



GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÂRE nr. ____

din 2026

Chișinău

**privind modificarea Hotărîrii Guvernului nr. 204/2020 cu privire la
aprobarea Regulamentului de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor
administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă**

În temeiul art. 6 alin. (3) lit. a) și art. 42 din Codul aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2018, nr. 95-104, art.189), cu modificările ulterioare, Guvernul

HOTĂRĂȘTE:

1. Hotărîrea Guvernului nr. 204/2020 cu privire la aprobarea Regulamentului de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2020, nr. 165-176, art.552), cu modificările ulterioare, se modifică după cum urmează:

1.1. În Hotărâre:

1.1.1. clauza de armonizare se expune după cum urmează:

„Prezenta Hotărâre transpune Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei din 3 noiembrie 2011 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului, **CELEX: 32011R1178**, astfel cum a fost modificat ultima oară prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2025/2293 al Comisiei din 10 noiembrie 2025 de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2023/203 în ceea ce privește cerințele aplicabile organizațiilor care fac obiectul unei declarații și de rectificare a Regulamentelor (UE) nr. 1178/2011, (UE) nr. 748/2012, (UE) nr. 965/2012, (UE) nr. 139/2014, (UE) nr. 1321/2014, (UE) 2015/340 și a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2017/373, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 311 25.11.2011”.

1.2.1. la punctul 2, cuvintele „Ministerului Economiei și Infrastructurii” se substituie cu cuvintele „Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale”.

1.2. în Regulament:

1.2.1. la punctul 1:

1.2.1.1 subpunctul 1), subpunctul 3) și subpunctul 4) vor avea următorul cuprins:

„1) calificările asociate licențelor de pilot, condițiile de eliberare, menținere, modificare, limitare, suspendare sau revocare a licențelor de pilot, privilegiile și responsabilitățile titularilor de licențe, condițiile de conversie a licențelor naționale de pilot existente, precum și condițiile de recunoaștere a certificatelor emise de statele-membre ale Organizației Aviației Civile Internaționale (în continuare – OACI)”;

„3) certificatele medicale pentru piloți, condițiile de eliberare, menținere, modificare, limitare, suspendare sau revocare a certificatelor medicale, privilegiile și responsabilitățile titularilor de certificate medicale, precum și condițiile de conversie a certificatelor medicale naționale în certificate medicale recunoscute reciproc în condițiile stabilite;

4) certificarea examinatorilor aeromedicali și condițiile în care medicii generaliști ar putea acționa în calitate de examinatori aeromedicali;”;

1.2.1.2. după subpunctul 9), în aliniat cuvântul „certificatelor” se substituie cu cuvântul „licențelor”;

1.2.2. punctul 2 va avea următorul cuprins:

„2. În sensul prezentului Regulament se definesc următoarele noțiuni:

licență conformă cu Partea FCL – licență de echipaj de zbor care respectă cerințele din Anexa nr.1 (Partea FCL);

Joint Aviation Requirements JAR) – cerințele aeronautice comune adoptate de autoritățile aeronautice comune;

Avion complex - un avion care are oricare dintre următoarele caracteristici:

- 1) are o masă maximă certificată la decolare de peste 5 700 kg;
- 2) a fost certificat pentru o configurație maximă de peste 19 locuri de pasageri;
- 3) a fost certificat pentru a fi operat cu un echipaj minim format din cel puțin doi piloți;
- 4) este prevăzut cu un motor turboreactor sau cu motoare turboreactoare ori cu mai mult de un motor turbopropulsor;

Elicopter complex - un elicopter care îndeplinește oricare dintre următoarele caracteristici:

- 1) are o masă maximă certificată la decolare de peste 3 175 kg;
- 2) a fost certificat pentru o configurație maximă a locurilor pentru călători de peste nouă;
- 3) a fost certificat pentru a fi operat cu un echipaj minim format din cel puțin doi piloți;

licență neconformă cu JAR – licență de pilot eliberat sau recunoscut de un stat în conformitate cu legislația națională, nefiind recomandată recunoașterea mutuală în privința JAR relevante;

credit – recunoașterea experienței sau a calificărilor anterioare;

raport de creditare – raport pe baza căruia se pot recunoaște experiența sau calificările anterioare;

raport de conversie – raport pe baza căruia o licență se poate converti într-o licență conform cu Anexa nr. 1 (Partea FCL);

giravion - o aeronavă acționată de motor, mai grea decât aerul, a cărei sustentăție în zbor depinde în principal de portanța generată de maximum două rotoare;

aeronavă cu capacitate de decolare și aterizare verticală (VTOL) (VCA) - o aeronavă acționată de motor, mai grea decât aerul, alta decât aeroplanul sau giravionul, capabilă să efectueze decolarea și aterizarea verticală cu ajutorul unor unități de portanță și de propulsie utilizate pentru a genera portanța în timpul decolării și aterizării;

Avion SEP - un avion monomotor, cu un singur pilot, pentru care nu este necesară nicio calificare de tip și a cărui singură unitate de propulsie centrică este operată de o comandă de propulsie unică, fiind acționat de oricare dintre următoarele tipuri de motoare:

- 1) un motor cu piston;

- 2) un sistem motor electric care, dacă se specifică astfel în urma procesului de certificare în conformitate cu Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare

pentru navigabilitate și mediu sau declarația de conformitate a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și cerințele referitoare la capacitatea organizațiilor de proiectare și producție, aprobat prin HG nr. 91/2024 (în continuare HG nr. 91/2024), poate consta în mai mult de un motor electric;

3) un sistem motor hibrid care constă în motoare cu piston și motoare electrice, dacă se specifică astfel în urma procesului de certificare în conformitate cu HG nr. 91/2024;

Elicopter SEP - un elicopter monomotor, cu un singur pilot, care este acționat de un motor cu piston;

membru al echipajului de cabină – membru al echipajului de cabină calificat corespunzător, altul decât un membru al echipajului de zbor sau al echipei tehnice, care este însărcinat de un operator cu îndeplinirea atribuțiilor legate de siguranța pasagerilor și a zborului în timpul operațiunilor;

personal navigant – echipajul de zbor și echipajul de cabină;

mijloace acceptabile de punere în conformitate (AMC) – standarde fără caracter obligatoriu, adoptate de AAC, pentru a exemplifica mijloacele de stabilire a conformității cu prevederile Codului aerian și actele normative de punere în aplicare;

mijloace alternative de punere în conformitate (AltMoC) – mijloace acceptabile de punere în conformitate care propun o alternativă la un AMC existent sau care propun noi mijloace de asigurare a conformității cu Codul aerian și actele normative de punere în aplicare, pentru care Autoritatea Aeronautică Civilă nu a adoptat niciun AMC asociat;

organizație de pregătire aprobată (ATO) – organizație care are dreptul de a furniza cursuri de pregătire pentru piloți pe baza unei aprobări eliberate în conformitate cu punctul 42;

echipament de pregătire instrumentală de bază (BITD) – dispozitiv de antrenament la sol pentru pregătirea piloților care reprezintă postul unui elev pilot pe o clasă de avioane, care poate utiliza panouri de bord din cabina aeronavei simulate pe un monitor (screen-based) și comenzi de zbor cu rezistența necesară simulată și care asigură o platformă de instruire cel puțin în ceea ce privește procedurile legate de zborul instrumental;

specificații de certificare (CS) – standardele tehnice adoptate de Autoritatea Aeronautică Civilă care indică mijloace care pot fi utilizate de o organizație în scopul certificării;

instructor de zbor (FI) – instructor cu privilegii de a asigura pregătire pe o aeronavă în conformitate cu subpartea J din Anexa nr.1 (Partea FCL), cu subpartea FI din Anexa nr.3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor sau cu subpartea FI din Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor, aprobat prin HG nr. 85/2023;

echipament de pregătire sintetică pentru zbor (FSTD) – echipament de pregătire a piloților, care este:

1) în cazul avioanelor, un simulator complet de zbor (FFS) – un echipament de pregătire pentru zbor (FTD), un echipament de pregătire pentru procedurile de zbor și navigație (FNPT) sau un echipament de pregătire instrumentală de bază (BITD);

2) în cazul elicopterelor, un simulator complet de zbor (FFS) – un echipament de pregătire pentru zbor (FTD) sau un echipament de pregătire pentru procedurile de zbor și navigație (FNPT);

calificare a FSTD – nivelul de abilitate tehnică al unui FSTD precizat în specificațiile de certificare referitoare la FSTD vizat;

sediul principal al activității unei organizații – sediul central sau sediul social al organizației în care se exercită principalele funcții financiare și de control operațional al activităților menționate în prezentul Regulament;

ARO.RAMP - subpartea RAMP din anexa nr. 2 la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene, aprobat prin HG nr. 612/2022;

validare automată – acceptarea fără formalități, de către un stat membru OACI enumerat în anexa OACI, a unei licențe de echipaj de zbor, eliberat de un alt stat în conformitate cu Anexa 1 la Convenția OACI Chicago;

Anexa OACI – anexă la o licență de echipaj de zbor validat automat și eliberat în conformitate cu Anexa 1 OACI, care este menționată la punctul XIII al licenței de echipaj de zbor;

ghid al testelor de calificare (QTG) – document conceput pentru a demonstra că parametrii de performanță și manevrare ai unui FSTD îi reprezintă pe aceia ai aeronavei, clasei de avion sau tipului de elicopter, simulați în cadrul limitelor prevăzute, și că toate cerințele aplicabile au fost îndeplinite. QTG include atât datele aeronavei, ale clasei de avion sau ale tipului de elicopter, cât și datele FSTD utilizate pentru a susține validarea;

organizație de pregătire declarată (DTO) - o organizație care are dreptul de a furniza pregătire piloților pe baza unei declarații făcute în conformitate cu punctul 43;

program de pregătire al DTO - un document elaborat de o DTO care descrie în detaliu cursul de pregătire furnizat de respectiva DTO.”;

1.2.3. Denumirea Capitolului II va avea următorul cuprins:

**„Capitolul II
Acordarea licențelor de pilot și a certificatelor medicale”**

1.2.4. la punctul 4 cuvintele „ de certificate” se substituie cu cuvintele „de licențe”, și cuvintele „punctul 24 din Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la operațiunile aeriene, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 831/2018” se substituie cu cuvintele „punctul 27 din Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 612/2022 (în continuare HG nr. 612/2022)”.

1.2.5. se completează cu Capitolul II¹ MĂSURI TRANZITORII PENTRU PROTOCOALELE DE EVALUARE MEDICALĂ APLICATE ÎN CONFORMITATE CU PUNCTUL ARA.MED.330 DIN ANEXA NR. 6 (PARTEA ARA) ȘI PENTRU CERTIFICATELE MEDICALE ELIBERATE PE BAZA ACESTORA, cu următorul cuprins:

**„Capitolul II¹
MĂSURI TRANZITORII PENTRU PROTOCOALELE DE EVALUARE MEDICALĂ
APPLICATE ÎN CONFORMITATE CU PUNCTUL ARA.MED.330 DIN ANEXA NR. 6
(PARTEA ARA) ȘI PENTRU CERTIFICATELE MEDICALE ELIBERATE PE BAZA
ACESTORA**

4¹. Autoritățile competente implicate în protocoalele de evaluare medicală sau care doresc să adere la un protocol de evaluare medicală existent, în conformitate cu punctul ARA.MED.330 din anexa nr. 6 (partea ARA) pot continua să aplice protocolul relevant sau să adere la acesta până la sfârșitul perioadei sale de valabilitate.”

4². Titularii de certificate medicale eliberate în conformitate cu protocoalele de evaluare medicală menționate la pct. 4¹ își pot exercita privilegiile asociate licențelor lor de pilot pe baza certificatelor lor medicale, atât timp cât protocolul de evaluare medicală relevant continuă să se aplice în conformitate cu pct. 4¹.”;

1.2.6. Denumirea Capitolului III va avea următorul cuprins:

**„Capitolului III
Licențe de pilot naționale existente”**

1.2.7. punctul 5 se abrogă;

1.2.8. la punctul 6, punctul 7, punctul 8 subpunctul 2) și subpunctul 5) cuvântul „certificat” la orice formă gramaticală, se substituie cu cuvântul „licență” la forma gramaticală corespunzătoare;

1.2.9. punctul 6 se completează cu următorul cuprins:

„Prin derogare de la prezentul punct, licențelor de pilot de aerogir se aplică cerințele specifice pentru solicitanții unei licențe de pilot de aerogir.” ;

1.2.10. la punctul 11:

1.2.10.1. subpunctul 2) lit. c) va avea următorul cuprins:

„c) avioane SEP și elicoptere SEP ambele cu o masă maximă la decolare care nu depășește 2000 kg;”;

1.2.10.2. se completează cu subpunctul 3¹⁾ cu următorul cuprins:

„3¹⁾ AAC transmite din trei în trei ani, la solicitarea EASA, rapoarte periodice și evaluări ale riscurilor de securitate;”;

1.2.11. la punctul 12 se completează cu 4¹⁾ cu următorul cuprins:

„4¹⁾ AAC informează EASA la solicitarea, cu privire la caracteristicile specifice ale autorizației, inclusiv justificarea acestora și evaluarea riscurilor în materie de siguranță;”;

1.2.12. la punctul 13 și punctul 19, cuvântul „certificat” la orice formă gramaticală, se substituie cu cuvântul „licență” la forma gramaticală corespunzătoare;

1.2.13. se completează cu Capitolele V¹ și V², cu următorul cuprins:

„Capitolul V¹ CALIFICĂRI DE TIP PENTRU VCA

21¹. Solicitanții care dețin o licență de pilot comercial pentru avioane [CPL(A)] sau elicoptere [CPL(H)] în conformitate cu anexa nr. 1 (partea FCL) au dreptul să li se acorde o calificare de tip pentru o VCA și exercită privilegiile unei astfel de calificări de tip, cu condiția să îndeplinească toate cerințele următoare:

1) condițiile prealabile specificate în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa nr. 1 (partea 21) la Hotărîrea Guvernului nr. 91/2024;

2) subpartea H secțiunea 1 din anexa nr. 1 (partea FCL) și dispozițiile prezentului Capitol.

21². Examenul teoretic se susține în scris, iar numărul de întrebări cu variante multiple de răspuns depinde de complexitatea aeronavei.

21³. Pregătirea pentru calificarea de tip, testele de îndemânare și verificările competenței pentru aeronavele menționate la punctul 21¹:

1) respectă următoarele cerințe din apendicele nr. 9 la anexa nr. 1 (partea FCL):

a) secțiunea A;

b) secțiunile B, C sau D, astfel cum s-a stabilit și cu excepția cazului în care se specifică altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa nr. 1 (partea 21) la Hotărîrea Guvernului nr. 91/2024; și

2) în condițiile și în măsura specificate în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa nr. 1 (partea 21) la HG nr. 91/2024, include cursuri de pregătire și teste suplimentare pentru a permite solicitanților să obțină competența de a opera VCA relevante.

21⁴. Prin derogare de la punctele de mai sus, solicitanților care dețin o CPL(A) sau o CPL(H) și care au fost implicați în zboruri de încercare pentru un anumit tip de VCA li se eliberează o calificare de tip pentru aeronava respectivă, cu condiția să îndeplinească toate cerințele următoare:

1) să respecte condițiile de zbor pentru a acționa ca pilot de încercare pe tipul de VCA relevant, astfel cum sunt stabilite în conformitate cu anexa nr. 1 (partea 21) la Hotărîrea Guvernului nr. 91/2024;

2) să fi efectuat fie 50 de ore timp total de zbor, fie 10 ore timp de zbor în calitate de pilot comandant pe zboruri de încercare pe tipul de VCA relevant;

3) să îndeplinească condițiile prealabile menționate la pct. 21¹ subpct. 1).

21⁵. Perioada de valabilitate a calificărilor de tip emise în conformitate cu prezentul Capitol este de 1 an. Titularii trebuie să facă tot ceea ce urmează:

1) pentru a revalida calificarea de tip:

a) în perioada de valabilitate a calificării, să efectueze cel puțin două ore timp de zbor ca pilot pe tipul de VCA relevant;

b) în cele 3 luni imediat anterioare datei de expirare a calificării și pe tipul de VCA relevant sau pe un echipament de pregătire sintetică (FSTD) reprezentând aeronava respectivă, să promoveze o verificare a competenței în conformitate cu pct. 21³ a cărei durată poate fi luată în calcul pentru timpul de zbor prevăzut la pct. 21⁵ subpct. 1) lit. a). Dacă solicitanții aleg să promoveze verificarea competenței mai devreme decât în acest termen de trei luni, noua perioadă de valabilitate începe de la data verificării competenței;

2) pentru reînnoirea calificării de tip, să respecte punctul FCL.740 litera (b) din anexa nr. 1 (partea FCL).

21⁶. Titularii unei licențe și ai unei calificări de tip, astfel cum se specifică la pct. 21¹, au dreptul de a opera VCA relevante în conformitate cu regulile de zbor instrumental, cu condiția să respecte toate cerințele următoare:

1) să dețină o IR(A) sau o IR(H), după caz;

2) să fi efectuat, pe tipul relevant de VCA, testul de îndemânare sau verificarea competenței, după caz, în conformitate cu pct. 21³, inclusiv conținutul relevant pentru zborul instrumental.

21⁷. În pofida dispozițiilor de la punctul FCL.900 litera (b) din anexa nr. 1 (partea FCL), solicitanților care dețin un certificat de instructor în conformitate cu anexa nr. 1 (partea FCL) cu privilegii de a furniza pregătire pentru calificări de tip pentru avioane sau elicoptere li se acordă privilegiul de a furniza pregătire pentru calificările de tip menționate la pct. 21¹, cu condiția ca aceștia:

1) să dețină o calificare de tip în conformitate cu pct. 21¹ pentru tipul de VCA relevant;

2) cu excepția cazului în care se prevede altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa nr. 1 (partea 21) la HG nr. 91/2024, să fi finalizat, în cele 12 luni anterioare cererii, cel puțin 30 segmente de rută, inclusiv decolări și aterizări, în calitate de pilot comandant pe tipul de VCA relevant, existând posibilitatea ca 15 dintre aceste segmente de rută să fie finalizate într-un FSTD reprezentând respectivul tip de VCA;

3) să fi urmat, în cadrul unei ATO, o pregătire teoretică și practică pentru extinderea privilegiilor de instructor la tipul respectiv de VCA, inclusiv elemente de pregătire obligatorii, astfel cum se specifică în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa nr. 1 (partea 21) la HG nr. 91/2024;

4) să promoveze secțiunile relevante ale evaluării competenței în conformitate cu punctul FCL.935 din anexa nr. 1 (partea FCL).

21⁸. Prin derogare de la pct 21⁷ subpct. 2) - 4), solicitanții care dețin un certificat de TRI(A) sau un certificat de TRI(H) și cărora li s-a eliberat o calificare de tip pentru o VCA în conformitate cu subpct. 4) primesc o extindere a privilegiilor lor TRI la respectivul tip de VCA.

21⁹. Titularii privilegiilor de instructor menționate la pct. 21⁷ beneficiază de revalidarea sau de reînnoirea, după caz, a acestor privilegii atunci când îndeplinesc cerințele relevante de revalidare sau de reînnoire prevăzute în subpartea J din anexa nr. 1 (partea FCL), astfel cum se aplică pentru certificatul de instructor deținut, și, în plus, îndeplinesc oricare dintre următoarele cerințe:

1) să urmeze, în cadrul unei ATO, un curs de perfecționare a cunoștințelor pentru instructori, axat pe privilegiile menționate la pct. 21⁷;

2) să promoveze secțiunile relevante ale evaluării competenței în conformitate cu punctul FCL.935 din anexa nr. 1 (partea FCL) pe tipul de VCA relevant specificat la pct. 21¹ sau pe un FSTD reprezentând tipul respectiv.

21¹⁰. În pofida dispozițiilor de la punctul FCL.1000 litera (b) din anexa nr. 1 (partea FCL), solicitanților care dețin un certificat de examinator în conformitate cu anexa nr. 1 (partea FCL) cu privilegii de a acționa în calitate de examinator pentru calificările de tip pentru avion sau pentru elicopter li se acordă privilegiul de a desfășura teste de îndemânare și verificări ale competenței pentru un tip de VCA specificat la pct. 21¹, cu condiția să dețină privilegiul de instructor în conformitate cu pct. 21⁷ pentru

tipul de VCA relevant și să respecte toate condițiile următoare în cazul tipului VCA relevant sau al unui FSTD care reprezintă tipul respectiv:

1) să realizeze standardizarea examinatorului în conformitate cu punctul FCL.1015 din anexa nr. 1 (partea FCL), inclusiv efectuarea a cel puțin unui test de îndemânare sau a unei verificări a competenței;

2) să promoveze secțiunile relevante ale evaluării competenței în conformitate cu punctul FCL.1020 din anexa nr. 1 (partea FCL).

21¹¹. Titularii privilegiilor de examinator menționate la pct. 21¹⁰ beneficiază de revalidarea sau de reînnoirea, după caz, a acestor privilegii atunci când îndeplinesc părțile relevante de la punctul FCL.1025 din anexa nr. 1 (partea FCL), și, în plus, îndeplinesc oricare dintre următoarele cerințe:

1) să urmeze un curs de perfecționare pentru examinatori în conformitate cu punctul FCL.1025 litera (b) punctul (2) din anexa nr. 1 (partea FCL), care se axează pe privilegiile prevăzute la pct. 21¹⁰;

2) să promoveze secțiunile relevante ale evaluării competenței în conformitate cu punctul FCL.1020 din anexa nr.1 (partea FCL) pe tipul de VCA relevant sau pe un FSTD reprezentând tipul respectiv.”;

Capitolul V²

Cerințe specifice pentru solicitanții unei licențe de pilot de aerogir

21¹². Până la 18 februarie 2028, solicitanții care dețin o licență de pilot de aerogir și calificările și certificatele asociate care au fost eliberate în conformitate cu cerințele naționale de acordare a licențelor de echipaj de zbor de aerogir sau care au început pregătirea în conformitate cu aceste cerințe primesc credite în scopul eliberării unei licențe de pilot de aerogir și a calificărilor și certificatelor asociate în conformitate cu prezentul regulament, pe baza unui raport de credit elaborat de AAC. Raportul de credit trebuie să fie în conformitate cu punctul 36.

21¹³. Atunci când se întocmește un raport privind creditele în conformitate cu pct. 21¹², AAC:

1) acordă credite numai pentru timpul de zbor efectuat de solicitanți pe aerogire cu o masă maximă la decolare de cel puțin 450 kg;

2) în scopul eliberării unei licențe de pilot de aerogir în conformitate cu prezentul regulament, acordă numai credite al căror număr nu depășește creditul care ar fi putut fi acordat în conformitate cu punctul FCL.210.G litera (c) din anexa nr. 1. În aceste cazuri, solicitanții trebuie să efectueze pregătirea suplimentară de zbor în cadrul unei organizații de pregătire aprobate (ATO) sau al unei organizații de pregătire declarate (DTO) pe un aerogir care a fost certificat în conformitate cu Codul aerian și actele sale de punere în aplicare, înainte de a fi recomandați de ATO sau de DTO pentru testul de îndemânare.”;

1.2.14. Capitolul VI CERTIFICATE MEDICALE NAȚIONALE ALE PILOȚILOR ȘI CERTIFICATE NAȚIONALE DE EXAMINATOR AEROMEDICAL EXISTENTE, se abrogă.

1.2.15. la Capitolul VII:

1.2.15.1. la punctul 25, cuvintele „aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.468/2019” se substituie cu cuvintele „ aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 91/2024”;

1.2.15.2. se completează cu punctele 27¹ – 27³, cu următorul cuprins:

„**27¹.** Pentru conversia licențelor de mecanic navigant eliberate în conformitate cu anexa 1 la Convenția OACI în licențe conforme cu partea FCL, titularii trebuie să înainteze o cerere în acest sens AAC.

27². Licențele de mecanic navigant se convertesc în certificate conforme cu partea FCL în conformitate cu un raport de conversie care respectă cerințele de la punctele 8 – 9.

27³. La solicitarea unei licențe de pilot de linie (denumită în continuare „ATPL”) pentru avioane, se respectă dispozițiile referitoare la credite din anexa nr. 1 punctul FCL.510.A litera (c) punctul 2.”;

1.2.16. la punctele 34 – 36, cuvântul „certificat” la orice formă gramaticală, se substituie cu cuvântul „licență” la forma gramaticală corespunzătoare;

1.2.17. punctul 37 va avea următorul cuprins:

„37. În cazul în care anexele la prezentul Regulament fac trimitere la datele privind conformitatea operațională instituite în conformitate cu Hotărârea Guvernului nr. 91/2024, iar datele respective nu sunt disponibile pentru tipul relevant de aeronavă, persoana care solicită un curs de pregătire pentru calificarea de tip trebuie să se conformeze numai dispozițiilor din anexele la prezentul Regulament.”;

1.2.18. la punctul 38 după cuvintele „Partea 21” se completează cu cuvintele „din Hotărârea Guvernului nr. 91/2024”;

1.2.19. În titlul Capitolului XI cuvântul „CERTIFICATELE” se substituie cu cuvântul „LICENȚELE”;

1.2.20. la punctul 39 cuvântul „certificate” se înlocuiește cu cuvântul „licențe”;

1.2.21. la punctul 41:

1.2.21.1. la subpunctul 1) după cuvântul „emis” se completează cu cuvântul „licențele”;

1.2.21.2. la subpunctul 4) cuvântul „certificatele” se substituie cu cuvântul „licențele”.

1.2.22. punctul 42 va avea următorul cuprins:

„42. Organizațiile de pregătire a piloților au dreptul să furnizeze cursuri de pregătire pentru piloții implicați în operarea aeronavelor înmatriculate de AAC numai dacă organizațiile respective au primit din partea AAC o aprobare prin care se confirmă faptul că acestea îndeplinesc cerințele esențiale prevăzute în Codul aerian, precum și cerințele prevăzute în Anexa nr.7 (Partea ORA).”;

1.2.23. punctele 44 – 47 se abrogă;

1.2.24. se completează cu punctul 48¹ cu următorul cuprins:

„48¹. Organizațiile de pregătire a piloților care oferă pregătire pentru IR(H) își adaptează programul de pregătire pentru a fi în conformitate cu anexa nr. 1 până la data stabilită de AAC.”;

1.2.25. punctele 50 – 51 se abrogă;

1.2.26. punctele 53 – 55 se abrogă;

1.2.27. punctele 57 – 59 se abrogă;

1.2.28. punctele 61 – 62 se abrogă;

1. 2.29. se completează cu Capitolele XVIII¹ – XVIII³ cu următorul cuprins:

„Capitolul XVIII¹

MĂSURI TRANZITORII PENTRU PRIVILEGIILE AFERENTE CALIFICĂRII DE ZBOR INSTRUMENTAL PENTRU ELICOPTERE MONOMOTOR

72¹. Fără a aduce atingere punctului FCL.630.H din anexa nr. 1 (partea FCL) la prezentul Regulament, se aplică toate condițiile următoare:

1) Calificările de zbor instrumental pentru elicoptere [IR(H)] eliberate în conformitate cu anexa nr. 1 (partea FCL) la prezentul Regulament, înainte de intrarea în vigoare a prezentului Regulament sunt considerate ca fiind IR(H) atât pentru elicoptere monomotor, cât și pentru elicoptere multimotor și se

reeliberează ca astfel de IR(H) atunci când se eliberează din nou un certificat de pilot de elicopter din motive administrative.

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

Capitolul XVIII²

MĂSURI TRANZITORII PENTRU PREGĂTIREA, TESTAREA ȘI VERIFICAREA LEGATE DE OPERAREA MULTIPILOT PE ELICOPTERE CU UN SINGUR PILOT

„72². AAC poate decide să acorde privilegii specifice pentru desfășurarea pregătirii, a testelor de îndemânare și a verificărilor de competențe pentru operarea multipilot pe elicoptere cu un singur pilot solicitanților care îndeplinesc toate condițiile următoare:

1) dețin un certificat de instructor sau de examinator, după caz, eliberat în conformitate cu anexa nr. 1 (partea FCL) la prezentul Regulament, inclusiv privilegiile de a oferi instruire sau de a examina, după caz, pe tipul relevant de elicopter;

2) au urmat pregătirea specificată la punctul FCL.735.H din partea FCL.

3) au experiență în operarea multipilot pe elicoptere la un nivel acceptabil pentru AAC.

72³. Valabilitatea privilegiilor acordate în conformitate cu pct. 72² este stabilită de către AAC. Pentru a revalida privilegiile, solicitanții trebuie să respecte cerințele privind experiența pentru privilegiile de instructor și de examinator legate de operarea multipilot pe elicoptere cu un singur pilot, stabilite în partea FCL.”

Capitolul XVIII³

MĂSURI TRANZITORII PENTRU TITULARII UNEI CALIFICĂRI PENTRU ZBOR ÎN MUNȚI

72⁴. Titularii unei calificări pentru zbor în munți cu o dată de expirare aprobată în conformitate cu punctul FCL.815 din anexa nr. 1 trebuie să ia următoarele măsuri pentru a continua să își exercite privilegiile după data respectivă:

1) să solicite să li se elibereze din nou calificarea pentru zbor în munți de către AAC, fără o dată de expirare;

2) să respecte punctul FCL.815 litera (d) din anexa nr. 1, cu excepția cazului în care, în ultimii 2 ani, și-au revalidat calificarea de zbor în munți în conformitate cu punctul FCL.815 litera (e) din anexa nr. 1.”;

1.2.30. **Anexa nr. 1 „PARTEA FCL SUBPARTEA A – CERINȚE GENERALE”**, se modifică după cum urmează:

1.2.30.1. la punctele FCL.001 și FCL.005 cuvântul „certificat” la orice formă gramaticală, se substituie cu cuvântul „licență” la forma gramaticală corespunzătoare;
;

1.2.30.2. la punctul FCL.010 Definiții:

1.2.30.2.1. noțiunea „*dirijabil*” se expune după cum urmează:

„*dirijabil* - aeronavă cu motor mai ușoară decât aerul, cu excepția dirijabilelor cu aer cald, care se consideră a fi baloane în conformitate cu prevederile Regulamentului de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor, aprobat prin HG nr. 85/2023;”;

1.2.30.2.2. noțiunea „*zbor acrobatic*” se expune după cum urmează:

„*zbor acrobatic* - manevră intenționată care presupune o schimbare bruscă a atitudinii aeronavei, o atitudine neobișnuită sau o accelerare neobișnuită, care nu este necesară în condiții normale de zbor sau pentru instruirea în vederea obținerii de licențe, certificate sau calificări diferite de calificarea de zbor acrobatic;”;

1.2.30.2.3. la noțiunea „*copilot*”, noțiunea „*pilot particular*” și noțiunea „*test de îndemânare*” cuvintele „un certificat” „unui certificat” se substituie cu cuvintele „o licență” „unei licențe”;

1.2.30.2.4. noțiunea „*timp de zbor*” se completează cu un aliniat nou, după cum urmează:

„pentru aeronavele cu capacitate VTOL (VCA) - timpul total de la momentul în care unitățile de portanță și de propulsie sunt acționate în scopul decolării până la momentul în care aeronava se oprește la sfârșitul zborului, iar unitățile de portanță și de propulsie sunt oprite;”;

1.2.30.2.5. noțiunea „operarea multipilot” se expune după cum urmează:

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

1.2.30.2.6. aliniatul al doilea a noțiunii „aeronavă multipilot” se expune după cum urmează:

„în cazul elicopterelor, al dirijabilelor și al aeronavelor cu decolare-aterizare verticală, înseamnă un tip de aeronavă care este certificat pentru operarea cu un echipaj minim de cel puțin doi piloți sau care trebuie să fie operat de cel puțin doi piloți în conformitate cu Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene.”;

1.2.30.2.7. la noțiunea „*date privind conformitatea operațională (OSD)*”, *motoplanor de agrement (Touring Motor Glider – TMG)* cifrele „468/2019” se substituie cu cifrele „91/2024”;

1.2.30.2.8. noțiunea „Aeronavă cu un singur pilot” se expune după cum urmează:

„*Aeronavă cu un singur pilot*:

în cazul avioanelor, înseamnă o aeronavă certificată pentru operarea de către un singur pilot;

în cazul elicopterelor, al dirijabilelor și al aeronavelor cu decolare-aterizare verticală, înseamnă un tip de aeronavă care este certificat pentru operarea de către un singur pilot și care nu trebuie să fie operat de cel puțin doi piloți în conformitate în conformitate cu Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene, aprobat prin HG nr. 612/2022.”;

1.2.30.2.9. noțiunea „*listă privind calificarea de tip și anexele la certificat*” se expune după cum urmează:

„*listă privind calificarea de tip și anexele la licență* – listă publicată de AAC pe baza rezultatului evaluării datelor privind conformitatea operațională, care cuprinde clasele de avioane și tipurile de aeronave în vederea eliberării certificatelor de echipaj de zbor;”;

1.2.30.2.10. se completează cu o noțiune nouă:

„*autogir* - un tip de giravion susținut în zbor de reacțiile aerului cu cel mult două rotoare care se rotesc în mod liber în jurul unor axe practic verticale.”

1.2.30.3. punctul FCL.015 literele (a) – (f) vor avea următorul cuprins:

„FCL.015 Solicitarea și eliberarea, revalidarea și reînnoirea licențelor, calificărilor și certificatelor

(a) O cerere de obținere, revalidare sau reînnoire a licențelor de pilot și a calificărilor și certificatelor asociate, precum și orice modificare aferentă se înaintează AAC în forma și modul stabilit. Cererea trebuie să fie însoțită de dovezi ale îndeplinirii de către solicitanți a cerințelor privind obținerea, revalidarea sau reînnoirea licenței sau a certificatului, precum și a calificărilor sau atestărilor asociate prevăzute în prezenta Anexă (Partea FCL) și în Anexa nr.4 (Partea MED).

(b) Cu excepția cazului în care se prevede altfel în prezenta Anexă (Partea FCL), orice limitare sau extindere a privilegiilor acordate printr-o licență de pilot, calificare sau certificat trebuie înscrisă pe licență de către AAC.

(c) O persoană nu poate fi în niciun caz titular al mai multor licențe de pilot pentru o categorie de aeronave, eliberate în conformitate cu prezenta Anexă (Partea FCL).

(d) Titularul unei licențe de pilot depune cererile la AAC în conformitate cu litera (a), respectând cerințele din prezenta Anexă (Partea FCL), Anexa nr.3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor sau Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor, după caz.

(e) Pentru eliberarea unui certificat de pilot, a unei calificări sau a unui certificat asociat, solicitantul trebuie să depună o cerere în termen de cel mult șase luni de la data susținerii testului de îndemânare sau la evaluarea competenței.

(f) Pentru eliberarea unei licențe, a unei calificări sau a unui certificat, solicitantul trebuie să depună o cerere în termen de cel mult șase luni de la data reușitei la testul de îndemânare sau la evaluarea competenței.”;

1.2.30.4. punctul FCL.020 Elev pilot va avea următorul cuprins:

„FCL.020 Elev pilot

(a) Un elev pilot nu zboară în simplă comandă decât dacă îndeplinește următoarele condiții:

1. este autorizat în acest sens și supravegheat de un instructor de zbor;
2. înainte de a primi autorizația specificată la punctul 1, a dobândit competența de a opera în siguranță aeronava în cauză pe durata zborului în simplă comandă avut în vedere.

(b) Înainte de primul său zbor în simplă comandă, un elev pilot trebuie să aibă vârsta de cel puțin 16 ani.”.

1.2.30.5. la punctului FCL.025:

1.2.30.5.1. pe tot textul cuvântul „certificat” la orice formă gramaticală, se substituie cu cuvântul „licență” la forma gramaticală corespunzătoare;

1.2.30.5.2. la litera (b), punctele 4 și 5 vor avea următorul cuprins:

„4. În cazul în care un solicitant pentru eliberarea unei licențe de pilot de aeronave ușoare LAPL, a unei licențe de pilot particular PPL sau a unei calificări de zbor instrumental de bază (BIR) sau a unei licențe de pilot de autogir (GPL) nu au promovat unul dintre examenele teoretice scrise după patru tentative sau dacă nu a promovat toate examenele în perioada menționată la litera (b) punctul 2, acesta susține din nou întregul set de examene teoretice scrise.

„5. Înainte de a susține din nou întregul set de examene teoretice scrise, solicitantii urmează o pregătire suplimentară în cadrul unei DTO sau al unei ATO. Nivelul și sfera pregătirii necesare se decid de către DTO sau ATO, pe baza nevoilor solicitanților.”;

1.2.30.5.3. litera (c) punctul 1 subpunctele (i) și (ii) vor avea următorul cuprins:

„(i) pentru eliberarea unei licențe de pilot de aeronave ușoare sau a unei licențe de pilot particular, pe o perioadă de 24 de luni;

(ii) pentru eliberarea unei licențe de pilot comercial, a unei licențe de pilot cu echipaj multiplu sau a unei calificări de zbor instrumental (IR), pentru o perioadă de 36 de luni.”.

1.2.30.6. la punctul FCL.030:

1.2.30.6.1. litera (a) va avea următorul cuprins:

„(a) Înaintea susținerii unui test de îndemânare pentru eliberarea unei licențe, unei calificări sau a unui certificat solicitantul trebuie să fi promovat examenul teoretic necesar, cu excepția cazului solicitanților care urmează un curs integrat de pregătire practică.”;

1.2.30.6.2. la litera (b) cuvântul „un certificat” se substituie cu cuvântul „o licență”.

1.2.30.7. la punctul FCL.035:

1.2.30.7.1. litera (a) punctul 1 și 2 subpunctul (i) va avea următorul cuprins:

„(a) Credite pentru timpul de zbor

1. Cu excepția cazului în care prezenta Anexă (Partea FCL) prevede altfel, orele de zbor care se creditează pentru o licență, o calificare sau un certificat trebuie să fi fost efectuate pe aceeași categorie de aeronave pentru care se solicită eliberarea licenței, a calificării sau a certificatului.

2. PIC sau pilot în pregătire

(i) Un solicitant al unei licențe, al unei calificări sau al unui certificat se creditează integral cu tot timpul de zbor efectuat în simplă comandă, ca instruire în dublă comandă sau ca PIC pentru timpul total de zbor necesar pentru licență, calificare sau certificat.”;

1.2.30.7.1.1. la punctul 2 subpunctul (ii) și (iii), punctul 3 cuvintele „unui certificat” „a unui certificat” un certificat” se înlocuiesc cu cuvintele „unei licențe” „a unei licențe” „o licență”;

1.2.30.7.1.2. punctul 4 va avea următorul cuprins:

„4. Toate orele de zbor efectuate pe avioane sau TMG-uri care fac obiectul unei decizii a AAC sau care intră sub incidența Anexei nr. 2 la Codul aerian sau care intră sub incidența anexei nr. 1 la regulamentul respectiv se creditează integral în vederea îndeplinirii cerințelor privind timpul de zbor de la FCL.140.A litera (a) punctul 1 și de la FCL.740.A litera (b) punctul 1 subpunctul (ii) din prezenta Anexă (Partea FCL), dacă sunt îndeplinite următoarele condiții:

(i) avionul sau TMG în cauză se încadrează în aceeași categorie și clasă ca aeronavele conforme cu prezenta Anexă (Partea FCL) pentru care urmează să fie creditate orele de zbor;

(ii) în cazul zborurilor de pregătire cu un instructor, avionul sau TMG utilizat face obiectul autorizării specificate la ORA.ATO.135 din Anexa nr.7 (Partea ORA) sau la DTO.GEN.240 din Anexa nr.8 (Partea DTO).”;

1.2.30.7.1.3. se completează cu punctul 5 cu următorul cuprins:

„5. Toate orele de zbor efectuate pe autogire care intră sub incidența cerințelor din Codul aerian și care au o masă maximă certificată la decolare de cel puțin 450 kg se creditează integral în vederea finalizării celor 12 ore de timp de zbor și a celor 12 decolări și aterizări în conformitate cu punctul FCL.240.G litera (a), dar nu se creditează în ceea ce privește cerința de la punctul FCL.240.G litera (a) subpunctul 1 punctul (ii).”;

1.2.30.7.2. litera (b) punctele 1 și 2 vor avea următorul cuprins:

„(b) Credite pentru cunoștințele teoretice

1. Solicitanții care au promovat examenul teoretic pentru o licență de pilot de linie se creditează în ceea ce privește cerințele referitoare la cunoștințele teoretice pentru licența de pilot de aeronave ușoare, licența de pilot particular, licența de pilot comercial și, cu excepția cazului elicopterelor, IR și BIR pe aceeași categorie de aeronave.

2. Solicitanții care au promovat examenul teoretic pentru o licență de pilot comercial se creditează în ceea ce privește cerințele referitoare la cunoștințele teoretice pentru:

(i) licența de pilot de aeronave ușoare pe aceeași categorie de aeronave;

(ii) licența de pilot particular pe aceeași categorie de aeronave; și

(iii) subiectul „comunicații” pentru BIR. Acest credit include partea IFR a subiectului „comunicații” numai dacă respectivul subiect a fost promovat în conformitate cu FCL.310, astfel cum este aplicabil de la 10 iulie 2021.”;

1.2.30.7.2.1. la punctul 4 cuvintele „unui certificat” „un certificat” „respectivului certificat” se substituie cu cuvintele „unei licențe” „o licență” „respectivei licențe”;

1.2.30.7.2.2. se completează cu punctul 6 cu următorul cuprins:

„6. În cazul în care appendicele nr. 1 include un credit pentru subiectul „comunicații”, se aplică toate condițiile următoare:

(i) un astfel de credit se acordă pentru pregătire și examinare la subiectul respectiv numai dacă, în cursul examenelor teoretice anterioare în conformitate cu punctul ARA.FCL.300, solicitanții au finalizat fie subiectul „comunicații”, fie ambele subiecte „comunicații VFR” și „comunicații IFR”;

(ii) solicitanții care au efectuat fie numai subiectul „comunicații VFR”, fie numai subiectul „comunicații IFR” trebuie să finalizeze instruirea teoretică pe subiectul „comunicații”, a cărei durată

poate fi redusă pe baza unei evaluări a solicitanților de către ATO. Pentru solicitanții care au efectuat subiectul „comunicații VFR” în cauză, aspectele legate exclusiv de comunicațiile VFR pot fi reduse. Pentru solicitanții care au efectuat subiectul „comunicații IFR” în cauză, aspectele legate exclusiv de comunicațiile IFR pot fi reduse. În orice caz, candidații trebuie să susțină examenul teoretic la subiectul „Comunicații”;

1.2.30.8. pe tot textul punctului FCL.040 cuvintele „certificatelor” „printr-un certificat” se înlocuiesc cu cuvintele „licențelor” „printr-o licență”.

1.2.30.9. la punctul FCL.045:

1.2.30.9.1. la litera (a) cuvintele „certificatul” „certificatului de pilot” se înlocuiesc cu cuvintele „o licență” „licenței”;

1.2.30.9.2. după cuvintele „FCL.020 litera (a)” se completează cu cuvintele „punctul 1.”;

1.2.30.9.3. la litera (e) cuvântul „certificatelor” se substituie cu cuvântul „licențelor”.

1.2.30.10. la punctul FCL.055 litera (a), prima propoziție va avea următorul cuprins:

„(a) Dispoziții generale. Piloții de avion, elicopter, aeronavă cu decolare-aterizare verticală și dirijabil și autogir care trebuie să folosească radiotelefonul exercită privilegiile asociate licențelor și calificărilor lor numai dacă pe licența lor figurează o autorizare privind competența lingvistică în limba engleză, fie în limba utilizată în radiocomunicațiile pe care le presupune zborul.”;

1.2.30.11. la punctul FCL.060:

1.2.30.11.1. la litera (b) după cuvântul „dirijabile” se completează cu cuvintele „și aeronave cu capacitate VTOL (VCA) și autogire.”;

1.2.30.11.2. la punctul 1 după cuvintele „apropieri și aterizări” se completează cu cuvintele „ca pilot zburând”;

1.2.30.11.3. punctul 3 va avea următorul cuprins:

„3. în calitate de copilot suplimentar pentru rută, cu excepția cazului în care a efectuat, în ultimele 90 de zile, oricare dintre următoarele:

(i) cel puțin trei sectoare ca și copilot suplimentar pentru rută pe tipul relevant;

(ii) o formare al cărei conținut este stabilit de operator și care cuprinde cel puțin trei sectoare în calitate de copilot suplimentar pentru rută pe un FSTD reprezentând tipul relevant;

(iii) pregătire recurentă în conformitate cu subpartea FC (ORO.FC) din anexa nr. 3 (partea ORO) la HG nr. 612/2022;

(iv) o verificare a competenței pentru copiloții suplimentari pentru rută în conformitate cu apendicele nr. 9.”;

1.2.30.12. la punctul FCL.065:

1.2.30.12.1. pe tot textul cuvântul „certificate” „unui certificat” „certificate” se înlocuiesc cu cuvintele „licență” „unei licențe” „licențe”;

1.2.30.12.2. litera (a) se completează cu o propoziție nouă cu următorul cuprins:

„Prin derogare, acești titulari au dreptul de a acționa în calitate de piloți ai unei aeronave angajate în operațiuni de zbor pentru îndeplinirea serviciului medical de urgență pe elicopter cu un singur pilot în conformitate HG nr. 612/2022, cu condiția să respecte cerințele aplicabile specificate în acest scop în regulamentul respectiv și în anexa nr. 4 (partea MED) la prezentul regulament.”.

1.2.30.13. punctul FCL.070 va avea următorul cuprins:

„FCL.070 Revocarea, suspendarea și limitarea licențelor a calificărilor și a certificatelor

(a) Licențele, calificările și certificatele eliberate cu respectarea prezentei Anexe (Partea FCL) pot fi limitate, suspendate sau revocate de către AAC dacă pilotul nu îndeplinește cerințele din prezenta

Anexă (Partea FCL), din Partea MED sau cerințele operaționale aplicabile, în conformitate cu condițiile și procedurile stabilite în Partea ARA.

(b) În cazul în care unui pilot i se suspendă sau i se revocă licența, acesta returnează imediat licența AAC.”;

1.2.30.14. în Denumirea „SUBPARTEA B” cuvântul „**CERTIFICAT**” se substituie cu cuvântul „**LICENȚA**”.

1.2.30.15. la punctul FCL.110 LAPL cuvintele „un alt certificat” „certificatul” se înlocuiesc cu cuvintele „o altă licență” „licența”.

1.2.30.16. punctul FCL.115 LAPL va avea următorul cuprins:

„FCL.115 LAPL – Curs de pregătire

(a) Solicitanții unui LAPL urmează un curs de pregătire în cadrul unei DTO sau al unei ATO. Respectivul curs de pregătire include:

1. cunoștințe teoretice și instruirea de zbor corespunzătoare privilegiilor LAPL solicitate;
2. în plus, pentru LAPL (H), elementele obligatorii de pregătire pentru tipul relevant de elicopter, astfel cum sunt definite în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu Partea 21.

(b) Pregătirea teoretică și instruirea practică pot fi completate în cadrul unei alte DTO sau ATO, diferită de cea în care solicitanții și-au început pregătirea.

(c) În ceea ce privește privilegiul pregătirii pentru pilotarea avioanelor monomotor cu piston din clasa cu aterizare pe apă (SEP), se iau în considerare elementele din secțiunea B (Cerințe specifice pentru categoria avioane) punctul 7 (Calificări de clasă – aterizare pe apă) din appendicele nr. 9.

(d) Solicitanții unei LAPL pot primi credite pentru pregătirea PPL anterioară pe care au urmat-o în conformitate cu subpartea C pe aceeași categorie de aeronave, pe baza unei evaluări a solicitantului de către ATO sau DTO responsabilă de cursul de pregătire LAPL. În orice caz, solicitanții trebuie să îndeplinească cerințele privind experiența prevăzute la punctul FCL.110.A litera (a) sau la punctul FCL.110.H litera (a), după caz.”;

1.2.30.17. punctul FCL.125 LAPL, la litera (b) cuvântul „certificat” se substituie cu cuvântul „licență”.

1.2.30.18. la punctul FCL.105.A LAPL(A):

1.2.30.18.1. la litera (a) cuvintele „unui certificat”, „monomotor cu piston” și „se află întotdeauna maximum patru persoane” se substituie cu cuvintele „unei licențe”, „SEP” și respectiv „să nu se afle niciodată mai mult de patru persoane”;

1.2.30.18.2. la litera (b) punctul 1, cuvintele „certificatului” se înlocuiește cu cuvintele „licenței”, la punctul 2 după cuvintele „punctul 1” se completează cu cuvintele „litera (b)”.

1.2.30.19. la punctul FCL.110.A LAPL(A) litera (c) va avea următorul cuprins:

„(c) *Credite*. Solicitanții cu experiență anterioară ca PIC pot fi creditați în ceea ce privește cerințele de la litera (a) în următoarele condiții:

1. Numărul de credite se decide de către DTO sau de către ATO în cadrul căreia pilotul urmează cursul de pregătire, pe baza unui test practic preliminar, dar în orice caz:

- (i) nu depășește timpul total de zbor ca PIC;
- (ii) nu depășește 50% din numărul de ore prevăzute la litera (a);
- (iii) nu cuprinde cerințele de la litera (a) punctul 2;

2. experiența anterioară ca PIC pe aeronave, precum avioanele, altele decât avioanele fără pilot la bord, care au cel mult două locuri, o viteză de sustentație măsurabilă sau viteză minimă în zbor stabilizat în configurație de aterizare care nu depășește o viteză calibrată (CAS) de 45 de noduri și o

masă maximă la decolare (Maximum Take-off Mass, MTOM) de cel mult 600 kg pentru avioanele care nu sunt destinate să fie operate pe apă sau 650 kg pentru avioanele destinate să fie operate pe apă sau planoarele, altele decât planoarele fără pilot la bord, și planoarele motorizate, altele decât planoarele motorizate fără pilot la bord, care au cel mult două locuri și o MTOM de cel mult 600 kg poate fi luată în considerare, cu condiția ca aeronava să corespundă definiției respectivei categorii de aeronave din prezenta anexă (partea FCL).”.

1.2.30.20. punctul FCL.135A LAPL(A) va avea următorul cuprins:

„FCL.135.A LAPL(A) – Extinderea privilegiilor la o altă clasă sau variantă de avion

(a) Solicitanților unei LAPL(A) li se acordă privilegii pentru clasa de aeronave sau TMG pe care s-a susținut testul de îndemânare. Pentru a-și extinde privilegiile la o altă clasă, titularii unei LAPL(A) trebuie să finalizeze, în acea clasă, toate elementele următoare:

1. 3 ore de instruire practică, inclusiv următoarele:

(i) 10 decolări și aterizări în dublă comandă;

(ii) 10 decolări și aterizări în simplă comandă sub supraveghere;

2. un test de îndemânare prin care face dovada unui nivel corespunzător de îndemânare în noua clasă. În cadrul acestui test de îndemânare, candidatul trebuie să demonstreze examinadorului și un nivel corespunzător de cunoștințe teoretice referitoare la cealaltă clasă în ceea ce privește următoarele subiecte:

(i) proceduri operaționale;

(ii) performanțe de zbor și planificarea zborului;

(iii) cunoașterea generală a aeronavei.

(b) În vederea extinderii privilegiilor la o altă variantă din cadrul unei clase, pilotul trebuie să urmeze cursuri de pregătire fie pentru diferențe, fie de familiarizare. Cursul de pregătire pentru diferențe se consemnează în carnetul de zbor al pilotului sau într-un document echivalent și se semnează de către instructor. La extinderea privilegiilor pentru o clasă de avioane SEP la o variantă cu alt tip de motor potrivit noțiunii „Avion SEP”, pregătirea pentru diferențe constă în instruire practică în dublă comandă și pregătire teoretică care includ, în ceea ce privește celălalt tip de motor și sistemele de aeronave aferente, cel puțin toate subiectele următoare:

1. proceduri operaționale;

2. performanțe de zbor și planificarea zborului;

3. cunoașterea generală a aeronavei.

(c) Persoanele care solicită extinderea privilegiilor LAPL(A) la TMG și care dețin, totodată, o SPL în conformitate cu anexa nr. 3 (partea SCFL) la HG nr. 85/2023, inclusiv privilegii de zbor pe TMG, se creditează integral în ceea ce privește îndeplinirea cerințelor de la litera (a).”.

1.2.30.21. la punctul FCL.140.A LAPL(A):

1.2.30.21.1. la litera (a) sintagma „certificat” se substituie cu cuvântul „licență”;

1.2.30.21.2. la punctul 1, subpunctul (ii) va avea următorul cuprins:

„(ii) cursuri de perfecționare de cel puțin o oră din totalul de zbor sub supravegherea unui instructor și într-un mod considerat satisfăcător de acesta, care selectează exercițiile de zbor care îi permit solicitantului să își actualizeze competențele de a opera aeronava în condiții de siguranță și de a aplica proceduri pentru situații normale, anormale și de urgență;”;

1.2.30.21.3. se completează cu literele (c) și (d) după cum urmează:

„(c) Titularii unei LAPL(A) cu privilegii pentru avioane SEP care, în conformitate cu punctul FCL.135.A litera (b), și-au extins privilegiile la o variantă cu un alt tip de motor potrivit noțiunii „Avion SEP”, în cazul în care nu au zburat pe varianta respectivă în ultimii 2 ani, trebuie să completeze oricare dintre următoarele elemente în varianta respectivă, înainte de a-și exercita privilegiile pe acea variantă:

1. pregătire suplimentară pentru diferențe în conformitate cu punctul FCL.135.A litera (b);

2. o verificare a competenței;

3. pregătire de actualizare a competențelor în conformitate cu punctul FCL.140.A litera (a) punctul (1) subpunctul (ii).

(d) Zborurile în dublă comandă, zborurile aflate sub supraveghere menționate în fraza introductivă de la litera (a) punctul 1, pregătirea pentru actualizarea competențelor menționată la litera (a) punctul 1 subpunctul (ii) și la litera (c) punctul 3 și verificarea competenței menționată la litera (a) punctul 2 și la litera (c) punctul 2 se înscriu în carnetul de zbor al pilotului sau într-un document echivalent și se semnează de către instructor sau examinator, după caz.”.

1.2.30.22. la punctul FCL.110.H LAPL(H), litera (b) va avea următorul cuprins:

„(b) Credite. Solicitanții cu experiență anterioară ca PIC pot fi acreditați în ceea ce privește cerințele de la litera (a) în următoarele condiții:

1. Numărul de credite se decide de către DTO sau de către ATO în cadrul căreia pilotul urmează cursul de pregătire, pe baza unui test practic preliminar, dar în orice caz:

(i) nu depășește timpul total de zbor ca PIC;

(ii) nu depășește 50% din numărul de ore prevăzute la litera (a);

(iii) nu cuprinde cerințele de la litera (a) punctul 2.

2. experiența anterioară ca PIC pe aeronave, precum elicopterele, altele decât elicopterele fără pilot la bord, care au cel mult două locuri și o MTOM de cel mult 600 kg pentru elicopterele care nu sunt destinate să fie operate pe apă sau 650 kg pentru elicopterele destinate să fie operate pe apă, poate fi luată în considerare, cu condiția ca aeronava să corespundă definiției categoriei „elicopter” din prezenta anexă (partea FCL).”.

1.2.30.23. la punctul FCL.135.H LAPL(H):

1.2.30.23.1. litera (a) va avea următorul cuprins:

„(a) Solicitanților unei LAPL(H) li se acordă privilegiu pentru tipul specific de elicopter pe care s-a susținut testul de îndemânare. Pentru a-și extinde privilegiile la un alt tip de elicopter, titularii unei LAPL(H) trebuie să finalizeze, pe acel alt tip, toate elementele următoare:

1. cu excepția cazului în care se prevede altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa nr. 1 (partea 21) la HG nr. 91/2024, cel puțin 5 ore de instruire practică, inclusiv:

(i) 15 decolări, apropieri și aterizări în dublă comandă;

(ii) 15 decolări, apropieri și aterizări în simplă comandă sub supraveghere;”;

3.23.2. la litera (b) cuvântul „certificatului” se substituie cu cuvântul „licenței”.

1.2.30.24. punctul FCL.140.H LAPL(H) va avea următorul cuprins:

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

Titularii unui LAPL(H) își exercită privilegiile asociate licenței pe un tip specific doar dacă, în ultimele 12 luni, au realizat, pe tipul relevant, unul dintre următoarele elemente:

1. au finalizat ambele elemente de mai jos:

(i) cel puțin 6 ore timp de zbor pe elicoptere din tipul respectiv ca PIC, zburând în dublă sau simplă comandă sub supravegherea unui instructor, inclusiv 6 decolări, apropieri și aterizări;

(ii) au efectuat cursuri de perfecționare de cel puțin o oră timp total de zbor sub supravegherea unui instructor și într-un mod considerat satisfăcător de acesta, care selectează exercițiile de zbor care îi permit solicitantului să își actualizeze competențele de a opera aeronava în condiții de siguranță și de a aplica proceduri pentru situații normale, anormale și de urgență;

2. au promovat o verificare a competenței cu un examinator pe respectivul tip specific înainte de a relua exercitarea privilegiilor asociate licenței. Programul respectiv de verificare a competenței este bazat pe testul de îndemânare pentru LAPL(H).

(b) Solicitanții pot alege să urmeze pregătirea de actualizare a competențelor menționată la litera (a) punctul 1 subpunctul (ii) pe aeronavă sau pe un FSTD reprezentând tipul relevant ori într-o combinație a celor două.

(c) Zborurile în dublă comandă, zborurile sub supraveghere menționate la litera (a) punctul 1 subpunctul (i), pregătirea de actualizare a competențelor menționată la litera (a) punctul 1 subpunctul (ii) și verificarea competenței menționată la litera (a) punctul 2 se înscriu în carnetul de zbor al pilotului sau într-un document echivalent și se semnează de către instructor sau examinator, după caz.”.

1.2.30.25. Denumirea „SUBPARTEA C LICENȚA DE PILOT PARTICULAR (PPL)” după sintagma (PPL) se completează cu „**ȘI LICENȚA DE PILOT DE AUTOGIR (GPL)**”.

1.2.30.26. la punctul FCL.200 după sintagma „PPL” se completează cu „sau a unei GPL”.

1.2.30.27. punctul FCL.205 va avea următorul cuprins:

„FCL.205 Condiții

(a) Persoanele care solicită eliberarea unui PPL trebuie să îndeplinească cerințele pentru calificarea de clasă sau de tip pentru aeronava utilizată la testul de îndemânare, după cum se prevede în subpartea H.

(b) Persoanele care solicită eliberarea unei GPL trebuie să îndeplinească cerințele pentru clasa sau tipul de aeronava utilizată la testul de îndemânare.” .

3.28. la punctul FCL.210:

3.28.1. la litera (a) după sintagma „PPL” se completează cu „sau a unei GPL”;

3.28.2. litera (b) se expune după cum urmează:

„(b) Cursul trebuie să includă instruirea teoretică și practică corespunzătoare privilegiilor asociate cu PPL sau GPL solicitate.”.

1.2.30.29. la punctul FCL.215 după cuvântul „PPL” se completează cu „sau a unei GPL”.

1.2.30.30. la punctul FCL.235 la litera (a) după sintagma „PPL” se completează cu „sau a unei GPL”.

1.2.30.31. la punctul FCL.205.A PPL(A) litera (b), punctele 2 și 3 se expun după cum urmează:

„2. efectuarea de teste de îndemânare și de verificări ale competenței pentru licențele specificate la punctul 1;

3. pregătirea, testarea și verificarea calificărilor sau certificatelor asociate licenței de instructor sau examinator, după caz.”.

1.2.30.32. la punctul FCL.210.A PPL(A):

1.2.30.32.1. la litera (a) cuvintele „FNPT sau FFS” se înlocuiesc cu cuvântul „FSTD”;

1.2.30.32.2. după subpunctul 2 se completează cu un nou aliniat după cum urmează:

„Solicitanții pot efectua timpul de zbor al unui curs de pregătire pentru calificarea de noapte în conformitate cu punctul FCL.810 litera (a) punctul 1 subpunctul (ii) ca parte a celor 45 de ore de instruire practică, cu condiția ca, înainte de a începe pregătirea pentru calificarea pentru zbor de noapte, să fi finalizat o pregătire de bază pentru zbor instrumental.”

1.2.30.32.3. literele (b) (c) și (d) vor avea următorul cuprins:

„(b) Cerințe specifice pentru solicitanții care au urmat o formare LAPL(A). Solicitanții unei PPL(A) primesc credite pentru pregătirea LAPL(A) anterioară pe care au urmat-o și li se eliberează o PPL(A), cu condiția ca pregătirea LAPL(A) și pregătirea PPL(A) pe care au efectuat-o în total să îndeplinească cerințele privind experiența de la litera (a). Cu toate acestea, într-un astfel de caz, se aplică toate condițiile următoare:

1. dacă solicitanții dețin deja o LAPL(A), se aplică toate elementele următoare, cu condiția ca solicitanții să fi efectuat cel puțin 45 de ore timp total de zbor pe avioane sau TMG:

- (i) cerința de la litera (a) fraza introductivă se reduce la 40 de ore de instruire practică;
- (ii) cerința de la litera (a) punctul 1 se reduce la 21 de ore de instruire practică în dublă comandă;
- 2. solicitanții trebuie să fi efectuat cel puțin toate elementele următoare cu un instructor calificat să furnizeze instruire pentru o PPL(A):
 - (i) 5 ore de instruire practică în dublă comandă;
 - (ii) timpul de zbor în simplă comandă, astfel cum se specifică la litera (a) punctul 2.
- (c) Cerințe specifice pentru solicitanții care dețin o SPL eliberată în conformitate cu anexa nr. 3 la HG nr. 85/2023 (partea SFCL), inclusiv privilegii de zbor pe TMG. Solicitanții unei PPL(A) care dețin o SPL cu privilegii de zbor pe TMG trebuie să fi efectuat:
 - 1. cel puțin 24 de ore timp de zbor pe TMG după înscrierea privilegiilor TMG; și
 - 2. cel puțin 15 ore de instruire practică pe avioane în cadrul unui curs de pregătire la o DTO sau la o ATO, inclusiv cel puțin cerințele de la litera (a) punctul 2.
- (d) Credite. Solicitanții titulari ai unei licențe de pilot pe o altă categorie de aeronave, cu excepția baloanelor, se creditează cu 10 % din timpul lor total de zbor ca PIC pe o astfel de aeronavă până la un maxim de 10 ore. Numărul de credite acordate nu include în niciun caz cerințele de la litera (a) punctul 2.”.

1.2.30.33. la punctul FCL.205.H PPL(H) litera (b), subpunctele 2 și 3 se substituie cu următoarele texte:

„2. desfășurarea de teste de îndemânare și verificări ale competenței pentru licențele specificate la punctul 1;

3. instruirea, testarea și verificarea pentru calificările și certificatele asociate licenței de instructor sau examinator, după caz.”.

1.2.30.34. la punctul FCL.210.H PPL(H):

1.2.30.34.1. la litera (a) sintagmele „FNPT sau FFS” se substituie cu sintagma „FSTD”;

1.2.30.34.2. litera (b) va avea următorul cuprins:

„(b) Cerințe specifice pentru solicitanții care au urmat pregătirea LAPL(H). Solicitanții unei PPL(H) primesc credite pentru pregătirea LAPL(H) anterioară pe care au urmat-o și li se eliberează o PPL(H), cu condiția ca pregătirea LAPL(H) și pregătirea PPL(H) pe care au efectuat-o în total să îndeplinească cerințele privind experiența de la litera (a).”;

(c) la litera (c) cuvintele „unui certificat” se înlocuiește cu cuvintele „unei licențe”.

1.2.30.35. la punctul FCL.205.As PPL(As) litera (b) se modifică după cum urmează:

„(b) Fără a aduce atingere paragrafului de mai sus, titularul unei PPL(As) cu privilegii de instructor sau examinator poate fi remunerat pentru:

1. asigurarea instruirii practice pentru PPL(As);

2. efectuarea de teste de îndemânare și de verificări ale competenței pentru licența specificată la punctul 1;

3. pregătirea, testarea și verificarea calificărilor sau certificatelor asociate licenței de instructor sau examinator, după caz.”.

1.2.30.36. la punctul FCL.210.As PPL(As) litera (b) se expune după cum urmează:

„(b) Solicitanții care dețin o BPL eliberată în conformitate cu anexa nr. 3 (partea BFCL) la HG nr. 85/2023 și care sunt calificați să zboare cu dirijabile cu aer cald se creditează cu 10 % din timpul lor total de zbor ca PIC pe astfel de dirijabile, până la un maximum de 5 ore.”.

1.2.30.36.1. după punctul FCL.210.As PPL(As) se completează cu o secțiune cu următorul cuprins:

„SECȚIUNEA 5 Cerințe specifice pentru GPL

FCL.205.G GPL – Privilegii

(a) Privilegiile titularului unei GPL îi conferă acestuia dreptul de a acționa ca PIC pe autogire:

1. fără remunerare în cadrul operațiunilor necomerciale;
2. pentru a efectua transportul de pasageri numai după ce acesta a efectuat 10 ore timp de zbor ca PIC pe autogire după eliberarea licenței.

(b) În pofida dispozițiilor literei (a) punctul 1 de mai sus, titularul unei GPL cu privilegii de instructor sau de examinator poate fi remunerat pentru:

1. asigurarea instruirii practice pentru GPL;
2. efectuarea de teste de îndemânare și de verificări ale competenței pentru GPL;
3. pregătirea, testarea și verificarea calificărilor sau privilegiilor asociate licenței de instructor sau de examinator, după caz.

(c) Titularii de GPL își pot exercita privilegiile GPL numai dacă respectă cerințele aplicabile privind experiența recentă și numai dacă certificatul lor medical, corespunzător privilegiilor exercitate, este valabil.

FCL.210.G GPL(B) – Cerințe privind experiența și credite

(a) Un solicitant al unei GPL trebuie să fi efectuat cel puțin 35 de ore de instruire practică pe autogire, dintre care cinci ore pot fi efectuate pe un FTSD, inclusiv cel puțin:

1. 20 de ore de instruire practică în dublă comandă; și
2. opt ore de timp de zbor supravegheat în simplă comandă, inclusiv cel puțin patru ore de timp de zbor în raid în simplă comandă cu cel puțin un zbor în raid de cel puțin 150 km (80 MN), în timpul căruia se execută aterizări cu oprire completă pe două aerodromuri diferite de aerodromul de decolare.

(b) Credite. Unui solicitant care deține o licență de pilot pe o altă categorie de aeronave, cu excepția baloanelor, i se creditează 10 % din timpul lor total de zbor ca PIC pe o astfel de aeronavă până la un maxim de 10 ore. În niciun caz nu se acordă credite pentru cerințele de la litera (a) punctul 2.

(c) Solicitanții cu experiență anterioară ca PIC pe autogire cu o masă maximă la decolare de cel puțin 450 kg pot primi credite în ceea ce privește cerințele de la litera (a). Numărul de credite se decide de către DTO sau de către ATO în cadrul căreia solicitantul urmează cursul de pregătire, pe baza unui test practic preliminar, dar în orice caz nu trebuie să depășească următoarele limite:

1. timpul total de zbor ca PIC;
 2. 50 % din numărul de ore prevăzute la litera (a);
- În niciun caz nu se acordă credite pentru cerințele de la litera (a) punctul 2.

FCL.235.G GPL – Privilegii pentru clase, tipuri și variante de autogire

(a) În scopul acordării de licențe de pilot de autogir în conformitate cu prezenta anexă, autogirile se clasifică în următoarele clase și tipuri:

1. Clasa de autogire cu o singură elice (SPG): Autogire cu un singur pilot a căror singură unitate de propulsie centrică este operată de o singură comandă de propulsie, fiind acționate de oricare dintre următoarele tipuri de motoare:

(a) un sistem motor cu pistoane care, dacă se specifică astfel în urma procesului de certificare în conformitate cu HG nr. 91/2024, poate consta în mai mult de un motor cu pistoane;

(b) un sistem motor electric care, dacă se specifică astfel în urma procesului de certificare în conformitate cu HG nr. 91/2024, poate consta în mai mult de un motor electric;

(c) dacă se specifică astfel în urma procesului de certificare în conformitate cu HG nr. 91/2024, un sistem motor hibrid compus din motoare cu pistoane și motoare electrice;

2. tipuri de autogire care necesită privilegii pentru tipul individual respectiv, determinate în urma procesului de certificare în conformitate cu HG nr. 91/2024.

(b) Solicitanților unei GPL li se acordă privilegii pentru clasa sau tipul de autogire pe care s-a susținut testul de îndemânare. Pentru a-și extinde privilegiile la o altă clasă sau tip, titularii unei GPL trebuie să finalizeze, în acea clasă sau tip, toate elementele următoare:

1. cu excepția cazului în care se prevede altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa nr. 1 (partea 21) la HG nr. 91/2024, după caz, trei ore de instruire practică, inclusiv:

- (i) 10 decolări și aterizări în dublă comandă; și
- (ii) 10 decolări și aterizări în simplă comandă sub supraveghere;

2. un test de îndemânare prin care face dovada unui nivel corespunzător de îndemânare pe noua clasă sau noul tip. În cadrul acestui test de îndemânare, candidatul trebuie să demonstreze examinătorului și un nivel corespunzător de cunoștințe teoretice referitoare la cealaltă clasă sau celălalt tip în ceea ce privește următoarele subiecte:

- (i) proceduri operaționale;
- (ii) planificarea și executarea zborului;
- (iii) cunoașterea generală a aeronavei.

(c) În vederea extinderii privilegiilor la o altă variantă din cadrul unei clase sau a unui tip, pilotul trebuie să urmeze un curs de pregătire pentru diferențe sau familiarizarea cu acestea. După caz, cursul de pregătire pentru diferențe sau familiarizarea cu acestea trebuie să respecte datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa nr. 1 (partea 21) la HG nr. 91/2024. Cursul de pregătire pentru diferențe se consemnează în carnetul de zbor al pilotului sau într-un document echivalent și se semnează de către instructor. La extinderea privilegiilor pentru o clasă SPG la o variantă cu alt tip de motor, astfel cum este precizat la litera (a) punctul 1, pregătirea pentru diferențe constă în instruire practică în dublă comandă și pregătire teoretică care trebuie să includă, în ceea ce privește celălalt tip de motor și sistemele de aeronave aferente, cel puțin toate aspectele următoare:

- 1. proceduri operaționale;
- 2. planificarea și executarea zborului;
- 3. cunoașterea generală a aeronavei.

FCL.240.G GPL – Cerințe privind experiența recentă

(a) Titularii unei GPL își pot exercita privilegiile acordate prin licență pentru o clasă sau un tip specific de autogir numai dacă au întrunit, în ultimii doi ani, oricare dintre următoarele condiții în calitate de piloți pe autogire din clasa sau tipul relevant:

1. au efectuat cel puțin 12 ore timp de zbor ca PIC sau zburând în dublă sau simplă comandă sub supravegherea unui instructor, inclusiv:

- (i) 12 decolări și aterizări;
- (ii) pregătire de actualizare a competențelor de cel puțin o oră din timpul total de zbor cu un instructor, într-un mod considerat satisfăcător de acesta. Sarcina instructorului este de a selecta exercițiile de zbor care îi permit solicitantului să își actualizeze competențele de a opera aeronava în condiții de siguranță și de a aplica proceduri pentru situații normale, anormale și de urgență;

2. au promovat o verificare GPL a competenței cu un examinador. Programul de verificare a competenței trebuie să se bazeze pe testul de îndemânare pentru GPL.

(b) Titularii unei GPL cu privilegii pentru clasa SPG care, în conformitate cu punctul FCL.235.G litera (c), și-au extins privilegiile la o variantă cu un alt tip de motor menționat la punctul FCL.235.G litera (a), în cazul în care nu au zburat pe varianta respectivă în ultimii doi ani, trebuie să completeze oricare dintre următoarele elemente în varianta respectivă, înainte de a-și exercita privilegiile pe acea variantă:

- 1. pregătire suplimentară pentru diferențe în conformitate cu punctul FCL.235.G litera (c);
- 2. o verificare a competenței;
- 3. pregătire de actualizare a competențelor în conformitate cu litera (a) punctul 1 subpunctul (ii).

(c) Zborurile în dublă comandă și zborurile în simplă comandă sub supraveghere în conformitate cu fraza introductivă de la litera (a) punctul 1, pregătirea pentru actualizarea competențelor în conformitate cu la litera (a) punctul 1 subpunctul (ii) și cu litera (b) punctul 3 și verificarea competenței în conformitate cu litera (a) punctul 2 și cu litera (b) punctul 2 se înscriu în carnetul de zbor al pilotului sau într-un document echivalent și se semnează de către instructor sau examinador, după caz.”;

1.2.30.37. în Denumirea „SUBPARTEA D – CERTIFICAT DE PILOT COMERCIAL – CPL”, cuvântul „CERTIFICAT” se substituie cu cuvântul „LICENȚA”.

1.2.30.38. punctul FCL.325.A CPL(A) se expune în următoarea redacție:

„FCL.325.A CPL(A) – Condiții specifice pentru solicitanții care dețin o MPL

(a) Solicitanții unei CPL (A) care dețin o MPL trebuie să fi efectuat pe avioane:

1. 70 de ore timp de zbor într-unul dintre următoarele moduri:

(i) ca PIC;

(ii) care să cuprindă cel puțin 10 ore ca PIC și timp suplimentar de zbor ca PIC sub supraveghere (PICUS).

Dintre aceste 70 de ore, 20 de ore trebuie să reprezinte timp de zbor în raid la vedere ca PIC sau timp de zbor în raid care să cuprindă cel puțin 10 ore ca PIC și 10 ore ca PICUS. Acest număr de ore trebuie să includă un zbor în raid VFR de cel puțin 540 km (300 MN) în cursul căruia se efectuează, ca PIC, aterizări cu oprire completă pe două aerodromuri diferite;

2. elementele cursului modular CPL(A), astfel cum se specifică în capitolul E punctul 10 litera (a) și punctul 11 din apendicele nr. 3;

3. testul de îndemânare CPL(A), în conformitate cu punctul FCL.320.

(b) Atunci când li se eliberează o CPL în conformitate cu litera (a), solicitanții trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

1. să respecte cerințele de la punctul FCL.405.A litera (c) pentru ca privilegiile IR(A) să le fie extinse la operațiunile cu un singur pilot pe avioane;

2. să li se limiteze privilegiile asociate calificărilor lor de tip la exercitarea privilegiilor unui copilot. Această restricție se elimină atunci când solicitanții finalizează o verificare a competenței pentru tipul relevant în conformitate cu apendicele nr. 9 în rol de PIC.”.

1.2.30.39. în denumirea „SUBPARTEA E – CERTIFICAT DE PILOT AERONAVE ECHIPAJ MULTIPLU – MPL”, cuvântul „CERTIFICAT” se substituie cu cuvântul „LICENȚA”.

1.2.30.40. la punctul FCL.405.A MPL:

1.2.30.40.1. litera (b) se expune în următoarea redacție:

„(b) La cererea acestora, titularilor unei MPL trebuie:

1. să li se acorde privilegiile suplimentare ale titularului unei PPL(A), cu condiția să respecte cerințele pentru PPL(A) specificate în subpartea C;

2. să li se înlocuiască MPL cu o CPL(A), cu condiția să respecte cerințele specificate la punctul FCL.325.A.”

1.2.30.40.2. la litera (c) sintagma „certificatului” se substituie cu cuvântul „licenței”.

1.2.30.41. în denumirea „SUBPARTEA F – CERTIFICAT DE PILOT DE LINIE – ATPL”, cuvântul „CERTIFICAT” se substituie cu cuvântul „LICENȚA”.

1.2.30.42. la punctul FCL.505.A ATPL(A), cuvintele „un certificat”, „certificatului” se înlocuiesc cu cuvintele „o licență”, „licenței”.

1.2.30.43. la punctul FCL.510.A ATPL(A) litera (c) punctul 1, cuvintele „unui certificat” se substituie cu cuvintele „unei licențe” și se completează cu punctele 2 și 3 după cum urmează:

„2. Titularii unei licențe de mecanic navigant, eliberată cu respectarea normelor naționale aplicabile, se creditează cu 50 % din timpul ca mecanic navigant, până la un credit maxim de 250 de ore. Cele 250 de ore pot fi creditate pentru cerința de 1 500 de ore de la litera (b) și pentru cerința de 500 de ore de la litera (b) punctul 1, cu condiția ca totalul creditului acordat pentru oricare dintre puncte să nu depășească 250 de ore.

3. Titularii unei calificări de tip restricționate eliberate în conformitate cu punctul FCL.720.A litera (c) primesc credite pentru timpul de zbor efectuat în timpul exercitării privilegiilor asociate respectivei calificări de tip, până la maximum 250 de ore.”.

1.2.30.44. la punctul FCL.510.H ATPL(H)

1.2.30.44.1. litera (a), litera (b) și litera (d) se expun după cum urmează:

„(a) să dețină o CPL(H);

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

(d) Timpul de zbor pe avioane se creditează cu până la 50% din timpul de zbor prevăzut la litera (c).”

1.2.30.44.2. se completează cu litera (f) după cum urmează:

„(f) persoanele care solicită o ATPL(H) primesc un credit integral pentru cerința de la litera (b) atunci când sunt în conformitate cu punctul FCL.720.H litera (a) punctul 2 subpunctul (ii) și, în plus, au beneficiat de pregătire în cadrul unei ATO în vederea respectării standardului necesar pentru absolvirea cu succes a cursului în conformitate cu punctul FCL.735.H.”.

1.2.30.45. punctul FCL.605 IR, literele (a) și (b) se expun în următoarea redacție:

„(a) Privilegii

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

1. cel puțin 200 ft (60 m);

2. sub 200 ft (60 m), cu condiția să fie autorizați în acest sens în conformitate cu anexa nr. 5 (partea SPA) la HG nr. 612/2022.

(b) Condiții

1. Titularii unei IR își exercită privilegiile cu respectarea condițiilor prevăzute în apendicele nr. 8 la prezenta anexă.

2. Pentru exercitarea privilegiilor de PIC în condiții IFR în cadrul operării multipilot pe elicoptere, titularul unei IR(H) trebuie să aibă cel puțin 70 de ore de timp instrumental, din care până la 30 de ore pot fi timp instrumental la sol.”

1.2.30.46. la punctul FCL.620 IR, literele (b) și (c) se abrogă.

1.2.30.47. la punctul FCL.625 IR litera (e), cuvântul „certificatele” se înlocuiește cu cuvântul „licențele”.

1.2.30.48. „SECȚIUNEA 2 Cerințe specifice pentru categoria avioane” se completează cu punctul FCL.620.A IR(A) după cum urmează:

„FCL.620.A IR(A) – Test de îndemânare

(a) În cazul unei IR(A) multimotor, testul de îndemânare se susține pe un avion multimotor. În cazul unei IR(A) monomotor, testul de îndemânare se susține pe un avion monomotor. În scopul aplicării prezentei litere, un avion multimotor cu propulsie axială se consideră un avion monomotor.

(b) Solicitanților care au susținut un test de îndemânare pentru o IR(A) multimotor pe un avion multimotor cu un singur pilot pentru care este necesară o calificare de clasă li se eliberează, de asemenea, o IR(A) monomotor pentru calificările de clasă sau de tip pe care le dețin pentru avioane monomotor.”.

1.2.30.49. punctul FCL.630.H IR(H) se expune în următoarea redacție:

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

Cu excepția cazului în care se prevede altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa nr. 1 (partea 21) la HG nr. 91/2024, titularii unei IR(H) care doresc să își extindă privilegiile IR(H) la alte tipuri de elicoptere trebuie să efectueze, pe lângă cursul de pregătire pentru calificarea de tip relevant, o pregătire de 2 ore de zbor pe tipul relevant în cadrul unei ATO, numai cu

ajutorul instrumentelor, în conformitate cu IFR, pregătire care poate fi desfășurată pe un FFS sau pe un FTD ce reprezintă în mod corespunzător tipul relevant pentru operarea după reguli IFR.”.

1.2.30.50. SECȚIUNEA 4 – Cerințe specifice pentru categoria dirijabile se completează cu punctul FCL.620.As IR(As) – Test de îndemânare, după cum urmează:

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

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

1.2.30.51. la punctul FCL.700:

1.2.30.51.1. litera (a), cuvintele „unui certificat” se substituie cu cuvintele „unei licențe”;

1.2.30.51.2. la punctul 1 după sintagma „LAPL” se completează cu „sau ale unei GPL:”

1.2.30.52. punctul FCL.710 Calificări de clasă și de tip – variante, se expune după cum urmează:

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

(a) Piloții trebuie să finalizeze pregătirea pentru diferențe sau familiarizarea pentru a-și extinde privilegiile la o altă variantă de aeronavă din cadrul unei calificări de clasă sau de tip sau, în cazul punctului FCL.710 litera (d) punctul 1 din prezenta anexă, pentru a menține privilegiile respective. În cazul variantelor unei calificări de clasă sau de tip, pregătirea pentru diferențe sau familiarizarea trebuie să includă elementele relevante definite în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa nr. 1 (partea 21) la HG nr. 91/2024, după caz. Atunci când se extind privilegiile aferente unei calificări de clasă pentru avioane SEP la o variantă cu alt tip de motor menționat la noțiunea „Avion SEP” din prezentul regulament, pregătirea pentru diferențe constă în instruire practică în dublă comandă și pregătire teoretică, care includ, în ceea ce privește acest alt tip de motor și sistemele de aeronave aferente, cel puțin toate subiectele următoare:

1. cunoașterea generală a aeronavei;
2. proceduri operaționale;
3. performanțe de zbor și planificarea zborului.

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

1. o organizație de pregătire aprobată (ATO);
2. o organizație de pregătire declarată (DTO) în cazul aeronavelor menționate la litera (a) punctul 1 litera (c) și la litera (a) punctul 2 litera (c) de la punctul DTO.GEN.110 din anexa nr. 8;
3. un titular de certificat de operator aerian (AOC) cu un program aprobat de pregătire pentru diferențe pentru clasa sau tipul relevant.

(c) Fără a aduce atingere cerinței de la litera (b), pregătirea pentru diferențe pentru următoarele aeronave poate fi efectuată de un instructor calificat în mod corespunzător, cu excepția cazului în care se prevede altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa nr. 1 (partea 21) la HG nr. 91/2024:

1. avioane care necesită o calificare de clasă:

(i) TMG-uri;

(ii) avioane SEP (multimotor);

(iii) avioane MEP (multimotor);

(iv) avioane SET, cu excepția avioanelor SET complexe sau de înaltă performanță;

2. elicoptere monomotor cu o masă maximă la decolare care nu depășește 3 175 kg.

(d) Piloții care, după ce și-au extins privilegiile la o altă variantă din cadrul unei calificări de clasă sau de tip în conformitate cu prezentul punct, nu au zburat pe respectiva variantă în ultimii 2 ani, înainte de a-și exercita privilegiile în varianta respectivă, trebuie să finalizeze oricare dintre următoarele elemente pe varianta respectivă:

1. formare suplimentară privind diferențele, în conformitate cu literele (a) și (b) sau, dacă este cazul, cu litera (c);
2. o verificare a competenței;

3. în cazul unei variante din cadrul calificării de clasă SEP cu un anumit tip de motor potrivit noțiunii „Avion SEP”, pregătire de actualizare a competențelor în conformitate cu punctul FCL.740.A litera (b) punctul 1 subpunctul (ii) litera (C).

(da) Punctul FCL.710 litera (d) nu se aplică în cazul variantelor din cadrul calificării de clasă TMG și al variantelor din cadrul calificării de clasă SEP care au același tip de motor potrivit noțiunii „Avion SEP” din prezentul regulament.

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

1.2.30.53. la punctul FCL.725:

1.2.30.53.1. litera (a), în a doua propoziție cuvintele „monomotor cu piston” se substituie cu cuvintele „pentru avioane SEP”;

1.2.30.53.2. litera (d) se expune după cum urmează:

„(d) Operațiuni cu un singur pilot și multipilot pe aeronave cu un singur pilot – calificări de tip

1. Privilegiile titularilor unei calificări de tip pentru o aeronavă cu un singur pilot includ privilegiile de pilotare a aeronavei în operațiuni cu un singur pilot și în operațiuni multipilot. Acești titulari își exercită însă privilegiile pentru o anumită formă de operare numai dacă îndeplinesc toate condițiile următoare:

(i) au absolvit o pregătire pentru zbor pentru forma relevantă de operare pe tipul relevant de aeronavă, în conformitate cu apendicele nr. 9 la prezenta anexă, cu excepția cazului în care se specifică altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa nr.1 (partea 21) la HG nr. 91/2024. Respectiva pregătire pentru zbor pentru o anumită formă de operare trebuie să fie inclusă în cursul inițial de pregătire pentru calificarea de tip în cadrul unei ATO sau, după eliberarea inițială a calificării de tip, să fie finalizată sub forma unei pregătiri suplimentare la oricare dintre următoarele:

A. o organizație de pregătire aprobată (ATO);

B. o organizație care face obiectul anexei nr. 3 (partea ORO) la HG nr. 612/2022 și care are dreptul de a furniza o astfel de pregătire fie pe baza unei aprobări, fie pe baza unei declarații;

(ii) au susținut un test de îndemânare sau o verificare a competenței:

A. pentru operațiuni cu un singur pilot într-unul din următoarele moduri:

1. în operațiuni cu un singur pilot;

2. în operațiuni multipilot cu elemente suplimentare pentru operațiuni cu un singur pilot, astfel cum se specifică în apendicele nr. 9;

B. pentru operațiuni multipilot, în operațiuni multipilot;

(iii) în plus, în cazul operațiunilor multipilot pe aeronave cu un singur pilot:

A. îndeplinesc cerințele specificate la:

1. punctul FCL.720.A litera (b) punctul 4 sau punctul FCL.720.H litera (a) punctul 2, după caz;

2. punctul FCL.720.A litera (b) punctul 5, pentru avioanele cu un singur pilot, înainte de începerea pregătirii pentru zbor pentru operațiuni multipilot în conformitate cu punctul FCL.725 litera (d) punctul 1 subpunctul (i);

B. își exercită privilegiile numai în cadrul unei organizații care intră sub incidența anexei nr. 3 (partea ORO) la HG nr. 612/2022.

2. Atunci când persoanele care solicită eliberarea inițială a unei calificări de tip pentru o aeronavă cu un singur pilot finalizează pregătirea pentru zbor și testul de îndemânare numai în operațiuni multipilot, calificarea de tip se eliberează cu o restricție la operațiunile multipilot. Această restricție se elimină atunci când solicitanții finalizează, în conformitate cu apendicele nr. 9, o pregătire suplimentară și o verificare a competenței care include elementele necesare pentru operațiuni cu un singur pilot.

În toate celelalte cazuri, forma de operare nu se înscrie în licență.

(da) Operațiuni cu un singur pilot și multipilot – calificări de clasă pentru avioane

Privilegiile titularilor unei calificări de clasă pentru un avion cu un singur pilot includ privilegiile de pilotare a avionului în operațiuni multipilot, cu condiția ca respectivii titulari:

1. să îndeplinească cerințele prevăzute la:
 - (i) punctul FCL.720.A litera (b) punctul 4;
 - (ii) punctul FCL.720.A litera (b) punctul 5, înainte de începerea pregătirii pentru zbor pentru operațiuni multipilot în conformitate cu punctul FCL.725 litera (d) punctul 2;
2. să fi absolvit pregătirea pentru zbor și să fi promovat o verificare a competenței pentru operațiuni multipilot pe clasa relevantă de avioane în conformitate cu secțiunea B punctul 5 litera (g) din apendicele nr. 9, la o organizație specificată la punctul FCL.725 litera (d) punctul 1 subpunctul (i); și
3. să își exercite privilegiile numai în cadrul unei organizații care intră sub incidența anexei nr. 3 (partea ORO) la HG nr. 612/2022.

Pe licență nu se înscriu privilegii suplimentare pentru operațiuni multipilot pe o clasă de avioane cu un singur pilot.

(db) În cazul în care un test de îndemânare sau o verificare a competenței pentru o calificare de clasă sau de tip pentru o aeronavă cu un singur pilot se desfășoară în oricare dintre următoarele moduri, forma sau formele de operare în care se desfășoară respectivul test de îndemânare sau respectiva verificare a competenței se înscriu în carnetul de zbor al solicitanților și se semnează de către examinator:

1. operațiuni multipilot;
2. operațiuni cu un singur pilot și multipilot.”.

1.2.30.54. la punctul FCL.740:

1.2.30.54.1. la litera (b) punctul 1 subpunctele (ii) (iii), cuvintele „monomotor cu piston” se substituie cu cuvintele „pentru avioane SEP”;

1.2.30.54.2. la litera (b) punctul 3 primul aliniat, după cuvintele „Prin derogare de la litera (b)” se completează cu cuvintele „punctele 1, 2 și 3,”;

1.2.30.54.3. la litera (b) punctul 3 al doilea aliniat, cuvintele „un certificat” se substituie cu cuvintele „o licență”.

1.2.30.55. la punctul FCL.720.A:

1.2.30.55.1. la litera (a) paragraful „Persoanele care solicită obținerea privilegiilor de a opera un avion cu un singur pilot în operațiuni multipilot, fie atunci când depun cerere de eliberare a unei calificări de clasă sau de tip, fie atunci când își extind la operațiunile multipilot privilegiile unei calificări de clasă sau de tip deja deținute, trebuie să îndeplinească cerințele de la litera (b) punctul 4 și, înainte de începerea cursului relevant de pregătire, de la litera (b) punctul 5.

În plus, pentru:” – se exclude;

1.2.30.55.2. la litera (a) punctul 2 subpunctul C. cuvintele „un certificat” se substituie cu cuvintele „p licență”;

1.2.30.55.3. litera (c) se expune după cum urmează:

„(c) Fără a aduce atingere punctului FCL.720.A litera (b), solicitanților care respectă secțiunea B punctul 6 subpunctul (i) din apendicele 9 li se eliberează o calificare de tip cu privilegii restricționate pentru un avion multipilot, care permite titularilor unei astfel de calificări să acționeze în calitate de copiloți suplimentari pentru rută peste nivelul de zbor 200, cu condiția ca alți doi membri ai echipajului să dețină o calificare de tip în conformitate cu punctul FCL.720.A litera (b).

Pentru a elimina restricția, solicitanții trebuie să respecte toate elementele următoare:

1. să se supună unei evaluări în cadrul unei ATO, care să le stabilească nevoile de pregătire în vederea eliminării restricției;
2. pe baza evaluării specificate la punctul 1, să urmeze, la respectiva ATO, o pregătire care să le permită să atingă nivelul de competență pentru operarea aeronavei în condiții de siguranță;
3. după finalizarea pregătirii specificate la punctul 2, să susțină un test de îndemânare în conformitate cu apendicele nr. 9;

4. după susținerea testului de îndemânare specificat la punctul 3, să îndeplinească una dintre următoarele condiții:

(i) să respecte punctul ORO.FC.220 litera (e) din anexa nr. 3 (partea ORO) la HG nr. 612/2022, cu condiția să îndeplinească cerințele privind experiența specificate la punctul FCL.730.A din prezenta anexă;

(ii) să finalizeze pregătirea pentru zbor pe aeronavă, care include manevre la decolare, aterizare și manevra „go-around”.

1.2.30.56. la punctul FCL.725.A litera (c), se completează cu o frază nouă în următoarea redacție:

„Pentru instruirea practică, FSTD pot fi utilizate în conformitate cu secțiunea A punctul 18 din apendicele nr. 9.”.

1.2.30.57. la punctul FCL.730.A litera (a), punctul 1 se expune în următoarea redacție:

„1. dacă în timpul cursului se folosește un FFS calificat la nivelul CG, C sau C intermediar:

(i) 1 500 de ore timp de zbor în cazul copiloților suplimentari pentru rută;

(ii) în toate celelalte cazuri, 1 500 de ore timp de zbor sau 250 segmente de rută;

2. dacă în timpul cursului se folosește un FFS calificat la nivelul DG sau D:

(i) 750 de ore timp de zbor în cazul copiloților suplimentari pentru rută;

(ii) în toate celelalte cazuri, 500 de ore timp de zbor sau 100 de segmente de rută.”.

1.2.30.58. la punctul FCL.740.A:

1.2.30.58.1. litera (b) punctul 1, cuvintele „monomotor cu un singur pilot” se substituie cu cuvintele „SEP”;

1.2.30.58.2. litera (b) punctul 1, subpunctul (ii) se modifică după cum urmează:

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

(A) 6 ore ca PIC;

(B) 12 decolări și 12 aterizări;

(C) pregătire de actualizare a competențelor de cel puțin 1 oră din timpul total de zbor cu un instructor de zbor (FI) sau cu un instructor pentru calificarea de clasă (CRI) și într-un mod considerat satisfăcător de acesta, care selectează exercițiile de zbor care îi permit solicitantului să își actualizeze competențele de a opera aeronava în condiții de siguranță și de a aplica proceduri normale, anormale și de urgență. Solicitanții sunt scutiți de această pregătire de actualizare cunoștințelor dacă au promovat oricare dintre următoarele, pe orice clasă sau tip de avion:

1. o verificare a competenței pentru calificarea de clasă sau de tip;

2. un test de îndemânare;

3. o evaluare practică EBT;

4. o evaluare a competenței.”;

1.2.30.58.3. litera (b) punctul 2, punctul 4 cuvintele „monomotor cu piston” se înlocuiesc cu cuvântul „SEP”.

1.2.30.59. la punctul FCL.745.A litera (a), subpunctul 3 se completează cu o frază nouă după cum urmează:

„Timpul de zbor care nu include UPRT avansat, dar care servește la ducerea sau întoarcerea din zona de pregătire UPRT nu se ia în calculul celor 3 ore.”.

1.2.30.60. la punctul FCL.720.H:

1.2.30.60.1. la litera (a) punctul 2 subpunctul (ii) se expune în următoarea redacție:

„(ii) să fi efectuat cel puțin 500 de ore de timp de zbor ca pilot în operare multipilot, pe orice categorie de aeronavă;”;

1.2.30.60.2. la litera (a), punctul 2 subpunctul (iii) se exclude;

1.2.30.60.3. litera (b) se expune în următoarea redacție:

„(b) Un absolvent al unui curs integrat ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR sau CPL(H) care nu îndeplinește cerința de la litera (a) punctul 1 are dreptul de a urma cursul de pregătire pentru o calificare de tip pentru elicoptere multipilot și i se eliberează calificarea de tip cu privilegiile limitate exclusiv la exercitarea funcțiilor de copilot. Limitarea se elimină odată ce pilotul îndeplinește toate condițiile următoare:”;

1.2.30.60.4. la litera (c) cuvintele „cu un singur pilot” se exclud.

1.2.30.61. punctul FCL.740.H se modifică și se expune în următoarea redacție:

„FCL.740.H Revalidarea calificărilor de tip – elicoptere

(a) Revalidare. Pentru revalidarea calificărilor de tip pentru elicoptere, solicitanții trebuie să respecte una dintre următoarele condiții, după caz:

1. parcurg următoarele etape:

(i) în perioada de valabilitate a calificării de tip, să efectueze cel puțin 2 ore ca pilot pe tipul de elicopter relevant;

(ii) în cele 3 luni imediat anterioare datei de expirare a calificării de tip, să promoveze o verificare a competenței:

(A) care se desfășoară în conformitate cu apendicele nr. 9 pe tipul relevant de elicopter sau pe un FSTD reprezentând tipul respectiv;

(B) a cărei durată poate fi luată în calculul timpului de zbor specificat la subpunctul (i);

2. pentru calificările de tip pentru elicopterele monomotor cu o masă maximă la decolare de 3 175 kg, aceștia trebuie să îndeplinească una dintre următoarele condiții:

(i) să respecte dispozițiile de la litera (a) punctul 1;

(ii) să efectueze, pe tipul de elicopter relevant, ambele elemente de mai jos:

(A) în perioada de valabilitate a calificării de tip, cel puțin 6 ore ca PIC;

(B) în cele 3 luni imediat anterioare datei expirării calificării, o pregătire de actualizare a competențelor de cel puțin 1 oră din timpul total de zbor cu un instructor și într-un mod considerat satisfăcător de acesta, care selectează exercițiile de zbor care îi permit solicitantului să își actualizeze competențele de a opera aeronava în condiții de siguranță și de a aplica proceduri normale, anormale și de urgență; Solicitanții pot alege să urmeze pregătirea de actualizare a competențelor pe aeronavă sau pe un FSTD reprezentând tipul relevant ori într-o combinație a acestora.

(b) Atunci când dețin mai multe calificări de tip pentru elicoptere SEP, solicitanții pot obține revalidarea tuturor calificărilor de tip relevante prin promovarea verificării competenței în conformitate cu litera (a) punctul 1 subpunctul (ii) sau prin finalizarea pregătirii de actualizare a competențelor în conformitate cu litera (a) punctul 2 subpunctul (ii) litera (B) numai pe unul dintre tipurile relevante deținute, cu condiția să fi efectuat oricare dintre următoarele durate de zbor ca PIC pe fiecare dintre celelalte tipuri relevante în cursul perioadei de valabilitate:

1. dacă au efectuat o verificare a competenței în conformitate cu litera (a) punctul 1 subpunctul (ii), cel puțin 2 ore;

2. dacă au urmat o pregătire de actualizare a competențelor în conformitate cu litera (a) punctul 2 subpunctul (ii) litera (B), cel puțin 6 ore.

Verificarea competenței sau actualizarea competențelor se efectuează, după caz, de fiecare dată pentru un tip diferit. Noua perioadă de valabilitate a tuturor calificărilor de tip revalidate în conformitate cu prezentul punct începe odată cu perioada de valabilitate a calificării de tip pentru care se efectuează verificarea competenței sau actualizarea competențelor.

(c) Atunci când dețin mai multe calificări de tip pentru elicoptere SET cu o masă maximă certificată la decolare de până la 3 175 kg, solicitanții pot obține revalidarea tuturor calificărilor de tip relevante prin promovarea verificării competenței în conformitate cu litera (a) punctul 1 subpunctul (ii) sau prin finalizarea pregătirii de actualizare a competențelor în conformitate cu litera (a) punctul 2 subpunctul (ii) litera (B) numai pe unul dintre tipurile relevante deținute, cu condiția să fi efectuat toate duratele de zbor de mai jos:

1. 300 de ore ca PIC pe elicoptere;
2. 15 ore pe fiecare dintre tipurile deținute;
3. oricare dintre următoarele durate de zbor ca PIC pentru fiecare dintre celelalte tipuri relevante în cursul perioadei de valabilitate:

(i) dacă au efectuat o verificare a competenței în conformitate cu litera (a) punctul 1 subpunctul (ii), cel puțin 2 ore;

(ii) dacă au efectuat o pregătire de actualizare a competențelor în conformitate cu litera (a) punctul 2 subpunctul (ii) litera (B), cel puțin 6 ore.

Verificarea competenței se efectuează de fiecare dată pentru un tip diferit. Noua perioadă de valabilitate a tuturor calificărilor de tip revalidate în conformitate cu prezentul punct începe odată cu perioada de valabilitate a calificării de tip pentru care se efectuează verificarea competenței sau pregătirea de actualizare a competențelor.

(d) Solicitanții care au promovat un test de îndemânare pentru eliberarea unei calificări de tip suplimentare sau o verificare a competenței pentru reînnoirea unei calificări de tip trebuie să obțină revalidarea pentru calificările de tip relevante deja deținute în grupurile comune, astfel cum se specifică la literele (b) și (c).

Noua perioadă de valabilitate a tuturor calificărilor de tip revalidate în conformitate cu prezentul punct începe odată cu perioada de valabilitate a calificării de tip pentru care se finalizează testul de îndemânare sau verificarea competenței.

(e) În cazul deținerii unei IR(H), revalidarea acesteia se poate combina cu o verificare a competenței pentru o calificare de tip.

(f) Solicitanții care nu promovează toate secțiunile unei verificări a competenței înainte de data expirării unei calificări de tip nu exercită privilegiile asociate respectivei calificări până la promovarea verificării competenței. În cazul literelor (b) și (c), solicitanții nu își exercită privilegiile pe niciunul dintre tipurile respective.”.

1.2.30.62. la punctul FCL.800:

1.2.30.62.1. la litera (a) cuvintele „unui certificat” se substituie cu cuvintele „unei licențe”;

1.2.30.62.2. la litera (b) punctul 1, cuvântul „certificatului” se substituie cu cuvântul „licenței”;

1.2.30.62.3. la litera (d) după cuvintele „dacă au îndeplinit cerințele de la litera (b) punctul 1 și” se completează cu cuvintele „litera (b)”.

1.2.30.63. la punctul FCL.805, litera (a), litera (b) punctul 1 și litera (c) punctul 1 cuvintele „unui certificat” și „certificatului” se înlocuiesc cu cuvintele „unei licențe” „licenței”.

1.2.30.64. la punctul FCL.810:

1.2.30.64.1. la litera (a) punctul 3 cuvintele „monomotor cu piston” se substituie cu sintagma „SEP”;

1.2.30.64.2. la litera (b) punctul 1, cuvântul „certificatului” se substituie cu cuvântul „licenței”.

1.2.30.64.3 după litera (b) se completează cu litera (c) după cum urmează:

„(c) Autogire. În cazul în care privilegiile unei GPL urmează să fie exercitate în condiții VFR pe timp de noapte, solicitanții trebuie:

1. să fi efectuat cel puțin 50 de ore timp de zbor ca pilot pe autogire după eliberarea licenței, inclusiv cel puțin 20 de ore ca PIC pe autogire și 20 de ore de zbor în raid;

2. să fi urmat un curs de pregătire în cadrul unei DTO sau al unei ATO. Cursul trebuie efectuat într-un interval de șase luni și trebuie să cuprindă:

(i) cinci ore de pregătire teoretică;

(ii) trei ore timp de instruire instrumentală în dublă comandă pe autogire; și

(iii) cinci ore timp de zbor pe timp de noapte, inclusiv cel puțin trei ore de instruire în dublă comandă care să cuprindă cel puțin o oră de navigare în raid și cinci circuite pe timp de noapte în simplă comandă; fiecare circuit trebuie să cuprindă o decolare și o aterizare.

Unui solicitant care este sau a fost titular al unei calificări de zbor instrumental pe un avion sau un elicopter i se creditează două ore pentru cerința de la punctul 2 subpunctul (ii) de mai sus. Un solicitant care deține o calificare de zbor pe timp de noapte pe un avion, un elicopter sau un TMG trebuie să fie creditat integral pentru elementul specificat la punctul 2 subpunctul (i).”

1.2.30.65. la punctul FCL.815 litera (d) se expune după cum urmează:

„(d) Pentru a exercita privilegiile calificării de zbor în munți, titularul calificării trebuie să fi respectat, în ultimii 2 ani, oricare dintre următoarele condiții:

1. să fi efectuat cel puțin șase aterizări pe o suprafață desemnată ca necesitând o calificare de zbor în munți;

2. să fi promovat o verificare a competenței în conformitate cu cerințele de la litera (c). Promovarea verificării competenței se înscrie în carnetul de zbor al pilotului și se semnează de examinatorul responsabil.”.

1.2.30.66. la punctul FCL.820 litera (a), cuvintele „unui certificat” se înlocuiesc cu cuvintele „unei licențe”.

1.2.30.67. la punctul FCL.835 litera (a) se expune după cum urmează:

„(a) Privilegii și condiții

1. Privilegiile unui titular de BIR constau în efectuarea de zboruri în condiții IFR pe avioane cu un singur pilot pentru care sunt deținute calificări de clasă, cu excepția următoarelor:

(i) avioane de înaltă performanță;

(ii) variante de avion, atunci când datele privind conformitatea operațională au determinat necesitatea unei IR.”

1.2.30.68. la punctul FCL.900:

1.2.30.68.1. litera (a) punct 1 subpunct (ii) cuvântul „unui certificat” se înlocuiește cu cuvântul „unei licențe”;

1.2.30.68.2. litera (c) punct 1 subpunct (i) cuvântul „un certificat” se înlocuiește cu cuvântul „o licență”;

1.2.30.68.3. litera (d) se exclude.

1.2.30.69. la punctul FCL.915:

1.2.30.69.1. la litera (b) punctul 1 cuvintele „un certificat” „certificatul” se substituie cu cuvintele „o licență” „licența”;

1.2.30.69.2. la litera (b) după punctul 4 se completează cu punctul 5 după cum urmează:

„5. atunci când asigură instruirea practică pe o variantă a clasei de avioane SEP cu un anumit tip de motor potrivit noțiunii „Avion SEP”, au respectat una dintre următoarele condiții:

(i) au efectuat cel puțin 5 ore timp de zbor ca piloți pe varianta respectivă;

(ii) au promovat o evaluare a competențelor pentru categoria de instructori relevantă pe respectiva variantă.”;

1.2.30.69.3. litera (e) se expune în următoarea redacție:

„Cerințe suplimentare pentru instruirea în cadrul unui curs de pregătire în conformitate cu punctul FCL.745.A.”.

1.2.30.70. la punctul FCL.930 litera (a), a doua propoziție se exclude.

1.2.30.71. la punctul FCL.935 litera (a) cuvintele „certificatului relevant sau calificării” se înlocuiesc cu cuvintele „licenței, calificării sau certificatului relevant.”.

1.2.30.72. punctul FCL.945 se expune în următoarea redacție:

„FCL.945 Obligațiile instructorilor

După efectuarea zborului de pregătire pentru revalidarea unei calificări de clasă pentru avioane SEP sau TMG în conformitate cu punctul FCL.740.A litera (b) punctul 1 subpunctul (ii) litera (C) sau pentru revalidarea unei calificări de tip pentru elicoptere monomotor în conformitate cu punctul FCL.740.H litera (a) punctul 2 subpunctul (ii) litera (B) și numai în cazul îndeplinirii tuturor celorlalte criterii de revalidare prevăzute la punctul FCL.740.A litera (b) punctul 1 subpunctul (ii) sau la punctul FCL.740.H litera (a) punctul 2 subpunctul (ii), după caz, instructorul vizează licența solicitantului cu noua dată de expirare a calificării, dacă este autorizat în mod specific în acest scop de AAC.”.

1.2.30.73. la punctul FCL.905.FI FI la litera (a) după sintagma „LAPL” se completează cu „și GPL”.

1.2.30.74. la punctul FCL.905.FI litera (k), cuvintele „unui certificat” se substituie cu cuvintele „unei licențe”.

1.2.30.75. punctul FCL.910.FI FI litera (c) se completează cu punctul 4:

„4. pentru FI(G):

(i) 100 de ore de instruire practică pe autogire și, în plus, a supravegheat cel puțin 25 de zboruri în simplă comandă;

(ii) în cazul unui FI(G) care deține, de asemenea, un certificat de FI(A) sau FI(H) și care se conformează punctului 1 sau 2, după caz, 25 de ore de instruire practică pe autogire și, în plus, a supravegheat cel puțin 10 zboruri în simplă comandă ale elevilor piloți.”.

1.2.30.76. la punctul FCL.915.FI FI:

1.2.30.76.1. la litera (b) punctele 2 și 3 se expun în redacție nouă:

„2. să dețină cel puțin un PPL(A)) sau să dețină o MPL cu privilegii PPL suplimentare în conformitate cu punctul FCL.405.A litera (b) punctul 1 și să fi îndeplinit următoarele condiții:

(i) cu excepția unui FI(A) care asigură pregătire doar pentru LAPL(A), a promovat examenul teoretic CPL, care poate fi susținut fără a efectua un curs de pregătire teoretic CPL și care, în acest caz, nu este valabil pentru niciuna dintre următoarele:

(A) eliberarea unei CPL;

(B) primirea de credite pentru cunoștințe teoretice CPL în conformitate cu punctul FCL.035 și cu apendicele nr. 1;

(ii) să fi efectuat cel puțin 200 de ore de zbor pe avioane sau TMG, dintre care 150 de ore ca PIC;

3. să fi efectuat cel puțin 30 de ore pe clasa sau pe tipul de avion utilizat pentru cursul de pregătire FI(A), dintre care cel puțin 5 ore trebuie să fi fost efectuate în cursul celor 6 luni care precedă evaluarea practică preliminară prevăzută la punctul FCL.930.FI litera (a);”

1.2.30.76.2. la litera (c) punctul 2 cuvintele „un certificat” se substituie cu cuvintele „o licență”.

1.2.30.77. la punctul FCL.930.FI FI:

1.2.30.77.1. litera (a) se expune în următoarea redacție:

„(a) Solicitanții certificatului de FI trebuie să fi promovat, în cadrul unei ATO, o evaluare practică preliminară în compania unui FI calificat în conformitate cu punctul FCL.905.FI litera (j) în intervalul celor 6 luni anterioare cursului, pentru evaluarea capacității acestora de a urma cursul. Această evaluare practică preliminară se bazează pe verificarea competenței pentru calificările de clasă și de tip prevăzută la apendicele nr. 9.”;

1.2.30.77.2. la litera (b) punctul 3 subpunctul (i) după sintagma (H) se completează cu „și (G)”;

1.2.30.77.3. punctul 4 se abrogă;

1.2.30.77.4. litera (c) se reformulează după cum urmează:

„(c) Solicitanților unui certificat de FI pe altă categorie de aeronave care dețin sau au deținut o FI(A), o FI(H), o FI(As) sau o FI(G) li se creditează 55 de ore în ceea ce privește cerința de la litera (b) punctul 2.”;

1.2.30.77.5. se completează cu literele d și e după cum urmează:

„(d) Solicitanților unui certificat de FI(G) care dețin sau au deținut un certificat de FI(A), (H) sau (As) li se creditează 15 ore în ceea ce privește cerința de la litera (b) punctul 3 subpunctul (i), din care maximum 10 ore reprezintă un credit pentru timpul de instruire în dublă comandă.

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

1.2.30.78. la punctul FCL.940.FI FI:

1.2.30.78.1. la litera (a) punctul 1 subpunctul (i) se completează cu litera (C) după cum urmează:

„(C) în cazul unui FI(G), cel puțin 50 de ore de instruire practică pe autogire în calitate de FI sau de examinatori;”;

1.2.30.78.2. la litera (a) punctul 1 subpunctul (ii) a doua propoziție se exclude;

1.2.30.78.3. la litera (a) punctul 2 cuvintele „FI(S) și FI(B),” se exclud; iar după cuvântul „FI(H)” se completează cu „sau FI(G)”;

1.2.30.78.4. litera (b) se expune în următoarea redacție:

„(b) Reînnoire

Dacă certificatul FI a expirat, solicitanții trebuie, în termen de 12 luni înainte de data solicitării de reînnoire, să finalizeze o pregătire în vederea perfecționării pentru instructori ca FI în cadrul unei ATO și să efectueze o evaluare a competenței în conformitate cu punctul FCL.935.”.

1.2.30.79. la punctul FCL.905.TRI TRI;

1.2.30.79.1. la litera (a) punctul 2 subpunctul (ii) trimiterea la litera (a) se substituie cu litera „(ab)”;

1.2.30.79.2. la litera (a) punctul 5, subpunctul (ii) se expune în următoarea redacție:

„(ii) pregătire MCC, cu condiția să fi efectuat cel puțin 350 de ore de timp de zbor ca pilot în operare multipilot, pe orice categorie de aeronavă;”;

1.2.30.79.3. la litera (a) punctul 5, subpunctul (iii) se exclude.

1.2.30.80. la punctul FCL.910.TRI TRI:

1.2.30.80.1. la litera (a) punctele 1 și 2, trimiterile la litera „(a)” se înlocuiesc cu litera „(ab)”, iar cuvintele „subpunctul (i)” și „subpunctul (ii)” se exclud;

1.2.30.80.2. la litera (b) punctul 3 se expune în următoarea redacție:

„3. privilegiile TRI se extind la alte variante, cu condiția ca acestea să respecte punctul FCL.710 la respectivele variante și, după caz, elementele prevăzute în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa nr. 1 (partea 21) la HG nr. 91/2024 pentru variantele respective.”;

1.2.30.80.3. la litera (c) punctul 1 subpunctul (iii) se expune în următoarea redacție:

„(iii) Privilegiile TRI se extind la alte variante, cu condiția ca acestea să respecte punctul FCL.710 la respectivele variante și, după caz, elementele prevăzute în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa nr. 1 (partea 21) la HG nr. 91/2024 pentru variantele respective.”;

1.2.30.80.4. la litera (c) punctul 2 se modifică și se completează cu punctul 3 după cum urmează:

„2. Pentru a extinde privilegiile unui TRI(H) la operarea multipilot pe același tip de elicoptere cu un singur pilot, titularul trebuie să fi efectuat cel puțin 350 de ore de zbor ca pilot în operare multipilot pe orice categorie de aeronavă sau să aibă cel puțin 100 de ore de timp de zbor ca pilot în operare multipilot pe tipul specific în ultimii 2 ani.

3. Înainte ca privilegiile unui TRI(H) să fie extinse de la elicoptere cu un singur pilot la elicoptere multipilot, titularul trebuie să respecte punctul FCL.915.TRI litera (d) punctul 3.”.

1.2.30.81. la punctul FCL.915.TRI TRI:

1.2.30.81.1. la litera (a) cuvintele „un certificat” se substituie cu cuvintele „o licență”;

1.2.30.81.2. la litera (d) punctele 1, 2 și 3 se expun în următoarea redacție:

„1. pentru un certificat de TRI(H) pentru elicoptere monomotor cu un singur pilot: (i) să fi efectuat 250 de ore ca pilot pe elicoptere;

(ii) să dețină un certificat de FI(H);

2. în cazul unui certificat de TRI(H) pentru elicoptere multimotor cu un singur pilot:

(i) să fie efectuat 500 de ore ca pilot pe elicoptere, inclusiv 100 de ore ca PIC pe elicoptere multimotor cu un singur pilot, sau

(ii) să dețină un certificat de FI(H) și să fi efectuat 100 de ore de timp de zbor ca pilot pe elicoptere multimotor;

3. pentru un certificat de TRI(H) pentru elicoptere multipilot, să fi efectuat 1000 de ore de zbor ca pilot pe elicoptere, inclusiv:

(i) 350 de ore ca pilot pe elicoptere multipilot; sau

(ii) pentru solicitanții care sunt deja titularii unui certificat de TRI(H) pentru elicoptere multimotor cu un singur pilot, 100 de ore ca pilot de respectivul tip în operațiuni multipilot;”.

1.2.30.82. punctul FCL.930.TRI TRI se expune în următoarea redacție:

„FCL.930.TRI TRI – Curs de pregătire

(a) Cursul de pregătire TRI se desfășoară:

1. în cazul MPA, pe un FFS sau într-o combinație între FSTD și FFS;

2. în cazul calificărilor de tip pentru SPA și elicoptere, în oricare dintre următoarele:

(i) un FFS disponibil și accesibil sau într-o combinație a acestor FFS și FSTD;

(ii) în mod combinat, pe FSTD-uri și pe aeronavă dacă nu este disponibil sau accesibil niciun FFS;

(iii) pe aeronavă dacă nu este disponibil sau accesibil niciun FSTD.

(aa) Prin derogare de la litera (a), cursul de pregătire TRI:

1. în cazul elicopterelor ne complexe, se poate desfășura pe o combinație între FSTD și aeronavă, chiar dacă un FFS este disponibil și accesibil;

2. în cazul aeronavelor menționate în secțiunea A punctul 1e din apendicele 9, se poate desfășura în conformitate cu punctul FCL.930.TRI litera (a) punctul 2 subpunctul (i), (ii) sau (iii), indiferent de disponibilitatea și accesibilitatea FFS sau FSTD.

(ab) Cursul de pregătire TRI include:

1. 25 de ore de predare-învățare;

2. 10 ore de pregătire tehnică, inclusiv recapitularea cunoștințelor tehnice, pregătirea planurilor de lecție și dezvoltarea capacității de pregătire la clasă sau pe simulator;

3. 5 ore de instruire practică pe aeronava corespunzătoare sau pe un FSTD reprezentând respectiva aeronavă în cazul aeronavelor cu un singur pilot și 10 ore pe o aeronavă multipilot sau pe un FSTD reprezentând respectiva aeronavă;

4. în cazul în care se solicită privilegii de zbor de linie sub supraveghere (LIFUS) sau pregătire pentru decolare și aterizare, următoarea pregătire, după caz:

(i) pe un FSTD și în legătură cu privilegiile relevante, o pregătire specifică suplimentară care, în cazul privilegiilor pentru desfășurarea pregătirii pentru decolare și aterizare, include pregătirea pentru procedurile de urgență legate de aeronavă;

(ii) consolidarea pregătirii specifice în conformitate cu punctul 4 litera (i), în cazul în care solicitantul trebuie, pe aeronavă, să efectueze LIFUS sau pregătire pentru decolare și aterizare, după caz, sub supravegherea unui TRI desemnat în acest scop de către ATO.

(b) Solicitanții care dețin sau au deținut un certificat de instructor se creditează integral în ceea ce privește cerința de la litera (a) punctul 1.

(c) Un solicitant al unui certificat de TRI care este titularul unui certificat de SFI pentru tipul relevant se creditează integral în ceea ce privește cerințele prezentului punct pentru eliberarea unui certificat de TRI limitat la instruirea practică pe simulatoare.”.

1.2.30.83. la punctul FCL.940.TRI TRI, litera (a) punctul 1 subpunctul (i) cuvintele „și un exercițiu” se substituie cu cuvintele „sau un exercițiu”.

1.2.30.84. la punctul FCL.905.CRI CRI litera (a) subpunctul 2 trimiterea la punctul „FCL.905.FI litera (i)” se substituie cu „FCL.905.FI litera (j)”.

1.2.30.85. la punctul FCL.905.IRI IRI litera (b) punctul 3 trimiterea la punctul „FCL.905.FI litera (j)” se înlocuiește cu „ FCL.905.FI litera (k)”.

1.2.30.86. la punctul FCL.915.IRI IRI litera (b) punctul 3 se expune în următoarea redacție:

„3. atunci când solicită privilegii pentru a furniza pregătire pe elicoptere multimotor, să îndeplinească cerințele de la punctele FCL.910.TRI litera (c) punctul 1 și FCL.915.TRI litera (d) punctul 2;”.

1.2.30.87. la punctul FCL.930.IRI IRI litera (b) trimiterea la punctul „FCL.905.FI litera (i)” se înlocuiește cu „FCL.905.FI litera (j)”.

1.2.30.88. la punctul FCL.905.SFI SFI litera (d) punctul 2 se expune în următoarea redacție:

„2. pregătire MCC, cu condiția să aibă cel puțin 350 de ore ca pilot în operare multipilot pe orice categorie de aeronavă.”.

1.2.30.89. la punctul FCL.910.SFI SFI al doilea aliniat se expune după cum urmează:

„Cu excepția cazului în care se prevede altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa nr. 1 (partea 21) la HG nr. 91/2024, pentru a extinde privilegiile SFI la alte FSTD reprezentând alte tipuri din aceeași categorie de aeronave, SFI trebuie să fi realizat următoarele:”.

1.2.30.90. la punctul FCL.915.SFI SFI:

1.2.30.90.1. litera (e) punctul 2 se expune în următoarea redacție:

„2. să dețină, în cazul elicopterelor multipilot, cel puțin 1 000 de ore de experiență de zbor ca pilot pe elicoptere, inclusiv cel puțin 350 de ore în operare multipilot pe orice categorie de aeronavă;”;

1.2.30.90.2. litera (e) se completează cu punctul 5 după cum urmează:

„5. în cazul elicopterelor cu un singur pilot în operare multipilot, să fi efectuat cel puțin 350 de ore în operare multipilot pe orice categorie de aeronavă.”.

1.2.30.91. la punctul FCL.930.SFI SFI litera (b) se expune în următoarea redacție:

„(b) Un solicitant al unui certificat de SFI care:

1. deține un certificat de TRI pentru tipul relevant se creditează integral în ceea ce privește cerințele de la litera (a);

2. deține sau a deținut un certificat de instructor se creditează integral în ceea ce privește cerința de la litera (a) punctul 3.”.

1.2.30.92. la punctul FCL.915.MCCI MCCI litera (b) se expune în următoarea redacție:

„(b) să aibă cel puțin:

1. în cazul avioanelor, al dirijabilelor și al aeronavelor cu decolare-aterizare verticală, 1 500 de ore de experiență de zbor ca pilot în operare multipilot, din care cel puțin 350 de ore pe categoria de aeronavă corespunzătoare;

2. în cazul elicopterelor, 1 000 de ore de experiență de zbor ca pilot în operare multipilot, din care cel puțin 350 de ore pe elicoptere.”.

1.2.30.93. la punctul FCL.905.STI STI litera (a) punctul 1 cuvântul „unui certificat” se substituie cu cuvântul „unei licențe”.

1.2.30.94. la punctul FCL.915.STI STI litera (a) punctul 1, cuvântul „un certificat” se substituie cu cuvântul „o licență”.

1.2.30.95. la punctul FCL.1000:

1.2.30.95.1. litera (a) punctul 1 cuvintele „, să fie titularii unui certificat,” se substituie cu cuvintele „,să fie titularii unei licențe,”;

1.2.30.95.2. la litera (c) punctul 1 cuvintele „dețin un certificat de pilot” se substituie cu cuvântul „dețin o licență de pilot”;

1.2.30.95.3. la litera (c) punctul 1 subpunctul (i) cuvintele „cel puțin ai unui certificate” se substituie cu cuvintele „cel puțin ai unei licențe”;

1.2.30.95.4. litera (d) se exclude.

1.2.30.96. la punctul FCL.1005 litera (a) cuvintele „unui certificat sau a unei calificări” și „certificat, calificarea” se substituie cu cuvintele „unei licențe, unei calificări sau a unui certificat” și „licența, calificarea sau certificatul”.

1.2.30.97. la punctul FCL.1010 litera (b), cuvintele „certIFICATELE sau calificările” se substituie cu „cuvintele licențele, calificările sau certificatele”.

1.2.30.98. la punctul FCL.1015:

1.2.30.98.1. la litera (b) punctul 1 cuvintele „certIFICATELE și calificările” se substituie cu cuvintele „licențele, calificările sau certificatele”;

1.2.30.98.2. litera (d) se exclude.

1.2.30.99. la punctul FCL.1030:

1.2.30.99.1. la litera (a) punctul 2 cuvintele „certificatului sau a calificării” se înlocuiesc cu cuvintele „licenței, a calificării sau a certificatului”;

1.2.30.99.2. la litera (b) punctul 2 cuvintele „înscris pe certificat” se completează cu cuvintele „sau licență”;

1.2.30.99.3. la litera (b) punctul 3 cuvintele „certificatul solicitantului” se substituie cu cuvintele „licența solicitantului”;

1.2.30.99.4. la litera (b) punctul 3 subpunctul (iv) cuvintele „certificatul solicitantului” se substituie cu cuvintele „licența solicitantului”.

1.2.30.100. la punctul FCL.1005.FE FE după litera (c) se completează cu litera (d) în următoarea redacție:

„(d) FE(G). Privilegiile unui FE pentru autogire constau în efectuarea de teste de îndemânare și verificări ale competenței pentru GPL și pentru privilegiile asociate pentru clasele și tipurile de autogire, cu condiția ca FE să fi efectuat cel puțin 500 de ore timp de zbor ca pilot pe autogire, inclusiv cel puțin 100 de ore de instruire practică, dintre care până la 40 de ore de instruire practică pot fi efectuate ca FI(A) sau FI(H).”.

1.2.30.101. la punctul FCL.1005.TRE TRE litera (b) punctul 2 cuvintele „sau pentru extinderea IR(H) de la elicoptere monomotor la elicoptere multimotor” se exclud.

1.2.30.102. la punctul FCL.1010.TRE TRE litera (b) punctul 6 se expune în următoarea redacție:
„6. Înainte ca privilegiile unui TRE(H) să fie extinse de la operarea cu singur pilot la operarea multipilot pe același tip de elicopter, titularul trebuie să aibă:

- (i) cel puțin 100 de ore în operare multipilot pe tipul respectiv sau
- (ii) cel puțin 350 de ore în operare multipilot pe orice categorie de aeronavă;”.

1.2.30.103. la punctul FCL.1010.CRE CRE litera (a) cuvintele „un astfel de certificat” se substituie cu cîvintele „o astfel de licență”.

1.2.30.104. la punctul FCL.1010.SFE SFE litera (b) punctele 3 și 4 se modifică, și se completează cu punctul 5 după cum urmează:

„3. în cazul elicopterelor multipilot, să aibă cel puțin 1 000 de ore de timp de zbor ca piloți pe elicoptere multipilot;

4. în cazul elicopterelor cu un singur pilot în operare multipilot, să fi efectuat cel puțin 350 de ore în operare multipilot pe orice categorie de aeronavă;

5. pentru prima eliberare a unui certificat de SFE, să fi efectuat cel puțin 50 de ore de instruire practică de zbor sintetic ca TRI(H) sau SFI(H) pe tipul aplicabil.”.

1.2.30.105. la punctul FCL.1005.FIE FIE litera (c) după cuvîntul „FIE(As)” se completează cu „și FIE(G)” și după cuvîntul „dirijabile” se completează cu „și autogire”.

1.2.30.106. la punctul FCL.1010.FIE FIE după litera (c) se completează cu litera (d) după cum urmează:

„(d) FIE(G). Solicitanții unui certificat de FIE pentru autogire trebuie:

1. să dețină un certificat de instructor FI(G);

2. să fi efectuat 1 000 de ore timp de zbor ca pilot pe autogire; și

3. să fi efectuat cel puțin 100 de ore timp de zbor de pregătire a solicitanților unui certificat de FI(G). În cazul solicitanților care dețin un certificat FIE(A) sau FIE(H), această cerință se reduce la 50 de ore.”.

1.2.30.107. Apendicele nr. 1, la punctul 1 după cuvintele „LAPL și PPL” se completează cu „și GPL”;

1.2.30.107.1. subpunctul 1.3. se completează cu o frază nouă după cum urmează:

„Creditul respectiv se aplică și solicitanților unei PPL care au absolvit deja examenul teoretic pentru LAPL pe aceeași categorie de aeronave, atît timp cît se află în perioada de valabilitate specificată la punctul FCL.025 litera (c).”;

1.2.30.107.2. la subpunctul 1.4 cuvintele „monomotor cu piston” se înlocuiesște cu sintagma „SEP”;

1.2.30.107.3. după punctul 1.4. se completează cu punctul 1.5. după cum urmează:

„1.5. Pentru eliberarea unei GPL, titularului unei licențe de pilot pentru avioane sau elicoptere în conformitate cu prezentul regulament i se creditează integral îndeplinirea cerințelor de pregătire teoretică și de examinare teoretică pe următoarele subiecte:

- (a) Legislația aeriană și procedurile ATC;
- (b) Performanțe umane;
- (c) Meteorologie;
- (d) Comunicații;
- (e) Navigație.”.

1.2.30.108. la punctul 2 CPL:

1.2.30.108.1. la subpunctul 2.2. poziția „080 – Principii de zbor” se substituie cu „081/082 – Principii de zbor pentru avioane sau elicoptere, după caz”;

1.2.30.108.2. la subpunctul 2.4. cuvintele „sau EIR” se exclud.

1.2.30.109. la punctul 3. ATPL subpunctul 3.1. ultima poziție se expune în următoarea redacție:
„- 081/082 – Principii de zbor pentru avioane sau elicoptere, după caz.”.

1.2.30.110. **Apendicele nr. 3:**

1.2.30.110.1. la litera A punctul 5 cuvintele „pentru un certificat” se substituie cu cuvintele „pentru o licență”;

1.2.30.110.2. la punctul 9 litera (b) prima propoziție se expune după cum urmează:
„(b) 70 de ore ca PIC, dintre care până la 55 de ore pot fi efectuate ca SPIC.”.

1.2.30.111. la litera C punctul 5, litera D punctul 5, litera L punctul 5, cuvintele „autorității competente” și „un certificat” se înlocuiesc cu cuvintele „AAC” respectiv „o licență”.

1.2.30.112. la litera F punctul 5, litera G punctul 5, litera I punctul 5, litera J punctul 5, litera M punctul 5, cuvintele „pentru un certificat” se înlocuiește cu cuvintele „pentru o licență”.

1.2.30.113. **Apendicele nr. 4:**

1.2.30.113.1. la litera B punctul 5 primul aliniat se expune după cum urmează:

„5. Exercițiile din secțiunea 2 litera (c) și litera (e) subpunctul (iv) și din secțiunea 3 litera (g), precum și secțiunile 5 și 6 în întregime pot fi efectuate pe un FNPT II sau pe un FFS. Examinatorul poate decide să nu aplice elemente din secțiunea 6 litera (d).”;

1.2.30.113.2. la litera B punctul 5, în Tabel, Secțiunea 3 PROCEDURI PE RUTĂ, litera g se expune în următoarea redacție:

g	” Urmărirea, poziționarea (NDB, VOR sau traiectoria între punctele de drum), identificarea facilităților (zbor instrumental) ”;

și se completează cu litera h după cum urmează:

h	” Conformarea cu planul de deviere către un aerodrom de rezervă (zbor la vedere) ”

1.2.30.113.3. la litera B punctul 5, în Tabel, Secțiunea 6 ZBOR ASIMETRIC SIMULAT ȘI EXERCIȚII RELEVANTE PENTRU CLASĂ SAU TIP litera d se expune după cum urmează:

d	” Oprirea și repornirea motorului (dacă este selectat de examinator) ”.

1.2.30.114. **Apendicele nr. 5:**

1.2.30.114.1. la punctul 6 cuvintele „autorității competente” și „pentru un certificat” se înlocuiesc cu cuvintele „AAC” respectiv „pentru o licență”;

1.2.30.114.2. la punctul 8 litera „(d) Faza 4 – Avansată” în prima propoziție sintagma „spre zbor” se înlocuiește cu sintagma „spre zborul de linie.”;

1.2.30.114.3. la punctul 14 cuvintele „autoritatea competentă” se înlocuiește cu sintagma „AAC”.

1.2.30.115. la **Apendicele nr. 6** punctul Aa IR(A), se renumerează punctele „8¹” și „8²” devin punctele „9” „10”, iar punctele „9” și „10” devin punctele „11” și „12”.

1.2.30.116. la punctul B. IR(H):

1.2.30.116.1. la punctul 7 cifra „50” se substituie cu cifra „55”, la litera (b) cifra „35” se substituie cu cifra „40”;

1.2.30.116.2. punctul 8 se restructurează și modifică în următoarea redacție:

„8.1. Titularilor unei ATPL(H) li se reduce cu 50 de ore numărul de ore de pregătire teoretică prevăzut.

8.2. Pentru titularul unei IR(A), numărul de ore de pregătire teoretică prevăzut se poate reduce la 10 ore.

8.3. Pentru titularul unei PPL(H) cu calificare de zbor pe timp de noapte pentru elicopter sau al unei CPL(H), numărul total de ore de timp instrumental în regim de pregătire necesar se poate reduce cu 5 ore.”;

1.2.30.116.3. punctul 2 devine punctul 9.

1.2.30.117. la **Apendicele nr. 7** primele Tabele pentru Conținutul testului „Avioane” și „Elicoptere” se exclud, Compartimentul „Dirijabile” inclusiv Tabelul se, exclud.

1.2.30.118. **Apendicele nr. 8:**

1.2.30.118.1. Titlul se modifică după cum urmează:

„Acordarea de credite cu privire la componenta IR a verificării competenței pentru o calificare de clasă sau de tip sau evaluarea practică EBT”;

1.2.30.118.2. la litera B se expune în următoarea redacție:

„B. Elicoptere

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

Dacă se efectuează un test de îndemânare sau o verificare a competenței, inclusiv IR, iar titularii dețin una dintre următoarele calificări valabile:	Creditul este valabil pentru componenta IR în cadrul unei verificări a competenței pentru:
o calificare de tip pentru elicoptere multipilot (MPH)	un elicopter cu un singur pilot (SPH) de același tip, inclusiv privilegii pentru operarea cu un singur pilot ⁽¹⁾
o calificare de tip pentru elicoptere cu un singur pilot (SPH) în operațiuni multipilot	privilegii pentru operațiuni cu un singur pilot pe același tip ⁽¹⁾
(1)	
Cu condiția ca, în intervalul precedent de 12 luni, să se fi efectuat cel puțin trei proceduri de plecare și de apropiere în condiții IFR cu exercitarea privilegiilor PBN, inclusiv o procedură de apropiere RNP APCH [care poate fi o apropiere de un punct în spațiu (PinS)] pe un elicopter de tip SP în operare SP.	

”.

1.2.30.119. la **Apendicele nr. 9** litera A:

1.2.30.119.1. punctul 1 se modifică după cum urmează:

„1. Persoanele care solicită un test de îndemânare trebuie să fi efectuat instruirea pe aceeași clasă sau același tip de aeronave ca și cele care urmează a fi folosite pentru test.

1a. Pregătirea pe FFS în conformitate cu punctele 1b și 1c din prezenta secțiune se completează cu pregătirea pentru decolare și aterizare pe o aeronavă cu un singur pilot operată în operațiuni cu un singur pilot sau multipilot sau pe o aeronavă multipilot, după caz, în conformitate cu punctul 17 din prezenta secțiune, cu excepția cazului în care pregătirea se finalizează în conformitate cu punctul FCL.730.A sau constituie pregătire pentru copiloți suplimentari pentru rută în conformitate cu secțiunea B punctul 6 litera (i) din prezentul apendice.

1b. Pregătirea pentru calificările de tip MPA și PL se efectuează pe un FFS sau, în mod combinat, pe FSTD-uri și pe FFS. Testul de îndemânare sau verificarea competenței pentru calificările de tip MPA și PL și pentru eliberarea unei ATPL și a unei MPL se efectuează pe un FFS, dacă este disponibil.

1c. Pregătirea, testul de îndemânare sau verificarea competenței pentru calificările de clasă sau de tip pentru SPA și elicoptere se efectuează pe oricare dintre următoarele:

(a) un FFS disponibil și accesibil sau într-o combinație a acestor FFS și FSTD;

(b) în mod combinat, pe FSTD-uri și pe aeronavă dacă nu este disponibil sau accesibil niciun FFS;

(c) pe aeronavă dacă nu este disponibil sau accesibil niciun FSTD.

1d. Prin derogare de la punctul 1c, pregătirea, testul de îndemânare sau verificarea competenței pentru calificările de clasă sau de tip pentru elicopterele necomplexe SPA și pentru elicopterele necomplexe se pot desfășura pe o combinație între FSTD și aeronavă, chiar dacă un FFS este disponibil și accesibil.

1e. Prin derogare de la punctul 1c, pregătirea, testul de îndemânare sau verificarea competenței pentru oricare dintre următoarele elemente se poate desfășura în conformitate cu punctul 1c litera (a), (b) sau (c), indiferent de disponibilitatea și de accesibilitatea FFS sau FSTD:

(a) avioane necomplexe cu un singur pilot, altele decât cele de înaltă performanță;

(b) TMG-uri;

(c) elicoptere necomplexe pentru care configurația maximă certificată a locurilor nu depășește cinci locuri.

1f. Dacă în timpul pregătirii, al testării sau al verificării se utilizează FSTD-uri, adecvarea FSTD-urilor utilizate se verifică în raport cu „Tabelul de funcții și teste subiective” aplicabil și cu „Tabelul testelor de validare a FSTD” aplicabil, incluse în documentul principal de referință aplicabil dispozitivului utilizat. Trebuie luate în considerare toate restricțiile și limitările indicate în certificatul de calificare al dispozitivului.”;

1.2.30.119.2. după punctul 12, Titlul „Cerințe specifice pentru testul de îndemânare/verificarea competenței pentru calificările de tip pentru aeronave multipilot, pentru calificările de tip pentru avioane cu un singur pilot atunci când sunt exploatate în operațiuni multipilot, pentru MPL și ATPL” se substituie cu textul „Cerințe specifice privind pregătirea, testul de îndemânare și verificarea competenței pentru calificările de tip pentru aeronave multipilot, pentru aeronave cu un singur pilot atunci când sunt pilotate în operare multipilot, pentru MPL și pentru ATPL”;

1.2.30.119.3. la punctul 13 și punctul 15 cuvintele „un avion” se substituie cu cuvintele „o aeronavă”;

1.2.30.119.4. punctul 17 se expune după cum urmează:

„17. În cazul în care cursul pentru calificarea de tip a inclus mai puțin de 2 ore de pregătire pentru zbor pe aeronavă, solicitanții trebuie, înainte sau după testul de îndemânare, să efectueze o pregătire pentru zbor pe aeronavă.”;

1.2.30.119.5. textul „Pregătirea practică aprobată este oferită de un instructor calificat, aflat în responsabilitatea:” se substituie cu textul „O astfel de pregătire pentru zbor aprobată trebuie să includă manevre de decolare și aterizare și se efectuează de către un instructor calificat, sub responsabilitatea:”;

1.2.30.119.6. la litera (b) cuvintele „cu prevederile Regulamentului privind procedurile administrative referitoare la operațiunile aeriene, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.831/2018, și normele sale de aplicare (Partea ORO)” se substituie cu cuvintele „anexa nr. 3 (partea ORO) la HG nr. 612/2022”;

1.2.30.119.7. la litera (c) cuvintele „autoritatea competentă a solicitanților” „autorității competente” se înlocuiesc cu sintagma „AAC”, iar „certificatul solicitanților” cu „licența solicitanților”;

1.2.30.119.8. la punctul 18 subpunctele (i) și (ii) se înlocuiesc cu literele (a) și (b), și cuvintele „autorității competente” se înlocuiește cu sintagma „AAC”.

1.2.30.120. la litera B:

1.2.30.120.1. la punctul 2 ultima propoziție se exclude;

1.2.30.120.2. la punctul 3 numerotoarea (i)-(vii) se înlocuiește cu (a) – (g);

1.2.30.120.3. la punctul 5 litera (g) și subpunctul (1) se înlocuiesc cu următorul text:

„(g) Pentru a exercita privilegiile unei calificări de clasă sau de tip în operațiuni multipilot în conformitate cu punctul FCL.725 litera (d) sau (da), piloții care au deja dreptul să opereze clasa sau tipul relevant de avion în operațiuni cu un singur pilot trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

(1) să finalizeze un curs de diferențe care să conțină manevre și proceduri, inclusiv MCC, precum și exercițiile prevăzute în secțiunea 7 utilizând gestionarea amenințărilor și a erorilor (TEM), CRM și factori umani în cadrul unei organizații care este specificată la punctul FCL.725 litera (d) punctul 1 subpunctul (i);”;

1.2.30.120.4. litera (h) și litera (j) se expun după cum urmează:

„(h) Pentru a exercita privilegiile unei calificări de tip în operațiuni cu un singur pilot în conformitate cu punctul FCL.725 litera (d), piloții care au deja dreptul să piloteze tipul relevant de avion în operațiuni multipilot trebuie să fie formați într-o organizație specificată la punctul FCL.725 litera (d) punctul 1 subpunctul (i) și verificați pentru următoarele manevre și proceduri suplimentare în operațiuni cu un singur pilot:

(i) pentru avioanele SE, 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 și, dacă este cazul, o apropiere din secțiunea 3.B;

(ii) pentru avioanele ME, 1.6, secțiunea 6 și, dacă este cazul, o apropiere din secțiunea 3.B.

(i) Piloții care au dreptul să exercite privilegiile unei calificări de clasă sau de tip atât în operațiuni cu un singur pilot, cât și în operațiuni multipilot în conformitate cu literele (g) și (h) își pot menține privilegiile pentru ambele forme de operare prin efectuarea unuia dintre elementele de mai jos:

(i) două verificări ale competenței, una în operațiuni cu un singur pilot și una în operațiuni multipilot;

(ii) o verificare a competenței în operațiuni multipilot, în plus față de exercițiile menționate la litera (h) subpunctul (i) sau la litera (h) subpunctul (ii), după caz, în operațiuni cu un singur pilot.

Verificările competenței pentru revalidarea sau reînnoirea calificărilor de clasă includ întotdeauna exercițiile menționate la litera (h) subpunctul (i) sau litera (h) subpunctul (ii), după caz, în operațiuni cu un singur pilot.

(j) Pentru a elimina o restricție privind operațiunile multipilot dintr-o calificare de tip pentru un avion cu un singur pilot în conformitate cu punctul FCL.725 litera (d) punctul 2, piloții trebuie să se conformeze literei (h).”;

1.2.30.120.5. la litera (l) al doilea aliniat se expune după cum urmează:

„Prin derogare de la primul paragraf, în cazurile în care o verificare a competenței pentru revalidarea privilegiilor PBN se efectuează pe o aeronavă sau pe un FSTD reprezentând aeronava respectivă, care nu sunt echipate pentru manevrele RNP APCH, se permite ca verificarea competenței să nu includă exerciții RNP APCH. În astfel de cazuri, privilegiile PBN ale pilotului nu includ RNP APCH. Restricția se ridică dacă pilotul a efectuat o verificare a competenței care include un exercițiu RNP APCH pentru clasa sau tipul relevant.”;

1.2.30.120.6. la punctul 6 litera (h) și litera (i) se expun după cum urmează:

„(h) Pentru a elimina o restricție la operațiunile multipilot în conformitate cu punctul FCL.725 litera (d) punctul 2 de pe o calificare de tip pentru avioane complexe de înaltă performanță cu un singur pilot, piloții trebuie să finalizeze manevre/procedurile de la 2.5, 3.8.3.4, 4.4 și 5.5, precum și cel puțin o manevră/procedură din secțiunea 3.4 în operare cu un singur pilot.

(i) Solicitanții și titularii unei calificări de tip restricționate eliberate în conformitate cu punctul FCL.720.A litera (c) trebuie să urmeze cursuri de pregătire, teste de îndemânare și verificări ale competenței în conformitate cu prezentul apendice. Cu toate acestea, cu excepția cazului în care se supun unui test de îndemânare în conformitate cu punctul FCL.720.A litera (c) punctul 3, aceștia trebuie să efectueze, în timpul unui test de îndemânare sau al unei verificări a competenței, cel puțin manevrele de aterizare în rolul pilotului care monitorizează zborul, dar nu trebuie să efectueze următoarele:

(i) manevre de decolare;

(ii) manevre de aterizare în rolul pilotului aflat la comenzi.”;

1.2.30.120.7. după litera (i), primul aliniat se numerează cu litera (j);

1.2.30.120.8. textul „Prin derogare de la alineatul de mai sus, în cazurile în care o verificare a competenței pentru revalidarea privilegiilor PBN nu include un exercițiu RNP APCH, privilegiile PBN ale pilotului nu includ RNP APCH. Restricția se ridică dacă pilotul a susținut o verificare a competenței care include un exercițiu RNP APCH” se înlocuiește cu textul „Prin derogare de la primul paragraf, în cazurile în care o verificare a competenței pentru revalidarea privilegiilor PBN se efectuează pe o aeronavă sau pe un FSTD reprezentând aeronava respectivă, care nu sunt echipate pentru manevrele RNP APCH, se permite ca verificarea competenței să nu includă exerciții RNP APCH. În astfel de cazuri, privilegiile PBN ale pilotului nu includ RNP APCH. Restricția se ridică dacă pilotul a efectuat o verificare a competenței care include un exercițiu RNP APCH pentru clasa sau tipul relevant.”;

1.2.30.120.9 în Tabel, din Secțiunea a 5-a ultimul rând se exclude, Secțiunea a 6-a precum și Nota, se exclude în întregime.

1.2.30.121. textul „Cerințe specifice pentru categoria elicoptere” se numerează cu litera „C.” după cum urmează:

„C. Cerințe specifice pentru categoria elicoptere”

1.2.30.121.1. aliniatele 1 și 2 se numerează cu cifrele „1.” și „2.”;

1.2.30.121.2. textul „Toleranțe pentru probele de zbor

Solicitanții trebuie să demonstreze capacitatea de a:

- opera elicopterul fără a depăși limitările acestuia;

- efectua toate manevrele cu finețe și acuratețe;

- raționa corect și de a supraveghea situația aeriană;

- aplica cunoștințele aeronautice;

- menține în orice moment controlul asupra elicopterului, astfel încât efectuarea cu succes a unei manevre sau proceduri să nu fie niciodată pusă la îndoială;

- înțelege și aplica procedurile de coordonare a echipajului și procedurile în caz de incapacitate, dacă este cazul, și

- comunica eficient cu ceilalți membri ai echipajului, dacă este cazul.

Se aplică următoarele limite, corectate astfel încât să țină cont de condițiile de turbulență și de calitățile de manevrare și performanțele elicopterului utilizat.” se renumerează după cum urmează:

„3. Solicitanții trebuie să demonstreze capacitatea de a:

- (a) opera elicopterul fără a depăși limitările acestuia;

- (b) efectua toate manevrele cu finețe și acuratețe;

- (c) raționa corect și de a supraveghea situația aeriană;

- (d) aplica cunoștințele aeronautice;

- (e) menține în orice moment controlul asupra elicopterului, astfel încât efectuarea cu succes a unei manevre sau proceduri să nu fie niciodată pusă la îndoială;

- (f) înțelege și aplica procedurile de coordonare a echipajului și procedurile în caz de incapacitate, dacă este cazul, și

- (g) comunica eficient cu ceilalți membri ai echipajului, dacă este cazul.

4. Se aplică următoarele limite, corectate astfel încât să țină cont de condițiile de turbulență și de calitățile de manevrare și performanțele elicopterului utilizat.

- (a) Limite operaționale în condiții IFR.

- (b) Limite operaționale în condiții VFR.

1.2.30.121.3. compartimentul „CONȚINUTUL PREGĂTIRII/TESTULUI DE ÎNDEMÂNARE/DE

VERIFICARE A COMPETENȚEI” se numerează după cum urmează:

„5. Următorul simbol înseamnă: ...

6. Pregătirea practică se desfășoară cel puțin la nivelul echipamentului de pregătire prezentat ca (P) sau se poate desfășura pe orice echipament de pregătire de nivel superior indicat de săgeată (---->).

Pentru desemnarea echipamentelor de pregătire utilizate se folosesc următoarele abrevieri:

7. Elementele marcate cu asterisc (*) se execută în condiții IMC reale sau simulate, exclusiv de către persoanele care doresc să-și reînnoiască sau să-și revalideze o IR(H) sau să-și extindă privilegiile respectivei calificări la un alt tip.

8. Procedurile de zbor instrumental (secțiunea 5) se execută numai de către persoanele care doresc să-și reînnoiască sau să-și revalideze o IR(H) sau să-și extindă privilegiile respectivei calificări la un alt tip. În acest scop se poate folosi un FFS sau un FTD 2/3.

8a. Pentru a obține sau a menține privilegiul PBN, una dintre apropieri trebuie să fie o RNP APCH. Atunci când o RNP APCH nu este posibilă din punct de vedere practic, aceasta se efectuează într-un FSTD echipat în mod corespunzător.

Prin derogare de la paragraful de mai sus, în cazurile în care o verificare a competenței pentru revalidarea privilegiilor PBN nu include un exercițiu RNP APCH, privilegiile PBN ale pilotului nu includ RNP APCH. Restricția se ridică dacă pilotul a susținut o verificare a competenței care include un exercițiu RNP APCH.

9. Litera „M” înscrisă în coloana cu testul de îndemânare sau verificarea competenței indică un exercițiu obligatoriu.

10. La pregătirea practică și la testare se folosește un FSTD dacă FSTD-ul respectiv face parte dintr-un curs pentru calificare de tip. Următoarele considerente se aplică pentru curs:

(a) calificarea FSTD, astfel cum se prevede în cerințele relevante din anexa nr.6 (partea ARA) și anexa nr.7 (partea ORA);

(b) calificările instructorului și ale examinatorului;

(c) numărul de ore de pregătire pe FSTD asigurate în cadrul cursului;

(d) calificările și experiența anterioară, pe tipuri similare, ale piloților aflați în pregătire și

(e) numărul de ore de experiență de zbor sub supraveghere asigurate după eliberarea noii calificări de tip.”;

1.2.30.121.4. la compartimentul „ELICOPTERE MULTIPILOT” aliniatele se numerotează după cum urmează:

„11. Persoanele care solicită un test de îndemânare pentru eliberarea unei calificări de tip pentru elicoptere multipilot și ATPL(H) trebuie să promoveze doar secțiunile 1-4 și, dacă este cazul, secțiunea 6.

12. Persoanele care solicită o verificare a competenței pentru revalidarea sau reînnoirea unei calificări de tip pentru elicoptere multipilot trebuie să promoveze doar secțiunile 1-4 și, dacă este cazul, secțiunea 6.”;

1.2.30.121.5. în tabel la „**SECȚIUNEA 2 - Manevre și proceduri de zbor**” la punctul 2.6.1. textul „Pentru elicopterele monomotor (SEH) aterizare în autorotație sau pentru elicopterele multimotor (MEH) recuperare a puterii” se substituie cu textul

„Pentru elicoptere monomotor (SEH):

— aterizare în autorotație; sau

— recuperarea puterii, cu condiția ca, în anul precedent, solicitanții să fi absolvit o pregătire care să includă o aterizare în autorotație, iar această pregătire să fi fost înscrisă și semnată în carnetul de zbor al solicitanților de către instructor.

Pentru elicoptere multimotor (MEH): recuperarea puterii.”;

1.2.30.121.6. în tabel la „**SECȚIUNEA 5 – Proceduri de zbor instrumental (se efectuează în condiții IMC reale sau simulate)**” la rândul 5.4.1 litera „M*” se substituie cu textul „M* (cu excepția cazului în care exercițiul 5.4.2 este finalizat)”;

la rândul 5.4.2 litera „M*” se substituie cu textul „M* (cu excepția cazului în care exercițiul 5.4.1 este finalizat)”;

1.2.30.121.7. se completează cu un compartiment nou după cum urmează:

„ELICOPTERE CU UN SINGUR PILOT

13. Pentru a exercita privilegiile calificării de tip în conformitate cu punctul FCL.725 litera (d), persoanele care solicită eliberarea, revalidarea sau reînnoirea unei calificări de tip pentru elicoptere cu un singur pilot trebuie:

(a) pentru operațiuni cu un singur pilot, să efectueze testul de îndemânare sau verificarea competenței în operațiuni cu un singur pilot;

(b) pentru operațiuni multipilot, să efectueze testul de îndemânare sau verificarea competenței în operațiuni multipilot;

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

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

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

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

(d) pentru eliminarea unei restricții de la operațiunile multipilot dintr-o calificare de tip pentru elicoptere cu un singur pilot în conformitate cu punctul FCL.725 litera (d) punctul 2, să efectueze o verificare a competenței care să includă manevrele și procedurile menționate la litera (c) punctul 1 sau punctul 2, după caz.”.

1.2.30.122. compartimentul „Cerințe specifice pentru categoria aeronave cu decolare-aterizare verticală” se numerează cu litera „D.” și se restructurează după cum urmează:

„1. În cazul testelor de îndemânare sau a verificărilor competenței pentru calificări de tip pentru aeronave cu decolare-aterizare verticală, solicitanții trebuie să promoveze secțiunile 1-5 și 6 (după caz) ale testului de îndemânare sau ale verificării competenței. Nepromovarea a mai mult de cinci elemente duce la repetarea în întregime a testului sau a verificării. Solicitanții care nu promovează până la maximum cinci elemente repetă examenul doar pentru elementele nepromovate. Nepromovarea oricărui element la reluarea testului sau a verificării, inclusiv a acelor elemente promovate într-o încercare anterioară, obligă solicitanții să susțină din nou testul sau verificarea în întregime. Toate secțiunile testului de îndemânare sau ale verificării competenței trebuie promovate într-un interval de șase luni.

Toleranțe pentru probele de zbor

2. Solicitanții trebuie să demonstreze capacitatea de a:

(a) opera aeronava cu decolare-aterizare verticală fără a depăși limitările acesteia;

(b) efectua toate manevrele cu finețe și acuratețe;

(c) raționa corect și de a supraveghea situația aeriană;

(d) aplica cunoștințele aeronautice;

(e) menține în orice moment controlul aeronavei cu decolare-aterizare verticală, astfel încât efectuarea cu succes a unei manevre sau proceduri să nu fie niciodată pusă la îndoială;

(f) înțelege și aplica procedurile de coordonare a echipajului și procedurile în caz de incapacitate și

(g) comunica eficient cu ceilalți membri ai echipajului.

3. Se aplică următoarele limite, corectate astfel încât să țină cont de condițiile de turbulență și de calitățile de manevrare și performanțele aeronavei cu decolare-aterizare verticală utilizate.

(a) limite operaționale în condiții IFR

TABEL

(b) limite operaționale în condiții VFR:

TABEL”;

1.2.30.122.1. compartimentul CONȚINUTUL PREGĂTIRII/TESTULUI DE ÎNDEMÂNARE/DE VERIFICARE A COMPETENȚEI” se renumerează după cum urmează:

4. Următorul simbol înseamnă:

tabel

5. Pregătirea practică se desfășoară cel puțin la nivelul echipamentului de pregătire prezentat ca (P) sau se poate desfășura pe orice echipament de pregătire de nivel superior indicat de săgeată (---->).

6. Pentru desemnarea echipamentelor de pregătire utilizate se folosesc următoarele abrevieri:
tabel

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

7. Litera „M” înscrisă în coloana cu testul de îndemânare sau verificarea competenței indică un exercițiu obligatoriu.

8. La pregătirea practică și la testare se folosesc FTSD-uri dacă acestea fac parte dintr-un curs aprobat pentru calificare de tip. Următoarele considerente se aplică aprobării cursului:

(a) calificarea FSTD-urilor, astfel cum se prevede în cerințele relevante din anexa nr. 6 (partea ARA) și anexa nr.7 (partea ORA); și

(b) calificările instructorului.

TABEL”; textul „Persoanele care solicită un test de îndemânare pentru eliberarea unei calificări de tip pentru aeronave cu decolare-aterizare verticală trebuie să promoveze secțiunile 1-5 și, dacă este cazul, secțiunea 6.

Persoanele care solicită o verificare a competenței pentru revalidarea sau reînnoirea unei calificări de tip pentru aeronave cu decolare-aterizare verticală trebuie să promoveze secțiunile 1-5 și, dacă este cazul, secțiunea 6 și/sau secțiunea 7.” se exclud.

1.2.30.122.2. în Tabel, Denumirea SECȚIUNII 6 – „Autorizare adițională la o calificare de tip pentru apropieri instrumentale până la o înălțime de decizie mai mică de 60 m (200 ft) (CAT II/III)” se modifică după cum urmează:

„SECȚIUNEA 6 – Echipamente opționale”;

1.2.30.122.2.1. rîndul 6 se expune în următoarea redacție:

”

6.	Utilizarea echipamentelor opționale		P	→	→			

”

1.2.30.122.2.2. rîndurile 6.1 – 6.4, „Secțiunea 7 – Echipamente opționale”, se exclud.

1.2.30.123. compartimentul „Cerințe specifice pentru categoria dirijabile” se numerotează cu litera „E.” și se restructurează după cum urmează:

„D. Cerințe specifice pentru categoria dirijabile

1. În cazul testelor de îndemânare sau a verificărilor competenței pentru calificări de tip pentru dirijabile, solicitanții trebuie să promoveze secțiunile 1-5 și 6 (după caz) ale testului de îndemânare sau ale verificării competenței. Nepromovarea a mai mult de cinci elemente duce la repetarea în întregime a testului sau a verificării. Solicitanții care nu promovează până la maximum cinci elemente repetă examenul doar pentru elementele nepromovate. Nepromovarea oricărui element la reluarea testului sau a verificării, inclusiv a acelor elemente promovate într-o încercare anterioară, duce din nou la repetarea în întregime a testului sau a verificării. Toate secțiunile testului de îndemânare sau ale verificării competenței trebuie promovate într-un interval de șase luni.

Toleranțe pentru probele de zbor

2. Solicitanții trebuie să demonstreze capacitatea de a:

(a) opera dirijabilul fără a depăși limitările acestuia;

(b) efectua toate manevrele cu finețe și acuratețe;

(c) raționa corect și de a supraveghea situația aeriană;

(d) aplica cunoștințele aeronautice;

(e) menține în orice moment controlul asupra dirijabilului, astfel încât efectuarea cu succes a unei manevre sau proceduri să nu fie niciodată pusă la îndoială;

(f) înțelege și aplica procedurile de coordonare a echipajului și procedurile în caz de incapacitate;

și

(g) comunica eficient cu ceilalți membri ai echipajului.

3. Se aplică următoarele limite, corectate astfel încât să țină cont de condițiile de turbulență și de calitățile de manevrare și performanțele dirijabilului utilizat.

(a) limite operaționale în condiții IFR:

....

(b) limite operaționale în condiții VFR:

....”;

1.2.30.123.1. compartimentul „Conținutul pregătirii/testului de îndemânare/verificării competenței” se restructurează după cum urmează:

„4. Următorul simbol înseamnă:

.....

5. Pregătirea practică se desfășoară cel puțin la nivelul echipamentului de pregătire prezentat ca (P) sau se poate desfășura pe orice echipament de pregătire de nivel superior indicat de săgeată (---->).

6. Pentru desemnarea echipamentelor de pregătire utilizate se folosesc următoarele abrevieri:

....

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

7. Litera „M” înscrisă în coloana cu testul de îndemânare sau verificarea competenței indică un exercițiu obligatoriu.

8. La pregătirea practică și la testare se folosesc FTSD-uri dacă acestea fac parte dintr-un curs de calificare de tip. Următoarele considerente se aplică pentru curs:

(a) calificarea FTSD-urilor, astfel cum se prevede în cerințele relevante din anexa nr. 6 (partea ARA) și anexa nr. 7 (partea ORA), și

(b) calificările instructorului.

....”; textul „Persoanele care solicită un test de îndemânare pentru eliberarea unei calificări de tip pentru dirijabile trebuie să promoveze secțiunile 1-5 și, dacă este cazul, secțiunea 6.

Persoanele care solicită o verificare a competenței pentru revalidarea sau reînnoirea unei calificări de tip pentru dirijabile trebuie să promoveze secțiunile 1-5 și, dacă este cazul, secțiunea 6” se exclud.

1.2.30.123.2. în Tabel, titlul SECȚIUNII 6 – „Autorizare adițională la o calificare de tip pentru apropiere instrumentale până la o înălțime de decizie mai mică de 60 m (200 ft) (CAT II/III)” se modifică după cum urmează:

„SECȚIUNEA 6 – Echipamente opționale”;

1.2.30.123.2.1. rîndul 6 se expune în următoarea redacție:

”

6.	Utilizarea echipamentelor opționale		P	→				

”

1.2.30.123.2.2. rîndurile 6.1 – 6.4, „Secțiunea 7 – Echipamente opționale”, se exclud.

1.2.30.124. la **Apendicele nr. 10** litera A punctul 4 subpunctul (c) cuvintele „certificatului” „certificatul” „certificat” se substituie cu cuvintele „licenței” „licența” „licență”.

1.2.31. În Anexa nr. 2 CONDIȚII PENTRU CONVERSIA CERTIFICATELOR ȘI CALIFICĂRILOR NAȚIONALE EXISTENTE PENTRU AVIOANE ȘI ELICOPTERE:

1.2.31.1. la litera A. „AVIOANE” în titlu și pe tot cuprinsul textului punctului 1, inclusiv în Tabel, cuvîntul „certificat” la toate formele gramaticale se substituie cu cuvîntul „licență” în modul corespunzător.

1.2.31.2. la litera B. „ELICOPTERE” în titlu și pe tot cuprinsul textului punctului 1, inclusiv în Tabel, cuvântul „certificat” la toate formele gramaticale se substituie cu cuvântul „licență” în modul corespunzător.

1.2.32. În Anexa nr. 3 :

1.2.32.1. la punctul 1 cuvântul „certificatelor” se substituie cu cuvântul „licențelor”.

1.2.32.2. în denumire cuvintele „Recunoașterea certificatelor” se substituie cu cuvintele „Recunoașterea licențelor”.

1.2.32.3. punctul 3 litera (a) cuvântul „certificatele” se substituie cu cuvântul „licențele”.

1.2.32.3.1. la litera (b) cuvintele „elibereze certificate” se substituie cu cuvintele „ elibereze licențe”; cuvintele „deja un certificat” se substituie cu „deja o licență”;

1.2.32.3.2. la litera (c) cuvintele „respectivul certificat” se substituie cu cuvintele „ respectiva licența”;

1.2.32.3.3. la litera (d) cuvintele „de certificate” se substituie cu cuvintele „de licențe”;

1.2.32.4. la Secțiunea 2 în titluri cuvântul „certificatelor” se substituie cu cuvântul „licențelor”.

1.2.32.5. la punctul 4 cuvintele „un certificat” se substituie cu cuvintele „o licență”.

1.2.32.6. la punctul 6 cuvintele „unui certificat” se substituie cu cuvintele „unei licențe”; și „a certificatului” cu „a licenței”.

1.2.32.7. la punctul 7 cuvintele „un certificat” „unui astfel de certificat” „certificatului” se substituie cu cuvintele „o licență” „unei astfel de licențe” „licenței”.

1.2.32.8. la punctul 7¹ cuvintele „certificatelor” se substituie cu cuvântul „de licențe”.

1.2.32.9. la punctul 8 cuvântul „unui certificat” se substituie cu cuvântul „ unei licențe”.

1.2.32.10. în titlu cuvântul „Certificate” se substituie cu cuvântul „Licențe”.

1.2.32.11. la punctul 9 cuvintele „certificatelor” se substituie cu cuvintele „ licențelor”;

1.2.32.11.1. la litera (e) în tabel cuvântul „Certificat deținut” se substituie cu cuvântul „Licența deținută”;

1.2.32.11.2. la litera (f) în tabel cuvântul „Certificat deținut” se substituie cu cuvântul „Licența deținută”.

1.2.32.12. la punctul 9¹ cuvintele „certificatelor” „certificatului” se înlocuiesc cu cuvintele „licențelor” „licenței”.

1.2.32.13. în titlu punctul 10 și litera (a) cuvintele „certificate” „certificatelor” „certificatului deținut” se substituie cu cuvântul „Licențe” „licențelor” „licenței deținute”.

1.2.32.14. în titlu cuvântul „certificatelor” se substituie cu cuvântul „licențelor”.

1.2.32.15. la punctul 12 și litera (a) cuvintele „un certificat” „unui certificat” se substituie cu cuvintele „o licență” „unei licențe”.

1.2.32.16. la punctul 13 și litera (b) cuvintele „un certificat” se înlocuiesc cu cuvintele „o licență”.

1.2.32.17. la punctul 14 și litera (a) cuvintele „un certificat” „unui certificat” se substituie cu cuvintele „o licență” „unei licențe”.

1.2.32.18. în titlul Secțiunii 3 cuvântul „certificatelor” se substituie cu cuvântul „licențelor”.

1.2.32.19. la punctul 15 și litera (a) cuvintele „un certificat” „un certificat” „certificatul inițial” se substituie cu cuvintele „o licență” „licența inițială”.

1.2.32.20. la punctul 16 cuvântul „certificatului” se substituie cu cuvântul „licenței”.

1.2.32.21. la punctul 17 cuvântul „un certificat” se substituie cu cuvântul „o licență”.

1.2.33. în Anexa nr. 4 PARTEA MEDICALĂ:

1.2.33.1. punctul MED.A.001 se expune după cum urmează:

„MED.A.001 Autoritatea competentă

În sensul prezentei Anexe (Partea MED), AAC este autoritatea competentă pentru:

(a) centrele de medicină aeronautică (AeMC);

(b) examinatorii aeromedicali (AME):

1. în cazul în care AME își are punctul principal de lucru pe teritoriul RM;

2. în cazul în care punctul principal de activitate al AME este situat într-un alt stat, cu condiția ca AME să corespundă cerințelor EASA.

(c) medicii generaliști (MG), și MG îi notifică activitatea pe care o desfășoară, și doar în cazul în care sunt certificați de AAC și doar dacă cadrul normativ permite acest lucru;

(d) medicii specialiști în medicina muncii (MSMM) care evaluează aptitudinea din punct de vedere medical a echipajului de cabină, și MSMM îi notifică activitatea pe care o desfășoară, și doar în cazul în care sunt certificați de AAC și doar dacă cadrul normativ permite acest lucru.”.

1.2.33.2. la punctul MED.A.005:

1.2.33.2.1. litera (a) cuvintele „asociate unui certificat” se substituie cu cuvintele „asociate unei licențe”;

1.2.33.2.2 se completează cu litera (d) după cum urmează:

„(d) calificarea MG și a MSMM, dacă este aplicabil.”.

1.2.33.3. la punctul MED.A.010:

1.2.33.3.1. la toate noțiunile cuvintele „asociate certificatului” se substituie cu „asociate licenței”;

1.2.33.3.2. la noțiunea „autoritate care acordă certificate” cuvintele „certificate” „certificat” se substituie cu „licențe” „licența”;

1.2.33.3.3. după noțiunea „acuitate cromatică” se completează cu noțiunea „operarea zborului pentru îndeplinirea serviciului medical de urgență pe elicopter (HEMS)” - un „zbor HEMS” astfel cum este definit în anexa nr. 1 la HG nr. 612/2022.”.

1.2.33.4. la punctul MED.A.020:

1.2.33.4.1. la litera (a) și punctele 2 și 3, cuvintele „de certificate” „respectiv certificate” „certificatului în cauză” se înlocuiesc cu cuvintele „de licențe” „respectiv licențe” „licenței în cauză”;

1.2.33.4.2. la litera (b) cuvintele „certificatului lor” se substituie cu cuvintele „licenței lor”;

1.2.33.4.3. la litera (c) punctul 2 se redă după cum urmează:

„2. titularii de certificate medicale corespunzătoare LAPL se prezintă pentru consult aeromedical fie la un AeMC, fie la un AME, fie la MG după caz, care a semnat certificatul medical. În acest caz, AeMC sau AME, sau MG după caz, evaluează aptitudinea din punct de vedere medical a acestora și decide dacă sunt apti să își reia exercitarea privilegiilor.”

1.2.33.4.4. litera (e) se înlocuiește cu următorul text:

„(e) În plus, în cazul afecțiunilor specificate la litera (b) punctele 1-5, membrii echipajului de cabină se prezintă pentru consult, fără întârziere nejustificată fie la un AME fie la un AeMC, sau la un MSMM după caz. Într-o astfel de situație, AME sau AeMC, sau MSMM după caz, evaluează aptitudinea din punct de vedere medical a membrilor echipajului de cabină și decide dacă aceștia sunt apti să își reia sarcinile în materie de siguranță.”.

1.2.33.5. la punctul MED.A.020:

1.2.33.5.1. la litera (a), punctul 2 și 3 cuvintele „de certificate” „respectiv certificate” „certificatului în cauză” se înlocuiesc cu cuvintele „de licențe” „respectiv licențe” „licenței în cauză”;

1.2.33.5.2. la litera (b) cuvintele „certificatului lor” se substituie cu cuvintele „licenței lor”;

1.2.33.5.3. la litera (c) punctul 2 textul se expune în următoarea redacție:

„2. titularii de certificate medicale corespunzătoare LAPL se prezintă pentru consult aeromedical fie la un AeMC, fie la un AME, fie la MG după caz, care a semnat certificatul medical. În acest caz, AeMC sau AME, sau MG după caz, evaluează aptitudinea din punct de vedere medical a acestora și decide dacă sunt apti să își reia exercitarea privilegiilor.”;

1.2.33.5.4. la litera (e) textul se expune după cum urmează:

„(e) În plus, în cazul afecțiunilor specificate la litera (b) punctele 1-5, membrii echipajului de cabină se prezintă pentru consult, fără întârziere nejustificată fie la un AME fie la un AeMC, sau la un MSMM după caz. Într-o astfel de situație, AME sau AeMC, sau MSMM după caz, evaluează aptitudinea din punct de vedere medical a membrilor echipajului de cabină și decide dacă aceștia sunt apti să își reia sarcinile în materie de siguranță.”.

1.2.33.6. la litera MED.A.025 titlul se expune în următoarea redacție:

„**MED.A.025 Obligațiile AeMC, AME, MG și MSMM dacă este aplicabil**”;

1.2.33.6.1. la litera (a), litera (b), litera (d) litera (e) cuvintele „AeMC și AME” se substituie cu cuvintele „AeMC, AME, MG sau MSMM după caz.”;

1.2.33.6.2. la litera (b) punctul 2 cuvintele „privilegiile certificatului” se substituie cu cuvintele „privilegiile licenței”.

1.2.33.7. la punctul MED.A.030:

1.2.33.7.1. la litera (a) cuvântul „certificatul” se substituie cu cuvântul „licența”;

1.2.33.7.2. la litera (b) cuvintele „unui certificat de pilot” „certificatului solicitat” se substituie cu cuvintele „unei licențe de pilot” „licenței solicitate.”;

1.2.33.7.3. la litera (c) punctul 2 după sintagma „(PPL)” se completează cu „sau ale unei licențe de pilot de autogir (GPL)”;

punctul 4 cuvintele „la articolul 3 alineatul (2) din” se înlocuiește cu sintagma „în”;

1.2.33.7.4. la literele (d) (e) (f) cuvintele „titularul certificatului” „titularul unui certificat” se înlocuiesc cu cuvintele „titularul licenței” „titularul unei licențe”.

1.2.33.8. la punctul MED.A.035 la literele (b) și (c) cuvintele „AeMC sau AME” se înlocuiesc cu cuvintele „AeMC, AME sau MG după caz.”.

1.2.33.9. la punctul MED.A.040:

1.2.33.9.1. la litera (b) punctul 3 se completează cu o propoziție nouă după cum urmează:

„Ele pot fi de asemenea eliberate de un MG după caz.”;

1.2.33.9.2. litera (c) punctul 1 se completează cu o propoziție nouă după cum urmează:

„În mod specific, certificatele medicale clasa 1 pentru solicitanții care au împlinit vârsta de 60 de ani și care sunt implicați în operațiuni HEMS cu un singur pilot se revalidează și se reînnoiesc în principal de un AeMC sau, la latitudinea AAC, de un AME cu experiență desemnat de AAC.”;

1.2.33.9.3. litera (c) punctul 2 se completează cu o propoziție nouă după cum urmează:

„Ele pot fi de asemenea revalidate sau reînnoite de un MG certificat din statul cu care RM are acorduri încheiate.”;

1.2.33.9.4. la litera (d), punctul 1 și punctul 2 cuvintele „AeMC sau AME” se substituie cu cuvintele „AeMC, AME, sau MG după caz”.

1.2.33.10. pe tot textul punctului MED.A.045 cuvintele „titularii de certificate” „titularul certificatului” la toate formele gramaticale se substituie cu cuvintele „titularii de certificate”;

1.2.33.10.1. la litera (c) punctul 1 după cuvintele „unei examinări și evaluări” se completează „, după caz,”;

1.2.33.10.2. la litera (c) punctul 3 cuvintele „AeMC sau AME” se substituie „AeMC, AME, sau MG după caz”.

1.2.33.11. punctul MED.A.050 se expune în următoarea redacție:

„MED.A.050 Direcționarea

(a) În cazul în care solicitantul unui certificat medical clasa 1 sau clasa 2 este direcționat către examinatorul medical al AAC în conformitate cu punctul MED.B.001, AeMC sau AME transferă documentația medicală relevantă AAC.

(b) După caz, dacă solicitantul unui certificat medical LAPL este direcționat către un AME sau AeMC în conformitate cu punctul MED.B.001, MG transferă documentația medicală relevantă respectivului AeMC sau AME.”.

1.2.33.11. la Subpartea B: se expune după cum urmează:

1.2.33.11.1. Denumirea Subpărții B se expune după cum urmează: **„SUBPARTEA B
CERINȚE PRIVIND CERTIFICATELE MEDICALE PENTRU PILOȚI”**;

1.2.33.12. la punctul MED.B.001:

1.2.33.12.1. la litera (a) cuvintele „asociate certificatului” se înlocuiește cu cuvintele „asociate licenței”;

1.2.33.12.2. litera (b) se expune după cum urmează:

„(b) Limitări ale certificatelor medicale LAPL

1. după caz, atunci când un MG după o examinare atentă a antecedendelor patologice ale solicitantului ajunge la concluzia că solicitantul unui certificat medical LAPL nu respectă integral cerințele privind aptitudinea din punct de vedere medical, MG direcționează solicitantul către un AeMC sau AME, cu excepția cazurilor în care solicitantul necesită limitări legate exclusiv de utilizarea lentilelor de corecție sau de perioada de valabilitate a certificatului medical.

2. În cazul în care un solicitant al unui certificat medical LAPL este direcționat în conformitate cu subpunctul 1, AeMC sau AME trebuie să țină seama în mod corespunzător de punctele MED.B.005 și MED.B.095, să evalueze dacă solicitantul este apt să își îndeplinească sarcinile în condiții de siguranță atunci când respectă una sau mai multe limitări înscrise în certificatul medical și să elibereze certificatul medical cu limitări, după caz. AeMC sau AME trebuie să aibă întotdeauna în vedere dacă este necesar să aplice pilotului o restricție în privința transportului de pasageri (limitare operațională pasageri – OPL).

3. după caz, MG poate revalida sau reînnoi un certificat medical LAPL cu aceeași limitare, fără a direcționa solicitantul către un AeMC sau un AME.”;

1.2.33.12.3. la litera (e) cuvintele „AeMC sau AME” se substituie „AeMC, AME, sau MG după caz,”.

1.2.33.13. la punctul MED.B.005:

1.2.33.13.1. în aliniatul al doilea cuvintele „asociate certificatului” se substituie cu „asociate licenței”;

1.2.33.13.2. după litera (d) se completează cu un aliniat nou după cum urmează:

„Când îi examinează, AME țin seama în mod corespunzător de efectele degenerative ale îmbătrânirii asupra sistemelor corpului.”.

1.2.33.14. la punctul MED.B.010:

1.2.33.14.1. la litera (a) punctul 1 subpunctul (i) se expune după cum urmează:

„(i) pentru un certificat medical clasa 1, la examinarea inițială, apoi o dată la cinci ani până la vârsta de 30 de ani, o dată la doi ani până la 40 de ani, anual până la 50 de ani, și la toate examinările ulterioare pentru revalidarea sau reînnoirea certificatului;”;

1.2.33.14.2. la litera (a) punctul 3 se completează cu o propoziție nouă după cum urmează:

„Pentru solicitanții implicați în operațiuni HEMS cu un singur pilot, se efectuează o evaluare cardiovasculară extinsă la prima examinare de revalidare sau de reînnoire după vârsta de 60 ani și, ulterior, sub rezerva unei evaluări a factorului de risc cardiovascular.”;

1.2.33.14.3. la litera (a) punctul 4 cuvintele „colesterolului” se substituie cu cuvintele „fracțiunilor de colesterol”;

1.2.33.14.4. la litera (b) punctul 1 se exclude; punctul 2 devine punctul 1, punctul 3 devine punctul 2, punctul 4 devine punctul 3, punctul 5 devine punctul 4; se completează cu punctul 5 după cum urmează:

„5. O evaluare a factorilor de risc cardiovascular face parte din examinările pentru certificatele medicale clasa 1 și clasa 2 la prima examinare după împlinirea vârstei de 40 de ani și, ulterior, la intervale regulate.”;

1.2.33.14.5. la litera (c) punctul 3 subpunctul (ii) sintagma „și/sau” se înlocuiește cu sintagma „sau”.

1.2.33.15. la punctul MED.B.015:

1.2.33.15.1. la litera (b) cuvintele „și morfologice” se exclud;

1.2.33.15.2. după litera (b) se completează cu litera (ba) în următoarea redacție:

„(ba) Pentru titularii de certificate medicale clasa 1 implicați în operațiuni HEMS cu un singur pilot, la prima examinare de revalidare sau de reînnoire după vârsta de 60 de ani se efectuează teste funcționale pulmonare și de apnee obstructivă de somn (OSA).”.

1.2.33.16. punctul MED.B.025 la litera (b), punctul 1 se exclude, punctul 2 devine punctul 1, punctul 3 devine punctul 2.

1.2.33.17. la punctul MED.B.035 litera (a) și punctul MED.B.040 litera (a) cuvintele „privilegiilor certificatului” și cuvintele „asociate certificatului” se înlocuiesc cu cuvintele „privilegiilor licenței” și respectiv „asociate licenței.”.

1.2.33.18. punctul MED.B.050, la litera (a) și litera (b) cuvintele „asociate certificatului” se înlocuiesc cu cuvintele „asociate licenței.”.

1.2.33.19. la punctul MED.B.070:

1.2.33.19.1. litera (a) punctul 1 se completează cu subpunctul (iii) după cum urmează:

„(iii) atunci când titularii sunt implicați în operațiuni HEMS cu un singur pilot, se efectuează o examinare oftalmologică completă la prima examinare de revalidare sau de reînnoire după vârsta de 60 de ani și, ulterior, în fiecare an.”;

1.2.33.19.2. pe tot textul cuvintele „asociate certificatului” la orice formă gramaticală se substituie cu cuvintele „asociate licenței”.

1.2.33.20. la punctul MED.B.075:

1.2.33.20.1. la litera (a) cuvintele „asociate certificatului” se substituie cu cuvintele „asociate licenței”;

1.2.33.20.2. la litera (b) punctul 1 după prima propoziție se completează cu următorul text:
„Pentru titularii de certificate medicale clasa 1 implicați în operațiuni HEMS cu un singur pilot, se efectuează o evaluare a vederii cromatice la prima examinare de revalidare sau de reînnoire după vârsta de 60 de ani și, ulterior, în fiecare an. Solicitanții care trec acest test pot fi declarați apti.”;

1.2.33.20.3. la litera (b) punctul 3 subpunctul (ii) cuvintele „privilegiilor certificatului” se înlocuiesc cu cuvintele „privilegiilor licenței”.

1.2.33.21. la punctul MED.B.080:

1.2.33.21.1. la litera (a) punctul 3 se renumerează cu punctul 1; iar subpunctul (i) se redă în următorul text:

„(i) Pentru un certificat medical clasa 1 și pentru un certificat medical clasa 2, în cazul în care la licență se adaugă o calificare de zbor instrumental sau o calificare de zbor instrumental de bază, auzul se testează cu audiometrie tonală la examinarea inițială, apoi o dată la 5 ani, până când titularul licenței împlinește vârsta de 40 de ani și, ulterior, o dată la 2 ani, până când titularul licenței împlinește vârsta de 60 de ani și, ulterior, în fiecare an.”; punctul 4 se renumerează cu punctul 2 și se completează cu punctul 3 după cum urmează:

„3. Pentru titularii de certificate medicale clasa 1 implicați în operațiuni HEMS cu un singur pilot, se efectuează o examinare completă ORL la prima examinare de revalidare sau reînnoire după vârsta de 60 de ani.”;

1.2.33.21.2. la litera (b) cuvintele „asociate certificatului” se înlocuiesc cu cuvintele „asociate licenței.”;

1.2.33.21.3. la litera (c) punctul 3 cuvintele „certificatul deținut” se înlocuiește cu cuvintele „licența deținută”.

1.2.33.22. la punctul MED.B.085 cuvintele „asociate certificatului” se înlocuiesc cu cuvintele „asociate licenței.”.

1.2.33.23. la punctul MED.B.095:

1.2.33.23.1. la litera (c) și litera (d) cuvintele „titularul certificatului” se substituie cu cuvintele „titularul licenței”;

1.2.33.23.2. litera (e) și litera (f) se numerează cu punctele 1 și 2; iar cuvintele „AeMC sau AME” se înlocuiesc cu cuvintele „AeMC, AME, sau MG după caz.”.

1.2.33.24. punctul MED.C.005, la litera (c) sintagmele „AeME sau AMC” se substituie cu sintagmele „AME, AMC, sau MSMM după caz.”.

1.2.33.25. punctul MED.C.025, la litera (c) cuvintele „AME sau AeMC” se substituie cu cuvintele „AME, AMC, sau MSMM după caz.”.

1.2.33.26. la punctul MED.C.030 la litera (a) cuvintele „AME sau AeMC” se substituie cu cuvintele „AME, AMC, sau MSMM după caz.”.

1.2.33.27. la punctul MED.C.035:

1.2.33.27.1 la litera (a) cuvintele „AME sau AeMC” se înlocuiesc cu cuvintele „AME, AMC, sau MSMM după caz.”;

1.2.33.27.2. la litera (b) cuvintele „AME sau un AeMC” se înlocuiesc cu cuvintele „AME, un AMC sau de un MSMM după caz în consultare cu un AME.”.

1.2.33.28. la punctul MED.D.001:

1.2.33.28.1. litera (e) se expune în următoarea redacție:

„(e) Titularul unui certificat de AME trebuie să nu dețină niciodată mai mult de un certificat de AME eliberat în conformitate cu prezentul regulament.”;

1.2.33.28.2. se completează cu litera (f) după cum urmează:

„(f) Titularii unui certificat de AME emis de AAC își pot desfășura activitatea de examinare și evaluare aeromedicală pe teritoriul Republicii Moldova.

Aceștia pot efectua examinări și evaluări aeromedicale și în afara teritoriului Republicii Moldova, numai dacă sunt îndeplinite cumulativ următoarele condiții:

1. este certificat de AAC să exercite activitățile de medic examinator aeromedical pe teritoriul altui stat;

2. au informat AAC cu privire la intenția de a desfășura activități aeromedicale în acel stat, în limita privilegiilor conferite de certificatul AME;

3. au primit instrucțiunile AAC cu privire la procedurile aplicabile pentru desfășurarea activităților aeromedicale.”

1.2.33.29. la punctul MED.D.020 după litera (a) se completează cu litera (aa) după cum urmează:

„(aa) Pentru demonstrarea conformității cu punctul MED.D.010 litera (b) și cu punctul MED.D.015 litera (c), un curs de pregătire în medicina aeronautică urmat de un solicitant din afara RM sau în afara statelor care aplică reglementările europene, poate fi acceptat de AAC, dacă sunt îndeplinite următoarele condiții:

(i) AAC a evaluat și a verificat programa cursului în conformitate cu punctul ARA.MED.200 litera (c) punctul 1 din anexa nr. 6;

(ii) solicitantul a absolvit un modul specific de pregătire privind cerințele aeromedicale detaliate în prezenta anexă (partea MED), astfel cum a fost furnizat sau aprobat de AAC.”

1.2.33.30. se completează cu Secțiunea 2 și Secțiunea 3, în următoarele redacții:

„SECȚIUNEA 2 - Medicii generaliști (dacă este aplicabil)

MED.D.035 Cerințe pentru medicii generaliști

Medicii generaliști (MG) pot îndeplini funcția de AME pentru eliberarea de certificate medicale LAPL în cazul în care îndeplinesc toate condițiile de mai jos:

(a) își desfășoară activitatea pe teritoriul Republicii Moldova sau pe teritoriul unui stat în care au acces la dosarele medicale complete ale solicitanților;

(b) își desfășoară activitatea în conformitate cu orice cerințe suplimentare stabilite în legislația națională aplicabilă din statul în care activează;

(c) sunt pe deplin calificați și autorizați să practice medicina în conformitate cu legislația națională a statului în care își desfășoară activitatea;

(d) sunt certificați de către AAC și au informat AAC înainte de a începe o astfel de activitate.

SECȚIUNEA 3 - Medicii specialiști în medicina muncii (dacă este aplicabil)

MED.D.040 Cerințe pentru medicii specialiști în medicina muncii

În cazul în care AAC consideră că cerințele sistemului național de sănătate aplicabile medicilor specialiști în medicina muncii (MSMM) sunt suficiente pentru a asigura conformitatea cu cerințele prevăzute pentru MSMM în prezenta anexă (partea MED), acești medici pot efectua evaluări aeromedicale ale membrilor echipajului de cabină, cu respectarea următoarelor condiții:

(a) sunt pe deplin calificați și autorizați să practice medicina și dețin calificarea de medic specialist în medicina muncii;

(b) mediul de lucru în timpul zborului și sarcinile de siguranță specifice echipajului de cabină au făcut parte din programa lor de calificare în medicina muncii, din alte programe de instruire sau din experiența lor profesională relevantă;

(c) sunt certificați de către AAC și au informat AAC înainte de a începe o astfel de activitate.”

1.2.34. la Anexa nr. 5 CALIFICAREA ECHIPAJULUI DE CABINĂ IMPLICAT ÎN OPERAȚIUNI DE TRANSPORT AERIAN COMERCIAL:

1.2.34.1. după punctul ARA.GEN.200 se completează cu punctul ARA.GEN.205 după cum urmează:

„ARA.GEN.205 Atribuirea de sarcini entităților calificate

(a) AAC poate atribui sarcini legate de certificarea inițială sau de supravegherea continuă a persoanelor sau organizațiilor care fac obiectul Codului aerian și al normelor sale de aplicare numai entităților calificate. Atunci când atribuie sarcini, AAC se asigură că:

1. dispune de un sistem pentru evaluarea inițială și continuă a conformității entității calificate cu Codul aerian.

Acest sistem și rezultatele evaluării trebuie să fie documentate;

2. a încheiat un acord documentat cu entitatea calificată, aprobat de ambele părți la nivelul de conducere corespunzător, care definește în mod clar:

- (i) sarcinile care urmează a fi executate;
- (ii) declarațiile, rapoartele și înregistrările care trebuie furnizate;
- (iii) condițiile tehnice care trebuie îndeplinite la executarea unor astfel de sarcini;
- (iv) asigurarea corespunzătoare a răspunderii; și
- (v) protecția acordată informațiilor obținute în cursul exercitării unor astfel de sarcini.

(b) AAC se asigură că procesul de audit intern și procesul de management al riscurilor de siguranță impuse de ARA.GEN.200 litera (a) punctul 4 cuprind toate sarcinile de certificare sau de supraveghere continuă executate în numele său.”

1.2.34.2. la punctul ARA.GEN.220:

1.2.34.2.1. litera (a), punctul 3, punctele 5– 13 se restructurează și se expun după cum urmează:

„3. atribuirii sarcinilor, cuprinzând elementele impuse de ARA.GEN.205, precum și detaliile sarcinilor atribuite”;

„5. proceselor pentru eliberarea de licențe, calificări, certificate și atestate pentru personal și a proceselor pentru supravegherea continuă a titularilor respectivelor licențe, calificări, certificate și atestate;

6. proceselor pentru eliberarea de certificate de calificare a FSTD și pentru supravegherea continuă a FSTD și a organizației care îl exploatează;

7. supravegherii persoanelor și organizațiilor care exercită activități pe teritoriul RM;

8. evaluării mijloacelor alternative de punere în conformitate propuse de organizații și a evaluării mijloacelor alternative de punere în conformitate utilizate de AAC însăși;

9. constatărilor, acțiunilor corective și datei de încheiere a acțiunilor;

10. măsurilor executorii luate;

11. informațiilor privind siguranța și a măsurilor subsecvente;

12. utilizării măsurilor derogatorii emise în conformitate cu Codul aerian;

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

1.2.34.2.2. la litera (b) după sintagma „FSTD,” se completează cu cuvântul „licențele,”.

1.2.34.3. la punctul ARA.GEN.300 litera (a) la punctul 1 după sintagma „FSTD,” se completează cu cuvântul „o licență,” iar la punctul 2 cuvintele „care dețin certificate,” se substituie cu cuvintele „care dețin licențe, calificări și certificate,”.

1.2.34.4. la punctul ARA.GEN.305:

1.2.34.4.1. la litera (c) cifrele „12” se substituie cu cifra „24”, cifra „24” cu „36”, iar cifra „36” cu cifra „48”;

1.2.34.4.2. la litera (ca) cuvântul „certificatelor” se înlocuiește cu cuvântul „licențelor”, cifrele „24” se substituie cu cifra „48” iar cifra „36” cu cifra „72”;

1.2.34.4.2.1. la punctul 4 cuvintele „autoritatea ompetentă” se substituie cu sintagma „AAC”;

1.2.34.4.3. la litera (d) după cuvântul „dețin” se completează cu cuvântul „o licență”.

1.2.34.5. la punctul ARA.GEN.310, din titlu cuvintele „(ATO, AeMC)” se exclud.

1.2.34.6. la punctul ARA.GEN.315:

1.2.34.6.1. în titlu cuvintele „certIFICATELE DE PILOR” se substituie cu cuvintele „licențelor”;

1.2.34.6.2. la litera (a) cuvintele „a unui certificat” se înlocuiește cu cuvintele „a unei licențe”;

1.2.34.6.3. la litera (b) după cuvântul „modifică” se completează cu cuvintele „licența”.

1.2.34.7. la punctul ARA.GEN.330:

1.2.34.7.1. în titlu cuvintele „(ATO, AeMC)” se exclud;

1.2.34.7.2. literele (a) – (f) se restructurează după cum urmează:

„(a) La primirea unei cereri de efectuare a unei schimbări care necesită o aprobare prealabilă, AAC verifică dacă organizația îndeplinește cerințele aplicabile înainte de a da respectiva aprobare.

AAC descrie condițiile în care organizația poate funcționa pe durata schimbării, cu excepția cazului în care AAC constată că certificatul organizației trebuie să fie suspendat.

Dacă a constatat că organizația respectă cerințele aplicabile, AAC aprobă schimbarea.

(b) Fără a aduce atingere niciunei măsuri executorii suplimentare, atunci când organizația efectuează schimbări care necesită o aprobare prealabilă fără a fi primit aprobarea din partea AAC după cum se definește la litera (a), AAC suspendă, limitează sau revocă certificatul organizației.

(c) Pentru schimbările care nu necesită o aprobare prealabilă, AAC evaluează informațiile furnizate în notificarea trimisă de organizație în conformitate cu ORA.GEN.130 pentru a verifica respectarea cerințelor aplicabile. În cazul constatării oricărei neconformități, AAC:

1. informează organizația cu privire la neconformitate și solicită schimbări suplimentare; și

2. în cazul unor constatări de nivel 1 sau nivel 2, acționează în conformitate cu ARA.GEN.350.

(d) În pofida dispozițiilor de la literele (a), (b) și (c), în cazul unor modificări aduse informațiilor cuprinse în declarațiile primite de la o DTO sau aduse programului de pregătire utilizat de DTO, care i-au fost notificate în conformitate cu punctul DTO.GEN.116 din Anexa nr.8 (Partea DTO), AAC trebuie să acționeze în conformitate cu dispozițiile de la punctele ARA.DTO.105 și ARA.DTO.110, după caz.”.

1.2.34.8. la punctul ARA.GEN.355:

1.2.34.8.1 la litera (a) după sintagma „AAC” se completează cu cuvintele „în conformitate cu ARA.GEN.300 litera (a)”, după cuvântul „deține” se completează cu cuvântul „o licență”, iar după cuvântul „titularului” se completează cu cuvântul „licenței”;

1.2.34.8.2. la litera (b) punctul 1 după cuvântul „revocă” se completează cu „licența”.

1.2.34.9. la SUBPARTEA FCL – CERINȚE SPECIFICE REFERITOARE LA CERTIFICAREA ECHIPAJULUI DE ZBOR, în titlu cuvântul „CERTIFICAREA” se substituie cu cuvântul „LICENȚIEREA”.

1.2.34.10. la **SECȚIUNEA II – Certificate și calificări**, titlu se expune după cum urmează: „**SECȚIUNEA II – Licențe, calificări și certificate**”.

1.2.34.11. la punctul ARA.FCL.200: în titlu după cuvântul „reînnoire” se completează cu cuvântul „a unei licențe”;

1.2.34.11.1. la litera (a) cuvintele „certificatelor” „un certificat” se substituie cu cuvintele „licențelor” „o licență”;

1.2.34.11.1.1. la litera (a) al doilea aliniat se modifică după cum urmează:

„Dacă un pilot intenționează să zboare la bordul unei aeronave înmatriculate într-un stat-membru OACI, cu care Republica Moldova are încheiat un acord oficial privind cerințele similare de eliberare și validare automată a certificatelor, AAC:

(1) adaugă următoarea observație la licența echipajului de zbor de la punctul XIII: „Această licență este validată automat conform anexei OACI la această licență”; și

(2) pune la dispoziția pilotului anexa OACI în format tipărit sau electronic.”

1.2.34.11.1.2. subpunctul 1 și 2 se exclud;

1.2.34.11.2. la litera (b) cuvântul „certificatul” se substituie cu cuvântul „licență”;

1.2.34.11.3. la litera (c) cuvintele „certificate” „AAC” și „autoritatea competentă” se substituie cu cuvintele „licențe” „examinatori” „AAC”;

1.2.34.11.4. litera (d) se modifică după cum urmează:

„(d) Autorizarea licenței de către instructori. Înainte de autorizarea în mod specific a anumitor instructori pentru revalidarea unei calificări de clasă avioane SEP sau TMG, sau o calificare de tip pentru un elicopter monomotor cu o MTOM de până la 3 175 kg, AAC elaborează proceduri adecvate.”.

1.2.34.12. la punctul ARA.FCL.210:

1.2.34.12.1. litera (a) se expune după cum urmează:

„(a) AAC informează EASA la solicitare, cu privire la procedurile administrative naționale, cerințele privind protecția datelor cu caracter personal, răspundere, asigurarea împotriva accidentelor și taxele aplicabile în RM, pe care examinatorii le utilizează atunci când desfășoară teste de îndemânare, verificări ale competenței sau evaluări ale competenței pentru un solicitant care nu se află în responsabilitatea AAC.”;

1.2.34.12.2. la literele (b) și (c) după cuvintele „competente” se completează cu cuvântul „străine”.

1.2.34.13. punctul ARA.FCL.215 se expune în următoarea redacție:

„ARA.FCL.215 Perioada de valabilitate

(a) La eliberarea sau reînnoirea unei calificări sau a unui certificat, AAC sau, în cazul unei reînnoiri, un examinator autorizat în mod expres de AAC prelungește perioada de valabilitate până la finalul lunii relevante.

(b) La revalidarea unei calificări, a unui certificat de instructor sau de examinator, AAC sau un examinator autorizat în mod expres de AAC prelungește perioada de valabilitate a calificării sau a certificatului până la finalul lunii relevante.

(c) AAC sau un examinator autorizat în mod expres în acel scop de AAC indică data expirării pe licență sau pe certificat.

(d) AAC poate elabora proceduri pentru a permite exercitarea de privilegii de către titularul licenței sau al certificatului pentru o perioadă maximă de 8 săptămâni de la absolvirea examenului (examenelor) aplicabil(e) până la atestarea pe licență sau pe certificat.”.

1.2.34.14. la punctul ARA.FCL.220, în titlu cuvintele „unui certificat” se substituie cu cuvintele „unei licențe”;

1.2.34.14.1. la litera (a) cuvintele „un certificat” se substituie cu cuvintele „o licență”;

1.2.34.14.1.1. punctul 1 se expune după cum urmează:

„1. după eliberarea inițială a unei calificări; sau”;

1.2.34.14.1.2. la punctul 2 cuvântul „certificatul” se înlocuiește cu cuvântul „licență”;

1.2.34.14.2. la litera (b) cuvintele „noului certificat” se înlocuiesc cu cuvintele „noii licențe”.

1.2.34.15. la punctul ARA.FCL.250, în titlu după cuvântul „revocarea” se completează cu cuvântul „licențelor”;

1.2.34.15.1. la litera (a) cuvintele „un certificat” se substituie cu cuvintele „o licență”;

1.2.34.15.1.1. la punctul 1 cuvântul „certificatului” se substituie cu cuvântul „licenței”, cuvintele „sau a calificării” se substituie cu cuvintele „a calificării sau a certificatului”;

1.2.34.15.1.2. la punctul 2 după cuvântul „înregistrărilor” se completează cu cuvintele „din licență sau”;

1.2.34.15.1.3. la punctul 3 cuvintele „titularul certificatului” se substituie cu „titularul licenței”;

1.2.34.15.1.4 la punctul 4 cuvintele „unui certificat sau calificări” se înlocuiesc cu cuvintele „unei licențe, calificări sau unui certificat”;

1.2.34.15.2. la litera (b) cuvintele „un certificat sau o calificare” se substituie cu cuvintele „o licență, o calificare sau un certificat”;

1.2.34.15.2.1. după cuvântul „titularului” se completează cu cuvintele „licenței sau”.

1.2.34.16. la punctul ARA.FCL.300:

1.2.34.16.1. la litera (b) cuvântul „al certificatului” se substituie cu cuvântul „al licenței”;

1.2.34.16.1.1 la punctul 3 propoziția „Un solicitant care a promovat anterior unul sau ambele examene de comunicații în condiții VFR (reguli de zbor la vedere) și în condiții IFR (reguli de zbor instrumental) nu este reexaminat în secțiunile relevante.” se exclude.

1.2.34.17. la punctul ARA.CC.105 litera (a) cuvintele „Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la operațiunile aeriene, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.831/2018” se substituie cu cuvintele „HG nr. 612/2022”;

1.2.34.18. la punctul ARA.FSTD.120:

1.2.34.18.1. la litera (a) punctul 1 sintagma „MQTG” se substituie cu sintagma „QTG”;

1.2.34.18.2. la litera (b) punctul 1 propozițiile „Fiecare interval periodic de 12 luni începe de la data calificării inițiale. Evaluarea periodică a FSTD are loc în decursul celor 60 de zile care precedă finalul acestui interval periodic de evaluare de 12 luni;” se înlocuiesc cu propozițiile „Începutul fiecărei perioade recurente de 12 luni este sfârșitul lunii calificării inițiale, cu excepția cazului în care AAC și organizația care operează FSTD convin asupra unei alte date. Fiecare evaluare recurentă a FSTD are loc în termen de 60 de zile înainte și de 30 de zile după începutul fiecărei perioade recurente de 12 luni;”;

1.2.34.18.3. se completează cu litera (c) în următoarea redacție:

„(c) AAC poate prelungi perioada de evaluare periodică a unui FSTD specificat la punctul ARA.FSTD.120 litera (b) punctul 1 la maximum 36 de luni, cu condiția să se aplice toate condițiile următoare:

1. în cursul ultimelor 36 de luni, organizația care operează FSTD respectă criteriile specificate la punctul ARA.GEN.305 litera (c) punctele 1 - 4;

2. FSTD a fost supus unei evaluări inițiale și cel puțin unei evaluări periodice care au stabilit conformitatea sa continuă cu baza de calificare;

3. AAC efectuează un audit al elementelor sistemului de management al organizației, astfel cum se specifică la punctul ORA.GEN.200 litera (a) punctele 3 și 6 din anexa nr. 7, o dată la 12 luni;

4. organizația a elaborat proceduri pentru îndeplinirea sarcinilor specificate la punctul ORA.FSTD.225 litera (b) din anexa nr. 7.”.

1.2.34.19. la punctul ARA.MED.120:

1.2.34.19.1. litera (a) cuvintele „de cel puțin 5 ani” se substituie cu cuvântul „clinică”;

1.2.34.19.2. la litera (b) după cuvântul „aeronautice” se completează cu cuvântul „și în practica aeromedicală”;

1.2.34.19.3. la litera (c) cuvântul „medicale” se substituie cu cuvântul „aeromedicale”.

1.2.34.20. punctul ARA.MED.125 se completează cu literele (c) și (d) după cum urmează:

„(c) examinatorul medical informează AeMC sau AME cu privire la decizie;

(d) în cazul în care solicitantul este evaluat ca fiind apt, examinatorul medical eliberează, dacă este cazul, certificatul medical sau delegă eliberarea către AeMC sau AME care a transmis decizia privind aptitudinea respectivului solicitant.”.

1.2.34.21. după punctul ARA.MED.125, se completează cu punctele ARA.MED.126 și ARA.MED.128 după cum urmează:

„**ARA.MED.126** Limitarea, suspendarea sau revocarea certificatelor medicale

(a) AAC stabilește o procedură de limitare, suspendare sau revocare a unui certificat medical.

(b) AAC limitează, suspendă sau revocă un certificat medical în cazul în care există dovezi că:

1. un certificat medical este falsificat sau obținut printr-o declarație falsă sau printr-o dovadă falsă;

2. un certificat medical este utilizat cu încălcarea dispozițiilor de la punctul MED.A.020 din anexa nr. 4;

3. titularul unui certificat medical nu mai este conform cu anexa nr. 4 (partea MED);

(c) AAC poate, de asemenea, să suspende sau să revoce un certificat medical la cererea scrisă a titularului unui certificat medical.

(d) În cazul limitării, suspendării sau revocării unui certificat medical, AAC informează AME sau AeMC emitent cu privire la motivul limitării, suspendării sau revocării.

(e) În cazul suspendării sau revocării unui certificat medical, AAC se asigură că sunt respectate dispozițiile de la punctul MED.A.046 din anexa nr. 4 (partea MED).

(f) AAC stabilește o procedură de restabilire a unui certificat medical.

1.2.34.22. după punctul ARA.MED.126 se completează cu punctul **ARA.MED.128** după cum urmează:

„**ARA.MED.128 Procedura de consultare**

AAC stabilește o procedură de consultare pentru AeMC și AME în conformitate cu anexa nr.4 (partea MED).”.

1.2.34.23. la punctul ARA.MED.130:

1.2.34.23.1. litera (a) se expune după cum urmează:

„(a) Cuprins

1. statul în care s-a eliberat licența de pilot sau s-a solicitat eliberarea acestuia (I);

3. numărul certificatului începând cu codul de țară ONU al Republicii Moldova, urmat de un cod format din numere și/sau litere scris cu cifre arabe și caractere latine (III);

4. numele titularului (IV);

5. naționalitatea titularului (VI);

6. data nașterii titularului (zz/ll/aaaa) (IVa);

7. semnătura titularului (VII);

8. limitare (limitări) (XIII);

9. data expirării certificatului medical (IX) pentru:

(i) clasa 1;

(ii) clasa 1 operațiuni comerciale de transport călători cu un singur pilot;

(iii) clasa 2;

(iv) LAPL;

10. data examenului medical;

11. data celei mai recente și data următoarei electrocardiografe;

12. data celei mai recente și data următoarei audiografe;

12a. data celei mai recente și data următoarei examinări oftalmologice;

13. data eliberării și semnătura AME sau a examinatorului medical care a eliberat certificatul. La această rubrică se pot adăuga MG dacă aceștia au competența de a elibera certificate medicale în temeiul legislației naționale;

14. sigiliul sau ștampila (XI).

15. alte informații.”;

1.2.34.23.2. la litera (b) după cuvântul „certIFICATELE” se completează cu cuvântul „medicale”.

1.2.34.24. la punctul ARA.MED.135:

1.2.34.24.1. titlu se expune după cum urmează:

„**ARA.MED.135 Formulare aeromedicale**”;

7.24.2. primul aliniat se expune după cum urmează:

„AAC furnizează AME formatul următoarelor documente:”;

1.2.34.24.3. la litera (c) cuvântul „certIFICATE” se substituie cu cuvântul „licențe”.

1.2.34.25. după punctul ARA.MED.135 se completează cu punctul ARA.MED.145 după cum urmează:

„**ARA.MED.145 Notificare privind MG către AAC, dacă este aplicabil**

Atunci când este cazul, AAC instituie un proces de notificare pentru medicii generaliști (MG), pentru a se asigura că aceștia cunosc cerințele aplicabile prevăzute în prezentul Regulament.

1.2.34.26. punctul ARA.MED.150 se expune după cum urmează:

„**ARA.MED.150 Evidența documentelor**

(a) Pe lângă înregistrările prevăzute la punctul ARA.GEN.220, AAC include în sistemul său de evidență detalii privind examinările și evaluările aeromedicale trimise de AME, AMC, sau MG după caz.

(b) Toate dosarele aeromedicale ale solicitanților/titularilor de licențe se păstrează pentru o perioadă minimă de 10 ani după data expirării ultimului lor certificat medical.

(c) În scopul evaluării aeromedicale și al certificării, dosarele aeromedicale se pun la dispoziția, în urma obținerii consimțământului scris al solicitantului/titularului licenței, următoarelor entități:

1. unui AMC, AME, sau MG după caz, în scopul realizării unei evaluări aeromedicale;

2. unui comitet de examinare medicală, care poate fi înființat de AAC în scopul reexaminării cazurilor neconcludente;

3. unor medici specialiști în scopul realizării unei evaluări aeromedicale;

4. examinatorului medical al autorității competente a unui stat UE în scopul unei supravegheri în cooperare;

5. solicitantului/titularului licenței în cauză, în urma unei solicitări scrise din partea acestuia;

6. după caz, EASA, în scopul standardizării, într-un mod care să asigure respectarea confidențialității medicale în orice moment..

(d) AAC poate pune la dispoziție dosare aeromedicale în alte scopuri decât cele menționate la litera (c), respectând cadrul normativ privind prelucrarea datelor cu caracter personal.

(e) AAC ține o listă a:

1. AeMC și AME pe care le-a certificat;

3. MG care își exercită privilegiile în conformitate cu punctul MED.A.040 din anexa nr. 4 (partea MED), după caz;

4. MSMM care au notificat AAC intenția lor de a efectua evaluări aeromedicale ale echipajului de cabină în conformitate cu punctul MED.C.005 litera (c) și cu punctul MED.D.040 din anexa nr. 4 (partea MED), după caz.

Lista trebuie să precizeze privilegiile persoanelor și organizațiilor menționate la primul paragraf punctele 1 - 4 și se publică și se actualizează de către AAC.

(f) AAC analizează datele privind sănătatea ale piloților în vârstă de peste 60 ani, în special ale celor implicați în operațiuni HEMS cu un singur pilot, și la solicitare raportează anual EASA, aceste date privind sănătatea într-un mod anonimizat și agregat.”

1.2.34.27. la punctul ARA.MED.160:

1.2.34.27.1. litera (a) se expune după cum urmează:

„(a) Până a avea acces la Fișierul european de date aeromedicale (European Aero-Medical Repository – EAMR), AAC va crea și gestiona o bază de date centralizată ale examinărilor medicale și al supravegherii solicitanților și titularilor de certificate medicale clasa 1 și în scopul supravegherii AME și AeMC.”;

1.2.34.27.2. după litera (c) se completează cu un aliniat nou și literele (d) – (h) după cum urmează:

„AAC poate acorda și altor persoane acces la Baza de date și la informațiile pe care le conține, atunci când este necesar pentru a se asigura o bună funcționare, în special pentru întreținerea sa tehnică. Într-un astfel de caz, AAC se asigură că respectivele persoane sunt corespunzător autorizate și calificate, că accesul lor este limitat la ceea ce este necesar pentru a atinge scopurile pentru care li s-a acordat accesul și că au beneficiat de o pregătire prealabilă în materie de protecție a datelor cu caracter personal și a garanțiilor conexe.

(d) De îndată ce au examinat un solicitant sau un titular al unui certificat medical clasa 1, AAC, AME și AeMC menționate la litera (c) introduc de fiecare dată datele menționate la litera (b) în Baza de date sau actualizează datele respective dacă este necesar.

(e) Atunci când aceste date constituie date cu caracter personal, de fiecare dată când introduc sau actualizează respectivele date, AAC, AME și AeMC informează ex ante solicitantul sau titularul unui certificat clasa 1 în acest sens.

(f) AAC asigură integritatea și securitatea Bazei de date și a informațiilor pe care acesta le conține cu ajutorul unei infrastructuri informatice adecvate. AAC stabilește și aplică, protocoalele și măsurile tehnice necesare pentru a se asigura că orice acces la Baza de date și la informațiile pe care acesta le conține este legal și securizat.

(g) AAC se asigură că informațiile pe care le conține Baza de date sunt șterse după o perioadă de zece ani. Această perioadă se calculează de la data expirării ultimului certificat clasa 1 eliberat solicitantului sau titularului în cauză sau de la data ultimei introduceri sau actualizări a datelor legate de solicitantul sau de titularul în cauză, dacă această dată este ulterioară.

(h) AAC se asigură că solicitanții sau titularii de certificate medicale clasa 1 pot avea acces la orice informații pe care le conține Baza de date în privința lor și că sunt informați că pot solicita rectificarea sau ștergerea respectivelor informații. AAC evaluează solicitările de acest tip și, în cazurile în care consideră că informațiile vizate sunt incorecte sau nefolositoare pentru scopurile menționate la litera (b), se asigură că respectivele informații sunt rectificate sau șterse.”.

1.2.34.28. punctul ARA.MED.200 se expune după cum urmează:

„ARA.MED.200 Procedura de eliberare, revalidare, reînnoire sau modificare a unui certificat de AME

Fără a aduce atingere dispozițiilor prevăzute la punctul ARA.GEN.315, se aplică toate elementele următoare:

(a) AAC se asigură că, înainte de eliberarea, revalidarea, reînnoirea sau extinderea privilegiilor unui certificat de AME, solicitanții își demonstrează competența aeromedicală în conformitate cu punctul MED.D.030 litera (a) punctul 6 și litera (b) punctul 5 din anexa nr. 4;

(b) AAC instituie o procedură pentru a se asigura că, înainte de eliberarea certificatului de AME, deține dovada că cabinetul AME este echipat și că există procese adecvate pentru efectuarea examinărilor aeromedicale în cadrul domeniului de aplicare al certificatului de AME solicitat. În caz că există mai multe cabinete AME, toate acestea trebuie specificate în certificatul AME;

(c) pentru solicitanții menționați la punctul MED.D.020 litera (aa) din anexa nr. 4, AAC poate accepta un curs de pregătire în medicina aeronautică urmat de un solicitant în afara teritoriului RM în temeiul Convenției de la Chicago, cu condiția ca AAC să fi întreprins toate acțiunile următoare:

1. a evaluat și a verificat dacă programa de curs este echivalentă cu cursurile de pregătire în medicina aeronautică disponibile în statele membre ale Uniunii Europene;

2. a furnizat solicitantului un modul de pregătire specifică privind cerințele aeromedicale detaliate în anexa nr. 4 (partea MED);

(d) atunci când consideră că AME este în conformitate cu cerințele aplicabile, AAC eliberează, revalidează, reînnoiește sau modifică certificatul de AME pentru o perioadă de cel mult 3 ani, utilizând formularul prevăzut în apendicele nr. 7.”.

1.2.34.29. după punctul ARA.MED.200 se completează cu punctul ARA.MED.240 după cum urmează:

„ARA.MED.240 Medici generaliști (MG) care exercită privilegiile în conformitate cu punctul MED.A.040 din anexa nr. 4 (partea MED), dacă este aplicabil

După caz, AAC informează autoritățile competente ale altor state membre EASA dacă examinările aeromedicale pentru LAPL pot fi efectuate, pe teritoriul RM, de MG.”.

1.2.34.30. punctul ARA.MED.245 se expune după cum urmează:

„ARA.MED.245 Supravegherea continuă a AME (și a MG după caz)

Atunci când elaborează programul de supraveghere continuă menționat la punctul ARA.GEN.305, AAC ia în considerare:

1. numărul AME (și MG - după caz) care își exercită privilegiile pe teritoriul în care AAC își desfășoară sarcina de supraveghere;

2. numărul AME certificați, care își exercită privilegiile pe teritoriul unui alt stat în care AAC își execută sarcina de supraveghere;

3. o evaluare bazată pe riscuri a activității AME (și MG-după caz).”.

1.2.34.31. după punctul ARA.MED.245 se completează cu punctul ARA.MED.246 după cum urmează:

„ARA.MED.246 Supravegherea în cooperare a AME și AeMC, la aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană

Fără a aduce atingere dispozițiilor prevăzute la punctul ARA.GEN.300 litera (e):

(a) în cazul în care un AME sau AeMC își desfășoară activitatea în mai multe state, AAC dispune de o procedură pentru a asigura schimbul de informații în conformitate cu punctul ARA.GEN.200 litera (c) și cu punctul ARA.GEN.300 literele (d) și (e) cu autoritatea competentă străină din statul în care își desfășoară activitatea AME sau AeMC. Procedura este convenită de autoritățile competente implicate;

(b) în cazul menționat la litera (a), autoritatea competentă a celui alt stat în care AME sau AeMC își desfășoară activitatea comunică toate informațiile relevante pentru supravegherea AME sau AeMC cu AAC care certifică AME sau AeMC.”.

1.2.34.32. la punctul ARA.MED.250:

1.2.34.32.1. litera (a) se completează cu punctul (8) după cum urmează:

„8. orice context operațional al AME care poate avea un impact negativ direct sau indirect asupra siguranței zborului.”;

1.2.34.32.2. litera (b) se expune în următoarea redacție:

„(b) Certificatul unui AME se consideră nul, iar AAC îl revocă imediat în oricare dintre următoarele circumstanțe:

1. revocarea licenței de practică medicală; sau

2. ștergerea din registrul medical.”;

7.32.3. se completează cu litera (c) în următoarea redacție:

„(c) AAC instituie un proces de recuperare a certificatelor AME revocate, actualizează lista AME și informează în consecință autoritățile competente ale celorlalte state.”.

1.2.34.33. la punctul ARA.MED.255:

1.2.34.33.1. după sintagmele „AME” se completează cu sintagmele „(sau MG-după caz)”;

1.2.34.33.2. se completează cu un aliniat nou după cum urmează:

„După caz, pentru certificatele medicale eliberate solicitanților care au o autoritate de acordare a licențelor diferită de autoritatea competentă care a eliberat certificatul de AME, AAC informează autoritatea competentă respectivă sau EASA și face schimb de informații relevante cu acesta.”.

1.2.34.34. la punctul ARA.MED.315:

1.2.34.34.1. primul aliniat se expune după cum urmează:

„AAC trebuie să dispună de un proces prin care examinatorul medical trebuie să ia următoarele măsuri:”;

1.2.34.34.2. la litera (a) după sintagma „AME” se completează cu sintagma „(sau MG – după caz)”;

1.2.34.34.3. după litera (a) se completează cu litera (aa) cu următorul conținut:

„(aa) ia măsurile corective adecvate pentru orice inconsecvențe, erori sau erori identificate;”.

1.2.34.35. punctul ARA.MED.325 se expune după cum urmează:

„ARA.MED.325 Procedura de reevaluare

AAC instituie o procedură pentru analiza cazurilor limită și complexe și a cazurilor în care un solicitant solicită o reevaluare în conformitate cu cerințele medicale aplicabile și concluzia medicală acreditată, astfel cum sunt definite la punctul MED.A.010 din anexa nr. 4 (partea MED).”.

1.2.34.36. punctul ARA.MED.330 se exclude.

1.2.34.37. la Apendicele nr. 1 la Partea ARA:

1.2.34.37.1. în titlu cuvântul „Certificat” se substituie cu sintagma „Licență”;

1.2.34.37.2. în primul aliniat cuvântul „Certificatul” se substituie cu sintagma „Licența”;

1.2.34.37.3. la litera (a) cuvintele „ca parte a certificatului” se substituie cu cuvintele „ca parte a licenței”;

1.2.34.37.4. pe tot textul punctului 1 cuvântul „certificat” la orice formă gramaticală se înlocuiește cu cuvântul „licență” la toate formele gramaticale;

1.2.34.37.5. la punctul 2 (XII) cuvintele „pot figura pe certificat” se substituie cu cuvintele „pot figura pe licență”;

1.2.34.37.6. la punctul 2 (XIII) cuvintele „observații cu privire la validarea automată a certificatului și calificărilor din Anexa nr.2, atunci când sunt utilizate pentru transportul aerian comercial” se înlocuiesc cu cuvintele „și observații privind validarea automată a licenței”;

1.2.34.37.7. la litera (c) cuvântul „Certificatele” se substituie cu cuvintele „Licențele”;

1.2.34.37.8. după litera (c) în Specimene, pe tot textul cuvântul „certificat” la orice formă gramaticală se înlocuiește cu cuvântul „licență” la toate formele gramaticale;

1.2.34.37.8.1. În Coperta specimenului după sintagma „LAPL,” se completează cu „GPL” și cuvintele „Versiunea 1” se substituie cu Versiunea 3;

1.2.34.37.9. la compartimentul „Pagini suplimentare – Cerințe”, primul aliniat se expune după cum urmează:

„Paginile 1, 2 și 3 ale licenței se conformează formatului prevăzut în model la acest punct. AAC include pagini adaptate suplimentare care conțin tabele care includ cel puțin următoarele informații:”, la liniuța a 5-a după cuvântul „de certificat” se completează cu cuvântul „și semnătura”, aliniatul al 2-lea și al 3-lea după cuvintele „în mod expres” se completează cu cuvintele „sau de către instructori ori examinatori autorizați, după caz”, la ultimul aliniat cuvintele „din certificat” se substituie cu cuvintele „din licență de către AAC.”.

1.2.34.37.10. începând cu textul „pagina 4” până la textul „FORMULAR AAC 141 Versiunea 1” se exclude;

1.2.34.37.11. textul „FORMULAR AAC 141 Versiunea 1” se substituie cu textul „textul „FORMULAR AAC 141 Versiunea 2”.

1.2.34.38. la Apendicele nr. 3 la partea ARA, textele „Formular AAC 143 Versiunea 2 – pagina 1/2” și „Formular AAC 143 Versiunea 2 – pagina 2/2” se substituie cu textele „Formular AAC 143 Versiunea 3 – pagina 1/2” și „Formular AAC 143 Versiunea 3 – pagina 1/2”.

1.2.34.39. la Apendicele nr. 4 la partea ARA textele „Formular AAC 145 Versiunea 1 – pagina 1/2” și „Formular AAC 145 Versiunea 1 – pagina 2/2” se substituie cu textele „Formular AAC 145 Versiunea 2 – pagina 1/2” și „Formular AAC 145 Versiunea 2 – pagina 1/2”.

1.2.34.40. la Apendicele nr. 5 la Partea ARA, cuvintele „Formular AAC 146 Versiunea 1” se substituie cu cuvintele „Formular AAC 146 Versiunea 2”;

1.2.34.40.1. după cuvintele „Formular AAC 146 Versiunea 1” se completează cu următorul text:
„CERTIFICAT PENTRU CENTRELE DE MEDICINĂ AERONAUTICĂ (AeMC)

Anexă (această anexă poate fi eliberată ca parte a certificatului AeMC sau ca document separat) la certificatul de AeMC numărul:

PRIVILEGII ȘI SFERĂ DE ACTIVITATE

[Numele organizației] a obținut privilegiul sau privilegiile de a realiza examinări și evaluări aeromedicale în vederea eliberării de certificate medicale și de rapoarte medicale în conformitate cu tabelul de mai jos și de a elibera aceste certificate medicale pentru:

	Eliberarea inițială/revalidare/reînnoire	Data eliberării:
Clasa 1		
Clasa 2/LAPL/echipaj de cabină		
Clasa 3		
Clasa 3 se adaugă numai pentru AeMC autorizate să efectueze examinări aeromedicale clasa 3.		

Data: zz/ll/aaaa	Semnătura: [AAC]

1.2.34.41. se completează cu un apendice nou după cum urmează:

”

Apendicele nr.6
la Partea ARA

(PAGINĂ LIBERĂ)”

1.2.34.42. Apendicele nr. 6 la Partea ARA devine Apendicele nr. 7 la Partea ARA;

1.2.34.42.1. cuvintele „Formular AAC 148 Versiunea 1” se substituie cu cuvintele „Formular AAC 148 Versiunea 2”.

1.2.34.42. Apendicele nr. 7 la Partea ARA devine Apendicele nr. 8 la Partea ARA;

1.2.34.42.1. în Tabel cuvintele „Formularul AAC Versiunea 2 – pagina 1/1” se substituie cu cuvintele „Formularul AAC 157 Versiunea 2 – pagina 1/1”.

1.2.35. La Anexa nr. 7 CERINȚE APLICABILE ORGANIZAȚIILOR PENTRU PERSONALUL NAVIGANT:

1.2.35.1. la punctul ORA.GEN.140 după sintagma „AAC” se completează cu cuvintele „, sau autoritatea care acționează în temeiul prevederilor de la ARA.GEN.300 literele (d) și (e) sau ARO.RAMP, după caz.”.

1.2.35.2. la punctul ORA.GEN.160:

1.2.35.2.1. litera (a) se completează cu un aliniat nou după cum urmează „În cazul organizațiilor care își au sediul principal al activității într-un alt stat, sistemul respectiv trebuie să îndeplinească cerințele din RAC-RAASEAC și Codul aerian, precum și din actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul acestor regulamente.” ;

1.2.35.2.2. la litera (c) sintagma „(a)” și cifrele „468/2019” se substituie cu sintagma „(b)” și cifrele „91/2024”.

1.2.35.3. la punctul ORA.ATO.100 cuvântul „cetificatele” se substituie cu sintagma „licențele”.

1.2.35.4. la punctul ORA.ATO.110 cifrele „468/2019” se substituie cu cifrele „91/2024”.

1.2.35.5. la punctul ORA.ATO.120 litera (c) cuvântul „privind cetificatele” se substituie cu sintagma „privind licențele”.

1.2.35.6. la punctul ORA.ATO.125 cifrele „468/2019” se substituie cu cifrele „91/2024”.

1.2.35.7. la punctul ORA.ATO.210 la literele (a) și (b) cuvintele „obținerea cetificatelor” și „deține certificate” se substituie cu sintagma „obținerea licențelor” și „deține licențe”.

1.2.35.8. în titlul Capitolului 3 „Cursuri pentru certificat de pilot de aeronave cu echipaj multiplu (MPL)” cuvântul „certificat” se substituie cu cuvântul „licența”.

1.2.35.9. la punctul ORA.FSTD.225:

1.2.35.9.1. litera (a) se modifică după cum urmează:

„(a) Certificatul de calificare FSTD rămâne valabil sub rezerva următoarelor condiții:”;

8.9.2. litera (b) se expune după cum urmează:

„(b) În cazul în care AAC a prelungit perioada de evaluare recurentă pentru un FSTD în conformitate cu punctul ARA.FSTD.120 litera (c) din anexa nr. 6 (partea ARA), organizația desemnează o persoană sau un grup de persoane cu experiență adecvată, care trebuie să facă toate demersurile următoare într-o perioadă de 60 de zile înainte și de 30 de zile după începerea fiecărei perioade recurente de 12 luni în conformitate cu punctul ARA.FSTD.120 litera (b) punctul 1 din anexa nr. 6:

1. să revizuiască reluările periodice a seriei complete de teste din QTG principal;

2. să deruleze funcțiile relevante și testele subiective;

3. să trimită AAC un raport al rezultatelor.”.

1.2.35.10. punctul ORA.AeMC.105 se expune după cum urmează:

„ORA.AeMC.105 Domeniul de aplicare

Prezenta subparte stabilește cerințele suplimentare care trebuie îndeplinite de o organizație pentru a se califica pentru eliberarea sau continuarea unei autorizări ca centru aeromedical (AeMC) pentru:

(a) furnizarea de expertiză aeromedicală și de formare practică pentru AME;

(b) eliberarea de certificate medicale și rapoarte medicale pentru echipajul de cabină, inclusiv certificate medicale clasa 1 inițiale sau certificate medicale clasa 3 în conformitate cu HG nr. 134/2019, sau ambele, după caz.”.

1.2.35.11. după punctul ORA.AeMC.115 se completează cu punctul ORA.AeMC.120 în următoarea redacție:

„ORA.AeMC.120 Certificatul AeMC

O organizație care deține un certificat AeMC nu trebuie să dețină, în niciun moment, mai mult de un certificat AeMC eliberat cu același domeniu de aplicare în conformitate cu Codul aerian și cu normele sale de punere în aplicare.”.

1.2.35.12. la punctul ORA.AeMC.115:

1.2.35.12.1. litera (a) se expune după cum urmează:

„(a) să respecte punctul MED.D.030 din anexa nr. 4 (partea MED) sau cu punctul ATCO.MED.C.025 din anexa nr. 4 (partea ATCO.MED) la HG nr. 134/2019, după caz;”;

8.12.2. litera (b) se expune după cum urmează:

„(b) să își asigure experiența continuă prin executarea unui număr adecvat de examene medicale pentru clasa 1 sau de examinări medicale clasa 3 în conformitate cu HG nr. 134/2019 ori un număr echivalent de examinări aeromedicale militare, după caz, în fiecare an.”.

1.2.35.13. după punctul ORA.AeMC.135 se completează cu punctul după punctul ORA.AeMC.160 după cum urmează:

„ORA.AeMC.160 Raportare

AeMC furnizează AAC rapoarte statistice privind evaluările aeromedicale ale solicitanților, inclusiv rapoarte privind screeningul pentru depistarea consumului de droguri și de alcool, efectuat în conformitate cu punctul MED.B.055 litera (b) din anexa nr. 4 (partea MED), precum și orice factori de risc la adresa sănătății sau tendințe identificate în cursul evaluărilor aeromedicale.”.

1.2.35.14. la punctul ORA.AeMC.200, după litera (a) se completează cu litera (aa) după cum urmează:

„(aa) pentru a se facilita cooperarea dintre AME și alți experți medicali ai AeMC; și”.

1.2.35.15. după punctul ORA.AeMC.200 se completează cu punctul după punctul ORA.AeMC.205 după cum urmează:

„ORA.AeMC.205 Activități contractate

Fără a aduce atingere punctului ORA.GEN.205, se aplică toate elementele următoare:

(a) examinările aeromedicale minime necesare se efectuează în cadrul organizației AeMC, în conformitate cu domeniul de aplicare și cu privilegiile definite în condițiile de autorizare anexate la certificatul de AeMC;

(b) se pot efectua examinări și investigații medicale suplimentare de către experții individuali contractați sau de către organizațiile contractate. Organizația se asigură că, atunci când contractează orice parte a activității sale, serviciul sau produsul contractat respectă cerințele aplicabile.”.

1.2.35.16. la punctul ORA.AeMC.210 literele (a) și (b) se expun în următoarele redacții:

„(a) Ca membri ai personalului său, AeMC dispune de:

1. un examinator aeromedical (AME) desemnat șef al AeMC, cu privilegii de a elibera certificate medicale clasa 1 sau certificate medicale clasa 3 în conformitate cu HG nr. 134/2019, după caz, în conformitate cu domeniul de aplicare definit în condițiile de aprobare anexate la certificatul AeMC și suficientă experiență în medicina aeronautică pentru a-și exercita atribuțiile;

2. cel puțin un AME suplimentar calificat, cu privilegii de a elibera certificate medicale clasa 1 sau certificate medicale clasa 3 în conformitate cu HG nr 134/2019, după caz, în conformitate cu domeniul de aplicare definit în condițiile de aprobare anexate la privilegiile certificatelor AeMC, precum și alte categorii de personal tehnic;

3. experți medicali disponibili.

(b) Șeful AeMC răspunde de:

1. coordonarea evaluării rezultatelor examinării;

2. semnarea rapoartelor, a certificatelor și a certificatelor medicale clasa 1 inițiale și a certificatelor medicale clasa 3 în conformitate cu HG nr. 134/2019.”.

1.2.35.17. la punctul DTO.GEN.110 litera (a) se completează cu punctul 5 în următoarea redacție:

„5. pentru autogire:

(a) instruire teoretică pentru GPL;

(b) instruire practică pentru GPL;

(c) pregătire în vederea obținerii de privilegii pentru clasele și tipurile de autogire cu un singur pilot;

(d) pregătire în vederea obținerii calificării de zbor pe timp de noapte.”.

1.2.36. la Anexa nr. 8 CERINȚE PENTRU ORGANIZAȚIILE DE PREGĂTIRE DECLARATE (DTO):

9.1. la punctul DTO.GEN.135:

9.1.1. textul se restructurează după cum urmează:

„(a) O DTO nu mai are dreptul să furnizeze, integral sau parțial, cursurile de pregătire specificate în declarația sa, pe baza declarației respective, în una dintre situațiile următoare:

1. DTO a notificat AAC încetarea unora sau a tuturor activităților de pregătire care fac obiectul declarației în conformitate cu punctul DTO.GEN.116 litera (b);

2. DTO nu a mai furnizat pregătirea de peste 36 de luni consecutive.”;

9.1.2. se completează cu litera (b) după cum urmează:

„(b) O DTO returnează fără întârziere AAC certificatele de aprobare în conformitate cu punctul DTO.GEN.230 litera (c):

1. în cazul încetării activităților de formare în conformitate cu litera (a);

2. în cazul revocării în conformitate cu punctul ARA.GEN.350 litera (da) punctul 3 din anexa nr. 6 (partea ARA).”.

2. Prezenta hotărâre intră în vigoare la o lună de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

PRIM – MINISTRU

Alexandru MUNTEANU

Contrasemnează:

**Viceprim-ministru, ministrul infrastructurii
și dezvoltării regionale**

Vladimir BOLEA

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

la proiectul hotărârii Guvernului privind modificarea Hotărârii Guvernului nr. 204/2020 cu privire la aprobarea Regulamentului de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă

1. Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ
Proiectul hotărârii Guvernului privind modificarea Hotărârii Guvernului nr. 204/2020 cu privire la aprobarea Regulamentului de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă a fost elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (<i>MIDR</i>) în comun cu Autoritatea Aeronautică Civilă (<i>AAC</i>).
2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ
2.1. Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ
- Prezentul proiect este elaborat în contextul implementării prevederilor Anexei III la Acordul privind spațiul aerian comun dintre Republica Moldova și Uniunea Europeană și statele sale membre, semnat la Bruxelles la 26 iunie 2012 (ratificat prin Legea nr. 292 din 21.12.2012) și are ca scop transpunerea prevederilor Regulamentului (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei din 3 noiembrie 2011 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului Text cu relevanță pentru SEE, astfel cum a fost modificat ultima oară prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2025/2293 al Comisiei din 10 noiembrie 2025. - Programul Național de Aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru perioada 2025-2029 (PNA), aprobat prin HG nr. 306/2025, acțiunea nr. 205. - art. 6 alin. (3) lit. a) din Codul aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2018, nr.95-104, art.189).
2.2. Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative
Modificările operate prin proiectul de hotărâre, urmăresc în principal asigurarea alinierii depline a cadrului normativ național la evoluțiile recente ale acquis-ului Uniunii Europene în domeniul personalului navigant din aviația civilă, precum și corectarea unor inconsecvențe terminologice identificate în aplicarea Hotărârii Guvernului nr. 204/2020. Evidențiem faptul că de la aprobarea, la nivel național, a Regulamentului de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă, prin Hotărârea Guvernului nr. 204 la data de 25.03.2020, la nivelul Uniunii Europene au fost adoptate mai multe amendamente. Respectiv, din anul 2020 până în prezent, actul UE de bază, Reg. 1178/2011 a fost completat cu 10 amendamente: 5 amendamente vizează rectificări lingvistice care nu afectează versiunea textului în limba română, iar 5 amendamente vin cu completări aplicabile personalului navigant din aviația civilă, după cum urmează: 1. Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/2227 al Comisiei din 14 decembrie 2021; 2. Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2024/1111 al Comisiei din 10 aprilie 2024; 3. Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2024/2076 al Comisiei din 24 iulie 2024; 4. Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2025/134 al Comisiei din 28 ianuarie 2025; 5. Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2025/2293 al Comisiei din 10 noiembrie 2025.
3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse
3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Una dintre modificările majore care constituie o prioritate vizează substituirea sintagmei de „certificat”, cu sintagma de „licență” atunci când ne referim la „licența de pilot”. În conformitate cu terminologia consacrată la nivel internațional în domeniul aviației civile, documentul care conferă dreptul de a exercita atribuțiile de pilot este „licența”, și nu „certificatul”. Menținerea noțiunii de „certificat” generează confuzii juridice și tehnice. Prin urmare, în vederea asigurării alinierii la standardele și practicile internaționale, se impune utilizarea consecventă a termenului de „licență de pilot” în cuprinsul actului normativ. În domeniul aviației civile, noțiunile de „licență” și „certificat” nu sunt echivalente, acestea având natură juridică și finalitate distinctă. Licența reprezintă actul administrativ individual emis de autoritatea competentă prin care se conferă titularului dreptul legal de a exercita atribuțiile specifice unei categorii de personal navigant.

În conformitate cu cadrul european, inclusiv cu Regulamentul (UE) nr. 1178/2011, licența atestă faptul că titularul îndeplinește cerințele de pregătire teoretică, instruire practică, examinare și competență necesare pentru exercitarea privilegiilor asociate acesteia. Certificatul, spre deosebire de licență, are rolul de a atesta existența unei condiții sau conformități specifice, fără a conferi prin el însuși dreptul de exercitare a profesiei. Astfel, certificatul are un caracter constatator și condițional, în timp ce licența are un caracter constitutiv de drepturi.

Totodată, în contextul asigurării compatibilității cu acquis-ul Uniunii Europene și al preluării amendamentelor recente aduse Regulamentul (UE) nr. 1178/2011, prin proiectul hotărârii Guvernului au fost operate modificări ce vizează:

Au fost integrate în mod expres modificările introduse prin regulamentele de punere în aplicare adoptate în perioada 2021–2025, inclusiv cele referitoare la:

- actualizarea cerințelor din Partea FCL pentru operațiunile în toate condițiile meteorologice și la pregătirea pentru calificarea de zbor instrumental și de tip pe elicoptere. Anexa nr. 1 (partea FCL) stabilește cerințele de pregătire, de testare și de verificare pentru licențele de pilot, inclusiv cerințele de obținere a privilegiilor de zbor pentru apropiere în conformitate cu regulile de zbor instrumental (IFR) până la înălțimi de luare a deciziei mai mici de 200 ft, precum și privind pregătirea pentru calificarea de zbor instrumental și de tip pe elicoptere. Modificările reflectă cele mai recente standarde ale Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI) privind operațiunile în toate condițiile meteorologice.

- stabilirea cerințelor pentru operarea aeronavelor cu pilot la bord cu capacitate de decolare și aterizare verticală „giravioanele” și „aeronavele cu capacitate de decolare și aterizare verticală (VTOL) (VCA)”. Aeronavele cu pilot la bord cu capacitate de decolare și aterizare verticală reprezintă o nouă tehnologie emergentă. Respectiv se stabilesc proceduri clare de certificare și aprobare a operațiunilor lor, pentru a se asigura că respectă standardele de siguranță și performanță. Un cadru de reglementare specific și cuprinzător furnizează un proces clar și transparent în ceea ce privește aspectele legate de certificarea și aprobarea operațiunilor cu astfel de aeronave, oferind operatorilor certitudinea necesară și facilitând dezvoltarea și comercializarea acestor aeronave.

- actualizarea cerințelor pentru copiloții suplimentari pentru rută, actualizarea cerințelor privind licențele echipajului de zbor și certificarea medicală și îmbunătățirile pentru aviația generală. Aici ne referim la normele dedicate piloților care au împlinit vârsta de 60 de ani și care sunt implicați în operațiuni de zbor pentru îndeplinirea serviciului medical de urgență pe elicopter cu un singur pilot (HEMS), întrucât Organizația Aviației Civile Internaționale recomandă evaluarea factorilor de risc la adresa sănătății și consilierea preventivă, cerințele medicale sunt revizuite pentru a permite evaluarea riscurilor la adresa sănătății și, în special, a factorilor de risc cardiovascular.

Au fost uniformizate și introduse terminologii noi, precum:

- introduse noțiuni noi (ex.: aeronave VTOL, Avion SEP, Elicopter SEP etc.);

- corelate trimiterele la cadrul normativ național (ex.: HG nr. 91/2024, HG nr. 612/2022) ca urmare a modificărilor efectuate la cadrul normativ național conexe; - ajustări de terminologii.
3.2. Opțiunile alternative analizate și motivele pentru care acestea nu au fost luate în considerare
În procesul de elaborare a proiectului a fost analizată opțiunea alternativă de a menține cadrul normativ existent, fără operarea modificărilor propuse. Această opțiune nu a fost acceptată, întrucât ar fi generat neconcordanțe între legislația națională și cea a Uniunii Europene, și ar fi afectat angajamentele asumate de Republica Moldova în temeiul Acordului privind spațiul aerian comun și a angajamentelor asumate în calitate de țară candidat.
4. Analiza impactului de reglementare
4.1. Impactul asupra sectorului public
Nu sunt.
4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative
Proiectul nu presupune cheltuieli din bugetul de stat.
4.3. Impactul asupra sectorului privat
Nu sunt. Cadrul normativ european este elaborat având la bază standardele OACI. Standardele OACI sunt obligatorii pentru toate statele membre.
4.4. Impactul social:
4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal
4.4.2. Impactul asupra echității și egalității de gen
4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal Proiectul nu afectează regimul de protecție a acestora. 4.4.2. Impactul asupra echității și egalității de gen Proiectul nu generează impact asupra principiilor de egalitate și nediscriminare.
4.5. Impactul asupra mediului
Proiectul nu generează impact asupra mediului.
4.6. Alte impacturi și informații relevante
Nu au fost identificate alte impacturi semnificative.
5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE
5.1. Măsurile normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională
În vederea asigurării unei armonizări eficiente, pentru a reflecta compatibilitatea dintre actul UE și actul normativ național, a fost elaborat Tabelul de concordanță, iar modificările evidențiate cu altă culoare.
5.2. Măsurile normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE
Prin modificările propuse se creează cadrul juridic intern necesar pentru aplicarea efectivă și uniformă a normelor UE.
6. Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ
În scopul respectării prevederilor Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional, anunțul privind inițierea procesului de elaborare a proiectului hotărârii Guvernului a fost plasat pe pagina web oficială a MIDR – compartimentul „Transparența”, directoriul „Transparență decizională/Anunțuri de inițiere a politicilor” și pe portalul guvernamental particip.gov.md, la adresa https://particip.gov.md/ro/document/stages/proiectul-hotararii-guvernului-cu-privire-la-modificarea-regulamentului-de-stabilire-a-cerintelor-te/15693, iar proiectul de hotărâre va putea fi accesat în directoriul „Transparență decizională/Anunțuri privind consultările publice” și pe portalul guvernamental www.particip.gov.md după examinarea în cadrul Ședinței secretarilor generali. Proiectul va fi consultat și avizat cu personalul aeronautic civil, centrele de medicină aeronautică implicate în procesul de calificare și evaluare medicală a personalului aeronautic, organizațiile de instruire implicate în procesul de instruire/pregătire a personalului aeronautic, în conformitate cu prevederile Legii nr.100/2017 cu privire la actele normative, precum și cu: - Ministerul Apărării;

- Ministerul Finanțelor;
- Ministerul Sănătății (inclusiv Agenția Națională pentru Sănătate Publică);
- Ministerul Muncii și Protecției Sociale (inclusiv Inspectoratul de Stat al Muncii)
- Centrul de Armonizare a Legislației

Informația privind rezultatele procesului de avizare și consultare publică va fi inclusă în sinteza obiecțiilor și propunerilor.

7. Concluziile expertizelor

Proiectul va fi supus prezentării către autoritățile publice responsabile pentru efectuarea expertizei de compatibilitate cu legislația UE și ulterior expertizei anticorupție și a expertizei juridice, conform art. 34 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative. Concluziile expertizelor vor fi incluse în nota de fundamentare la proiectul actului normativ. Astfel, în cadrul procesului de elaborare a proiectului sunt incluse următoarele constatări:

a) Constatările expertizei de compatibilitate

Proiectul va fi supus expertizei de compatibilitate cu legislația UE în conformitate cu prevederile art. 35 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, fiind prezentată expertiza Centrului de Armonizare a Legislației. Urmare recepționării expertizei de compatibilitate cu legislația UE, Tabelul de compatibilitate va fi ajustat, iar concluziile vor fi reflectate în Sinteza proiectului.

b) Constatările expertizei anticorupție

Proiectul va fi remis spre expertizare Centrului Național Anticorupție în conformitate cu prevederile art. 36 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative.

Informația privind rezultatele expertizei anticorupție urmează a fi inclusă în sinteza obiecțiilor și propunerilor/recomandărilor urmare recepționării Raportului anticorupție.

c) Constatările expertizei juridice

Proiectul va fi remis spre expertizare Ministerului Justiției conform art. 37 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative.

Informația privind rezultatele expertizei juridice urmează a fi inclusă în sinteza obiecțiilor și propunerilor/recomandărilor urmare recepționării Raportului de expertiză juridică.

8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent

Nu necesită operarea cărorva modificări.

9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ

Până la intrarea în vigoare a proiectului național, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile își va ajusta actele normative departamentale, după caz.

Viceprim-ministru, ministru

Vladimir BOLEA

Tabel de Concordanță

1. Titlul actului Uniunii Europene REGULAMENTUL (UE) NR. 1178/2011 AL COMISIEI din 3 noiembrie 2011 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului, CELEX: 32011R1178, astfel cum a fost modificat ultima oară prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2024/2857 al Comisiei din 11 noiembrie 2024 de rectificare a anumitor versiuni lingvistice ale anexei I la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 311 25.11.2011. Amendamente incluse: 1. Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/1310; 2. Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/2227; 3. Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/844; 4. Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2024/1111; 5. Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2024/2076; 6. Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2024/2857; 7. Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2025/1345; 8. Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2025/134; 9. Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2025/2253; 10. Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2025/2293.
2. Titlul proiectului de act normative național Proiectul hotărârii Guvernului cu privire la modificarea Regulamentului de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă, aprobat prin HG nr. 204/2020
3. Gradul de compatibilitate Compatibil
4. Autoritatea/persoana responsabilă Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
5. Data întocmirii/actualizării Februarie 2026

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
Articolul 1 Obiect (1) Prezentul regulament stabilește norme detaliate referitoare la: (a) diferite calificări asociate licențelor de pilot, condițiile de eliberare, menținere, modificare, limitare, suspendare sau revocare a licențelor de pilot, privilegiile și responsabilitățile titularilor de licențe, precum și condițiile de convertire a licențelor naționale de pilot existente și a licențelor naționale de mecanic navigant în licențe de pilot; (b) certificarea persoanelor care sunt responsabile cu asigurarea pregătirii de zbor sau a pregătirii practice pe simulator și cu evaluarea competențelor piloților; (c) diferitele certificate medicale pentru piloți, condițiile de eliberare, menținere, modificare, limitare, suspendare sau revocare a certificatelor medicale, privilegiile și responsabilitățile titularilor de certificate medicale, precum și condițiile de convertire a certificatelor medicale naționale în certificate medicale recunoscute reciproc; (d) certificarea examinatorilor aeromedicali și condițiile în care medicii generaliști pot acționa în calitate de examinatori aeromedicali;	1. Prezentul Regulament stabilește norme referitoare la: 1) calificările asociate <u>licențelor</u> de pilot, condițiile de eliberare, menținere, modificare, limitare, suspendare sau revocare a <u>licențelor</u> de pilot, privilegiile și responsabilitățile titularilor de <u>licențe</u>, condițiile de conversie a <u>licențelor</u> naționale de pilot existente, precum și condițiile de recunoaștere a certificatelor emise de statele-membre ale Organizației Aviației Civile Internaționale (în continuare – OACI); 2) certificarea persoanelor care sunt responsabile de asigurarea pregătirii de zbor sau a pregătirii practice pe simulator și de evaluarea competențelor piloților; 3) certificatele medicale pentru piloți, condițiile de eliberare, menținere, modificare, limitare, suspendare sau revocare a certificatelor medicale, privilegiile și responsabilitățile titularilor de certificate medicale, precum și condițiile de conversie a certificatelor medicale <u>naționale în certificate medicale recunoscute reciproc în condițiile stabilite;</u>	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(e) evaluarea aeromedicală regulată a membrilor echipajului de cabină, precum și calificările persoanelor care sunt responsabile cu această evaluare; (f) condițiile de eliberare, menținere, modificare, limitare, suspendare sau revocare a atestatelor de membru al echipajului de cabină, precum și privilegiile și responsabilitățile titularilor de atestate de membru al echipajului de cabină; (g) condițiile de eliberare, menținere, modificare, limitare, suspendare sau revocare a certificatelor organizațiilor de pregătire a piloților și ale centrelor de medicină aeronautică implicate în procesul de calificare și de evaluare aeromedicală a personalului navigant din aviația civilă; (h) cerințele privind certificarea echipamentelor de pregătire sintetică pentru zbor și privind organizațiile care operează și utilizează aceste echipamente; (i) cerințele privind sistemul de administrație și management care trebuie îndeplinite de statele membre, de Agenția Uniunii Europene pentru Siguranță a Aviației („AESA”) și de organizații în legătură cu normele menționate la literele (a)-(h). (2) Articolele 11b și 11c din prezentul regulament, precum și anexa IV (partea MED), anexa VI (partea	4) certificarea examinatorilor aeromedicali <u>și condițiile în care medicii generaliști ar putea acționa în calitate de examinatori aeromedicali;</u> 5) evaluarea aeromedicală regulată a membrilor echipajului de cabină, precum și calificările persoanelor responsabile de această evaluare; 6) condițiile de eliberare, menținere, modificare, limitare, suspendare sau revocare a atestatelor de membru al echipajului de cabină, precum și privilegiile și responsabilitățile titularilor de atestate de membru al echipajului de cabină; 7) condițiile de eliberare, menținere, modificare, limitare, suspendare sau revocare a certificatelor organizațiilor de pregătire a piloților și ale centrelor de medicină aeronautică implicate în procesul de calificare și de evaluare aeromedicală a personalului navigant din aviația civilă; 8) cerințele privind certificarea echipamentelor de pregătire sintetică pentru zbor și privind organizațiile care operează și utilizează aceste echipamente; 9) cerințele privind sistemul de administrație și management care trebuie respectate de Autoritatea Aeronautică Civilă (în continuare – AAC) și de		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
ARA), anexa VII (partea ORA) și anexa VIII (partea DTO) la prezentul regulament se aplică licențelor de pilot pentru baloane și pentru plane.	organizații în legătură cu normele menționate la subpunctele 1)-8). Capitolul XVII, Anexa nr.4 (Partea MED), Anexa nr.6 (Partea ARA), Anexa nr.7 (Partea ORA) și Anexa nr.8 (Partea DTO) se aplică <u>licențelor</u> de pilot pentru baloane și pentru plane.		
Articolul 2 Definiții În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții: 1. „licență conformă cu partea FCL” înseamnă o licență de echipaj de zbor care respectă cerințele din anexa I; 2. „JAR” înseamnă cerințele aeronautice comune adoptate de autoritățile aeronautice comune aplicabile la 30 iunie 2009; 3a. „Avion complex” înseamnă un avion care are oricare dintre următoarele caracteristici: (i) are o masă maximă certificată la decolare de peste 5 700 kg; (ii) a fost certificat pentru o configurație maximă de peste 19 locuri de pasageri; (iii) a fost certificat pentru a fi operat cu un echipaj minim format din cel puțin doi piloți;	2. În sensul prezentului Regulament se definesc următoarele noțiuni: <u>licență</u> conformă cu Partea FCL – <u>licență</u> de echipaj de zbor care respectă cerințele din Anexa nr.1 (Partea FCL); Joint Aviation Requirements (în continuare – JAR) – cerințele aeronautice comune adoptate de autoritățile aeronautice comune; <u>Avion complex - un avion care are oricare dintre următoarele caracteristici:</u> <u>1) are o masă maximă certificată la decolare de peste 5 700 kg;</u> <u>2) a fost certificat pentru o configurație maximă de peste 19 locuri de pasageri;</u> <u>3) a fost certificat pentru a fi operat cu un echipaj minim format din cel puțin doi piloți;</u>	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(iv) este prevăzut cu un motor turboreactor sau cu motoare turboreactoare ori cu mai mult de un motor turbopropulsor; 3b. „Elicopter complex” înseamnă un elicopter care îndeplinește oricare dintre următoarele caracteristici: (i) are o masă maximă certificată la decolare de peste 3 175 kg; (ii) a fost certificat pentru o configurație maximă a locurilor pentru călători de peste nouă; (iii) a fost certificat pentru a fi operat cu un echipaj minim format din cel puțin doi piloți; 5. „licență neconformă cu JAR” înseamnă licența de pilot eliberată sau recunoscută de un stat membru în conformitate cu legislația națională, nefiind recomandată recunoașterea mutuală în privința JAR relevante; 6. „credit” înseamnă recunoașterea experienței sau calificărilor anterioare; 7. „raport de creditare” înseamnă un raport pe baza căruia se pot recunoaște experiența sau calificările anterioare; 8. „raport de conversie” înseamnă un raport pe baza căruia o licență se poate converti într-o licență conformă cu partea FCL;	<u>4) este prevăzut cu un motor turboreactor sau cu motoare turboreactoare ori cu mai mult de un motor turbopropulsor;</u> <u>Elicopter complex - un elicopter care îndeplinește oricare dintre următoarele caracteristici:</u> <u>(i) are o masă maximă certificată la decolare de peste 3 175 kg;</u> <u>(ii) a fost certificat pentru o configurație maximă a locurilor pentru călători de peste nouă;</u> <u>(iii) a fost certificat pentru a fi operat cu un echipaj minim format din cel puțin doi piloți;</u> <u>licență neconformă cu JAR – licență de pilot eliberat sau recunoscut de un stat în conformitate cu legislația națională, nefiind recomandată recunoașterea mutuală în privința JAR relevante;</u> credit – recunoașterea experienței sau a calificărilor anterioare; raport de creditare – raport pe baza căruia se pot recunoaște experiența sau calificările anterioare; raport de conversie – raport pe baza căruia o licență se poate converti într-o licență conform cu Anexa nr. 1 (Partea FCL);		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
8a. „giravion” înseamnă o aeronavă acționată de motor, mai grea decât aerul, a cărei sustentatie în zbor depinde în principal de portanța generată de maximum două rotoare; 8b. „aeronavă cu capacitate de decolare și aterizare verticală (VTOL) (VCA)” înseamnă o aeronavă acționată de motor, mai grea decât aerul, alta decât aeroplanul sau giravionul, capabilă să efectueze decolarea și aterizarea verticală cu ajutorul unor unități de portanță și de propulsie utilizate pentru a genera portanța în timpul decolării și aterizării; 8c. „Avion SEP” înseamnă un avion monomotor, cu un singur pilot, pentru care nu este necesară nicio calificare de tip și a cărui singură unitate de propulsie centrică este operată de o comandă de propulsie unică, fiind acționat de oricare dintre următoarele tipuri de motoare: (a) un motor cu piston; (b) un sistem motor electric care, dacă se specifică astfel în urma procesului de certificare în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 748/2012, poate consta în mai mult de un motor electric;	<u>giravion - o aeronavă acționată de motor, mai grea decât aerul, a cărei sustentatie în zbor depinde în principal de portanța generată de maximum două rotoare;</u> <u>aeronavă cu capacitate de decolare și aterizare verticală (VTOL) (VCA) - o aeronavă acționată de motor, mai grea decât aerul, alta decât aeroplanul sau giravionul, capabilă să efectueze decolarea și aterizarea verticală cu ajutorul unor unități de portanță și de propulsie utilizate pentru a genera portanța în timpul decolării și aterizării;</u> <u>Avion SEP - un avion monomotor, cu un singur pilot, pentru care nu este necesară nicio calificare de tip și a cărui singură unitate de propulsie centrică este operată de o comandă de propulsie unică, fiind acționat de oricare dintre următoarele tipuri de motoare:</u> <u>(a) un motor cu piston;</u> <u>(b) un sistem motor electric care, dacă se specifică astfel în urma procesului de certificare în conformitate cu Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu sau declarația de conformitate a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și cerințele referitoare la capacitatea organizațiilor de proiectare și producție, aprobat prin HG nr. 91/2024 (în continuare HG nr. 91/2024), poate consta în mai mult de un motor electric;</u>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(c) un sistem motor hibrid care constă în motoare cu piston și motoare electrice, dacă se specifică astfel în urma procesului de certificare în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 748/2012; 8d. „Elicopter SEP” înseamnă un elicopter monomotor, cu un singur pilot, care este acționat de un motor cu piston; 11. „membru al echipajului de cabină” înseamnă un membru al echipajului de cabină calificat corespunzător, altul decât un membru al echipajului de zbor sau al echipei tehnice, care este însărcinat de un operator cu îndeplinirea atribuțiilor legate de siguranța pasagerilor și a zborului în timpul operațiunilor; 12. „personal navigant” înseamnă echipajul de zbor și echipajul de cabină; 14. „mijloace acceptabile de conformare (acceptable means of compliance – AMC)” înseamnă standarde fără caracter obligatoriu, adoptate de agenție pentru a exemplifica mijloacele de stabilire a conformității cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și cu normele sale de punere în aplicare; 15. „mijloace de conformare alternative (alternative means of compliance – AltMoC)” înseamnă acele mijloace care propun o alternativă la un AMC existent sau acelea care propun noi	<u>(c) un sistem motor hibrid care constă în motoare cu piston și motoare electrice, dacă se specifică astfel în urma procesului de certificare în conformitate cu HG nr. 91/2024;</u> <u>Elicopter SEP - un elicopter monomotor, cu un singur pilot, care este acționat de un motor cu piston;</u> membru al echipajului de cabină – membru al echipajului de cabină calificat corespunzător, altul decât un membru al echipajului de zbor sau al echipei tehnice, care este însărcinat de un operator cu îndeplinirea atribuțiilor legate de siguranța pasagerilor și a zborului în timpul operațiunilor; personal navigant – echipajul de zbor și echipajul de cabină; <u>mijloace acceptabile de punere în conformitate (AMC) – standarde fără caracter obligatoriu, adoptate de AAC, pentru a exemplifica mijloacele de stabilire a conformității cu prevederile Codului aerian și actele normative de punere în aplicare;</u> <u>mijloace alternative de punere în conformitate (AltMoC) – mijloace de punere în conformitate care</u>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
mijloace de asigurare a conformării cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și cu normele sale de punere în aplicare, pentru care agenția nu a adoptat niciun AMC asociat; 16. „organizație de pregătire aprobată (approved training organisation – ATO)” înseamnă o organizație care are dreptul de a furniza cursuri de pregătire pentru piloți pe baza unei aprobări eliberate în conformitate cu articolul 10a alineatul (1) primul paragraf; 17. „echipament de pregătire instrumentală de bază (Basic Instrument Training Device – BITD)” înseamnă un dispozitiv de antrenament la sol pentru pregătirea piloților care reprezintă postul unui elev pilot pe o clasă de avioane, care poate utiliza panouri de bord din cabina aeronavei simulate pe un monitor (screen-based) și comenzi de zbor cu rezistența necesară simulată și care asigură o platformă de instruire cel puțin în ceea ce privește procedurile legate de zborul instrumental; 18. „specificatii de certificare” (certification specifications – CS) înseamnă standardele tehnice adoptate de Agenție care indică mijloace ce pot fi utilizate de o organizație în scopul certificării; 19. „instructor de zbor (Flight Instructor – FI)” înseamnă un instructor cu privilegii de a asigura pregătire pe o aeronavă în conformitate cu subpartea J din anexa I (partea FCL) la prezentul	<u>propun o alternativă la un AMC existent sau care propun noi mijloace de asigurare a conformității cu Codul aerian Codului aerian și actele normative de punere în aplicare, pentru care AAC nu a adoptat niciun AMC asociat;</u> <u>organizație de pregătire aprobată (ATO) – organizație care are dreptul de a furniza cursuri de pregătire pentru piloți pe baza unei aprobări eliberate în conformitate cu punctul 42;</u> echipament de pregătire instrumentală de bază (BITD) – dispozitiv de antrenament la sol pentru pregătirea piloților care reprezintă postul unui elev pilot pe o clasă de avioane, care poate utiliza panouri de bord din cabina aeronavei simulate pe un monitor (screen-based) și comenzi de zbor cu rezistența necesară simulată și care asigură o platformă de instruire cel puțin în ceea ce privește procedurile legate de zborul instrumental; <u>specificatii de certificare (CS) – standardele tehnice adoptate de AAC care indică mijloace care pot fi utilizate de o organizație în scopul certificării;</u> instructor de zbor (FI) – instructor cu privilegii de a asigura pregătire pe o aeronavă în conformitate cu		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
regulament, cu subpartea FI din anexa III (partea BFCL) la Regulamentul (UE) 2018/395 al Comisiei (1) sau cu subpartea FI din anexa III (partea SFCL) la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/1976 al Comisiei (2); 20. „echipament de pregătire sintetică pentru zbor (flight simulation training device – FSTD)” înseamnă un echipament de pregătire a piloților care este: (a) în cazul avioanelor, un simulator complet de zbor (Full Flight Simulator – FFS), un echipament de pregătire pentru zbor (Flight Training Device – FTD), un echipament de pregătire pentru procedurile de zbor și navigație (Flight and Navigation Procedures Trainer – FNPT) sau un echipament de pregătire instrumentală de bază (Basic Instrument Training Device – BITD); (b) în cazul elicopterelor, un simulator complet de zbor (FFS), un echipament de pregătire pentru zbor (FTD) sau un echipament de pregătire pentru procedurile de zbor și navigație (FNPT); 21. „calificare a FSTD” înseamnă nivelul de abilitate tehnică al unui FSTD precizat în specificațiile de certificare referitoare la FSTD vizat; 22. „sediul principal al activității” unei organizații înseamnă sediul central sau sediul social al organizației în care se exercită principalele funcții	subpartea J din Anexa nr. 1 (Partea FCL), cu subpartea FI din Anexa nr.3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor sau cu subpartea FI din Anexa nr. 3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor, aprobat prin HG nr. 85/2023; echipament de pregătire sintetică pentru zbor (FSTD) – echipament de pregătire a piloților, care este: - în cazul avioanelor, un simulator complet de zbor (FFS) – un echipament de pregătire pentru zbor (FTD), un echipament de pregătire pentru procedurile de zbor și navigație (FNPT) sau un echipament de pregătire instrumentală de bază (BITD); - în cazul elicopterelor, un simulator complet de zbor (FFS) – un echipament de pregătire pentru zbor (FTD) sau un echipament de pregătire pentru procedurile de zbor și navigație (FNPT); calificare a FSTD – nivelul de abilitate tehnică al unui FSTD precizat în specificațiile de certificare referitoare la FSTD vizat; sediul principal al activității unei organizații – sediul central sau sediul social al organizației în care se		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
financiare și de control operațional al activităților menționate în prezentul regulament; 22a. „ARO.RAMP” înseamnă subpartea RAMP din anexa II la Regulamentul privind operațiunile aeriene; 22b. „validare automată” înseamnă acceptarea fără formalități, de către un stat contractant al OACI enumerat în anexa OACI, a unei licențe de echipaj de zbor eliberate de un stat în conformitate cu anexa 1 la Convenția de la Chicago; 22c. „anexă a OACI” înseamnă o anexă la o licență de echipaj de zbor validată automat și eliberată în conformitate cu anexa 1 la Convenția de la Chicago, care este menționată la punctul XIII al licenței de echipaj de zbor; 23. „ghid al testelor de calificare (Qualification test guide – QTG)” înseamnă un document conceput pentru a demonstra că parametrii de performanță și manevrabilitate ai unui FSTD îi reprezintă pe aceia ai aeronavei, clasei de avion sau tipului de elicopter, simulați în cadrul limitelor prevăzute, și că toate cerințele aplicabile au fost îndeplinite. QTG include atât datele aeronavei, ale clasei de avion sau ale tipului de elicopter, cât și datele FSTD utilizate pentru a susține validarea;	exercită principalele funcții financiare și de control operațional al activităților menționate în prezentul Regulament; ARO.RAMP - Cerințele tehnice – inspecțiile la platformă efectuate în cazul aeronavelor operatorilor aflați sub supravegherea reglementară a altui stat (în continuare – CT-RAMP) aprobate de AAC; validare automată – acceptarea fără formalități, de către un stat membru OACI enumerat în anexa OACI, enumerat în Anexa OACI, a unei licențe de echipaj de zbor, eliberat de un alt stat în conformitate cu Anexa 1 la Convenția OACI Chicago; Anexa OACI – anexă la o licență de echipaj de zbor validat automat și eliberat în conformitate cu Anexa 1 OACI, care este menționată la punctul XIII al licenței de echipaj de zbor; ghid al testelor de calificare (QTG) – document conceput pentru a demonstra că parametrii de performanță și manevrare ai unui FSTD îi reprezintă pe aceia ai aeronavei, clasei de avion sau tipului de elicopter, simulați în cadrul limitelor prevăzute, și că toate cerințele aplicabile au fost îndeplinite. QTG include atât datele aeronavei, ale clasei de avion sau ale tipului de elicopter, cât și datele FSTD utilizate pentru a susține validarea;		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
24. „organizație de pregătire declarată (declared training organisation – DTO)” înseamnă o organizație care are dreptul de a furniza pregătire piloților pe baza unei declarații făcute în conformitate cu articolul 10a alineatul (1) al doilea paragraf; 25. „program de pregătire al DTO” înseamnă un document elaborat de o DTO care descrie în detaliu cursul de pregătire furnizat de respectiva DTO.	organizație de pregătire declarată (DTO) - o organizație care are dreptul de a furniza pregătire piloților pe baza unei declarații făcute în conformitate cu punctul 43; program de pregătire al DTO - un document elaborat de o DTO care descrie în detaliu cursul de pregătire furnizat de respectiva DTO.		
Articolul 3 Acordarea licențelor de pilot și a certificatelor medicale (1) Fără a se aduce atingere Regulamentului delegat (UE) 2020/723 al Comisiei (3), piloții aeronavelor menționate la articolul 2 alineatul (1) literele (b) punctele (i) și (ii) din Regulamentul (UE) 2018/1139 trebuie să respecte cerințele tehnice și procedurile administrative prevăzute în anexele I și IV la prezentul regulament. (2) Fără a se aduce atingere privilegiilor titularilor de licențe astfel cum sunt definite în anexa I la prezentul regulament, titularii de licențe de pilot	3. Piloții aeronavelor înmatriculate în Republica Moldova trebuie să respecte cerințele tehnice și procedurile administrative prevăzute în Anexele nr.1 (Partea FCL) și nr.4 (Partea MED), în afară de situația în care activitatea reglementată de supraveghere a siguranței a fost delegată unui alt stat și aeronavele nu sunt operate de către un operator din Republica Moldova sau înmatriculate într-un alt stat și operate de un operator pentru care supravegherea operațiunilor este asigurată de AAC sau utilizate în interiorul Republicii Moldova ori cu punct de destinație sau de plecare pe teritoriul Republicii Moldova de către un operator stabilit sau rezident în Republica Moldova. 4. Fără a se aduce atingere privilegiilor titularilor de <u>licențe</u> astfel cum sunt definite în Anexa nr. 1 (Partea FCL), titularii de <u>licențe</u> de pilot eliberate în	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
eliberate în conformitate cu subpartea B sau subpartea C din anexa I la prezentul regulament pot efectua zborurile menționate la articolul 6 alineatul (4a) din Regulamentul (UE) nr. 965/2012. Aceasta nu aduce atingere respectării cerințelor suplimentare privind transportul de pasageri sau desfășurarea de operațiuni comerciale definite în subpartea B sau subpartea C din anexa I la prezentul regulament.	conformitate cu subpartea B sau subpartea C din Anexa nr.1 (Partea FCL) pot efectua zborurile menționate la <u>punctul 24 din Regulamentul</u> privind procedurile administrative referitoare la operațiunile aeriene, <u>aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 612/2022 (în continuare HG nr. 612/2022)</u>. Aceasta nu aduce atingere respectării cerințelor suplimentare privind transportul de pasageri sau desfășurarea de operațiuni comerciale definite în subpartea B sau subpartea C din Anexa nr.1 (Partea FCL).		
Articolul 3a Măsuri tranzitorii pentru protocoalele de evaluare medicală aplicate în conformitate cu punctul ARA.MED.330 din anexa VI (partea ARA) și pentru certificatele medicale eliberate pe baza acestora (1) Autoritățile competente implicate în protocoalele de evaluare medicală sau care doresc să adere la un protocol de evaluare medicală existent, în conformitate cu punctul ARA.MED.330 din anexa VI (partea ARA) aplicabil înainte de 13 februarie 2025 pot continua să aplice protocolul relevant sau să adere la acesta până la sfârșitul perioadei sale de valabilitate, în cazul în care valabilitatea a fost stabilită înainte de 13 august 2024.	<u>PHG</u> <u>Capitolul II¹</u> <u>MĂSURI TRANZITORII PENTRU PROTOCOALELE DE EVALUARE MEDICALĂ APLICATE ÎN CONFORMITATE CU PUNCTUL ARA.MED.330 DIN ANEXA NR. 6 (PARTEA ARA) ȘI PENTRU CERTIFICATELE MEDICALE ELIBERATE PE BAZA ACESTORA</u> <u>4¹. Autoritățile competente implicate în protocoalele de evaluare medicală sau care doresc să adere la un protocol de evaluare medicală existent, în conformitate cu punctul ARA.MED.330 din anexa nr. 6 (partea ARA) pot continua să aplice protocolul relevant sau să adere la acesta până la sfârșitul perioadei sale de valabilitate.</u> <u>4². Titularii de certificate medicale eliberate în conformitate cu protocoalele de evaluare medicală menționate la pct. 4¹ își pot exercita privilegiile</u>	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(2) Titularii de certificate medicale eliberate în conformitate cu protocoalele de evaluare medicală menționate la alineatul (1) își pot exercita privilegiile asociate licențelor lor de pilot pe baza certificatelor lor medicale, atât timp cât protocolul de evaluare medicală relevant continuă să se aplice în conformitate cu alineatul (1).	<u>asociate licențelor lor de pilot pe baza certificatelor lor medicale, atât timp cât protocolul de evaluare medicală relevant continuă să se aplice în conformitate cu pct. 4¹.</u>		
Articolul 4 Licențe de pilot naționale existente (2) Licențele neconforme cu JAR, inclusiv toate calificările, certificatele și/sau autorizațiile asociate eliberate sau recunoscute de un stat membru înainte de aplicarea prezentului regulament se convertesc în licențe conforme cu partea FCL de către statul membru care a eliberat respectivele licențe. <u>Prin derogare de la prezentul alineat, articolul 4g se aplică licențelor de pilot de aerogir.</u> (3) Licențele neconforme cu JAR se convertesc în licențe și calificări sau certificate asociate conforme cu partea FCL în conformitate cu: (a) dispozițiile din anexa II; sau (b) elementele prevăzute în raportul de conversie. (4) Raportul de conversie: (a) este întocmit de statul membru care a eliberat licența de pilot cu consultarea Agenției Europene de Siguranță a Aviației (denumită în continuare „agenția”); (b) descrie cerințele naționale pe baza cărora s-au emis licențele de pilot;	6. <u>Licențele</u> neconforme cu JAR, inclusiv toate calificările, certificatele și/sau autorizațiile asociate eliberate sau recunoscute de AAC înainte de aplicarea prezentului Regulament se convertesc de AAC în <u>licențe</u> conforme cu partea FCL. <u>Prin derogare de la prezentul punct, licențelor de pilot de aerogir se aplică cerințele specifice pentru solicitanții unei licențe de pilot de aerogir.</u> 7. <u>Licențele</u> neconforme cu JAR, se convertesc în <u>licențe</u> și calificări sau certificate asociate conforme cu partea FCL în conformitate cu: 1) dispozițiile din anexa nr. 2 ; sau 2) elementele prevăzute în raportul de conversie. 8. Raportul de conversie: 1) este întocmit de AAC; 2) descrie cerințele naționale pe baza cărora s-au emis <u>licențele</u> de pilot; 3) descrie sfera privilegiilor acordate piloților;	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(c) descrie sfera privilegiilor acordate piloților; (d) precizează pentru care dintre cerințele din anexa I se acordă credite; (e) precizează toate limitările care trebuie incluse în licențele conforme cu partea FCL și toate cerințele care trebuie îndeplinite de către pilot pentru înlăturarea respectivelor limitări. (5) Raportul de conversie include copii ale tuturor documentelor necesare pentru dovedirea elementelor de la alineatul (4) literele (a)-(e), inclusiv copii ale cerințelor și procedurilor naționale relevante. La întocmirea raportului de conversie, obiectivul statelor membre este de le a permite piloților, în măsura posibilului, să își mențină sfera curentă de activitate. (6) În pofida alineatului (3), titularilor unui certificat de instructor sau de examinator pentru calificarea de clasă care dețin privilegii pentru avioane complexe de înaltă performanță cu un singur pilot li se convertesc respectivele privilegii într-un certificat de instructor sau de examinator pentru calificarea de tip pentru avioane cu un singur pilot. (7) Un stat membru poate autoriza elevii piloți care urmează un curs de pregătire LAPL să exercite, fără supraveghere, privilegii limitate înainte de a îndeplini toate cerințele necesare pentru eliberarea unei LAPL, în următoarele condiții:	4) precizează pentru care dintre cerințele din Anexa nr.1 (Partea FCL) se acordă credite; 5) precizează toate limitările care trebuie incluse în <u>licențele</u> conforme cu Anexa nr.1 (Partea FCL) și toate cerințele care trebuie îndeplinite de către pilot pentru înlăturarea respectivelor limitări. 9. Raportul de conversie include copii ale tuturor documentelor necesare pentru dovedirea elementelor de la punctul 8, inclusiv copii ale cerințelor și procedurilor naționale relevante. La întocmirea raportului de conversie, obiectivul AAC este de le a permite piloților să își mențină sfera curentă de activitate. 10. Fără a aduce atingere punctului 7, titularilor unui certificat de instructor sau de examinator pentru calificarea de clasă care dețin privilegii pentru avioane complexe de înaltă performanță cu un singur pilot li se convertesc respectivele privilegii într-un certificat de instructor sau de examinator pentru calificarea de tip pentru avioane cu un singur pilot. 11. AAC poate autoriza elevii piloți care urmează un curs de pregătire LAPL să exercite, fără supraveghere, privilegii limitate înainte de a îndeplini toate cerințele necesare pentru eliberarea unui LAPL, în următoarele condiții: 1) sfera privilegiilor se bazează pe o evaluare a riscurilor în materie de siguranță efectuată de către		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(a) sfera privilegiilor se bazează pe o evaluare a riscurilor în materie de siguranță efectuată de către statul membru, ținând seama de gradul de pregătire necesar pentru atingerea nivelului vizat de competență al pilotului; (b) privilegiile se limitează la următoarele: (i) întregul teritoriu sau o parte a teritoriului național al statului membru care acordă autorizația; (ii) aeronave înmatriculate în statul membru care acordă autorizația; (iii) avioane SEP și elicoptere SEP, ambele cu o masă maximă la decolare care nu depășește 2 000 kg; (c) pentru pregătirea efectuată în temeiul autorizației, titularul unei astfel de autorizații care solicită eliberarea unei LAPL primește credite care sunt stabilite de statul membru pe baza unei recomandări din partea unei ATO sau a unei DTO; (d) statul membru transmite din trei în trei ani Comisiei și agenției rapoarte periodice și evaluări ale riscurilor de securitate; (e) statele membre monitorizează utilizarea autorizațiilor eliberate în temeiul prezentului alineat pentru a asigura un nivel acceptabil de siguranță a aviației și iau măsurile corespunzătoare în cazul în care identifică un risc sporit în materie de siguranță sau orice alte probleme de siguranță. (8) Până la 8 septembrie 2021, un stat membru poate emite o autorizație unui pilot să exercite	AAC, ținând seama de gradul de pregătire necesar pentru atingerea nivelului vizat de competență al pilotului; 2) privilegiile se limitează la următoarele: a) întregul teritoriu național sau la o parte a acestuia; b) aeronave înmatriculate în Republica Moldova pentru care AAC acordă autorizația; <u>c) avioane SEP și elicoptere SEP ambele cu o masă maximă la decolare care nu depășește 2000 kg;</u> 3) pentru pregătirea efectuată în temeiul autorizației, titularul unei astfel de autorizații care solicită eliberarea unui LAPL primește credite care sunt stabilite de AAC pe baza unei recomandări din partea unei ATO sau unei DTO; <u>3¹) AAC transmite din trei în trei ani, la solicitarea EASA, rapoarte periodice și evaluări ale riscurilor de securitate.</u> 4) AAC monitorizează utilizarea autorizației eliberate în temeiul prezentului punct pentru a asigura un nivel acceptabil de siguranță a aviației și ia toate măsurile corespunzătoare în cazul în care identifică un risc sporit în materie de siguranță sau orice alte probleme de siguranță. 12. În termen de doi ani de la intrarea în vigoare a prezentului Regulament, AAC poate emite o autorizație unui pilot să exercite privilegii limitate		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
privilegii limitate specificate pentru a pilota avioane în conformitate cu regulile de zbor instrumental, înainte ca pilotul să îndeplinească toate cerințele necesare pentru eliberarea unei calificări de zbor instrumental în conformitate cu prezentul regulament, sub rezerva îndeplinirii următoarelor condiții: (a) statul membru eliberează autorizațiile numai atunci când acest lucru este justificat de o nevoie locală specifică ce nu poate fi satisfăcută de calificările stabilite în temeiul prezentului regulament; (b) domeniul de aplicare al privilegiilor acordate de autorizație se bazează pe o evaluare a riscurilor în materie de siguranță efectuată de către statul membru, ținând seama de gradul de pregătire necesar pentru atingerea nivelului vizat de competență al pilotului; (c) privilegiile autorizației sunt limitate la spațiul aerian al teritoriului național al statului membru sau la părți ale acestuia; (d) autorizația se eliberează solicitanților care au urmat pregătirea adecvată cu instructori calificați și care au demonstrat unui examinator calificat competențele necesare, astfel cum sunt stabilite de statul membru; (e) statul membru informează Comisia, AESA și celelalte state membre cu privire la caracteristicile	specificate pentru a pilota avioane în conformitate cu regulile de zbor instrumental, înainte ca pilotul să îndeplinească toate cerințele necesare pentru eliberarea unei calificări de zbor instrumental în conformitate cu prezentul Regulament, sub rezerva îndeplinirii următoarelor condiții: 1) AAC eliberează autorizațiile numai atunci când acest lucru este justificat de o nevoie locală specifică ce nu poate fi satisfăcută de calificările stabilite în temeiul prezentului Regulament; 2) domeniul de aplicare al privilegiilor acordate de autorizație se bazează pe o evaluare a riscurilor în materie de siguranță efectuată de AAC, ținând seama de gradul de pregătire necesar pentru atingerea nivelului vizat de competență al pilotului; 3) privilegiile autorizației sunt limitate la spațiul aerian național sau la părți ale acestuia; 4) autorizația se eliberează solicitanților care au urmat pregătirea adecvată cu instructori calificați și care au demonstrat unui examinator calificat competențele necesare, astfel cum sunt stabilite de AAC; <u>4¹) AAC informează EASA la solicitarea, cu privire la caracteristicile specifice ale autorizației, inclusiv</u>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
specifice ale autorizației, inclusiv justificarea acesteia și evaluarea riscurilor în materie de siguranță; (f) statul membru monitorizează activitățile legate de autorizație pentru a garanta un nivel acceptabil de siguranță și ia măsurile adecvate în cazul identificării unui risc sporit sau a unor preocupări legate de siguranță; (g) statul membru efectuează o analiză a aspectelor legate de siguranță ale punerii în aplicare a autorizației și prezintă Comisiei un raport, până cel târziu la 8 aprilie 2017. (9) În ceea ce privește licențele eliberate înainte de 19 august 2018, statele membre se conformează cerințelor stabilite la litera (a) al doilea paragraf de la punctul ARA.FCL.200, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (UE) 2018/1065 al Comisiei (4), până la 31 decembrie 2022 cel târziu.	<u>justificarea acesteia și evaluarea riscurilor în materie de siguranță;</u> 5) AAC monitorizează activitățile legate de autorizație pentru a garanta un nivel acceptabil de siguranță și ia măsurile adecvate în cazul identificării unui risc sporit sau a unor preocupări legate de siguranță; 6) AAC efectuează o analiză a aspectelor legate de siguranță ale punerii în aplicare a autorizației. 13. În ceea ce privește <u>licențele</u> eliberate înainte de data intrării în vigoare a prezentului Regulament, AAC se conformează cerințelor stabilite la punctul ARA.FCL.200 paragraful al doilea litera (a), în termen de doi ani de la intrarea în vigoare a prezentului Regulament.		
Articolul 4a Privilegii de navigație bazată pe performanțe pentru calificarea de zbor instrumental (1) Piloții pot zbura în conformitate cu procedurile de navigație bazată pe performanțe („PBN”) numai după ce le-au fost înscrise privilegii PBN pe calificarea de zbor instrumental („IR”).	14. Piloții pot zbura în conformitate cu procedurile de navigație bazată pe performanțe (PBN) numai după ce le-au fost înscrise privilegii PBN pe calificarea de zbor instrumental (IR).	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(2) Unui pilot i se acordă privilegii PBN atunci când îndeplinește toate cerințele de mai jos: (a) pilotul a absolvit un curs de cunoștințe teoretice incluzând PBN, în conformitate cu FCL.615 din anexa I (partea FLC); (b) pilotul a absolvit un curs de pregătire practică de zbor incluzând PBN, în conformitate cu FCL.615 din anexa I (partea FLC); (c) pilotul a absolvit fie un test de îndemânare în conformitate cu apendicele 7 la anexa I (partea FCL), fie un test de îndemânare sau o verificare a competenței în conformitate cu apendicele 9 la anexa I (partea FCL). (3) Cerințele de la alineatul (2) literele (a) și (b) sunt considerate ca fiind îndeplinite atunci când autoritatea competentă consideră că competențele dobândite, fie prin pregătire, fie prin familiarizarea cu operațiunile PBN, sunt echivalente cu competențele dobândite în urma cursurilor menționate la alineatul (2) literele (a) și (b), iar pilotul face dovada acestor competențe într-un mod considerat satisfăcător de către examinator în cadrul testului de îndemânare sau al verificării competenței menționate la alineatul (2) litera (c). (4) La finalizarea testului de îndemânare sau a verificării competenței menționate la alineatul (2) litera (c), se consemnează demonstrarea cu succes a competenței PBN în carnetul de zbor al pilotului	15. Unui pilot i se acordă privilegii PBN atunci când îndeplinește toate cerințele de mai jos: 1) pilotul a absolvit un curs de cunoștințe teoretice incluzând PBN, în conformitate cu FCL.615 din Anexa nr.1 (Partea FLC); 2) pilotul a absolvit un curs de pregătire practică de zbor incluzând PBN, în conformitate cu FCL.615 din Anexa nr.1 (Partea FLC); 3) pilotul a absolvit fie un test de îndemânare în conformitate cu apendicele nr.7 la Anexa nr.1 (Partea FCL), fie un test de îndemânare sau o verificare a competenței în conformitate cu apendicele nr.9 la Anexa nr.1 (Partea FCL). 16. Cerințele de la punctul 15 subpunctele 1) și 2) sunt considerate ca fiind îndeplinite atunci când AAC consideră că competențele dobândite, fie prin pregătire, fie prin familiarizarea cu operațiunile PBN, sunt echivalente cu competențele dobândite în urma cursurilor menționate la punctul 15 subpunctele 1) și 2), iar pilotul face dovada acestor competențe într-un mod considerat satisfăcător de către examinator în cadrul testului de îndemânare sau al verificării competenței menționate la punctul 15 subpunctul 3). 17. La finalizarea testului de îndemânare sau a verificării competenței menționate la punctul 15 subpunctul 3), se consemnează demonstrarea cu succes a competenței PBN în carnetul de zbor al		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
sau într-un document echivalent și se semnează de către examinatorul care a efectuat testul sau verificarea. (5) Piloții cu calificări IR care nu dețin privilegii PBN pot efectua zboruri numai pe rute și pot efectua numai apropieri care nu necesită privilegii PBN, iar pentru reînnoirea calificărilor IR ale acestora nu trebuie să fie necesar niciun element PBN, până la 25 august 2020; după această dată, pentru fiecare calificare IR vor fi necesare privilegii PBN.	pilotului sau într-un document echivalent și se semnează de către examinatorul care a efectuat testul sau verificarea. 18. Piloții cu calificări IR care nu dețin privilegii PBN pot efectua zboruri numai pe rute și pot efectua numai apropieri care nu necesită privilegii PBN, iar pentru reînnoirea calificărilor IR ale acestora nu trebuie să fie necesar niciun element PBN, în termen de doi ani de la intrarea în vigoare a prezentului Regulament; după această dată, pentru fiecare calificare IR vor fi necesare privilegii PBN.		
Articolul 4b Pregătirea în materie de prevenire a pierderii atitudinii normale de zbor și de restabilire a acesteia (1) Pregătirea în materie de prevenire a pierderii atitudinii normale de zbor și de restabilire a acesteia devine o parte obligatorie a unui curs de pregătire pentru obținerea licenței de pilot cu echipaj multiplu (MPL), a unui curs integrat de pregătire pentru piloții de transport aerian de linie pentru avioane [ATP(A)], a unui curs de pregătire pentru obținerea licenței de pilot comercial pentru avioane [CPL(A)] și a cursurilor de pregătire pentru obținerea calificărilor de clasă și de tip pentru: (a) avioane cu un singur pilot exploatate în operațiuni multipilot; (b) avioane complexe, altele decât cele de înaltă performanță, cu un singur pilot;	19. Pregătirea în materie de prevenire a pierderii atitudinii normale de zbor și de restabilire a acesteia devine o parte obligatorie a unui curs de pregătire pentru obținerea <u>licenței</u> de pilot cu echipaj multiplu (MPL), a unui curs integrat de pregătire pentru piloții de transport aerian de linie pentru avioane [ATP(A)], a unui curs de pregătire pentru obținerea <u>licenței</u> de pilot comercial pentru avioane [CPL(A)] și a cursurilor de pregătire pentru obținerea calificărilor de clasă și de tip pentru: 1) avioane cu un singur pilot exploatate în operațiuni multipilot; 2) avioane complexe, altele decât cele de înaltă performanță, cu un singur pilot;	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(c) avioane complexe de înaltă performanță cu un singur pilot; sau (d) avioane multipilot, în conformitate cu anexa I (partea FCL). (2) În cazul cursurilor de pregătire menționate la alineatul (1) care încep înainte de 20 decembrie 2019 în cadrul unei organizații de pregătire aprobate (Approved Training Organisation – ATO), pregătirea în materie de prevenire a pierderii atitudinii normale de zbor și de restabilire a acesteia nu este obligatorie, cu condiția ca: (a) cursul de pregătire pentru CPL(A), ATP(A) sau MPL să fie absolvit în alt mod în conformitate cu anexa I (partea FCL), iar testul de îndemânare să fie efectuat în conformitate cu punctul FCL.320 (CPL), FCL.620 (IR) sau FCL.415.A (MPL) din anexa I (partea FCL) până cel târziu la 20 decembrie 2021; sau (b) cursul de pregătire pentru obținerea calificărilor de clasă și de tip pentru avioane să fie absolvit în alt mod în conformitate cu anexa I (partea FCL), iar testul de îndemânare să fie efectuat în conformitate cu punctul FCL.725 litera (c) al doilea paragraf din anexa I (partea FCL) la prezentul regulament până cel târziu la 20 decembrie 2021.	3) avioane complexe de înaltă performanță cu un singur pilot; sau 4) avioane multipilot, în conformitate cu Anexa nr.1 (Partea FCL). 20. În cazul cursurilor de pregătire menționate la punctul 19 care încep înainte de expirarea termenului de doi ani de la intrarea în vigoare a prezentului Regulament în cadrul unei organizații de pregătire aprobate (ATO), pregătirea în materie de prevenire a pierderii atitudinii normale de zbor și de restabilire a acesteia nu este obligatorie, cu condiția ca: 1) cursul de pregătire pentru CPL(A), ATP(A) sau MPL să fie absolvit în alt mod în conformitate cu Anexa nr.1 (Partea FCL), iar testul de îndemânare să fie efectuat în conformitate cu punctele FCL.320 (CPL), FCL.620 (IR) sau FCL.415.A (MPL) din Anexa nr.1 (Partea FCL) până la expirarea a cel mult trei ani de la intrarea în vigoare a prezentului Regulament; sau 2) cursul de pregătire pentru obținerea calificărilor de clasă și de tip pentru avioane să fie absolvit în alt mod în conformitate cu Anexa nr.1 (Partea FCL), iar testul de îndemânare să fie efectuat în conformitate cu punctul FCL.725 litera (c) paragraful al doilea din Anexa nr.1 (Partea FCL) până la expirarea a cel mult trei ani de la intrarea în vigoare a prezentului Regulament.		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
În scopul aplicării alineatului (1), autoritatea competentă poate, pe baza propriei evaluări și a unei recomandări din partea unei ATO, să acorde credite pentru orice curs de pregătire în materie de prevenire a pierderii atitudinii normale de zbor și de restabilire a acesteia absolvit înainte de 20 decembrie 2019 în temeiul cerințelor naționale în domeniul pregătirii.	21. În scopul aplicării punctului 19, AAC poate, pe baza propriei evaluări și a unei recomandări din partea unei ATO, să acorde credite pentru orice curs de pregătire în materie de prevenire a pierderii atitudinii normale de zbor și de restabilire a acesteia absolvit înainte de expirarea termenului de doi ani de la intrarea în vigoare a prezentului Regulament, în temeiul cerințelor naționale în domeniul pregătirii.		
Articolul 4c Măsurile tranzitorii pentru titularii unei calificări de zbor instrumental pe rută (1) Până la 8 septembrie 2022 inclusiv, titularii unei calificări de zbor instrumental pe rută („EIR”) prevăzute la punctul FCL.825 din anexa I (partea FCL): (a) au dreptul de a continua să își exercite privilegiile calificării EIR pe care o dețin; (b) au în continuare dreptul de a beneficia de revalidarea sau de reînnoirea calificării EIR pe care o dețin, în conformitate cu punctul FCL.825 litera (g) din anexa I (partea FCL); (c) au dreptul să fie creditați integral în ceea ce privește cerințele de pregătire de la punctul FCL.835 litera (c) punctul 2 subpunctele (i) și (iii) din anexa I (partea FCL), atunci când solicită eliberarea unei calificări de zbor instrumental de bază (BIR) în conformitate cu punctul FCL.835 din anexa I (partea FCL) și	70. Până la 1 iunie 2024 inclusiv, titularii unei calificări de zbor instrumental pe rută (EIR) prevăzute la FCL.825 din Anexa nr.1 (Partea FCL): 1) au dreptul de a continua să își exercite privilegiile calificării EIR pe care o dețin; 2) au în continuare dreptul de a beneficia de revalidarea sau de reînnoirea calificării EIR pe care o dețin, în conformitate cu FCL.825 litera (g) din Anexa nr.1 (Partea FCL); 3) au dreptul să fie creditați integral în ceea ce privește cerințele de pregătire de la FCL.835 litera (c) punctul 2 subpunctele (i) și (iii) din Anexa nr.1 (Partea FCL), atunci când solicită eliberarea unei calificări de zbor instrumental de bază (BIR) în conformitate cu FCL.835 din Anexa nr.1 (Partea FCL) și;	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(d) au în continuare dreptul de a fi creditați integral astfel cum se prevede pentru titularii de EIR în anexa I (partea FCL). (2) Începând cu 8 septembrie 2021, cursurile de pregătire pentru o EIR menționată la alineatul (1) care au început înainte de această dată pot fi continuate și se consideră a fi cursuri de pregătire pentru o BIR. Pe baza unei evaluări a solicitantului, organizația de pregătire aprobată responsabilă cu cursul de pregătire BIR stabilește cât din pregătirea pentru EIR se creditează pentru eliberarea BIR. (3) Solicitanții unei BIR care dețin o EIR sau care au promovat examinarea teoretică pentru o EIR în conformitate cu punctul FCL.825 litera (d) înainte de 8 septembrie 2021 beneficiază de creditare integrală în ceea ce privește cerințele pentru instruirea teoretică și examinarea teoretică pentru BIR.	4) au în continuare dreptul de a fi creditați integral, astfel cum se prevede pentru titularii de EIR în Anexa nr.1 (Partea FCL). 71. Începând cu 1 iunie 2024, cursurile de pregătire pentru o EIR menționată la punctul 70 care au început înainte de această dată pot fi continuate și se consideră a fi cursuri de pregătire pentru o BIR. Pe baza unei evaluări a solicitantului, organizația de pregătire aprobată responsabilă de cursul de pregătire BIR stabilește cât din pregătirea pentru EIR se creditează pentru eliberarea BIR. 72. Solicitanții unei BIR care dețin o EIR sau care au promovat examinarea teoretică pentru o EIR în conformitate cu FCL.825 litera (d) înainte de 1 iunie 2024 beneficiază de creditare integrală în ceea ce privește cerințele pentru instruirea teoretică și examinarea teoretică pentru BIR.		
Articolul 4d Măsuri tranzitorii pentru privilegiile aferente calificării de zbor instrumental pentru elicoptere monomotor Fără a aduce atingere punctului FCL.630.H din anexa I (partea FCL) la prezentul regulament, se aplică toate condițiile următoare:	<u>PHG</u> <u>Capitolul XVIII¹</u> <u>MĂSURI TRANZITORII PENTRU</u> <u>PRIVILEGIILE AFERENTE CALIFICĂRII DE</u> <u>ZBOR INSTRUMENTAL PENTRU</u> <u>ELICOPTERE MONOMOTOR</u> <u>72¹. Fără a aduce atingere punctului FCL.630.H din anexa nr. 1 (partea FCL) la prezentul Regulament, se aplică toate condițiile următoare:</u>	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
1. Calificările de zbor instrumental pentru elicoptere [IR(H)] eliberate în conformitate cu anexa I (partea FCL) la prezentul regulament înainte de 30 octombrie 2022 sunt considerate ca fiind IR(H) atât pentru elicoptere monomotor, cât și pentru elicoptere multimotor și se reeliberează ca astfel de IR(H) atunci când se eliberează din nou o licență de pilot de elicopter din motive administrative. 2. Solicitanților care au început pregătirea pentru o IR(H) fie pentru elicoptere monomotor, fie pentru elicoptere multimotor înainte de 30 octombrie 2022 li se permite să urmeze până la capăt pregătirea respectivă și, în acest caz, li se eliberează o IR(H) atât pentru elicoptere monomotor, cât și pentru elicoptere multimotor.	<i>1) Calificările de zbor instrumental pentru elicoptere [IR(H)] eliberate în conformitate cu anexa nr. 1 (partea FCL) la prezentul Regulament, înainte de intrarea în vigoare a prezentului Regulament, sunt considerate ca fiind IR(H) atât pentru elicoptere monomotor, cât și pentru elicoptere multimotor și se reeliberează ca astfel de IR(H) atunci când se eliberează din nou un certificat de pilot de elicopter din motive administrative.</i> <i>2) Solicitanților care au început pregătirea pentru o IR(H) fie pentru elicoptere monomotor, fie pentru elicoptere multimotor înainte de intrarea în vigoare a prezentului Regulament li se permite să urmeze până la capăt pregătirea respectivă și, în acest caz, li se eliberează o IR(H) atât pentru elicoptere monomotor, cât și pentru elicoptere multimotor.</i>		
Articolul 4e Măsuri tranzitorii pentru pregătirea, testarea și verificarea legate de operarea multipilot pe elicoptere cu un singur pilot (1) Statele membre pot decide să acorde privilegii specifice pentru desfășurarea pregătirii, a testelor de îndemânare și a verificărilor de competențe pentru operarea multipilot pe elicoptere cu un singur pilot solicitanților care îndeplinesc toate condițiile următoare: (a) dețin un certificat de instructor sau de examinator, după caz, eliberat în conformitate cu	<u>PHG</u> <u>Capitolul XVIII²</u> <u>MĂSURI TRANZITORII PENTRU</u> <u>PREGĂTIREA, TESTAREA ȘI VERIFICAREA</u> <u>LEGATE DE OPERAREA MULTIPILOT PE</u> <u>ELICOPTERE CU UN SINGUR PILOT</u> <i>72². AAC poate decide să acorde privilegii specifice pentru desfășurarea pregătirii, a testelor de îndemânare și a verificărilor de competențe pentru operarea multipilot pe elicoptere cu un singur pilot solicitanților care îndeplinesc toate condițiile următoare:</i> <i>1) dețin un certificat de instructor sau de examinator, după caz, eliberat în conformitate cu</i>	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
anexa I (partea FCL) la prezentul regulament, inclusiv privilegiile de a oferi instruire sau de a examina, după caz, pe tipul relevant de elicopter; (b) au urmat pregătirea specificată la punctul FCL.735.H din partea FCL; (c) au experiență în operarea multipilot pe elicoptere la un nivel acceptabil pentru autoritatea competentă a statului membru respectiv. (2) Privilegiile acordate în conformitate cu alineatul (1) sunt valabile până la 30 octombrie 2025. Pentru a revalida privilegiile, solicitanții trebuie să respecte cerințele privind experiența pentru privilegiile de instructor și de examinator legate de operarea multipilot pe elicoptere cu un singur pilot, stabilite în partea FCL.	<u>anexa nr. 1 (partea FCL) la prezentul Regulament, inclusiv privilegiile de a oferi instruire sau de a examina, după caz, pe tipul relevant de elicopter;</u> <u>2) au urmat pregătirea specificată la punctul FCL.735.H din partea FCL.</u> <u>3) au experiență în operarea multipilot pe elicoptere la un nivel acceptabil pentru AAC.</u> <u>72³. Valabilitatea privilegiilor acordate în conformitate cu pct. 72² este stabilită de către AAC. Pentru a revalida privilegiile, solicitanții trebuie să respecte cerințele privind experiența pentru privilegiile de instructor și de examinator legate de operarea multipilot pe elicoptere cu un singur pilot, stabilite în partea FCL.</u>		
Articolul 4f Calificări de tip pentru VCA (1) Solicitanții care dețin o licență de pilot comercial pentru avioane [CPL(A)] sau elicoptere [CPL(H)] în conformitate cu anexa I (partea FCL) au dreptul să li se acorde o calificare de tip pentru o VCA și exercită privilegiile unei astfel de calificări de tip, cu condiția să îndeplinească toate cerințele următoare: (a) condițiile prealabile specificate în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate	<u>PHG</u> <u>Capitolul V¹</u> <u>CALIFICĂRI DE TIP PENTRU VCA</u> <u>21¹. Solicitanții care dețin o licență de pilot comercial pentru avioane [CPL(A)] sau elicoptere [CPL(H)] în conformitate cu anexa nr. 1 (partea FCL) au dreptul să li se acorde o calificare de tip pentru o VCA și exercită privilegiile unei astfel de calificări de tip, cu condiția să îndeplinească toate cerințele următoare:</u>	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
cu anexa I (partea 21) la Regulamentul (UE) nr. 748/2012; (b) subpartea H secțiunea 1 din anexa I (partea FCL) și dispozițiile prezentului articol. (2) Examenul teoretic se susține în scris, iar numărul de întrebări cu variante multiple de răspuns depinde de complexitatea aeronavei. (3) Pregătirea pentru calificarea de tip, testele de îndemânare și verificările competenței pentru aeronavele menționate la alineatul (1): (a) respectă următoarele cerințe din apendicele 9 la anexa I (partea FCL): (i) secțiunea A; (ii) secțiunile B, C sau D, astfel cum s-a stabilit și cu excepția cazului în care se specifică altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa I (partea 21) la Regulamentul (UE) nr. 748/2012; și (b) în condițiile și în măsura specificate în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa I (partea 21) la Regulamentul (UE) nr. 748/2012, include cursuri de pregătire și teste suplimentare pentru a permite solicitanților să obțină competența de a opera VCA relevante.	<u>1) condițiile prealabile specificate în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa nr. 1 (partea 21) la HG nr. 91/2024;</u> <u>2) subpartea H secțiunea 1 din anexa nr. 1 (partea FCL) și dispozițiile prezentului Capitol.</u> <u>21². Examenul teoretic se susține în scris, iar numărul de întrebări cu variante multiple de răspuns depinde de complexitatea aeronavei.</u> <u>21³. Pregătirea pentru calificarea de tip, testele de îndemânare și verificările competenței pentru aeronavele menționate la punctul 21¹:</u> <u>1) respectă următoarele cerințe din apendicele nr. 9 la anexa nr. 1 (partea FCL):</u> <u>a) secțiunea A;</u> <u>b) secțiunile B, C sau D, astfel cum s-a stabilit și cu excepția cazului în care se specifică altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa nr. 1 (partea 21) la HG nr. 91/2024; și</u> <u>2) în condițiile și în măsura specificate în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa nr. 1 (partea 21) la HG nr. 91/2024, include cursuri de pregătire și teste suplimentare pentru a permite solicitanților să obțină competența de a opera VCA relevante.</u>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(4) Prin derogare de la punctele de mai sus, solicitanților care dețin o CPL(A) sau o CPL(H) și care au fost implicați în zboruri de încercare pentru un anumit tip de VCA li se eliberează o calificare de tip pentru aeronava respectivă, cu condiția să îndeplinească toate cerințele următoare: (a) să respecte condițiile de zbor pentru a acționa ca pilot de încercare pe tipul de VCA relevant, astfel cum sunt stabilite în conformitate cu anexa I (partea 21) la Regulamentul (UE) nr. 748/2012; (b) să fi efectuat fie 50 de ore timp total de zbor, fie 10 ore timp de zbor în calitate de pilot comandant pe zboruri de încercare pe tipul de VCA relevant; (c) să îndeplinească condițiile prealabile menționate la alineatul (1) litera (a). (5) Perioada de valabilitate a calificărilor de tip emise în conformitate cu prezentul articol este de 1 an. Titularii trebuie să facă tot ceea ce urmează: (a) pentru a revalida calificarea de tip: (i) în perioada de valabilitate a calificării, să efectueze cel puțin două ore timp de zbor ca pilot pe tipul de VCA relevant; (ii) în cele 3 luni imediat anterioare datei de expirare a calificării și pe tipul de VCA relevant sau pe un echipament de pregătire sintetică (FSTD) reprezentând aeronava respectivă, să promoveze o verificare a competenței în conformitate cu	<u>21⁴. Prin derogare de la punctele de mai sus, solicitanților care dețin o CPL(A) sau o CPL(H) și care au fost implicați în zboruri de încercare pentru un anumit tip de VCA li se eliberează o calificare de tip pentru aeronava respectivă, cu condiția să îndeplinească toate cerințele următoare:</u> <u>1) să respecte condițiile de zbor pentru a acționa ca pilot de încercare pe tipul de VCA relevant, astfel cum sunt stabilite în conformitate cu anexa nr. 1 (partea 21) la HG nr. 91/2024;</u> <u>2) să fi efectuat fie 50 de ore timp total de zbor, fie 10 ore timp de zbor în calitate de pilot comandant pe zboruri de încercare pe tipul de VCA relevant;</u> <u>3) să îndeplinească condițiile prealabile menționate la pct. 21¹ subpct. 1).</u> <u>21⁵. Perioada de valabilitate a calificărilor de tip emise în conformitate cu prezentul Capitol este de 1 an. Titularii trebuie să facă tot ceea ce urmează:</u> <u>1) pentru a revalida calificarea de tip:</u> <u>a) în perioada de valabilitate a calificării, să efectueze cel puțin două ore timp de zbor ca pilot pe tipul de VCA relevant;</u> <u>b) în cele 3 luni imediat anterioare datei de expirare a calificării și pe tipul de VCA relevant sau pe un echipament de pregătire sintetică (FSTD) reprezentând aeronava respectivă, să promoveze o</u>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
alineatul (3), a cărei durată poate fi luată în calcul pentru timpul de zbor prevăzut la litera (a) punctul (i). Dacă solicitanții aleg să promoveze verificarea competenței mai devreme decât în acest termen de trei luni, noua perioadă de valabilitate începe de la data verificării competenței; (b) pentru reînnoirea calificării de tip, să respecte punctul FCL.740 litera (b) din anexa I (partea FCL). (6) Titularii unei licențe și ai unei calificări de tip, astfel cum se specifică la alineatul (1), au dreptul de a opera VCA relevante în conformitate cu regulile de zbor instrumental, cu condiția să respecte toate cerințele următoare: (a) să dețină o IR(A) sau o IR(H), după caz; (b) să fi efectuat, pe tipul relevant de VCA, testul de îndemânare sau verificarea competenței, după caz, în conformitate cu alineatul (3), inclusiv conținutul relevant pentru zborul instrumental. (7) În pofida dispozițiilor de la punctul FCL.900 litera (b) din anexa I (partea FCL), solicitanților care dețin un certificat de instructor în conformitate cu anexa I (partea FCL) cu privilegii de a furniza pregătire pentru calificări de tip pentru avioane sau elicoptere li se acordă privilegii de a furniza pregătire pentru calificările de tip menționate la alineatul (1), cu condiția ca aceștia:	<u>verificare a competenței în conformitate cu pct. 21³ a cărei durată poate fi luată în calcul pentru timpul de zbor prevăzut la pct. 21⁵ subpct. 1) lit. a). Dacă solicitanții aleg să promoveze verificarea competenței mai devreme decât în acest termen de trei luni, noua perioadă de valabilitate începe de la data verificării competenței;</u> <u>2) pentru reînnoirea calificării de tip, să respecte punctul FCL.740 litera (b) din anexa nr. 1 (partea FCL).</u> <u>21⁶. Titularii unei licențe și ai unei calificări de tip, astfel cum se specifică la pct. 21¹, au dreptul de a opera VCA relevante în conformitate cu regulile de zbor instrumental, cu condiția să respecte toate cerințele următoare:</u> <u>1) să dețină o IR(A) sau o IR(H), după caz;</u> <u>2) să fi efectuat, pe tipul relevant de VCA, testul de îndemânare sau verificarea competenței, după caz, în conformitate cu pct. 21³, inclusiv conținutul relevant pentru zborul instrumental.</u> <u>21⁷. În pofida dispozițiilor de la punctul FCL.900 litera (b) din anexa nr. 1 (partea FCL), solicitanților care dețin un certificat de instructor în conformitate cu anexa nr. 1 (partea FCL) cu privilegii de a furniza pregătire pentru calificări de tip pentru avioane sau elicoptere li se acordă privilegii de a furniza pregătire pentru calificările de tip menționate la pct. 21¹, cu condiția ca aceștia:</u>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(a) să dețină o calificare de tip în conformitate cu alineatul (1) pentru tipul de VCA relevant; (b) cu excepția cazului în care se prevede altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa I (partea 21) la Regulamentul (UE) nr. 748/2012, să fi finalizat, în cele 12 luni anterioare cererii, cel puțin 30 segmente de rută, inclusiv decolări și aterizări, în calitate de pilot comandant pe tipul de VCA relevant, existând posibilitatea ca 15 dintre aceste segmente de rută să fie finalizate într-un FSTD reprezentând respectivul tip de VCA; (c) să fi urmat, în cadrul unei ATO, o pregătire teoretică și practică pentru extinderea privilegiilor de instructor la tipul respectiv de VCA, inclusiv elemente de pregătire obligatorii, astfel cum se specifică în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa I (partea 21) la Regulamentul (UE) nr. 748/2012; (d) să promoveze secțiunile relevante ale evaluării competenței în conformitate cu punctul FCL.935 din anexa I (partea FCL). Prin derogare de la literele (b), (c) și (d), solicitanții care dețin un certificat de TRI(A) sau un certificat de TRI(H) și cărora li s-a eliberat o calificare de tip pentru o VCA în conformitate cu alineatul (4) primesc o extindere a privilegiilor lor TRI la respectivul tip de VCA.	<u>1) să dețină o calificare de tip în conformitate cu pct. 21¹ pentru tipul de VCA relevant;</u> <u>2) cu excepția cazului în care se prevede altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa nr. 1 (partea 21) la HG nr. 91/2024, să fi finalizat, în cele 12 luni anterioare cererii, cel puțin 30 segmente de rută, inclusiv decolări și aterizări, în calitate de pilot comandant pe tipul de VCA relevant, existând posibilitatea ca 15 dintre aceste segmente de rută să fie finalizate într-un FSTD reprezentând respectivul tip de VCA;</u> <u>3) să fi urmat, în cadrul unei ATO, o pregătire teoretică și practică pentru extinderea privilegiilor de instructor la tipul respectiv de VCA, inclusiv elemente de pregătire obligatorii, astfel cum se specifică în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa nr. 1 (partea 21) la HG nr. 91/2024;</u> <u>4) să promoveze secțiunile relevante ale evaluării competenței în conformitate cu punctul FCL.935 din anexa nr. 1 (partea FCL).</u> <u>21⁸. Prin derogare de la pct 21⁷ subpct. 2) - 4), solicitanții care dețin un certificat de TRI(A) sau un certificat de TRI(H) și cărora li s-a eliberat o calificare de tip pentru o VCA în conformitate cu subpct. 4) primesc o extindere a privilegiilor lor TRI la respectivul tip de VCA.</u>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(8) Titularii privilegiilor de instructor menționate la alineatul (7) beneficiază de revalidarea sau de reînnoirea, după caz, a acestor privilegii atunci când îndeplinesc cerințele relevante de revalidare sau de reînnoire prevăzute în subpartea J din anexa I (partea FCL), astfel cum se aplică pentru certificatul de instructor deținut, și, în plus, îndeplinesc oricare dintre următoarele cerințe: (a) să urmeze, în cadrul unei ATO, un curs de perfecționare a cunoștințelor pentru instructori, axat pe privilegiile menționate la alineatul (7); (b) să promoveze secțiunile relevante ale evaluării competenței în conformitate cu punctul FCL.935 din anexa I (partea FCL) pe tipul de VCA relevant specificat la alineatul (1) sau pe un FSTD reprezentând tipul respectiv. (9) În pofida dispozițiilor de la punctul FCL.1000 litera (b) din anexa I (partea FCL), solicitanților care dețin un certificat de examinator în conformitate cu anexa I (partea FCL) cu privilegii de a acționa în calitate de examinator pentru calificările de tip pentru avion sau pentru elicopter li se acordă privilegii de a desfășura teste de îndemânare și verificări ale competenței pentru un tip de VCA specificat la alineatul (1), cu condiția să dețină privilegii de instructor în conformitate cu alineatul (7) pentru tipul de VCA relevant și să respecte toate condițiile următoare în cazul tipului	<u>21⁹. Titularii privilegiilor de instructor menționate la pct. 21⁷ beneficiază de revalidarea sau de reînnoirea, după caz, a acestor privilegii atunci când îndeplinesc cerințele relevante de revalidare sau de reînnoire prevăzute în subpartea J din anexa nr. 1 (partea FCL), astfel cum se aplică pentru certificatul de instructor deținut, și, în plus, îndeplinesc oricare dintre următoarele cerințe:</u> <u>1) să urmeze, în cadrul unei ATO, un curs de perfecționare a cunoștințelor pentru instructori, axat pe privilegiile menționate la pct. 21⁷;</u> <u>2) să promoveze secțiunile relevante ale evaluării competenței în conformitate cu punctul FCL.935 din anexa nr. 1 (partea FCL) pe tipul de VCA relevant specificat la pct. 21¹ sau pe un FSTD reprezentând tipul respectiv.</u> <u>21¹⁰. În pofida dispozițiilor de la punctul FCL.1000 litera (b) din anexa nr. 1 (partea FCL), solicitanților care dețin un certificat de examinator în conformitate cu anexa nr. 1 (partea FCL) cu privilegii de a acționa în calitate de examinator pentru calificările de tip pentru avion sau pentru elicopter li se acordă privilegii de a desfășura teste de îndemânare și verificări ale competenței pentru un tip de VCA specificat la pct. 21¹, cu condiția să dețină privilegii de instructor în conformitate cu pct. 21⁷ pentru tipul de VCA relevant și să respecte toate condițiile următoare în cazul tipului VCA relevant sau al unui FSTD care reprezintă tipul respectiv:</u>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
VCA relevant sau al unui FSTD care reprezintă tipul respectiv: (a) să realizeze standardizarea examinatorului în conformitate cu punctul FCL.1015 din anexa I (partea FCL), inclusiv efectuarea a cel puțin unui test de îndemânare sau a unei verificări a competenței; (b) să promoveze secțiunile relevante ale evaluării competenței în conformitate cu punctul FCL.1020 din anexa I (partea FCL). (10) Titularii privilegiilor de examinator menționate la alineatul (9) beneficiază de revalidarea sau de reînnoirea, după caz, a acestor privilegii atunci când îndeplinesc părțile relevante de la punctul FCL.1025 din anexa I (partea FCL), și, în plus, îndeplinesc oricare dintre următoarele cerințe: (a) să urmeze un curs de perfecționare pentru examinatori în conformitate cu punctul FCL.1025 litera (b) punctul (2) din anexa I (partea FCL), care se axează pe privilegiile prevăzute la alineatul (9); (b) să promoveze secțiunile relevante ale evaluării competenței în conformitate cu punctul FCL.1020 din anexa I (partea FCL) pe tipul de VCA relevant sau pe un FSTD reprezentând tipul respectiv.	<u>1) să realizeze standardizarea examinatorului în conformitate cu punctul FCL.1015 din anexa nr. 1 (partea FCL), inclusiv efectuarea a cel puțin unui test de îndemânare sau a unei verificări a competenței;</u> <u>2) să promoveze secțiunile relevante ale evaluării competenței în conformitate cu punctul FCL.1020 din anexa nr. 1 (partea FCL).</u> <u>21¹¹. Titularii privilegiilor de examinator menționate la pct. 21¹⁰ beneficiază de revalidarea sau de reînnoirea, după caz, a acestor privilegii atunci când îndeplinesc părțile relevante de la punctul FCL.1025 din anexa nr. 1 (partea FCL), și, în plus, îndeplinesc oricare dintre următoarele cerințe:</u> <u>1) să urmeze un curs de perfecționare pentru examinatori în conformitate cu punctul FCL.1025 litera (b) punctul (2) din anexa nr. 1 (partea FCL), care se axează pe privilegiile prevăzute la pct. 21¹⁰;</u> <u>2) să promoveze secțiunile relevante ale evaluării competenței în conformitate cu punctul FCL.1020 din anexa nr.1 (partea FCL) pe tipul de VCA relevant sau pe un FSTD reprezentând tipul respectiv.</u>		
Articolul 4g Cerințe specifice pentru solicitanții unei licențe de pilot de aerogir	<u>Capitolul V²</u> <u>Cerințe specifice pentru solicitanții unei licențe de pilot de aerogir</u>	Compatibil	<u>În vigoare din 18.02.2026</u>

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(1) Până la 18 februarie 2028, solicitanții care dețin o licență de pilot de aerogir și calificările și certificatele asociate care au fost eliberate în conformitate cu cerințele naționale de acordare a licențelor de echipaj de zbor de aerogir sau care au început pregătirea în conformitate cu aceste cerințe primesc credite în scopul eliberării unei licențe de pilot de aerogir și a calificărilor și certificatelor asociate în conformitate cu prezentul regulament, pe baza unui raport de credit întocmit de un stat membru în consultare cu AESA. Raportul de credit trebuie să fie în conformitate cu articolul 9 alineatul (3). (2) Atunci când întocmesc un raport privind creditele în conformitate cu alineatul (1), statele membre: (a) acordă credite numai pentru timpul de zbor efectuat de solicitanți pe aerogire cu o masă maximă la decolare de cel puțin 450 kg; (b) în scopul eliberării unei licențe de pilot de aerogir în conformitate cu prezentul regulament, acordă numai credite al căror număr nu depășește creditul care ar fi putut fi acordat în conformitate cu punctul FCL.210.G litera (c) din anexa I. În aceste cazuri, solicitanții trebuie să efectueze pregătirea suplimentară de zbor în cadrul unei organizații de pregătire aprobate (ATO) sau al unei organizații de pregătire declarate (DTO) pe un	<u>21¹². Până la 18 februarie 2028, solicitanții care dețin o licență de pilot de aerogir și calificările și certificatele asociate care au fost eliberate în conformitate cu cerințele naționale de acordare a licențelor de echipaj de zbor de aerogir sau care au început pregătirea în conformitate cu aceste cerințe primesc credite în scopul eliberării unei licențe de pilot de aerogir și a calificărilor și certificatelor asociate în conformitate cu prezentul regulament, pe baza unui raport de credit elaborat de AAC. Raportul de credit trebuie să fie în conformitate cu punctul 36.</u> <u>21¹³. Atunci când se întocmește un raport privind creditele în conformitate cu pct. 21¹², AAC:</u> <u>1) acordă credite numai pentru timpul de zbor efectuat de solicitanți pe aerogire cu o masă maximă la decolare de cel puțin 450 kg;</u> <u>2) în scopul eliberării unei licențe de pilot de aerogir în conformitate cu prezentul regulament, acordă numai credite al căror număr nu depășește creditul care ar fi putut fi acordat în conformitate cu punctul FCL.210.G litera (c) din anexa nr. 1. În aceste cazuri, solicitanții trebuie să efectueze pregătirea suplimentară de zbor în cadrul unei organizații de pregătire aprobate (ATO) sau al unei organizații de</u>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
aerogir care a fost certificat în conformitate cu Regulamentul (UE) 2018/1139 și cu actele de punere în aplicare și actele delegate adoptate în temeiul acestuia, înainte de a fi recomandați de ATO sau de DTO pentru testul de îndemânare.”	<i>pregătire declarate (DTO) pe un aerogir care a fost certificat în conformitate cu Codul aerian și actele sale de punere în aplicare, înainte de a fi recomandați de ATO sau de DTO pentru testul de îndemânare.</i>		
Articolul 4h Măsurile tranzitorii pentru titularii unei calificări pentru zbor în munți Titularii unei calificări pentru zbor în munți care a fost eliberată înainte de 13 august 2024 cu o dată de expirare aprobată în conformitate cu punctul FCL.815 din anexa I trebuie să ia următoarele măsuri pentru a continua să își exercite privilegiile după data respectivă: (a) să solicite să li se elibereze din nou calificarea pentru zbor în munți de către autoritatea competentă, fără o dată de expirare; (b) să respecte punctul FCL.815 litera (d) din anexa I, cu excepția cazului în care, în ultimii 2 ani, și-au revalidat calificarea de zbor în munți în conformitate cu punctul FCL.815 litera (e) din anexa I aplicabilă până la 12 august 2024.	<u>PHG</u> <u>Capitolul XVIII³</u> <u>MĂSURI TRANZITORII PENTRU TITULARII UNEI CALIFICĂRI PENTRU ZBOR ÎN MUNȚI</u> <i>72⁴. Titularii unei calificări pentru zbor în munți cu o dată de expirare aprobată în conformitate cu punctul FCL.815 din anexa nr. 1 trebuie să ia următoarele măsuri pentru a continua să își exercite privilegiile după data respectivă:</i> <i>1) să solicite să li se elibereze din nou calificarea pentru zbor în munți de către AAC, fără o dată de expirare;</i> <i>2) să respecte punctul FCL.815 litera (d) din anexa nr. 1, cu excepția cazului în care, în ultimii 2 ani, și-au revalidat calificarea de zbor în munți în conformitate cu punctul FCL.815 litera (e) din anexa nr. 1.</i>	Compatibil	Lipsă
Articolul 6 Convertirea calificărilor de zbor de încercare (1) Piloților care, înainte ca prezentul regulament să se aplice, au efectuat zboruri de încercare categoria 1 și 2, definite în anexa la Regulamentul (CE) nr. 1702/2003 al Comisiei (5), sau care au	25. Piloților care, înainte ca prezentul Regulament să se aplice, au efectuat zboruri de încercare de categoria 1 și 2, definite în Partea 21 la <i>HG nr. 91/2024</i> , sau care au asigurat instruirea piloților de	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
asigurat instruirea piloților de încercare, li se convertesc calificările de pilot de încercare în calificări de pilot de încercare conforme cu anexa I la prezentul regulament și, după caz, în certificate de pilot instructor de încercare de către statul membru care a eliberat calificările de pilot de încercare. (2) Această conversie se efectuează în conformitate cu elementele stabilite într-un raport de conversie care respectă cerințele de la articolul 4 alineatele (4) și (5).	încercare li se convertesc calificările de pilot de încercare în calificări de pilot de încercare conforme cu Anexa nr. 1 (Partea FCL) și, după caz, în certificate de pilot instructor de încercare de către AAC, în cazul în care a eliberat calificările de pilot de încercare. 26. Această conversie se efectuează în conformitate cu elementele stabilite într-un raport de conversie care respectă cerințele de la punctele 8 și 9.		
Articolul 7 Licențe naționale de mecanic navigant existente (1) Pentru convertirea licențelor de mecanic navigant eliberate în conformitate cu anexa 1 la Convenția de la Chicago în licențe conforme cu partea FCL, titularii trebuie să înainteze o cerere în acest sens statului membru care a eliberat respectivele licențe. (2) Licențele de mecanic navigant se convertesc în licențe conforme cu partea FCL în conformitate cu un raport de conversie care respectă cerințele de la articolul 4 alineatele (4) și (5). (3) La solicitarea unei licențe de pilot de linie (denumită în continuare „ATPL”) pentru avioane, se respectă dispozițiile referitoare la credite din anexa I punctul FCL.510.A litera (c) punctul 2.	Ordinul AAC 44/GEN din 26.09.2025	Compatibil	Lipsă
Articolul 9		Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
Credite pentru pregătirea începută înainte de aplicarea prezentului regulament (1) În ceea ce privește eliberarea licențelor conforme cu partea FCL în conformitate cu anexa I, se creditează integral pregătirea începută înainte de aplicarea prezentului regulament în conformitate cu cerințele și procedurile JAA, sub supravegherea reglementară a unui stat membru recomandat pentru recunoaștere mutuală în cadrul sistemului autorităților aeronautice comune în privința JAR relevante, cu condiția ca respectiva pregătire și testarea să se fi finalizat cel târziu înainte de 8 aprilie 2016 și o licență conformă cu partea FCL să fie emisă până la data de 1 aprilie 2020 cel târziu. (2) Pregătirea începută înainte de aplicarea prezentului regulament în conformitate cu anexa 1 la Convenția de la Chicago se creditează în vederea eliberării de licențe conforme cu partea FCL pe baza unui raport de creditare întocmit de statul membru cu consultarea agenției. (3) Raportul descrie domeniul de pregătire, precizează pentru care dintre cerințele pentru licențe conforme cu partea FCL se acordă credit și, dacă este cazul, care sunt cerințele pe care solicitanții trebuie să le îndeplinească pentru a li se elibera licențe conforme cu partea FCL. Raportul cuprinde copii ale tuturor documentelor necesare	34. În ceea ce privește eliberarea <u>licențelor</u> conforme cu Anexa nr.1 (Partea FCL), se creditează integral pregătirea începută înainte de aplicarea prezentului Regulament, în conformitate cu cerințele și procedurile autorităților aeronautice comune (JAA), sub supravegherea reglementară a unui stat recomandat pentru recunoaștere mutuală în cadrul sistemului autorităților aeronautice comune în privința JAR relevante, cu condiția ca respectiva pregătire și testarea să se fi finalizat înainte de expirarea termenului de doi ani de la intrarea în vigoare a prezentului Regulament și un certificat conform cu Anexa nr.1 (Partea FCL) să fi fost emis cel târziu până la data de 1 iulie 2020. 35. Pregătirea începută înainte de aplicarea prezentului Regulament în corespundere cu Anexa 1 OACI se creditează în vederea eliberării de <u>licențelor</u> conforme cu Anexa nr.1 (Partea FCL), pe baza unui raport de creditare întocmit de AAC. 36. Raportul descrie domeniul de pregătire, precizează pentru care dintre cerințele pentru <u>licențe</u> conforme cu Anexa nr.1 (Partea FCL) se acordă credit și, dacă este cazul, care sunt cerințele pe care solicitanții trebuie să le îndeplinească pentru a li se elibera <u>licențe</u> conforme cu Anexa nr.1 (Partea FCL). Raportul cuprinde copii ale tuturor documentelor necesare pentru a dovedi domeniul de pregătire și ale		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
pentru a dovedi domeniul de pregătire și ale reglementărilor și procedurilor naționale în conformitate cu care s-a început pregătirea.	reglementărilor și procedurilor naționale în conformitate cu care s-a început pregătirea.		
Articolul 9a Pregătire pentru calificarea de tip și date privind conformitatea operațională (1) În cazul în care anexele la prezentul regulament fac trimitere la datele privind conformitatea operațională instituite în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 748/2012, iar datele respective nu sunt disponibile pentru tipul relevant de aeronavă, persoana care solicită un curs de pregătire pentru calificarea de tip trebuie să se conformeze numai dispozițiilor din anexele la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011. (2) Cursurile de pregătire pentru calificarea de tip aprobate înainte de aprobarea programei minime de pregătire pentru calificarea de tip a piloților din cadrul datelor privind conformitatea operațională pentru tipul relevant de aeronave în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 748/2012 includ elementele obligatorii de pregătire, până cel târziu la 18 decembrie 2017 sau în termen de doi ani de la aprobarea datelor privind conformitatea operațională, dacă această dată este ulterioară.	37. În cazul în care anexele la prezentul Regulament fac trimitere la datele privind conformitatea operațională instituite în conformitate cu <u>HG nr. 91/2024</u>, iar datele respective nu sunt disponibile pentru tipul relevant de aeronavă, persoana care solicită un curs de pregătire pentru calificarea de tip trebuie să se conformeze numai dispozițiilor din anexele la prezentul Regulament. 38. Cursurile de pregătire pentru calificarea de tip aprobate înainte de aprobarea programei minime de pregătire pentru calificarea de tip a piloților din cadrul datelor privind conformitatea operațională pentru tipul relevant de aeronave în conformitate cu Partea 21 din <u>HG nr. 91/2024</u> includ elementele obligatorii de pregătire, până la expirarea termenului de doi ani de la intrarea în vigoare a prezentului Regulament, sau în termen de doi ani de la aprobarea datelor privind conformitatea operațională, dacă această dată este ulterioară.	Compatibil	Lipsă
Articolul 10 Credite pentru licențele de pilot obținute în timpul serviciului militar		Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(1) Pentru a obține licențe conforme cu partea FCL, titularii de licențe de echipaj militar de zbor înaintează o cerere în acest sens statului membru în care și-au făcut serviciul militar. (2) Cunoștințele, experiența și aptitudinile dobândite pe durata serviciului militar se creditează în scopul cerințelor relevante din anexa I în conformitate cu elementele unui raport de creditare întocmit de statul membru cu consultarea agenției. (3) Raportul de creditare: (a) descrie cerințele naționale pe baza cărora s-au emis licențele, certificatele, calificările și/sau autorizațiile militare; (b) descrie sfera privilegiilor acordate piloților; (c) precizează pentru care dintre cerințele din anexa I se acordă credite; (d) precizează toate limitările care trebuie înscrise pe licențele conforme cu partea FCL și toate cerințele care trebuie îndeplinite de către piloți pentru înlăturarea respectivelor limitări; (e) include copii ale tuturor documentelor necesare pentru dovedirea elementelor de mai sus, însoțite de copii ale cerințelor și procedurilor naționale relevante.	39. Pentru a obține <u>licențe</u> conforme cu Anexa nr.1 (Partea FCL), titularii de <u>licențe</u> de echipaj militar de zbor înaintează o cerere în acest către AAC. 40. Cunoștințele, experiența și aptitudinile dobândite pe durata serviciului militar se creditează în scopul cerințelor relevante din Anexa nr. 1 (Partea FCL), în conformitate cu elementele unui raport de creditare întocmit de AAC. 41. Raportul de creditare: 1) descrie cerințele naționale pe baza cărora s-au emis <u>licențele</u>, certificatele, calificările și/sau autorizațiile militare; 2) descrie sfera privilegiilor acordate piloților; 3) precizează pentru care dintre cerințele din Anexa nr.1 (Partea FCL) se acordă credite; 4) precizează toate limitările care trebuie înscrise pe <u>licențele</u> conforme cu Anexa nr.1 (Partea FCL) și toate cerințele care trebuie îndeplinite de către piloți pentru înlăturarea respectivelor limitări; 5) include copii ale tuturor documentelor necesare pentru dovedirea elementelor de mai sus, însoțite de copii ale cerințelor și procedurilor naționale relevante.		
Articolul 10a Organizații de pregătire a piloților		Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(1) În conformitate cu articolul 24 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2018/1139, organizațiile au dreptul să furnizeze cursuri de pregătire pentru piloții implicați în operarea aeronavelor menționate la articolul 2 alineatul (1) litera (b) subpunctele (i) și (ii) din Regulamentul (UE) 2018/1139 numai dacă organizațiile respective au primit din partea autorității competente o aprobare prin care se confirmă faptul că acestea îndeplinesc cerințele esențiale prevăzute în anexa IV la Regulamentul (UE) 2018/1139, precum și cerințele prevăzute în anexa VII la prezentul regulament. Cu toate acestea, având în vedere articolul 24 alineatul (6) din Regulamentul (UE) 2018/1139, organizațiile care își au sediul principal într-un stat membru sunt autorizate să ofere pregătirea menționată la punctul DTO.GEN.110 din anexa VIII la prezentul regulament fără o astfel de aprobare pe cuprinsul teritoriului pentru care sunt responsabile statele membre în temeiul Convenției de la Chicago dacă au depus o declarație înaintea autorității competente în conformitate cu cerințele prevăzute la punctul DTO.GEN.115 din anexa respectivă și, în cazul în care li se solicită acest lucru în temeiul punctului DTO.GEN.230 litera (c) din anexa respectivă, autoritatea competentă a aprobat programul de pregătire. (5) Organizațiile de pregătire a piloților trebuie să se asigure că cursul de pregătire IR pe care îl	<u>42. Organizațiile de pregătire a piloților au dreptul să furnizeze cursuri de pregătire pentru piloții implicați în operarea aeronavelor înmatriculate de AAC numai dacă organizațiile respective au primit din partea AAC o aprobare prin care se confirmă faptul că acestea îndeplinesc cerințele esențiale prevăzute în Codul aerian, precum și cerințele prevăzute în Anexa nr. 7 (Partea ORA).</u> 43. Cu toate acestea, prin derogare de la punctul 42, organizațiile au dreptul să furnizeze cursurile de pregătire menționate la punctul DTO.GEN.110 din Anexa nr.8 (Partea DTO) fără o astfel de aprobare, dacă au făcut o declarație adresată AAC în conformitate cu cerințele prevăzute la punctul DTO.GEN.115 din Anexa nr.8 (Partea DTO) și dacă, atunci când acest lucru este necesar în conformitate cu punctul DTO.GEN.230 litera (c) din anexa respectivă, AAC a aprobat programul de pregătire. 48. Organizațiile de pregătire a piloților trebuie să se asigure că cursul de pregătire IR pe care îl furnizează include pregătirea pentru privilegiile PBN în		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
furnizează include pregătirea pentru privilegiile PBN în conformitate cu cerințele din anexa I (partea FCL), până la 25 august 2020 cel târziu. (6) Organizațiile de pregătire a piloților care oferă pregătire pentru IR(H) își adaptează programul de pregătire pentru a fi în conformitate cu anexa I până la 30 octombrie 2023.	conformitate cu cerințele din Anexa nr.1 (Partea FCL), în termen de doi ani de la intrarea în vigoare a prezentului Regulament. <i><u>48^l. Organizațiile de pregătire a piloților care oferă pregătire pentru IR(H) își adaptează programul de pregătire pentru a fi în conformitate cu anexa nr. 1 până la data stabilită de AAC.</u></i>		
Articolul 10b Echipamente de pregătire sintetică pentru zbor (1) Echipamentele de pregătire sintetică pentru zbor (Flight Simulation Training Devices – FSTD) utilizate pentru pregătirea, testarea și verificarea piloților, cu excepția echipamentelor experimentale folosite la pregătirea pentru zborul de încercare, trebuie să îndeplinească cerințele tehnice și procedurile administrative prevăzute în anexele VI și VII și trebuie să fie calificate.	49. Echipamentele de pregătire sintetică pentru zbor (FSTD) utilizate pentru pregătirea, testarea și verificarea piloților, cu excepția echipamentelor experimentale folosite la pregătirea pentru zborul de încercare, trebuie să îndeplinească cerințele tehnice și procedurile administrative prevăzute în Anexele nr.6 (Partea ARA) și nr.7 (Partea ORA) și trebuie să fie certificate.	Compatibil	Lipsă
Articolul 10c Centre de medicină aeronautică (1) Centrele de medicină aeronautică trebuie să îndeplinească cerințele tehnice și procedurile administrative prevăzute în anexele VI și VII și trebuie să fie certificate.	52. Centrele de medicină aeronautică trebuie să îndeplinească cerințele tehnice și procedurile administrative prevăzute în Anexele nr.6 (Partea ARA) și nr.7 (Partea ORA) și trebuie să fie certificate.	Compatibil	Lipsă
Articolul 11 Aptitudinea din punct de vedere medical a echipajului de cabină		Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(1) Membrii echipajului de cabină a căror activitate presupune operarea aeronavelor menționate la articolul 4 alineatul (1) literele (b) și (c) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 trebuie să respecte cerințele tehnice și procedurile administrative prevăzute în anexa IV.	56. Membrii echipajului de cabină a căror activitate presupune operarea aeronavelor menționate la punctul 3 trebuie să respecte cerințele tehnice și procedurile administrative prevăzute în Anexa nr.4 (Partea MED).		
Articolul 11a Calificările echipajului de cabină și atestatele asociate (1) Membrii echipajului de cabină implicați în operațiunile comerciale ale aeronavelor menționate la articolul 4 alineatul (1) literele (b) și (c) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 sunt calificați și dețin atestatul asociat în conformitate cu cerințele tehnice și procedurile administrative prevăzute în anexele V și VI. (4) Membrii echipajului de cabină implicați în operațiuni comerciale cu elicoptere la data de la care se aplică prezentul regulament: (a) sunt considerați ca fiind în conformitate cu cerințele privind pregătirea inițială din anexa V dacă respectă dispozițiile aplicabile privind pregătirea, verificarea și experiența recentă din JAR pentru transportul aerian comercial cu elicoptere; sau (b) dacă nu îndeplinesc cerințele aplicabile privind pregătirea, verificarea și experiența recentă din JAR pentru transportul aerian comercial cu elicoptere, parcurg toate cursurile de pregătire	60. Membrii echipajului de cabină implicați în operațiunile comerciale ale aeronavelor menționate la punctul 3 sunt calificați și dețin atestatul asociat în conformitate cu cerințele tehnice și procedurile administrative prevăzute în Anexele nr.5 (Partea CC) și nr.6 (Partea ARA). 63. Membrii echipajului de cabină implicați în operațiuni comerciale cu elicoptere la data de la care se aplică prezentul Regulament: 1) sunt considerați ca fiind în conformitate cu cerințele privind pregătirea inițială din Anexa nr.5 (Partea CC), dacă respectă dispozițiile aplicabile privind pregătirea, verificarea și experiența recentă din JAR-OPS 3 pentru transportul aerian comercial cu elicoptere; sau 2) dacă nu îndeplinesc cerințele aplicabile privind pregătirea, verificarea și experiența recentă din JAR-OPS 3 pentru transportul aerian comercial cu elicoptere, parcurg toate cursurile de pregătire	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
relevante și verificările necesare pentru a-și desfășura activitatea pe elicopter(e), cu excepția pregătirii inițiale, înainte de a fi considerați ca fiind în conformitate cu prezentul regulament; sau (c) dacă nu și-au desfășurat activitatea în operațiuni comerciale cu elicoptere timp de mai mult de cinci ani, absolvă cursul de pregătire inițială și promovează examenul aferent conform cerințelor din anexa V înainte de a fi considerați ca fiind în conformitate cu prezentul regulament. (5) Fără a aduce atingere articolului 2, atestatele de membru al echipajului de cabină care respectă formatul prevăzut în anexa VI se eliberează tuturor membrilor echipajelor de cabină implicați în operațiuni comerciale cu elicoptere până la 8 aprilie 2013 cel târziu.	relevante și verificările necesare pentru a-și desfășura activitatea pe elicopter(e), cu excepția pregătirii inițiale, înainte de a fi considerați ca fiind în conformitate cu prezentul Regulament; sau 3) dacă nu și-au desfășurat activitatea în operațiuni comerciale cu elicoptere timp de mai mult de cinci ani, absolvă cursul de pregătire inițială și promovează examenul aferent conform cerințelor din Anexa nr.5 (Partea CC), înainte de a fi considerați ca fiind în conformitate cu prezentul Regulament. 64. Fără a aduce atingere punctului 2, atestatele de membru al echipajului de cabină care respectă formatul prevăzut în Anexa nr.6 (Partea ARA) se eliberează tuturor membrilor echipajelor de cabină implicați în operațiuni comerciale cu elicoptere în termen de doi ani de la intrarea în vigoare a prezentului Regulament.		
Articolul 11b Capacitățile de supraveghere (1) Statele membre desemnează una sau mai multe entități în calitate de autoritate competentă în cadrul aceluși stat membru, având competențele necesare și responsabilități alocate în ceea ce privește certificarea și supravegherea persoanelor și organizațiilor care fac obiectul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 și al normelor sale de aplicare.	65. AAC este autoritatea competentă care are competențele necesare și responsabilități alocate în ceea ce privește certificarea și supravegherea persoanelor și organizațiilor care fac obiectul Codului aerian, prezentului Regulament și normelor sale de aplicare. -	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(2) Dacă un stat membru desemnează mai mult de o entitate în calitate de autoritate competentă: (a) domeniile de competență ale fiecărei autorități competente se definesc clar sub raportul responsabilităților și al limitelor geografice; (b) între respectivele entități se stabilește o coordonare pentru a asigura supravegherea eficientă a tuturor organizațiilor și persoanelor care fac obiectul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 și al normelor sale de aplicare, în cadrul sferelor lor de competență. (3) Statele membre se asigură că autoritatea sau autoritățile competente dețin capacitățile necesare pentru a asigura supravegherea tuturor persoanelor și organizațiilor vizate de programul lor de supraveghere, inclusiv resurse suficiente pentru îndeplinirea cerințelor prezentului regulament. (4) Statele membre se asigură că personalul autorității competente nu exercită activități de supraveghere atunci când există dovezi că acest fapt ar putea duce în mod direct sau indirect la un conflict de interese, în special atunci când este vorba de un interes familial sau financiar. (5) Personalul autorizat de autoritatea competentă să îndeplinească sarcini de certificare și/sau de supraveghere este împuternicit să exercite cel puțin următoarele sarcini:	- 66. AAC trebuie să dețină capacitățile necesare pentru a asigura supravegherea tuturor persoanelor și organizațiilor vizate de programul lor de supraveghere, inclusiv resurse suficiente pentru îndeplinirea cerințelor prezentului Regulament. 67. Personalul AAC nu va exercita activități de supraveghere atunci când există dovezi că acest fapt ar putea duce în mod direct sau indirect la un conflict de interese, în special atunci când este vorba de un interes familial sau financiar. 68. Personalul autorizat de AAC îndeplinește sarcini de certificare și/sau de supraveghere este împuternicit să exercite cel puțin următoarele sarcini:		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(a) să examineze înregistrările, datele, procedurile și orice alte documente relevante pentru executarea sarcinii de certificare și/sau de supraveghere; (b) să facă copii sau extrase din astfel de înregistrări, date, proceduri și alte documente; (c) să ceară o explicație verbală la fața locului; (d) să aibă acces la incintele, bazele de operare sau mijloacele de transport relevante; (e) să efectueze audituri, investigații, evaluări, inspecții, inclusiv inspecții la platformă și inspecții neanunțate; și (f) să ia sau să dispună măsuri executorii în funcție de caz. (6) Sarcinile prevăzute la alineatul (5) se îndeplinesc în conformitate cu dispozițiile legale din statul membru în cauză.	1) să examineze înregistrările, datele, procedurile și orice alt document relevante pentru executarea sarcinii de certificare și/sau de supraveghere; 2) să facă copii sau extrase din astfel de înregistrări, date, proceduri și alte documente; 3) să ceară o explicație verbală la fața locului; 4) să aibă acces la incintele, bazele de operare sau mijloacele de transport relevante; 5) să efectueze audituri, investigații, evaluări, inspecții, inclusiv inspecții la platformă și inspecții neanunțate; și 6) să ia sau să dispună măsuri executorii în funcție de caz. 69. Sarcinile prevăzute la punctul 68 se îndeplinesc în conformitate cu Codul aerian și normele sale de aplicare.		
Articolul 11c Măsuri tranzitorii Statele membre: (a) până la 8 aprilie 2021 cel târziu, transferă către AESA toate înregistrările legate de supravegherea organizațiilor care oferă pregătire în vederea obținerii licențelor de pilot în conformitate cu Regulamentul (UE) 2018/395 și cu Regulamentul	-	Norme UE neaplicabile	Perioade tranzitorii epuizate

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
de punere în aplicare (UE) 2018/1976 și pentru care AESA este autoritatea competentă în conformitate cu articolul 78 din Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului (6); (b) în coordonare cu AESA, finalizează procesele de certificare demarate înainte de 8 aprilie 2020 și eliberează certificatul potrivit căruia AESA își asumă toate responsabilitățile de autoritate competentă pentru respectivele organizații certificate.			
Articolul 12 Intrare în vigoare și aplicare (1) Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. Se aplică de la 8 aprilie 2012. (4) Prin derogare de la alineatul (1), statele membre pot decide să nu aplice dispozițiile prezentului regulament până la 20 iunie 2022, în cazul piloților care dețin o licență și un certificat medical asociat eliberate de o țară terță și care sunt implicați în operarea necomercială a aeronavelor menționate la articolul 2 alineatul (1) litera (b) punctul (i) sau (ii) din Regulamentul (UE) 2018/1139. Statele membre fac publice aceste decizii.	-	Norme UE neaplicabile	Perioade tranzitorii epuizate

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(7) În cazul în care un stat membru face uz de dispozițiile alineatelor (2a) și (4), acesta transmite o notificare în acest sens Comisiei și agenției. Această notificare descrie motivele care stau la baza derogării, precum și programul de implementare care cuprinde acțiunile prevăzute și calendarul aferent. (8) Prin derogare de la alineatul (1), punctul FCL.315.A, punctul FCL.410.A litera (a) a doua teză și punctul FCL.725.A litera (c) din anexa I (partea FCL) se aplică de la 20 decembrie 2019. Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.			
ANEXA I [PARTEA-FCL] SUBPARTEA A CERINȚE GENERALE			
FCL.001 Autoritatea competentă În sensul prezentei părți, autoritatea competentă este o autoritate desemnată de statul membru, căreia o persoană îi înaintează o cerere de eliberare a licenței de pilot, a calificărilor sau certificatelor asociate.	FCL.001 Autoritatea competentă În sensul prezentei Anexe (Partea FCL), AAC este autoritatea competentă desemnată, căreia o persoană îi înaintează o cerere de eliberare a <u>licenței</u> de pilot, a calificărilor sau a certificatelor asociate.	Compatibil	Lipsă
FCL.005 Domeniul de aplicare Prezenta parte stabilește cerințele privind eliberarea licențelor de pilot și a calificărilor și	FCL.005 Domeniul de aplicare Prezenta Anexă (Partea FCL) stabilește cerințele privind eliberarea <u>licențelor</u> de pilot, a calificărilor și	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
certificatelor asociate, precum și condițiile de valabilitate și utilizare a acestora.	a certificatelor asociate, precum și condițiile de valabilitate și utilizare a acestora.		
FCL.010 Definiții În sensul prezentei anexe (partea FCL), se aplică următoarele definiții: „Accesibil” înseamnă că un dispozitiv poate fi utilizat de: — organizația de pregătire aprobată (Approved Training Organisation - ATO) în temeiul aprobării căreia se desfășoară un curs de pregătire pentru o calificare de clasă sau de tip sau — examinatorul care efectuează evaluarea competenței, testul de îndemânare sau verificarea competenței în scopul evaluării, al testării sau al verificării. „Zbor acrobatic” înseamnă o manevră intenționată care presupune o schimbare bruscă a atitudinii aeronavei, o atitudine neobișnuită sau o accelerare neobișnuită, care nu este necesară în condiții normale de zbor sau pentru instruirea în vederea obținerii de licențe, certificate sau calificări diferite de calificarea de zbor acrobatic. „Avion” înseamnă o aeronavă motorizată cu aripă fixă mai grea decât aerul, care este susținută în zbor de reacția dinamică a aerului asupra aripilor sale. „Avion care se pilotează cu un copilot” înseamnă un tip de avion care se pilotează cu un copilot,	FCL.010 Definiții În sensul prezentei Anexe (Partea FCL) se aplică următoarele definiții: accesibil – un dispozitiv poate fi utilizat de: organizația de pregătire aprobată (Approved Training Organisation – ATO) în temeiul aprobării căreia se desfășoară un curs de pregătire pentru o calificare de clasă sau de tip; sau examinatorul care efectuează evaluarea competenței, testul de îndemânare ori verificarea competenței în scopul evaluării, al testării sau al verificării; zbor acrobatic – manevră intenționată care presupune o schimbare bruscă a atitudinii aeronavei, o atitudine neobișnuită sau o accelerare neobișnuită, care nu este necesară în condiții normale de zbor sau pentru instruirea în vederea obținerii de <u>licențe</u>, <u>certificate</u> sau calificări diferite de calificarea de zbor acrobatic; avion – aeronavă motorizată cu aripă fixă mai grea decât aerul, care este susținută în zbor de reacția dinamică a aerului asupra aripilor sale;	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
conform specificațiilor din manualul de zbor sau certificatului de operator aerian. „Pregătire în materie de prevenire a pierderii atitudinii normale de zbor a avionului și de restabilire a acesteia” (Upset Prevention and Recovery Training - UPRT) înseamnă o pregătire care cuprinde: — pregătire în materie de prevenire a pierderii atitudinii normale de zbor a avionului: o combinație de pregătire teoretică și practică menită să asigure echipajului de zbor competențele necesare pentru a preveni pierderea atitudinii normale de zbor a avioanelor și — pregătire în materie de restabilire a atitudinii normale de zbor a avionului: o combinație de pregătire teoretică și practică menită să asigure echipajului de zbor competențele necesare pentru a restabili atitudinea normală de zbor a avioanelor. „Aeronavă” înseamnă orice aparat care se poate susține în atmosferă datorită reacțiilor aerului, altele decât reacțiile aerului asupra suprafeței pământului. „Abilități de zbor” (Airmanship) înseamnă utilizarea coerentă a bunei judecăți și a cunoștințelor, competențelor și atitudinilor bine fundamentate pentru atingerea obiectivelor zborului.	avion care se pilotează cu un copilot – tip de avion care se pilotează cu un copilot, conform specificațiilor din manualul de zbor sau certificatului de operator aerian; pregătire în materie de prevenire a pierderii atitudinii normale de zbor a avionului și de restabilire a acesteia (Upset Prevention and Recovery Training – UPRT) – pregătire care cuprinde: pregătire în materie de prevenire a pierderii atitudinii normale de zbor a avionului: o combinație de pregătire teoretică și practică menită să asigure echipajului de zbor competențele necesare pentru a preveni pierderea atitudinii normale de zbor a avioanelor; și pregătire în materie de restabilire a atitudinii normale de zbor a avionului: o combinație de pregătire teoretică și practică menită să asigure echipajului de zbor competențele necesare pentru a restabili atitudinea normală de zbor a avioanelor; aeronavă – orice aparat care se poate susține în atmosferă datorită reacțiilor aerului, altele decât reacțiile aerului asupra suprafeței pământului; abilități de zbor (Airmanship) – utilizarea coerentă a bunei judecăți și a cunoștințelor, competențelor și atitudinilor bine fundamentate pentru atingerea obiectivelor zborului;		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
„Dirijabil” înseamnă o aeronavă cu motor mai ușoară decât aerul, cu excepția dirijabilelor cu aer cald, care se consideră a fi baloane în conformitate cu articolul 2 punctul 7 din Regulamentul (UE) 2018/395. „FSTD disponibil” înseamnă orice echipament de pregătire sintetică pentru zbor (FSTD) care este liber și poate fi utilizat de operatorul FSTD sau de client fără a ține seama de considerente legate de timp. „Operațiune unghiulară” înseamnă o operațiune de apropiere instrumentală în cadrul căreia abaterea/deviația maximă tolerabilă de la drumul obligat este exprimată în devierea acelor pe indicatorul abaterii de la curs (CDI) sau pe un afișaj echivalent din carlingă. „Evaluarea competenței” înseamnă demonstrarea abilităților, a cunoștințelor și a atitudinii în vederea emiterii inițiale, a revalidării sau a reînnoirii unui certificat de instructor sau de examinator. „Balon” înseamnă o aeronavă mai ușoară decât aerul, fără motor și care susține zborul prin folosirea fie a gazului, fie a unui arzător aeropurtat. În sensul prezentei părți, un dirijabil cu aer cald, deși este motorizat, este considerat un balon. „Categorie de aeronave” înseamnă o clasificare a aeronavelor în funcție de caracteristicile de bază	<u>dirijabil – aeronavă cu motor mai ușoară decât aerul, cu excepția dirijabilelor cu aer cald, care se consideră a fi baloane în conformitate cu prevederile Regulamentului de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor, aprobat prin HG nr. 85/2023;</u> FSTD disponibil – orice echipament de pregătire sintetică pentru zbor (FSTD) care este liber și poate fi utilizat de operatorul FSTD sau de client fără a ține seama de considerente legate de timp; operațiune unghiulară – operațiune de apropiere instrumentală în cadrul căreia abaterea/deviația maximă tolerabilă de la drumul obligat este exprimată în devierea acelor pe indicatorul abaterii de la curs (CDI) sau pe un afișaj echivalent din carlingă; evaluarea competenței – demonstrarea abilităților, a cunoștințelor și a atitudinii în vederea emiterii inițiale, a revalidării sau a reînnoirii unui certificat de instructor sau de examinator; balon – aeronavă mai ușoară decât aerul, fără motor și care susține zborul prin folosirea fie a gazului, fie a unui arzător aeropurtat. În sensul prezentei Anexe (Partea FCL), un dirijabil cu aer cald, deși este motorizat, este considerat un balon;		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
specificate, de exemplu avion, aeronavă cu decolare-aterizare verticală, elicopter, dirijabil, planor, balon liber. „Clasă de avioane” înseamnă o clasificare a avioanelor cu un sigur pilot care nu necesită o calificare de tip. „Transport aerian comercial” înseamnă transportul de pasageri, de mărfuri sau de poștă, contra unei remunerații sau prin închiriere. „Competență” înseamnă o combinație de abilități, cunoștințe și atitudine necesare pentru a executa o sarcină la standardul prevăzut. „Element de competență” înseamnă o acțiune care constituie o sarcină ce presupune un eveniment declanșator și un eveniment final care îi definește clar limitele, precum și un rezultat observabil. „Unitate de competență” înseamnă o funcție discontinuă care constă într-un număr de elemente de competență. „Copilot” înseamnă un pilot care operează pe un alt post decât acela de pilot comandant, pe o aeronavă care necesită mai mult de un pilot, dar cu excepția unui pilot care se află la bordul aeronavei doar pentru a beneficia de instruire practică pentru o licență sau calificare.	categorie de aeronave – clasificare a aeronavelor în funcție de caracteristicile de bază specificate, de exemplu avion, aeronavă cu decolare-aterizare verticală, elicopter, dirijabil, planor, balon liber; clasă de avioane – clasificare a avioanelor cu un sigur pilot care nu necesită o calificare de tip; transport aerian comercial – transportul de pasageri, de mărfuri sau de poștă contra unei remunerații sau prin închiriere; competență – combinație de abilități, cunoștințe și atitudine necesare pentru a executa o sarcină la standardul prevăzut; element de competență – acțiune care constituie o sarcină ce presupune un eveniment declanșator și un eveniment final care îi definește clar limitele, precum și un rezultat observabil; unitate de competență – funcție discontinuă care constă într-un număr de elemente de competență; copilot – pilot care operează pe un alt post decât acela de pilot comandant, pe o aeronavă care necesită mai mult de un pilot, dar cu excepția unui pilot care		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
„Zbor în raid” înseamnă un zbor între un punct de plecare și un punct de sosire, urmând un traseu prestabilit, folosind proceduri de navigație standard. „Copilot suplimentar pentru rută” înseamnă un pilot care îl eliberează pe copilot de sarcinile sale la comenzile de zbor pe durata fazei de croazieră a unui zbor în operațiuni multipilot peste FL 200. „Timp de instruire în dublă comandă” înseamnă timp de zbor sau timp instrumental la sol în care unei persoane i se asigură instruire practică de către un instructor autorizat corespunzător. „zbor IFR pe rută” înseamnă faza unui zbor IFR care începe după finalizarea unei proceduri de plecare IFR și care se încheie atunci când începe o procedură de apropiere IFR. „Eroare” înseamnă o acțiune sau lipsa unei acțiuni a echipajului de zbor care duce la abateri de la scopurile sau așteptările organizaționale sau de zbor. „Gestionarea erorilor” înseamnă procesul de depistare și de reacție la erori cu măsuri de contracarare care atenuează sau elimină consecințele erorilor și reduc probabilitatea unor erori sau stări nedorite ale aeronavei.	se află la bordul aeronavei doar pentru a beneficia de instruire practică pentru <u>o licență</u> sau calificare; zbor în raid – zbor între un punct de plecare și un punct de sosire, urmând un traseu prestabilit, folosind proceduri de navigație standard; copilot suplimentar pentru rută – pilot care îl eliberează pe copilot de sarcinile sale la comenzile de zbor pe durata fazei de croazieră a unui zbor în operațiuni multipilot peste FL 200; timp de instruire în dublă comandă – timp de zbor sau timp instrumental la sol în care unei persoane i se asigură instruire practică de către un instructor autorizat corespunzător; zbor IFR pe rută – faza unui zbor IFR care începe după finalizarea unei proceduri de plecare IFR și se încheie atunci când începe o procedură de apropiere IFR; eroare – acțiune sau lipsa unei acțiuni a echipajului de zbor care duce la abateri de la scopurile sau așteptările organizaționale sau de zbor; gestionarea erorilor – procesul de depistare și de reacție la erori cu măsuri de contracarare care atenuează sau elimină consecințele erorilor și reduc		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
„Simulator complet de zbor” (Full Flight Simulator – FFS) înseamnă o reproducere la scară a unei cabine de pilotaj de un anumit tip sau marcă, model și serie, inclusiv ansamblul de echipamente și programe de calculator necesare pentru a reprezenta operarea aeronavei la sol și în zbor, un sistem de vizualizare care oferă o imagine exterioară din cabina de pilotaj și un sistem de simulare a mișcării aeronavei. „Timp de zbor”: pentru avioane, motoplanoare de agrement și aeronave cu decolare-aterizare verticală, înseamnă timpul total de la momentul punerii în mișcare a aeronavei cu scopul de a decola până la momentul în care aceasta se oprește la sfârșitul zborului; pentru elicoptere, înseamnă timpul total de la momentul în care palele rotorului elicopterului încep să se învârtă până la momentul în care elicopterul se oprește la sfârșitul zborului, iar palele rotorului sunt oprite; pentru dirijabile, înseamnă timpul total de la momentul în care un dirijabil este dezlegat de la pilonul de ancorare cu scopul de a decola până în momentul în care dirijabilul se oprește la sfârșitul zborului și este ancorat de pilon; pentru aeronavele cu capacitate VTOL (VCA), înseamnă timpul total de la momentul în care unitățile de portanță și de propulsie sunt acționate în scopul decolării până la momentul în care aeronava se oprește la sfârșitul zborului, iar unitățile de portanță și de propulsie sunt oprite;	probabilitatea unor erori sau stări nedorite ale aeronavei; simulator complet de zbor (Full Flight Simulator – FFS) – reproducere la scară a unei cabine de pilotaj de un anumit tip sau marcă, model și serie, inclusiv ansamblul de echipamente și programe de calculator necesare pentru a reprezenta operarea aeronavei la sol și în zbor, un sistem de vizualizare care oferă o imagine exterioară din cabina de pilotaj și un sistem de simulare a mișcării aeronavei; timp de zbor: pentru avioane, motoplanoare de agrement și aeronave cu decolare-aterizare verticală – timpul total de la momentul punerii în mișcare a aeronavei cu scopul de a decola până în momentul în care aceasta se oprește la sfârșitul zborului; pentru elicoptere – timpul total de la momentul în care palele rotorului elicopterului încep să se învârtă până în momentul în care elicopterul se oprește la sfârșitul zborului, iar palele rotorului sunt oprite; pentru dirijabile – timpul total de la momentul în care un dirijabil este dezlegat de la pilonul de ancorare cu scopul de a decola până în momentul în care dirijabilul se oprește la sfârșitul zborului și este ancorat de pilon; <u>pentru aeronavele cu capacitate VTOL (VCA) - timpul total de la momentul în care unitățile de portanță și de propulsie sunt acționate în scopul decolării până la momentul în care aeronava se</u>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
„Timp de zbor în conformitate cu regulile de zbor instrumental” (Instrumental Flight Rules – IFR) înseamnă timpul total în care aeronava este operată în conformitate cu regulile de zbor instrumental. „Echipament de pregătire pentru zbor” (Flight Training Device – FTD) înseamnă o reproducere la scară a instrumentelor, echipamentelor, panourilor și comenzilor unui tip specific de aeronavă dintr-o cabină de pilotaj deschisă sau dintr-o cabină de pilotaj închisă, inclusiv ansamblul de echipamente și programe de calculator necesare pentru a simula aeronava la sol sau în condiții de zbor în limita tuturor sistemelor instalate pe echipament. Acesta nu necesită un sistem de simulare a mișcării aeronavei sau de vizualizare, cu excepția FTD de nivel 2 și 3 pentru elicoptere, în cazul cărora sunt necesare sisteme de vizualizare. „Echipament de pregătire pentru procedurile de zbor și navigație” (Flight and Navigation Procedures Trainer – FNPT) înseamnă un dispozitiv de antrenament care simulează cabina de pilotaj sau carlinga, inclusiv ansamblul de echipamente și programe de calculator necesare pentru a simula un tip sau o clasă de aeronave în ceea ce privește operațiunile de zbor în așa fel încât sistemele par să funcționeze ca într-o aeronavă. „Pilotate numai cu ajutorul instrumentelor” înseamnă că piloții pilotează aeronava fără a folosi	<u>oprește la sfârșitul zborului, iar unitățile de portanță și de propulsie sunt oprite;</u> timp de zbor în conformitate cu regulile de zbor instrumental (Instrumental Flight Rules – IFR) – timpul total în care aeronava este operată în conformitate cu regulile de zbor instrumental; echipament de pregătire pentru zbor (Flight Training Device – FTD) – reproducere la scară a instrumentelor, echipamentelor, panourilor și comenzilor unui tip specific de aeronavă dintr-o cabină de pilotaj deschisă sau dintr-o cabină de pilotaj închisă, inclusiv ansamblul de echipamente și programe de calculator necesare pentru a simula aeronava la sol sau în condiții de zbor în limita tuturor sistemelor instalate pe echipament. Acesta nu necesită un sistem de simulare a mișcării aeronavei sau de vizualizare, cu excepția FTD de nivelul 2 și 3 pentru elicoptere, în cazul cărora sunt necesare sisteme de vizualizare; echipament de pregătire pentru procedurile de zbor și navigație (Flight and Navigation Procedures Trainer – FNPT) – dispozitiv de antrenament care simulează cabina de pilotaj sau carlinga, inclusiv ansamblul de echipamente și programe de calculator necesare pentru a simula un tip sau o clasă de aeronave în ceea ce privește operațiunile de zbor în așa fel încât sistemele par să funcționeze ca într-o aeronavă;		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
repere vizuale externe, în condiții meteorologice de zbor instrumental simulate sau reale. „Elicopter” înseamnă un tip de giravion susținut în zbor în principal de reacțiile aerului cu cel mult două rotoare acționate de motor pe axe substanțial verticale. „Timp de zbor instrumental” înseamnă timpul în care un pilot controlează o aeronavă în zbor numai cu ajutorul instrumentelor. „Timp instrumental la sol” înseamnă timpul în care unui pilot i se asigură instruire în zbor instrumental simulat, pe echipamente de pregătire sintetică pentru zbor (Flight Simulation Training Devices – FSTD). „Timp instrumental” înseamnă timp de zbor instrumental sau timp instrumental la sol. „Zbor instrumental cu panou redus de instrumente de bord” înseamnă interpretarea atitudinii prin raportare la interpretarea instrumentelor de rezervă după pierderea sistemului principal de referință de atitudine și direcție. „Operațiune liniară” înseamnă o operațiune de apropiere instrumentală în cadrul căreia abaterea/deviația maximă tolerabilă de la drumul obligat este exprimată în unități de lungime, de	pilotate numai cu ajutorul instrumentelor – piloții pilotează aeronava fără a folosi repere vizuale externe, în condiții meteorologice de zbor instrumental simulate sau reale; elicopter – aeronavă mai grea decât aerul, susținută în zbor de reacțiile aerului cu unul sau mai multe rotoare acționate de motor pe axe esențial verticale; timp de zbor instrumental – timpul în care un pilot controlează o aeronavă în zbor numai cu ajutorul instrumentelor; timp instrumental la sol – timpul în care unui pilot i se asigură instruire în zbor instrumental simulat, pe echipamente de pregătire sintetică pentru zbor (Flight Simulation Training Devices – FSTD); timp instrumental – timp de zbor instrumental sau timp instrumental la sol; Zbor instrumental cu panou redus de instrumente de bord - interpretarea atitudinii prin raportare la interpretarea instrumentelor de rezervă după pierderea sistemului principal de referință de atitudine și direcție; operațiune liniară – operațiune de apropiere instrumentală în cadrul căreia abaterea/deviația maximă tolerabilă de la drumul obligat este		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
exemplu mile nautice, pentru deviația laterală transversală. „Zboruri de linie sub supraveghere (LIFUS)” înseamnă zborurile de linie efectuate după urmarea unui curs aprobat de pregătire pentru calificare de tip fără ore de zbor pe aeronavă (Zero Flight Time Type Rating – ZFTT) sau zborurile de linie impuse printr-un raport cu datele privind conformitatea operațională (OSD). „LNAV” înseamnă navigație laterală. „LPV” înseamnă performanța localizatorului cu ghidare verticală. „Operare multipilot” înseamnă o operare care necesită cel puțin doi piloți folosind cooperarea în echipaj multiplu, fie pe o aeronavă multipilot, fie pe o aeronavă cu un singur pilot. „Cooperare în echipaj multiplu” (Multi-crew cooperation – MCC) înseamnă funcționarea echipajului de zbor ca o echipă formată din membri care colaborează sub conducerea pilotului comandant. „Aeronavă multipilot”: — în cazul avioanelor, înseamnă avioane certificate pentru operare cu un echipaj minim de cel puțin doi piloți;	exprimată în unități de lungime, de exemplu mile nautice, pentru deviația laterală transversală; zboruri de linie sub supraveghere (LIFUS) – zborurile de linie efectuate după urmarea unui curs aprobat de pregătire pentru calificare de tip fără ore de zbor pe aeronavă (Zero Flight Time Type Rating – ZFTT) sau zborurile de linie impuse printr-un raport cu datele privind conformitatea operațională (OSD); LNAV – navigație laterală; LPV – performanța localizatorului cu ghidare verticală; <u>Operare multipilot - o operare care necesită cel puțin doi piloți folosind cooperarea în echipaj multiplu, fie pe o aeronavă multipilot, fie pe o aeronavă cu un singur pilot.</u> cooperare în echipaj multiplu (Multi-crew cooperation – MCC) – funcționarea echipajului de zbor ca o echipă formată din membri care colaborează sub conducerea pilotului comandant; Aeronavă multipilot”: în cazul avioanelor, înseamnă avioane certificate pentru operare cu un echipaj minim de cel puțin doi piloți;		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
— în cazul elicopterelor, al dirijabilelor și al aeronavelor cu decolare-aterizare verticală, înseamnă un tip de aeronavă care este certificat pentru operarea cu un echipaj minim de cel puțin doi piloți sau care trebuie să fie operat de cel puțin doi piloți în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012. „Noapte” înseamnă perioada dintre sfârșitul crepusculului civil și începutul răsăritului civil sau o altă perioadă similară între apus și răsărit, conform eventualelor prevederi ale autorității relevante. „Datele privind conformitatea operațională (OSD)” se referă la datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa I (partea 21) la Regulamentul (UE) nr. 748/2012. „Alte echipamente de pregătire” (Other Training Devices – OTD) înseamnă mijloace auxiliare de pregătire, altele decât echipamentele de pregătire sintetică pentru zbor (Flight Simulation Training Devices – FSTD), care asigură mijloace de antrenament pentru care nu este necesară simularea unei cabine de pilotaj complete. „Navigația bazată pe performanțe (PBN)” înseamnă navigație de suprafață bazată pe cerințe de performanță pentru aeronavele care operează de-	<u>în cazul elicopterelor, al dirijabilelor și al aeronavelor cu decolare-aterizare verticală, înseamnă un tip de aeronavă care este certificat pentru operarea cu un echipaj minim de cel puțin doi piloți sau care trebuie să fie operat de cel puțin doi piloți în conformitate cu Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene, aprobat prin HG nr. 612/2022.</u> noapte – perioada dintre sfârșitul crepusculului civil și începutul răsăritului civil sau o altă perioadă similară între apus și răsărit, conform eventualelor prevederi ale autorității competente; date privind conformitatea operațională (OSD) – datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu Anexa nr. 1 (Partea 21) la Hotărârea Guvernului <u>nr. 91/2024</u>; alte echipamente de pregătire (Other Training Devices – OTD) – mijloace auxiliare de pregătire, altele decât echipamentele de pregătire sintetică pentru zbor (Flight Simulation Training Devices – FSTD), care asigură mijloace de antrenament pentru care nu este necesară simularea unei cabine de pilotaj complete; navigația bazată pe performanțe (PBN) – navigație de suprafață bazată pe cerințe de performanță pentru		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
a lungul unei rute ATS, pe o procedură de apropiere instrumentală sau într-un spațiu aerian desemnat. „Criterii de performanță” înseamnă o simplă declarație de evaluare cu privire la rezultatul necesar al unui element de competență și o descriere a criteriilor folosite pentru a evalua dacă s-a atins nivelul de performanță necesar. „Pilot comandant” (Pilot-in-command – PIC) înseamnă pilotul desemnat comandant și responsabil pentru derularea în siguranță a zborului. „Pilot comandant sub supraveghere” (Pilot-in-command under supervision – PICUS) înseamnă un copilot care îndeplinește, sub supravegherea unui pilot comandant, sarcinile și funcțiile unui pilot comandant. „Aeronavă cu decolare-aterizare verticală” înseamnă orice aeronavă care își obține portanța pe verticală și propulsia/portanța în zbor cu ajutorul mai multor rotoare cu geometrie variabilă sau motoare/dispozitive propulsoare atașate sau încorporate în fuzelaj sau în aripi. „Planor motorizat” înseamnă un planor echipat cu unul sau mai multe motoare, care, cu motoarele scoase din funcțiune, are caracteristicile unui planor.	aeronavele care operează de-a lungul unei rute ATS, pe o procedură de apropiere instrumentală sau într-un spațiu aerian desemnat; criterii de performanță – o simplă declarație de evaluare cu privire la rezultatul necesar al unui element de competență și o descriere a criteriilor folosite pentru a evalua dacă s-a atins nivelul de performanță necesar; pilot comandant (Pilot-in-command – PIC) – pilotul desemnat comandant și responsabil pentru derularea în siguranță a zborului; pilot comandant sub supraveghere (Pilot-in-command under supervision – PICUS) – copilot care îndeplinește, sub supravegherea unui pilot comandant, sarcinile și funcțiile unui pilot comandant; aeronavă cu decolare-aterizare verticală – orice aeronavă care își obține portanța pe verticală și propulsia/portanța în zbor cu ajutorul mai multor rotoare cu geometrie variabilă sau motoare/dispozitive propulsoare atașate ori încorporate în fuzelaj sau în aripi; planor motorizat – planor echipat cu unul sau mai multe motoare, care, cu motoarele scoase din funcțiune, are caracteristicile unui planor;		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
„Pilot particular” înseamnă un pilot care deține o licență care interzice pilotarea unei aeronave în cadrul unor operațiuni remunerate, cu excepția activităților de instruire și examinare, conform celor stabilite în prezenta parte. „Verificarea competenței” înseamnă demonstrarea abilităților în vederea revalidării sau a reînnoirii calificărilor sau privilegiilor, incluzând, în funcție de necesități, o examinare orală. „Reînnoire” (de exemplu a unei calificări sau a unui certificat) înseamnă un procedeu administrativ efectuat după ce o calificare sau un certificat a expirat, cu scopul reînnoirii privilegiilor asociate calificării sau certificatului pentru o perioadă determinată, în urma îndeplinirii cerințelor specificate. „Revalidare” (de exemplu a unei calificări sau a unui certificat) înseamnă un procedeu administrativ efectuat în perioada de valabilitate a unei calificări sau a unui certificat, care permite titularului să își exercite în continuare privilegiile asociate calificării sau certificatului pentru o nouă perioadă determinată, în urma îndeplinirii cerințelor specificate. „RNP APCH” înseamnă o specificație PBN utilizată pentru operațiunile de apropiere instrumentală.	pilot particular – pilot care deține <u>o licență</u> care interzice pilotarea unei aeronave în cadrul unor operațiuni remunerate, cu excepția activităților de instruire și examinare, conform celor stabilite în prezenta Anexă (Partea FCL); verificarea competenței – demonstrarea abilităților în vederea revalidării sau a reînnoirii calificărilor sau privilegiilor, incluzând, în funcție de necesități, o examinare orală; reînnoire (de exemplu a unei calificări sau a unui certificat) – procedeu administrativ efectuat după ce o calificare sau un certificat a expirat, în scopul reînnoirii privilegiilor asociate calificării sau certificatului pentru o perioadă determinată, în urma îndeplinirii cerințelor specificate; revalidare (de exemplu a unei calificări sau a unui certificat) – procedeu administrativ efectuat în perioada de valabilitate a unei calificări sau a unui certificat, care permite titularului să își exercite în continuare privilegiile asociate calificării sau certificatului pentru o nouă perioadă determinată, în urma îndeplinirii cerințelor specificate; RNP APCH – specificație PBN utilizată pentru operațiunile de apropiere instrumentală;		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
„Operațiune RNP APCH până la minimele LNAV” înseamnă o operațiune de apropiere instrumentală 2D pentru care ghidarea laterală se bazează pe poziționarea GNSS. „Operațiune RNP APCH până la minimele LNAV/VNAV” înseamnă o operațiune de apropiere instrumentală 3D pentru care ghidarea laterală se bazează pe poziționarea GNSS, iar ghidarea verticală este indicată fie de funcția VNAV barometrică, fie de poziționarea GNSS, inclusiv sistemul de augmentare cu ajutorul sateliților (SBAS). „Operațiune RNP APCH până la minimele LPV” înseamnă o operațiune de apropiere instrumentală 3D pentru care atât ghidarea laterală, cât și cea verticală se bazează pe poziționarea GNSS, inclusiv pe SBAS. „RNP AR APCH” înseamnă o specificație de navigație utilizată pentru operațiunile de apropiere instrumentală care necesită o aprobare specifică. „Segment de rută” înseamnă un zbor care presupune fazele de decolare, plecare, zbor de croazieră de minimum 15 minute, sosire, apropiere și aterizare. „Planor” înseamnă o aeronavă mai grea decât aerul care este susținută în zbor de reacția dinamică a	operațiune RNP APCH până la minimele LNAV – operațiune de apropiere instrumentală 2D pentru care ghidarea laterală se bazează pe poziționarea GNSS; operațiune RNP APCH până la minimele LNAV/VNAV – operațiune de apropiere instrumentală 3D pentru care ghidarea laterală se bazează pe poziționarea GNSS, iar ghidarea verticală este indicată fie de funcția VNAV barometrică, fie de poziționarea GNSS, inclusiv sistemul de augmentare cu ajutorul sateliților (SBAS); operațiune RNP APCH până la minimele LPV – operațiune de apropiere instrumentală 3D pentru care atât ghidarea laterală, cât și cea verticală se bazează pe poziționarea GNSS, inclusiv pe SBAS; RNP AR APCH – specificație de navigație utilizată pentru operațiunile de apropiere instrumentală care necesită o aprobare specifică; segment de rută – zbor care presupune fazele de decolare, plecare, zbor de croazieră de minimum 15 minute, sosire, apropiere și aterizare; planor – aeronavă mai grea decât aerul care este susținută în zbor de reacția dinamică a aerului asupra		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
aerului asupra suprafețelor portante fixe și al cărei zbor liber nu depinde de un motor. „Aeronavă cu un singur pilot”: — în cazul avioanelor, înseamnă o aeronavă certificată pentru operarea de către un singur pilot; — în cazul elicopterelor, al dirijabilelor și al aeronavelor cu decolare-aterizare verticală, înseamnă un tip de aeronavă care este certificat pentru operarea de către un singur pilot și care nu trebuie să fie operat de cel puțin doi piloți în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012. „Test de îndemânare” înseamnă demonstrarea abilităților în vederea eliberării unei licențe sau a unei calificări, incluzând, în funcție de necesități, o examinare orală. „Timp de zbor în simplă comandă” înseamnă timpul de zbor în care un elev pilot este unicul ocupant al unei aeronave. „Elev pilot comandant” (Student pilot-in-command – SPIC) înseamnă un elev pilot care acționează ca pilot comandant în cazul unui zbor cu un instructor în care acesta din urmă nu face decât să îl supravegheze pe elevul pilot și nu influențează sau nu controlează zborul aeronavei.	suprafețelor portante fixe și al cărei zbor liber nu depinde de un motor; <u>Aeronavă cu un singur pilot:</u> <u>în cazul avioanelor, înseamnă o aeronavă certificată pentru operarea de către un singur pilot;</u> <u>în cazul elicopterelor, al dirijabilelor și al aeronavelor cu decolare-aterizare verticală,</u> <u>înseamnă un tip de aeronavă care este certificat pentru operarea de către un singur pilot și care nu trebuie să fie operat de cel puțin doi piloți în conformitate în conformitate cu Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene,</u> <u>aprobat prin HG nr. 612/2022.</u> test de îndemânare – demonstrarea abilităților în vederea eliberării <u>unei licențe</u> sau a unei calificări, incluzând, în funcție de necesități, o examinare orală; timp de zbor în simplă comandă – timpul de zbor în care un elev pilot este unicul ocupant al unei aeronave; elev pilot comandant (Student pilot-in-command – SPIC) – elev pilot care acționează ca pilot comandant în cazul unui zbor cu un instructor în care acesta din urmă nu face decât să îl supravegheze pe elevul pilot și nu influențează sau nu controlează zborul aeronavei;		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
„Amenințare” înseamnă evenimente sau erori care au loc fără influența echipajului de zbor, care măresc complexitatea operațională și care trebuie gestionate pentru păstrarea marjei de siguranță. „Gestionarea amenințărilor” înseamnă procesul de depistare și de reacție la amenințări cu măsuri de contracarare care atenuează sau elimină consecințele amenințărilor și reduc probabilitatea unor erori sau stări nedorite ale aeronavei. „Operațiune de apropiere instrumentală tridimensională (3D)” înseamnă o operațiune de apropiere instrumentală care utilizează ghidarea atât laterală, cât și verticală. „Motoplanor de agrement (Touring Motor Glider – TMG)” înseamnă, cu excepția cazului în care se specifică altfel în urma procesului de certificare în conformitate cu anexa I (partea 21) la Regulamentul (UE) nr. 748/2012, o clasă specifică de plane motorizate echipate cu un motor integral montat, neretractabil și o elice neretractabilă. Acesta are capacitatea de a decola și de a lua altitudine folosindu-și puterea motorului conform manualului său de zbor. „Operațiune de apropiere instrumentală bidimensională (2D)” înseamnă o operațiune de apropiere instrumentală care utilizează doar ghidarea laterală.	amenințare – evenimente sau erori care au loc fără influența echipajului de zbor, care măresc complexitatea operațională și care trebuie gestionate pentru păstrarea marjei de siguranță; gestionarea amenințărilor – procesul de depistare și de reacție la amenințări cu măsuri de contracarare care atenuează sau elimină consecințele amenințărilor și reduc probabilitatea unor erori sau stări nedorite ale aeronavei; operațiune de apropiere instrumentală tridimensională (3D) – operațiune de apropiere instrumentală care utilizează ghidarea atât laterală, cât și verticală; motoplanor de agrement (Touring Motor Glider – TMG)” – cu excepția cazului în care se specifică altfel în urma procesului de certificare în conformitate cu Anexa nr.1 (Partea 21) la Hotărârea Guvernului <u>nr. 91/2024</u>, o clasă specifică de plane motorizate echipate cu un motor integral montat, neretractabil și o elice neretractabilă. Acesta are capacitatea de a decola și de a lua altitudine folosindu-și puterea motorului conform manualului său de zbor; operațiune de apropiere instrumentală bidimensională (2D) – operațiune de apropiere instrumentală care utilizează doar ghidarea laterală;		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
„Tip de aeronavă” înseamnă o clasificare a aeronavelor care necesită o calificare de tip astfel cum prevăd datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu partea 21 și care cuprinde toate aeronavele de același prototip, inclusiv toate modificările aduse acestora, cu excepția celor care au ca efect o modificare în manevrare sau în caracteristicile de zbor. „Listă privind calificarea de tip și anexele la licență” înseamnă o listă publicată de agenție, pe baza rezultatului evaluării datelor privind conformitatea operațională și care cuprinde clasele de avioane și tipurile de aeronave în vederea eliberării licențelor de echipaj de zbor. „VNAV” înseamnă navigație verticală. „Operator de pregătire bazată pe date concrete (Evidence based training – EBT)” înseamnă o organizație care deține un certificat de operator aerian (AOC) în conformitate cu anexa III (partea ORO) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 și care a implementat un program EBT aprobat de autoritatea competentă, în conformitate cu dispozițiile regulamentului respectiv. „Evaluare practică EBT” înseamnă o metodă de evaluare a performanței care servește la verificarea performanței integrate a competențelor. Ea are loc fie într-un mediu simulat, fie într-un mediu operațional.	tip de aeronavă – clasificare a aeronavelor care necesită o calificare de tip astfel cum prevăd datele privind conformitatea operațională stabilite în corespundere cu Partea 21 și care cuprinde toate aeronavele de același prototip, inclusiv toate modificările aduse acestora, cu excepția celor care au ca efect o modificare în manevrare sau în caracteristicile de zbor; listă privind calificarea de tip și anexele la <u>licență</u> – listă publicată de <u>AAC</u> pe baza rezultatului evaluării datelor privind conformitatea operațională, care cuprinde clasele de avioane și tipurile de aeronave în vederea eliberării certificatelor de echipaj de zbor; VNAV – navigație verticală; operator de pregătire bazată pe date concrete (Evidence Based Training – EBT) – organizație care deține un certificat de operator aerian (AOC) în conformitate cu Partea ORO la Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la operațiunile aeriene și care a implementat un program EBT aprobat de AAC, în conformitate cu dispozițiile regulamentului respectiv; evaluare practică EBT – metodă de evaluare a performanței care servește la verificarea performanței integrate a competențelor. Ea are loc fie într-un mediu simulat, fie într-un mediu operațional;		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
„Program EBT” înseamnă un program de evaluare și de pregătire a piloților în conformitate cu punctul ORO.FC.231 din anexa III (partea ORO) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012. „Program EBT mixt” înseamnă un program de pregătire periodică și de verificare aferentă al unui operator, prevăzut la punctul ORO.FC.230 din anexa III (partea ORO) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012, care are o parte dedicată aplicării EBT, dar care nu înlocuiește verificările competenței prevăzute în apendicele 9 la prezenta anexă. Autogir înseamnă un tip de giravion susținut în zbor de reacțiile aerului cu cel mult două rotoare care se rotesc în mod liber în jurul unor axe practic verticale.	program EBT – program de evaluare și de pregătire a piloților în conformitate cu ORO.FC.231 din Partea ORO la Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la operațiunile aeriene; program EBT mixt – program de pregătire periodică și de verificare aferentă al unui operator, prevăzut la ORO.FC.230 din Partea ORO la Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la operațiunile aeriene, care are o parte dedicată aplicării EBT, dar care nu înlocuiește verificările competenței prevăzute în Apendicele nr.9 la prezenta Anexă (Partea FCL). <i>Autogir - un tip de giravion susținut în zbor de reacțiile aerului cu cel mult două rotoare care se rotesc în mod liber în jurul unor axe practic verticale.</i>		
FCL.015 Solicitarea și eliberarea, revalidarea și reînnoirea licențelor, calificărilor și certificatelor (a) O cerere de obținere, revalidare sau reînnoire a licențelor de pilot și a calificărilor și certificatelor asociate, precum și orice modificare aferentă se înaintează autorității competente în forma și modul stabilite de respectiva autoritate. Cererea trebuie să fie însoțită de dovezi ale îndeplinirii de către solicitanți a cerințelor privind obținerea, revalidarea sau reînnoirea licenței sau a certificatului, precum și a calificărilor sau	<u>FCL.015 Solicitarea și eliberarea, revalidarea și reînnoirea licențelor, calificărilor și certificatelor</u> (a) <u>O cerere de obținere, revalidare sau reînnoire a licențelor de pilot și a calificărilor și certificatelor asociate, precum și orice modificare aferentă se înaintează AAC în forma și modul stabilite. Cererea trebuie să fie însoțită de dovezi ale îndeplinirii de către solicitanți a cerințelor privind obținerea, revalidarea sau reînnoirea licenței sau a certificatului, precum și a calificărilor sau atestărilor asociate prevăzute în prezenta Anexă (Partea FCL) și în Anexa nr. 4 (Partea MED).</u>	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
atestărilor asociate prevăzute în prezenta anexă (partea FCL) și în anexa IV (partea MED). (b) Cu excepția cazului în care se prevede altfel în prezenta anexă, orice limitare sau extindere a privilegiilor acordate printr-o licență, calificare sau certificat trebuie înscrisă pe licență sau pe certificat de către autoritatea competentă. (c) O persoană nu poate fi în niciun caz titulara mai multor licențe pentru o categorie de aeronave, eliberate în conformitate cu prezenta parte. (d) Titularul unei licențe depune cererile în conformitate cu litera (a) la autoritatea competentă desemnată de statul membru în care i-a fost eliberată licența în conformitate cu prezenta anexă (partea FCL), cu anexa III (partea BFCL) la Regulamentul (UE) 2018/395 sau cu anexa III (partea SFCL) la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/1976, după caz. (e) Titularul unei licențe care a fost eliberată în conformitate cu prezenta anexă (partea FCL) poate solicita autorității competente desemnate de un alt stat membru schimbarea autorității competente în privința tuturor licențelor deținute, astfel cum se specifică la litera (d). Titularii unui certificat medical eliberat în conformitate cu anexa IV (partea MED) care nu dețin încă o licență de pilot au dreptul să depună o astfel de cerere de modificare a autorității competente în ceea ce	(b) Cu excepția cazului în care se prevede altfel în prezenta Anexă (Partea FCL), orice limitare sau extindere a privilegiilor acordate <u>printr-o licență</u> de pilot, calificare sau certificat trebuie înscrisă pe <u>licență</u> de către AAC. (c) O persoană nu poate fi în niciun caz titular al mai multor <u>licențe</u> de pilot pentru o categorie de aeronave, eliberate în conformitate cu prezenta Anexă (Partea FCL). (d) Titularul <u>unei licențe</u> de pilot depune cererile la AAC în conformitate cu litera (a), respectând cerințele din prezenta Anexă (Partea FCL), Anexa nr.3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor sau Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor, după caz. -		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
privește toate dosarele medicale păstrate de autoritatea competentă. (f) Pentru eliberarea unei licențe, a unei calificări sau a unui certificat, solicitantul trebuie să depună o cerere în termen de cel mult șase luni de la data reușitei la testul de îndemânare sau la evaluarea competenței. (g) Pregătirea efectuată pe aeronave sau în FSTD-uri în conformitate cu anexa III (partea ORO) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 se ia în considerare pentru cerințele referitoare la experiență și la revalidare prevăzute în prezenta anexă (partea FCL).	(e) Pentru eliberarea <u>unei licențe</u>, a unei calificări sau a unui certificat, solicitantul trebuie să depună o cerere în termen de cel mult șase luni de la data reușitei la testul de îndemânare sau la evaluarea competenței. (f) Pregătirea efectuată pe aeronave sau în FSTD-uri în conformitate cu Partea ORO la Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la operațiunile aeriene se ia în considerare pentru cerințele referitoare la experiență și la revalidare prevăzute în prezenta Anexă (Partea FCL).		
FCL.020 Elev pilot (a) Un elev pilot nu zboară în simplă comandă decât dacă îndeplinește următoarele condiții: 1. este autorizat în acest sens și supravegheat de un instructor de zbor; 2. înainte de a primi autorizația specificată la punctul (1), a dobândit competența de a opera în siguranță aeronava în cauză pe durata zborului în simplă comandă avut în vedere. (b) Înainte de primul său zbor în simplă comandă, un elev pilot trebuie să aibă vârsta de cel puțin 16 ani.	<u>FCL.020 Elev pilot</u> <u>(a) Un elev pilot nu zboară în simplă comandă decât dacă îndeplinește următoarele condiții:</u> <u>1. este autorizat în acest sens și supravegheat de un instructor de zbor;</u> <u>2. înainte de a primi autorizația specificată la punctul 1, a dobândit competența de a opera în siguranță aeronava în cauză pe durata zborului în simplă comandă avut în vedere.</u> <u>(b) Înainte de primul său zbor în simplă comandă, un elev pilot trebuie să aibă vârsta de cel puțin 16 ani.</u>	Compatibil	Lipsă
FCL.025 Examenе teoretice pentru eliberarea licențelor și calificărilor	<u>FCL.025 Examenе teoretice pentru eliberarea licențelor și calificărilor</u>	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(a) Responsabilitățile solicitantului 1. Solicitanții participă la întregul set de examene teoretice pentru o licență sau calificare specifică aflată în responsabilitatea autorității competente a aceluiași stat membru. 2. Solicitanții susțin examenul teoretic numai la recomandarea organizației de pregătire declarate (declared training organisation – DTO) sau a organizației de pregătire aprobate (approved training organisation – ATO) responsabile cu pregătirea lor, după ce au absolvit elementele corespunzătoare ale cursului de pregătire teoretică la un nivel satisfăcător. 3. Recomandarea unei DTO sau a unei ATO are o valabilitate de 12 luni. Dacă solicitantul nu susține cel puțin un examen teoretic scris în această perioadă de valabilitate, necesitatea unei pregătiri suplimentare se decide de către DTO sau ATO pe baza nevoilor solicitantului. (b) Standarde de promovare 1. Se consideră că un solicitant a promovat un examen teoretic scris dacă acesta obține cel puțin 75 % din punctele corespunzătoare examenului respectiv. Nu se aplică puncte de penalizare. 2. Cu excepția cazului în care prezenta parte prevede altfel, un solicitant promovează cu succes examenul teoretic necesar pentru licența sau calificarea de pilot corespunzătoare dacă acesta a promovat toate examenele teoretice scrise necesare într-un interval de 18 luni de la sfârșitul lunii	(a) Responsabilitățile solicitantului 1. Solicitanții participă la întregul set de examene teoretice pentru <u>o licență</u> sau calificare specifică aflată în responsabilitatea AAC. 2. Solicitanții susțin examenul teoretic numai la recomandarea organizației de pregătire declarate (Declared Training Organisation – DTO) sau a organizației de pregătire aprobate (Approved Training Organisation – ATO) responsabile de pregătirea lor, după ce au absolvit elementele corespunzătoare ale cursului de pregătire teoretică la un nivel satisfăcător. 3. Recomandarea unei DTO sau a unei ATO are o valabilitate de 12 luni. Dacă solicitantul nu susține cel puțin un examen teoretic scris în această perioadă de valabilitate, necesitatea unei pregătiri suplimentare se decide de către DTO sau ATO pe baza nevoilor solicitantului. (b) Standarde de promovare 1. Se consideră că un solicitant a promovat un examen teoretic scris dacă obține cel puțin 75% din punctele corespunzătoare examenului respectiv. Nu se aplică puncte de penalizare. 2. Cu excepția cazului în care prezenta Anexă (Partea FCL) prevede altfel, un solicitant promovează cu succes examenul teoretic necesar pentru <u>licența</u> sau calificarea de pilot corespunzătoare dacă a promovat toate examenele teoretice scrise necesare într-un interval de 18 luni de la sfârșitul lunii calendaristice		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
calendaristice în care respectivul solicitant s-a prezentat pentru prima dată la un examen. 3. În cazul în care o persoană care solicită susținerea examenului teoretic ATPL sau eliberarea unei licențe de pilot comercial (CPL) sau a unei calificări de zbor instrumental (IR) nu a promovat unul dintre examenele teoretice scrise după patru tentative sau dacă nu a promovat toate examenele fie după șase tentative, fie în perioada menționată la litera (b) punctul 2, aceasta trebuie să susțină din nou întregul set de examene teoretice scrise. 4. În cazul în care un solicitant pentru eliberarea unei licențe de pilot de aeronave ușoare (LAPL), a unei licențe de pilot particular (PPL) sau a unei calificări de zbor instrumental de bază (BIR) sau a unei licențe de pilot de autogir (GPL) nu a promovat unul dintre examenele teoretice scrise după patru tentative, sau dacă nu a promovat toate examenele în perioada menționată la litera (b) de la punctul 2, acesta susține din nou întregul set de examene teoretice scrise. 5. Înainte de a susține din nou întregul set de examene teoretice scrise, solicitanții urmează o pregătire suplimentară în cadrul unei DTO sau al unei ATO. Nivelul și sfera pregătirii necesare se decid de către DTO sau ATO, pe baza nevoilor solicitanților. (c) Perioada de valabilitate 1. Promovarea examenelor teoretice este valabilă:	în care respectivul solicitant s-a prezentat pentru prima dată la un examen. 3. În cazul în care o persoană care solicită susținerea examenului teoretic ATPL sau eliberarea <u>unei licențe</u> de pilot comercial (CPL) ori a unei calificări de zbor instrumental (IR) nu a promovat unul dintre examenele teoretice scrise după patru tentative sau dacă nu a promovat toate examenele fie după șase tentative, fie în perioada menționată la litera (b) punctul 2, aceasta trebuie să susțină din nou întregul set de examene teoretice scrise. 4. În cazul în care <u>un solicitant pentru eliberarea unei licențe de pilot de aeronave ușoare LAPL, a unei licențe de pilot particular PPL sau a unei calificări de zbor instrumental de bază (BIR) sau a unei licențe de pilot de autogir (GPL)</u> nu au promovat unul dintre examenele teoretice scrise după patru tentative sau dacă nu a promovat toate examenele în perioada menționată la litera (b) punctul 2, <u>acesta susține</u> din nou întregul set de examene teoretice scrise. 5. Înainte de a susține din nou <u>întregul set de examene</u> teoretice <u>scrise</u>, solicitanții urmează o pregătire suplimentară în cadrul unei DTO sau al unei ATO. Nivelul și sfera pregătirii necesare se decid de către DTO sau ATO, pe baza nevoilor solicitanților. (c) Perioada de valabilitate 1. Promovarea examenelor teoretice este valabilă:		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(i) pentru eliberarea unei licențe de pilot de aeronave ușoare sau a unei licențe de pilot particular sau a unei licențe de pilot de autogir, pe o perioadă de 24 de luni; (ii) pentru eliberarea unei licențe de pilot comercial, a unei licențe de pilot cu echipaj multiplu sau a unei calificări de zbor instrumental (IR), pentru o perioadă de 36 de luni; (iii) pentru eliberarea unei calificări de zbor instrumental de bază (BIR), pe o durată nelimitată. Perioadele menționate la subpunctele (i) și (ii) se consideră ca începând de la data la care piloții au promovat examenul teoretic, în conformitate cu litera (b) punctul 2. 2. Promovarea examenelor teoretice pentru licența de pilot de linie (Airline Transport Pilot Licence – ATPL) rămâne valabilă pentru eliberarea unei licențe ATPL pe o perioadă de 7 ani de la ultima zi a perioadei de validitate: (i) a unei IR incluse în licență; sau (ii) în cazul elicopterelor, a unei calificări de tip de elicopter inclusă în respectiva licență.	(i) pentru eliberarea unui <u>licențe de pilot de aeronave ușoare sau a unei licențe de pilot particular</u>, pe o perioadă de 24 de luni; (ii) pentru eliberarea <u>unei licențe de pilot comercial, a unei licențe de pilot cu echipaj multiplu sau a unei calificări de zbor instrumental (IR)</u>, pentru o perioadă de 36 de luni; (iii) pentru eliberarea unei calificări de zbor instrumental de bază (BIR), pe o durată nelimitată. Perioadele menționate la subpunctele (i) și (ii) se consideră ca începând de la data la care piloții au promovat examenul teoretic, în conformitate cu litera (b) punctul 2. 2. Promovarea examenelor teoretice pentru <u>licența</u> de pilot de linie (ATPL) rămâne valabilă pentru eliberarea <u>unei licențe</u> ATPL pe o perioadă de 7 ani de la ultima zi a perioadei de validitate: (i) a unei IR incluse în <u>licență</u>; sau (ii) în cazul elicopterelor, a unei calificări de tip de elicopter inclusă în respectiva <u>licență</u>.		
FCL.030 Test de îndemânare (a) Înaintea susținerii unui test de îndemânare pentru eliberarea unei licențe, a unei calificări sau a unui certificat, solicitantul trebuie să fi promovat examenul teoretic necesar, cu excepția cazului	FCL.030 Test de îndemânare (a) Înaintea susținerii unui test de îndemânare pentru eliberarea <u>unei licențe</u>, unei calificări <u>sau a unui certificat solicitantul</u> trebuie să fi promovat examenul teoretic necesar, cu excepția cazului	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
solicitanților care urmează un curs integrat de pregătire practică. În toate cazurile, pregătirea teoretică trebuie să fi încheiat înainte de susținerea testelor de îndemânare. (b) Cu excepția cazului în care se eliberează o licență de pilot de linie, candidatul la un test de îndemânare este recomandat pentru susținerea acestui test de către organizația/persoana responsabilă cu pregătirea după încheierea acestei pregătiri. Evidența procesului de pregătire se pune la dispoziția examinatorului. (c) Pentru eliberarea unei BIR, solicitantul unui test de îndemânare trebuie să urmeze mai întâi toate modulele de pregătire și să fie recomandat pentru testul de îndemânare de către o ATO. ATO pune la dispoziția examinatorului înregistrările referitoare la pregătirea solicitantului.	solicitanților care urmează un curs integrat de pregătire practică. În toate cazurile, pregătirea teoretică trebuie să se fi încheiat înainte de susținerea testelor de îndemânare. (b) Cu excepția cazului în care se eliberează <u>o licență</u> de pilot de linie, candidatul la un test de îndemânare este recomandat pentru susținerea acestui test de către organizația/persoana responsabilă de pregătirea după încheierea acestei pregătiri. Evidența procesului de pregătire se pune la dispoziția examinatorului. (c) Pentru eliberarea unei BIR, solicitantul unui test de îndemânare trebuie să urmeze mai întâi toate modulele de pregătire și să fie recomandat pentru testul de îndemânare de către o ATO. ATO pune la dispoziția examinatorului înregistrările referitoare la pregătirea solicitantului.		
FCL.035 Credite pentru timpul de zbor și cunoștințele teoretice (a) Credite pentru timpul de zbor 1. Cu excepția cazului în care prezenta parte prevede altfel, orele de zbor care se creditează pentru o licență, o calificare sau un certificat trebuie să fi fost efectuate pe aceeași categorie de aeronave pentru care se solicită eliberarea licenței, a calificării sau a certificatului. 2. PIC sau în pregătire.	FCL.035 Credite pentru timpul de zbor și cunoștințele teoretice (a) Credite pentru timpul de zbor 1. Cu excepția cazului în care prezenta Anexă (Partea FCL) prevede altfel, orele de zbor care se creditează pentru <u>o licență</u>, o calificare <u>sau un certificat</u> trebuie să fi fost efectuate pe aceeași categorie de aeronave pentru care se solicită eliberarea <u>licenței, a calificării sau a certificatului</u>. 2. PIC sau pilot în pregătire	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(i) Un solicitant al unei licențe, al unei calificări sau al unui certificat se creditează integral cu tot timpul de zbor efectuat în simplă comandă, ca instruire în dublă comandă sau ca PIC pentru timpul total de zbor necesar pentru licență, calificare sau certificat. (ii) Un absolvent al unui curs integrat de pregătire ATP are dreptul de a fi creditat cu până la 50 de ore timp instrumental ca elev pilot comandant pentru timpul ca PIC necesar pentru eliberarea unei licențe de pilot de linie, a unei licențe de pilot comercial și a unei calificări de clasă sau de tip multimotor. (iii) Un absolvent al unui curs integrat de pregătire CPL/IR are dreptul de a fi creditat cu până la 50 de ore timp instrumental ca elev pilot comandant pentru timpul ca PIC necesar pentru eliberarea unei licențe de pilot comercial și a unei calificări de clasă sau de tip multimotor. 3. Timp de zbor în calitate de copilot sau pilot comandant sub supraveghere (PIC under supervision – PICUS). Cu excepția cazului în care prezenta parte prevede altfel, titularul unei licențe de pilot, atunci când acționează în calitate de copilot sau de PICUS, are dreptul de a fi creditat integral cu timpul în calitate de copilot pentru timpul total de zbor necesar pentru o licență de pilot de grad superior. 4. Toate orele de zbor efectuate pe avioane sau TMG-uri care fac obiectul unei decizii a unui stat membru luată în conformitate cu articolul 2 alineatul (8) litera (a) sau (c) din Regulamentul (UE) 2018/1139 sau care intră sub incidența anexei I la regulamentul respectiv se creditează integral în	(i) Un solicitant <u>al unei licențe, al unei calificări sau al unui certificat</u> se creditează integral cu tot timpul de zbor efectuat în simplă comandă, ca instruire în dublă comandă sau ca PIC pentru timpul total de zbor necesar <u>pentru licență, calificare sau certificat.</u> (ii) Un absolvent al unui curs integrat de pregătire ATP are dreptul de a fi creditat cu până la 50 de ore timp instrumental ca elev pilot comandant pentru timpul ca PIC necesar pentru eliberarea <u>unei licențe</u> de pilot de linie, <u>a unei licențe</u> de pilot comercial și a unei calificări de clasă sau de tip multimotor. (iii) Un absolvent al unui curs integrat de pregătire CPL/IR are dreptul de a fi creditat cu până la 50 de ore timp instrumental ca elev pilot comandant pentru timpul ca PIC necesar pentru eliberarea <u>unei licențe</u> de pilot comercial și a unei calificări de clasă sau de tip multimotor. 3. Timp de zbor în calitate de copilot sau pilot comandant sub supraveghere (PIC under supervision – PICUS). Cu excepția cazului în care prezenta Anexă (Partea FCL) prevede altfel, titularul <u>unei licențe</u> de pilot, atunci când acționează în calitate de copilot sau de PICUS, are dreptul de a fi creditat integral cu timpul în calitate de copilot pentru timpul total de zbor necesar pentru <u>o licență</u> de pilot de grad superior. 4. Toate orele de zbor efectuate pe avioane sau TMG-uri care fac obiectul unei decizii a AAC sau care intră sub incidența Anexei nr. 2 la Codul aerian <u>sau care intră sub incidența anexei nr. 1 la regulamentul respectiv</u> se creditează integral în vederea îndeplinirii cerințelor privind timpul de zbor		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
vederea îndeplinirii cerințelor privind timpul de zbor de la punctul FCL.140.A litera (a) punctul 1 și de la punctul FCL.740.A litera (b) punctul 1 subpunctul (ii) din prezenta anexă, dacă sunt îndeplinite următoarele condiții: (i) avionul sau TMG în cauză se încadrează în aceeași categorie și clasă ca aeronavele conforme cu partea FCL pentru care urmează să fie creditate orele de zbor; (ii) în cazul zborurilor de pregătire cu un instructor, avionul sau TMG utilizat face obiectul autorizării specificate la punctul ORA.ATO.135 din anexa VII (partea ORA) sau la punctul DTO.GEN.240 din anexa VIII (partea DTO). <u>5. Toate orele de zbor efectuate pe autogire care intră sub incidența anexei I la Regulamentul (UE) 2018/1139 și care au o masă maximă certificată la decolare de cel puțin 450 kg se creditează integral în vederea finalizării celor 12 ore de timp de zbor și a celor 12 decolări și aterizări în conformitate cu punctul FCL.240.G litera (a), dar nu se creditează în ceea ce privește cerința de la punctul FCL.240.G litera (a) subpunctul 1 punctul (ii).</u> (b) Credite pentru cunoștințele teoretice 1. Solicitanții care au promovat examenul teoretic pentru o licență de pilot de linie se creditează în ceea ce privește cerințele referitoare la cunoștințele teoretice pentru licența de pilot de aeronave ușoare, licența de pilot particular, licența de pilot comercial și, cu excepția cazului elicopterelor, IR și BIR pe aceeași categorie de aeronave.	de la FCL.140.A litera (a) punctul 1 și de la FCL.740.A litera (b) punctul 1 subpunctul (ii) din prezenta Anexă (Partea FCL), dacă sunt îndeplinite următoarele condiții: (i) avionul sau TMG în cauză se încadrează în aceeași categorie și clasă ca aeronavele conforme cu prezenta Anexă (Partea FCL) pentru care urmează să fie creditate orele de zbor; (ii) în cazul zborurilor de pregătire cu un instructor, avionul sau TMG utilizat face obiectul autorizării specificate la ORA.ATO.135 din Anexa nr.7 (Partea ORA) sau la DTO.GEN.240 din Anexa nr.8 (Partea DTO). <u>5. Toate orele de zbor efectuate pe autogire care intră sub incidența cerințelor din Codul aerian și care au o masă maximă certificată la decolare de cel puțin 450 kg se creditează integral în vederea finalizării celor 12 ore de timp de zbor și a celor 12 decolări și aterizări în conformitate cu punctul FCL.240.G litera (a), dar nu se creditează în ceea ce privește cerința de la punctul FCL.240.G litera (a) subpunctul 1 punctul (ii).</u> (b) Credite pentru cunoștințele teoretice 1. Solicitanții care au promovat examenul teoretic pentru <u>o licență de pilot de linie</u> se creditează în ceea ce privește cerințele referitoare la cunoștințele teoretice pentru <u>licența de pilot de aeronave ușoare, licența de pilot particular, licența de pilot comercial și</u>, cu excepția cazului elicopterelor, IR și BIR pe aceeași categorie de aeronave.		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
2. Solicitanții care au promovat examenul teoretic pentru o licență de pilot comercial se creditează în ceea ce privește cerințele referitoare la cunoștințele teoretice pentru: (i) licența de pilot de aeronave ușoare pe aceeași categorie de aeronave; (ii) licența de pilot particular pe aceeași categorie de aeronave; și (iii) subiectul „comunicații” pentru BIR. Acest credit include partea IFR a subiectului „comunicații” numai dacă respectivul subiect a fost promovat în conformitate cu punctul FCL.310, astfel cum este aplicabil de la 20 decembrie 2019. 3. Titularii unei IR sau solicitanții care au promovat examenul teoretic pentru IR pe o categorie de aeronave se creditează în ceea ce privește cerințele referitoare la instruirea teoretică și examenul teoretic pentru: (i) IR pe o altă categorie de aeronave; și (ii) BIR. 4. Titularii unei licențe de pilot se creditează în ceea ce privește cerințele referitoare la instruirea teoretică și examenul teoretic pentru o licență pe o altă categorie de aeronave în conformitate cu apendicele 1 la prezenta parte. Acest credit se aplică și solicitanților unei licențe de pilot care au promovat deja examenele teoretice pentru eliberarea respectivei licențe pe o altă categorie de aeronave, cu condiția ca examenul teoretic să aibă loc în perioada de valabilitate specificată la punctul FCL.025 litera (c).	2. Solicitanții care au promovat examenul teoretic pentru <u>o licență de pilot comercial</u> se creditează în ceea ce privește cerințele referitoare la cunoștințele teoretice pentru: (i) <u>licența de pilot de aeronave ușoare</u> pe aceeași categorie de aeronave; (ii) <u>licența de pilot particular</u> pe aceeași categorie de aeronave; și (iii) subiectul „comunicații” pentru BIR. Acest credit include partea IFR a subiectului „comunicații” numai dacă respectivul subiect a fost promovat în conformitate cu FCL.310, astfel cum este aplicabil de la 10 iulie 2021. 3. Titularii unei IR sau solicitanții care au promovat examenul teoretic pentru IR pe o categorie de aeronave se creditează în ceea ce privește cerințele referitoare la instruirea teoretică și examenul teoretic pentru: (i) IR pe o altă categorie de aeronave; și (ii) BIR. 4. Titularii <u>unei licențe</u> de pilot se creditează în ceea ce privește cerințele referitoare la instruirea teoretică și examenul teoretic pentru <u>o licență</u> pe o altă categorie de aeronave în conformitate cu Apendicele nr.1 la prezenta Anexă (Partea FCL). Acest credit se aplică și solicitanților <u>unei licențe</u> de pilot care au promovat deja examenele teoretice pentru eliberarea <u>respectivei licențe</u> pe o altă categorie de aeronave, cu condiția ca examenul teoretic să aibă loc în perioada de valabilitate specificată la FCL.025 litera (c).		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
5. Prin derogare de la dispozițiile de la litera (b) punctul 3, titularii unei IR(A) care au promovat un curs modular IR(A) pe bază de competențe se creditează integral în ceea ce privește cerințele referitoare la instruirea teoretică și examenul teoretic pentru o IR pe o altă categorie de aeronave numai dacă au promovat și instruirea teoretică și examenul teoretic pentru partea IFR a cursului necesar în conformitate cu punctul FCL.720.A. litera (a) punctul 2 subpunctul (ii) litera (A) . 6. În cazul în care appendicele 1 include un credit pentru subiectul „comunicații”, se aplică toate condițiile următoare: (i) un astfel de credit se acordă pentru pregătire și examinare la subiectul respectiv numai dacă, în cursul examenelor teoretice anterioare în conformitate cu punctul ARA.FCL.300 din anexa VI, solicitanții au finalizat fie subiectul „comunicații”, fie ambele subiecte „comunicații VFR” și „comunicații IFR”; (ii) solicitanții care au efectuat fie numai subiectul „comunicații VFR”, fie numai subiectul „comunicații IFR” trebuie să finalizeze instruirea teoretică pe subiectul „comunicații”, a cărei durată poate fi redusă pe baza unei evaluări a solicitanților de către ATO. Pentru solicitanții care au efectuat subiectul „comunicații VFR” în cauză, aspectele legate exclusiv de comunicațiile VFR pot fi reduse. Pentru solicitanții care au efectuat subiectul „comunicații IFR” în cauză, aspectele legate exclusiv de comunicațiile IFR pot fi reduse. În	5. Prin derogare de la dispozițiile de la litera (b) punctul 3, titularii unei IR(A) care au promovat un curs modular IR(A) pe bază de competențe se creditează integral în ceea ce privește cerințele referitoare la instruirea teoretică și examenul teoretic pentru o IR pe o altă categorie de aeronave numai dacă au promovat și instruirea teoretică și examenul teoretic pentru partea IFR a cursului necesar în conformitate cu FCL.720.A litera (a) punctul 2 subpunctul (ii) litera (A). <u>6. În cazul în care appendicele nr. 1 include un credit pentru subiectul „comunicații”, se aplică toate condițiile următoare:</u> <u>(i) un astfel de credit se acordă pentru pregătire și examinare la subiectul respectiv numai dacă, în cursul examenelor teoretice anterioare în conformitate cu punctul ARA.FCL.300, solicitanții au finalizat fie subiectul „comunicații”, fie ambele subiecte „comunicații VFR” și „comunicații IFR”;</u> <u>(ii) solicitanții care au efectuat fie numai subiectul „comunicații VFR”, fie numai subiectul „comunicații IFR” trebuie să finalizeze instruirea teoretică pe subiectul „comunicații”, a cărei durată poate fi redusă pe baza unei evaluări a solicitanților de către ATO. Pentru solicitanții care au efectuat subiectul „comunicații VFR” în cauză, aspectele legate exclusiv de comunicațiile VFR pot fi reduse. Pentru solicitanții care au efectuat subiectul „comunicații IFR” în cauză, aspectele legate exclusiv de comunicațiile IFR pot fi reduse. În orice caz, candidații trebuie să susțină examenul teoretic la subiectul „Comunicații”.</u>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
orice caz, candidații trebuie să susțină examenul teoretic la subiectul „Comunicații”.			
FCL.040 Exercițarea privilegiilor asociate licențelor Exercițarea privilegiilor acordate printr-o licență este condiționată de valabilitatea calificărilor conținute în aceasta, dacă este cazul, și de valabilitatea certificatului medical corespunzător privilegiilor exercitate.	FCL.040 Exercițarea privilegiilor asociate <u>licențelor</u> Exercițarea privilegiilor acordate <u>printr-o licență</u> este condiționată de valabilitatea calificărilor conținute în acesta, dacă este cazul, și de valabilitatea certificatului medical corespunzător privilegiilor exercitate.	Compatibil	Lipsă
FCL.045 Obligația de a deține și de a prezenta documente (a) Un pilot trebuie să poarte întotdeauna asupra sa o licență valabilă și un certificat medical valabil atunci când exercită privilegiile asociate licenței. (b) De asemenea, pilotul trebuie să poarte asupra sa un document de identitate cu fotografie. (c) La cererea unui reprezentant autorizat al unei autorități competente, un pilot sau un elev pilot prezintă fără întârziere evidența timpului său de zbor spre verificare. (d) În toate zborurile în raid în simplă comandă, un elev pilot trebuie să poarte asupra sa dovada autorizării prevăzute la punctul FCL.020 litera (a) punctul 1.	FCL.045 Obligația de a deține și de a prezenta documente (a) Un pilot trebuie să poarte întotdeauna asupra sa o <u>licență</u> de pilot valabilă și un certificat medical valabil atunci când exercită privilegiile asociate <u>licenței</u> . (b) De asemenea, pilotul trebuie să poarte asupra sa un document de identitate cu fotografie. (c) La cererea unui reprezentant autorizat al AAC, un pilot sau un elev pilot prezintă fără întârziere evidența timpului său de zbor spre verificare. (d) În toate zborurile în raid în simplă comandă, un elev pilot trebuie să poarte asupra sa dovada autorizării prevăzute la punctul FCL.020 litera (a) <u>punctul 1</u> .	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(e) Un pilot care intenționează să zboare în afara teritoriului Uniunii la bordul unei aeronave înmatriculate într-un alt stat membru decât cel care a eliberat licența de echipaj de zbor poartă, în format tipărit sau electronic, cea mai recentă versiune a anexei OACI, care cuprinde o trimitere la numărul de înregistrare OACI al acordului ce recunoaște validarea automată a licențelor, precum și lista statelor care sunt parte la acordul respectiv.	(e) Un pilot care intenționează să zboare în afara teritoriului Republicii Moldova la bordul unei aeronave înmatriculate într-un alt stat-membru OACI, cu care Republica Moldova are încheiat un acord oficial privind cerințele similare de eliberare și validare automată a certificatelor, poartă, în format tipărit sau electronic, cea mai recentă versiune a Anexei OACI, care cuprinde o trimitere la numărul de înregistrare OACI al acordului ce recunoaște validarea automată a <u>licențelor</u> , precum și lista statelor care sunt parte la acordul respectiv.		
FCL.050 Evidența timpului de zbor Pilotul păstrează o evidență exactă a detaliilor tuturor zborurilor efectuate sub o formă și într-un mod stabilit de către autoritatea competentă.	FCL.050 Evidența timpului de zbor Pilotul păstrează o evidență exactă a detaliilor tuturor zborurilor efectuate sub o formă și într-un mod stabilit de către AAC.	Compatibil	Lipsă
FCL.055 Competența lingvistică (a) Dispoziții generale. Piloții de avion, elicopter, aeronavă cu decolare-aterizare verticală și dirijabil și autogir care trebuie să folosească radiotelefonul exercită privilegiile asociate licențelor și calificărilor lor numai dacă pe licența lor figurează o autorizare privind competența lingvistică fie în engleză, fie în limba utilizată în radiocomunicațiile pe care le presupune zborul. Autorizarea precizează limba, nivelul de competență și termenul de valabilitate și se obține în conformitate cu o procedură stabilită de o autoritate competentă. Nivelul minim acceptabil de competență este nivelul operațional (nivelul 4) în conformitate cu apendicele 2 la prezenta anexă.	FCL.055 Competența lingvistică (a) Dispoziții generale. Piloții de avion, elicopter, aeronavă cu decolare-aterizare verticală și dirijabil și autogir care trebuie să folosească radiotelefonul exercită privilegiile asociate <u>licențelor</u> și calificărilor lor numai dacă pe <u>licența</u> lor figurează o autorizare privind competența lingvistică în limba engleză, <u>fie în limba utilizată în radiocomunicațiile pe care le presupune zborul</u> . Autorizarea precizează limba, nivelul de competență și termenul de valabilitate și se obține în conformitate cu o procedură stabilită de AAC. Nivelul minim acceptabil de competență este nivelul operațional (nivelul 4) în conformitate cu Apendicele nr.2 la prezenta Anexă (Partea FCL).	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(b) Solicitantul unei autorizări privind competența lingvistică demonstrează, în conformitate cu apendicele 2 la prezenta anexă, cel puțin un nivel operațional de competență lingvistică în folosirea atât a expresiilor convenționale, cât și a limbajului comun înaintea unui examinator certificat de o autoritate competentă sau a unui organism de testare lingvistică aprobat de o autoritate competentă, după caz. În acest scop, solicitantul trebuie să demonstreze capacitatea: 1. de a comunica eficace atât în situațiile de comunicare exclusiv vocală, cât și atunci când interlocutorul este de față; 2. de a comunica pe teme comune și de natură profesională, cu acuratețe și claritate; 3. de a folosi strategiile de comunicare corespunzătoare pentru a schimba mesaje și pentru a recunoaște și a rezolva neînțelegerile într-un context general sau profesional; 4. de a trata cu succes dificultățile lingvistice prezentate de o complicație sau de o conjunctură neașteptată care intervine în contextul unei situații profesionale de rutină sau al unei sarcini de comunicare cu care este în general familiarizat; precum și 5. de a utiliza un dialect sau un accent care este inteligibil pentru comunitatea aeronautică. (c) Cu excepția piloților care au demonstrat un nivel expert (nivelul 6) de competență lingvistică în conformitate cu apendicele 2 la prezenta anexă,	(b) Solicitantul unei autorizări privind competența lingvistică demonstrează, în conformitate cu Apendicele nr.2 la prezenta Anexă (Partea FCL), cel puțin un nivel operațional de competență lingvistică în folosirea atât a expresiilor convenționale, cât și a limbajului comun înaintea unui examinator certificat de AAC sau a unui organism de testare lingvistică aprobat de AAC, după caz. În acest scop, solicitantul trebuie să demonstreze capacitatea: 1. de a comunica eficace atât în situațiile de comunicare exclusiv vocală, cât și atunci când interlocutorul este de față; 2. de a comunica pe teme comune și de natură profesională, cu acuratețe și claritate; 3. de a folosi strategiile de comunicare corespunzătoare pentru a schimba mesaje și pentru a recunoaște și a rezolva neînțelegerile într-un context general sau profesional; 4. de a trata cu succes dificultățile lingvistice prezentate de o complicație sau de o conjunctură neașteptată care intervine în contextul unei situații profesionale de rutină sau al unei sarcini de comunicare cu care este în general familiarizat; precum și 5. de a utiliza un dialect sau un accent care este inteligibil pentru comunitatea aeronautică. (c) Cu excepția piloților care au demonstrat un nivel expert (nivelul 6) de competență lingvistică în conformitate cu Apendicele nr.2 la prezenta Anexă		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
autorizarea privind competența lingvistică se re-evaluează la fiecare: 1. 4 ani, dacă nivelul demonstrat este nivelul operațional (nivelul 4); sau 2. 6 ani, dacă nivelul demonstrat este nivelul avansat (nivelul 5). (d) Cerințe specifice pentru titularii unei calificări de zbor instrumental (IR). Prin derogare de la punctele de mai sus, titularii unei IR trebuie să își fi demonstrat capacitatea de a folosi limba engleză la nivelul de competență corespunzător definit în apendicele 2 la prezenta anexă. (e) În cazul titularilor unei IR, demonstrarea competenței lingvistice și a utilizării limbii engleze se face printr-o metodă de evaluare stabilită de orice autoritate competentă.	(Partea FCL), autorizarea privind competența lingvistică se reevaluează la fiecare: 1. 4 ani, dacă nivelul demonstrat este nivelul operațional (nivelul 4); sau 2. 6 ani, dacă nivelul demonstrat este nivelul avansat (nivelul 5). (d) Cerințe specifice pentru titularii unei calificări de zbor instrumental (IR). Prin derogare de la punctele de mai sus, titularii unei IR trebuie să fi demonstrat capacitatea de a folosi limba engleză la nivelul de competență corespunzător definit în Apendicele nr.2 la prezenta Anexă (Partea FCL). (e) În cazul titularilor unei IR, demonstrarea competenței lingvistice și a utilizării limbii engleze se face printr-o metodă de evaluare stabilită AAC.		
FCL.060 Experiența recentă (b) Avioane, elicoptere, aeronave cu decolare-aterizare verticală, dirijabile și aeronave cu capacitate VTOL (VCA) și autogire. Un pilot nu operează o aeronavă în transportul aerian comercial sau pentru transportul de pasageri: 1. ca PIC sau copilot, decât dacă a efectuat în ultimele 90 de zile cel puțin 3 decolări, apropieri și aterizări ca pilot zburând pe o aeronavă de același tip sau de aceeași clasă sau pe un FFS care reprezintă respectivul tip sau respectiva clasă. Cele 3 decolări și aterizări se execută fie în operare	FCL.060 Experiența recentă (b) Avioane, elicoptere, aeronave cu decolare-aterizare verticală și dirijabile <u>și aeronave cu capacitate VTOL (VCA)</u> și autogire. Un pilot nu operează o aeronavă în transportul aerian comercial sau pentru transportul de pasageri: 1. ca PIC sau copilot, decât dacă a efectuat în ultimele 90 de zile cel puțin 3 decolări, apropieri și aterizări <u>ca pilot zburând</u> pe o aeronavă de același tip sau de aceeași clasă sau pe un FFS care reprezintă respectivul tip sau respectiva clasă. Cele 3 decolări și aterizări se execută fie în operare multipilot, fie în	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
multipilot, fie în operare cu un singur pilot, în funcție de privilegiile deținute de pilot, și 2. ca PIC, pe timpul nopții, cu excepția cazului în care: (i) în ultimele 90 de zile a efectuat cel puțin 1 decolare, apropiere și aterizare pe timpul nopții ca pilot care acționează comenzile pe o aeronavă de același tip sau de aceeași clasă sau pe un FFS care reprezintă respectivul tip sau respectiva clasă; sau (ii) este titularul unei IR; 3. în calitate de copilot suplimentar pentru rută, cu excepția cazului în care a efectuat, în ultimele 90 de zile, oricare dintre următoarele: (i) cel puțin trei sectoare ca și copilot suplimentar pentru rută pe tipul relevant; (ii) o formare al cărei conținut este stabilit de operator și care cuprinde cel puțin trei sectoare în calitate de copilot suplimentar pentru rută pe un FSTD reprezentând tipul relevant; (iii) pregătire recurentă în conformitate cu subpartea FC (ORO.FC) din anexa III (partea ORO) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012; (iv) o verificare a competenței pentru copiloții suplimentari pentru rută în conformitate cu apendicele 9. 4. dacă un pilot are privilegiul să opereze mai mult de un tip de avion cu caracteristici de manevrare și operare similare, cele 3 decolări, apropieri și aterizări prevăzute la punctul 1 pot fi executate după cum se prevede în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu partea 21;	operare cu un singur pilot, în funcție de privilegiile deținute de pilot; și 2. ca PIC, pe timpul nopții, cu excepția cazului în care: (i) în ultimele 90 de zile a efectuat cel puțin o decolare, apropiere și aterizare pe timpul nopții ca pilot care acționează comenzile pe o aeronavă de același tip sau de aceeași clasă sau pe un FFS care reprezintă respectivul tip sau respectiva clasă; sau (ii) este titularul unei IR; 3. în calitate de copilot suplimentar pentru rută, cu excepția <u>cazului în care a efectuat, în ultimele 90 de zile, oricare dintre următoarele:</u> <u>(i) cel puțin trei sectoare ca și copilot suplimentar pentru rută pe tipul relevant;</u> <u>(ii) o formare al cărei conținut este stabilit de operator și care cuprinde cel puțin trei sectoare în calitate de copilot suplimentar pentru rută pe un FSTD reprezentând tipul relevant;</u> <u>(iii) pregătire recurentă în conformitate cu subpartea FC (ORO.FC) din anexa nr. 3 (partea ORO) la HG nr. 612/2022;</u> <u>(iv) o verificare a competenței pentru copiloții suplimentari pentru rută în conformitate cu apendicele nr. 9.</u> 4. dacă un pilot are privilegiul să opereze mai mult de un tip de avion cu caracteristici de manevrare și operare similare, cele 3 decolări, apropieri și aterizări prevăzute la punctul 1 pot fi executate după cum se prevede în datele privind conformitatea operațională stabilite în corespundere cu Partea 21;		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
5. dacă un pilot are privilegiul să opereze mai mult de un tip de elicopter necomplex cu caracteristici de manevrare și operare similare, definite în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu partea 21, cele 3 decolări, apropieri și aterizări prevăzute la punctul 1 pot fi executate doar pe unul dintre tipuri, cu condiția ca pilotul să fi executat cel puțin 2 ore de zbor pe fiecare dintre tipurile de elicopter în ultimele 6 luni. (c) Cerințe specifice pentru transportul aerian comercial 1. În cazul transportului aerian comercial, perioada de 90 de zile prevăzută la litera (b) punctele 1 și 2 de mai sus poate fi extinsă la maximum 120 de zile, dacă pilotul execută zboruri de linie sub supravegherea unui instructor sau examinator de calificare de tip. 2. Dacă nu respectă cerința de la punctul 1, pilotul trebuie să execute un zbor de pregătire cu un instructor calificat în conformitate cu subpartea J în ceea ce privește asigurarea de instruire pentru tipul de aeronavă respectiv. Zborul de pregătire se desfășoară pe aeronava sau pe un FFS corespunzător tipului de aeronavă care urmează a fi utilizată și include cel puțin cerințele descrise la litera (b) punctele 1 și 2, înainte ca acesta să își poată exercita privilegiile.	5. dacă un pilot are privilegiul să opereze mai mult de un tip de elicopter necomplex cu caracteristici de manevrare și operare similare, definite în datele privind conformitatea operațională stabilite în corespundere cu Partea 21, cele 3 decolări, apropieri și aterizări prevăzute la punctul 1 pot fi executate doar pe unul dintre tipuri, cu condiția ca pilotul să fi executat cel puțin 2 ore de zbor pe fiecare dintre tipurile de elicopter în ultimele 6 luni. (c) Cerințe specifice pentru transportul aerian comercial 1. În cazul transportului aerian comercial, perioada de 90 de zile prevăzută la litera (b) punctele 1 și 2 poate fi extinsă la maximum 120 de zile, dacă pilotul execută zboruri de linie sub supravegherea unui instructor sau examinator de calificare de tip. 2. Dacă nu respectă cerința de la punctul 1, pilotul trebuie să execute un zbor de pregătire cu un instructor calificat în conformitate cu subpartea J în ceea ce privește asigurarea de instruire pentru tipul de aeronavă respectiv. Zborul de pregătire se desfășoară pe o aeronavă sau pe un FFS corespunzător tipului de aeronavă care urmează a fi utilizată și include cel puțin cerințele descrise la litera (b) punctele 1 și 2, înainte ca acesta să își poată exercita privilegiile.		
FCL.065 Reducerea privilegiilor titularilor de licență în vârstă de 60 de ani sau mai mult în transportul aerian comercial	FCL.065 Reducerea privilegiilor titularilor de <u>licență</u> în vârstă de 60 de ani sau mai mult în transportul aerian comercial	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(a) 60-64 de ani. Avioane și elicoptere. Titularul unei licențe de pilot care a atins vârsta de 60 de ani nu acționează ca pilot pe o aeronavă care asigură transport aerian comercial, cu excepția situațiilor în care este membru al unui echipaj multipilot. Prin derogare, acești titulari au dreptul de a acționa în calitate de piloți ai unei aeronave angajate în operațiuni de zbor pentru îndeplinirea serviciului medical de urgență pe elicopter cu un singur pilot în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012, cu condiția să respecte cerințele aplicabile specificate în acest scop în regulamentul respectiv și în anexa IV (partea MED) la prezentul regulament. (b) 65 de ani. Titularii de licențe de pilot care au împlinit vârsta de 65 de ani nu acționează ca piloți pe o aeronavă care asigură transport aerian comercial.	(a) 60-64 de ani. Avioane și elicoptere. Titularul <u>unei licențe</u> de pilot care a atins vârsta de 60 de ani nu acționează ca pilot pe o aeronavă care asigură transport aerian comercial, cu excepția situațiilor în care este membru al unui echipaj multipilot. <u>Prin derogare, acești titulari au dreptul de a acționa în calitate de piloți ai unei aeronave angajate în operațiuni de zbor pentru îndeplinirea serviciului medical de urgență pe elicopter cu un singur pilot în conformitate HG nr. 612/2022, cu condiția să respecte cerințele aplicabile specificate în acest scop în regulamentul respectiv și în anexa nr. 4 (partea MED) la prezentul regulament.</u> (b) 65 de ani. Titularii de <u>licențe</u> de pilot care au împlinit vârsta de 65 de ani nu acționează ca piloți pe o aeronavă care asigură transport aerian comercial.		
FCL.070 Revocarea, suspendarea și limitarea licențelor, a calificărilor și a certificatelor (a) Licențele, calificările și certificatele eliberate cu respectarea prezentei părți pot fi limitate, suspendate sau revocate de către autoritatea competentă dacă pilotul nu îndeplinește cerințele din prezenta parte, din partea Medical sau cerințele operaționale aplicabile, în conformitate cu condițiile și procedurile stabilite în partea ARA.	FCL.070 Revocarea, suspendarea și limitarea <u>licențelor a calificărilor și a certificatelor</u> (a) <u>Licențele, calificările și certificatele</u> eliberate cu respectarea prezentei Anexa (Partea FCL) pot fi limitate, suspendate sau revocate de către AAC dacă pilotul nu îndeplinește cerințele din prezenta Anexă (Partea FCL), din Partea MED sau cerințele operaționale aplicabile, în conformitate cu condițiile și procedurile stabilite în Partea ARA.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(b) În cazul în care unui pilot i se suspendă sau i se revocă licența, acesta returnează imediat licența autorității competente.	(b) În cazul în care unui pilot i se suspendă sau i se revocă <u>licența</u> , acesta returnează imediat <u>licența</u> AAC.		
SUBPARTEA B LICENȚA DE PILOT AERONAVE UȘOARE – LAPL			
SECȚIUNEA 1 Cerințe comune	SECȚIUNEA 1 – Cerințe comune	Compatibil	Lipsă
FCL.100 LAPL – Vârsta minimă Solicitanții unei LAPL pentru avioane sau elicoptere trebuie să aibă vârsta de cel puțin 17 ani.	FCL.100 LAPL – Vârsta minimă Solicitanții unui LAPL pentru avioane sau elicoptere trebuie să aibă vârsta de cel puțin 17 ani.		
FCL.105 LAPL – Privilegii și condiții (a) Dispoziții generale. Privilegiile titularului unei LAPL îi conferă acestuia dreptul de a acționa neremunerat ca PIC în operațiuni necomerciale pe categoria de aeronave corespunzătoare. (b) Condiții. Solicitanții LAPL îndeplinesc cerințele pentru categoria de aeronave relevantă și, dacă este cazul, pentru clasa sau tipul de aeronave folosite la testul de îndemânare.	FCL.105 LAPL – Privilegii și condiții (a) Dispoziții generale. Privilegiile titularului unui LAPL îi conferă acestuia dreptul de a acționa neremunerat ca PIC în operațiuni necomerciale pe categoria de aeronave corespunzătoare. (b) Condiții. Solicitanții LAPL îndeplinesc cerințele pentru categoria de aeronave relevantă și, dacă este cazul, pentru clasa sau tipul de aeronave folosite la testul de îndemânare.	Compatibil	Lipsă
FCL.110 LAPL – Credite pentru aceeași categorie de aeronave (a) Solicitanții unei LAPL care dețin o altă licență în aceeași categorie de aeronave se creditează integral în ceea ce privește cerințele pentru LAPL pentru respectiva categorie de aeronave.	FCL.110 LAPL – Credite pentru aceeași categorie de aeronave (a) Solicitanții unui LAPL care dețin <u>o altă licență</u> în aceeași categorie de aeronave se creditează integral în ceea ce privește cerințele pentru LAPL pentru respectiva categorie de aeronave.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(b) Fără a aduce atingere paragrafului de mai sus, dacă licența expiră, solicitantul trebuie să promoveze un test de îndemânare în conformitate cu punctul FCL.125 pentru eliberarea unei LAPL pentru categoria de aeronave corespunzătoare.	(b) Fără a aduce atingere paragrafului de mai sus, dacă <u>licența</u> expiră, solicitantul trebuie să promoveze un test de îndemânare în conformitate cu punctul FCL.125 pentru eliberarea unui LAPL pentru categoria de aeronave corespunzătoare		
FCL.115 LAPL – Curs de pregătire (a) Solicitanții unei LAPL absolvă un curs de pregătire în cadrul unei DTO sau al unei ATO. Respectivul curs de pregătire include: 1. cunoștințe teoretice și instruire de zbor corespunzătoare privilegiilor LAPL solicitate; 2. în plus, pentru LAPL (H), elementele obligatorii de pregătire pentru tipul relevant de elicopter, astfel cum sunt definite în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa I (partea 21) la Regulamentul (UE) nr. 748/2012. (b) Pregătirea teoretică și instruirea practică pot fi completate în cadrul unei alte DTO sau ATO, diferită de cea în care solicitanții și-au început pregătirea. (c) În ceea ce privește privilegiul pregătirii pentru pilotarea avioanelor monomotor cu piston din clasa cu aterizare pe apă (SEP), se iau în considerare elementele din secțiunea B (Cerințe specifice pentru categoria avioane) punctul 7 (Calificări de clasă – aterizare pe apă) din apendicele 9. (d) Solicitanții unei LAPL pot primi credite pentru pregătirea PPL anterioară pe care au urmat-o în	FCL.115 LAPL – Curs de pregătire (a) Solicitanții unui LAPL urmează un curs de pregătire în cadrul unei DTO sau al unei ATO. <u>Respectivul curs de pregătire include:</u> <u>1. cunoștințe teoretice și instruirea de zbor corespunzătoare privilegiilor LAPL solicitate;</u> <u>2. în plus, pentru LAPL (H), elementele obligatorii de pregătire pentru tipul relevant de elicopter, astfel cum sunt definite în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu Partea 21.</u> <u>(b) Pregătirea teoretică și instruirea practică pot fi completate în cadrul unei alte DTO sau ATO, diferită de cea în care solicitanții și-au început pregătirea.</u> <u>(c) În ceea ce privește privilegiul pregătirii pentru pilotarea avioanelor monomotor cu piston din clasa cu aterizare pe apă (SEP), se iau în considerare elementele din secțiunea B (Cerințe specifice pentru categoria avioane) punctul 7 (Calificări de clasă – aterizare pe apă) din apendicele nr. 9.</u>	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
conformitate cu subpartea C pe aceeași categorie de aeronave, pe baza unei evaluări a solicitantului de către ATO sau DTO responsabilă de cursul de pregătire LAPL. În orice caz, solicitanții trebuie să îndeplinească cerințele privind experiența prevăzute la punctul FCL.110.A litera (a) sau la punctul FCL.110.H litera (a), după caz.	<i>(d) Solicitanții unei LAPL pot primi credite pentru pregătirea PPL anterioară pe care au urmat-o în conformitate cu subpartea C pe aceeași categorie de aeronave, pe baza unei evaluări a solicitantului de către ATO sau DTO responsabilă de cursul de pregătire LAPL. În orice caz, solicitanții trebuie să îndeplinească cerințele privind experiența prevăzute la punctul FCL.110.A litera (a) sau la punctul FCL.110.H litera (a), după caz.</i>		
FCL.120 LAPL – Examinarea teoretică Solicitanții unei LAPL trebuie să demonstreze, prin examinări la următoarele subiecte, un nivel de cunoștințe teoretice corespunzător privilegiilor acordate: (a) subiecte comune: — legislație aeronautică; — performanțe umane; — meteorologie; — comunicații; și — navigație; (b) subiecte specifice diferitelor categorii de aeronave: — principii de zbor; — proceduri operaționale; — performanțe de zbor și planificarea zborului; și — cunoașterea generală a aeronavei.	FCL.120 LAPL – Examinarea teoretică Solicitanții unui LAPL trebuie să demonstreze, prin examinări la următoarele subiecte, un nivel de cunoștințe teoretice corespunzător privilegiilor acordate: (a) subiecte comune: - legislație aeronautică; - performanțe umane; - meteorologie; - comunicații; și - navigație; (b) subiecte specifice diferitelor categorii de aeronave: - principii de zbor; - proceduri operaționale; - performanțe de zbor și planificarea zborului; și - cunoașterea generală a aeronavei.	Compatibil	Lipsă
FCL.125 LAPL – Test de îndemânare (a) Solicitanții unei LAPL fac dovada, prin susținerea unui test de îndemânare, a capacității de	FCL.125 LAPL – Test de îndemânare (a) Solicitanții unui LAPL fac dovada, prin susținerea unui test de îndemânare, a capacității de a	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
a executa, ca PIC pe categoria de aeronave corespunzătoare, procedurile și manevrele relevante la un nivel de competență corespunzător privilegiilor acordate. (b) Candidații la un test de îndemânare trebuie să fi urmat instruirea practică pe aeronave de aceeași clasă sau de același tip ca și cele care urmează a fi folosite pentru testul de îndemânare. Privilegiile se limitează la clasa sau tipul folosite pentru testul de îndemânare, până la autorizarea pe licență a unor extinderi suplimentare, în conformitate cu prezenta subparte. (c) Note de promovare 1. Testul de îndemânare se împarte în diferite secțiuni, reprezentând toate fazele de zbor corespunzătoare categoriei de aeronave pe care se efectuează zborul. 2. Nepromovarea oricărui element al unei secțiuni duce la nepromovarea întregii secțiuni. În cazul în care candidatul nu promovează o singură secțiune, acesta repetă examenul doar pentru respectiva secțiune. Nepromovarea a mai mult de o secțiune duce la nepromovarea întregului test. 3. Dacă testul trebuie repetat în conformitate cu punctul 2, nepromovarea oricărei secțiuni, inclusiv a celor promovate cu ocazia unei încercări anterioare, duce la respingerea candidatului la întregul test.	executa, ca PIC pe categoria de aeronave corespunzătoare, procedurile și manevrele relevante la un nivel de competență corespunzător privilegiilor acordate. (b) Candidații la un test de îndemânare trebuie să fi urmat instruirea practică pe aeronave de aceeași clasă sau de același tip ca și cele care urmează a fi folosite pentru testul de îndemânare. Privilegiile se limitează la clasa sau tipul folosite pentru testul de îndemânare, până la autorizarea pe <u>licență</u> a unor extinderi suplimentare, în conformitate cu prezenta subparte. (c) Note de promovare 1. Testul de îndemânare se împarte în diferite secțiuni, reprezentând toate fazele de zbor corespunzătoare categoriei de aeronave pe care se efectuează zborul. 2. Nepromovarea oricărui element al unei secțiuni duce la nepromovarea întregii secțiuni. În cazul în care candidatul nu promovează o singură secțiune, acesta repetă examenul doar pentru respectiva secțiune. Nepromovarea a mai mult de o secțiune duce la nepromovarea întregului test. 3. Dacă testul trebuie repetat în conformitate cu punctul 2, nepromovarea oricărei secțiuni, inclusiv a celor promovate cu ocazia unei încercări anterioare, duce la respingerea candidatului la întregul test.		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
4. Dacă nu se promovează toate secțiunile testului din două încercări este necesară o pregătire practică suplimentară.	4. Dacă nu se promovează toate secțiunile testului din două încercări, este necesară o pregătire practică suplimentară.		
SECȚIUNEA 2 Cerințe specifice pentru LAPL pentru avioane – LAPL(A) FCL.105.A LAPL(A) – Privilegii și condiții (a) Privilegii Privilegiile titularului unei licențe LAPL pentru avioane îi conferă acestuia dreptul de a acționa ca PIC pe avioane SEP cu aterizare pe uscat [SEP(aterizare pe uscat)], pe avioane SEP cu aterizare pe apă [SEP(aterizare pe apă)] sau pe motoplanoare de agrement (TMG) cu o masă maximă certificată la decolare de 2 000 kg sau mai puțin, care transportă un număr maxim de trei pasageri, astfel încât la bordul aeronavei să nu se afle niciodată mai mult de patru persoane. (b) Condiții 1. Titularii unei LAPL(A) transportă pasageri doar după ce au efectuat, după eliberarea licenței, 10 ore timp de zbor ca PIC pe avioane sau pe TMG. 2. Titularii unei LAPL(A) care au deținut anterior o ATPL(A), o MPL(A), o CPL(A) sau o PPL(A) sunt scutiți de la respectarea cerințelor prevăzute la litera (b) de la punctul 1.	FCL.105.A LAPL(A) – Privilegii și condiții (a) Privilegii Privilegiile titularului <u>unei licențe</u> LAPL pentru avioane îi conferă acestuia dreptul de a acționa ca PIC pe avioane <u>SEP</u> cu aterizare pe uscat [SEP(aterizare pe uscat)], pe avioane <u>SEP</u> cu aterizare pe apă [SEP(aterizare pe apă)] sau pe motoplanoare de agrement (TMG) cu o masă maximă certificată la decolare de 2000 kg sau mai puțin, care transportă un număr maxim de trei pasageri, astfel încât la bordul aeronavei <u>să nu se afle niciodată mai mult de patru persoane</u> . (b) Condiții 1. Titularii unui LAPL(A) transportă pasageri doar după ce au efectuat, după eliberarea <u>licenței</u> , 10 ore timp de zbor ca PIC pe avioane sau pe TMG. 2. Titularii unui LAPL(A) care au deținut anterior un ATPL(A), un MPL(A), un CPL(A) sau un PPL(A) sunt scutiți de respectarea cerințelor prevăzute la punctul 1 <u>litera (b)</u> .	Compatibil	Lipsă
FCL.110.A LAPL(A) – Cerințe privind experiența și credite	FCL.110.A LAPL(A) – Cerințe privind experiența și credite	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(a) Solicitanții unei LAPL(A) trebuie să fi efectuat cel puțin 30 de ore de instruire practică pe avioane sau TMG, inclusiv cel puțin: 1. 15 ore de instruire practică în dublă comandă în clasa pentru care se va susține testul de îndemânare; 2. 6 ore timp de zbor supravegheat în simplă comandă, inclusiv cel puțin 3 ore timp de zbor în raid în simplă comandă cu cel puțin 1 zbor în raid de cel puțin 150 km (80 MN), în timpul căruia se execută 1 aterizare cu oprire completă pe un aerodrom diferit de aerodromul de decolare. (b) Cerințe specifice pentru solicitanții care dețin o SPL eliberată în conformitate cu anexa III (partea SFCL) la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/1976, inclusiv privilegii de zbor pe TMG. Solicitanții unei LAPL(A) care dețin o SPL cu privilegii de zbor pe TMG trebuie să fi efectuat cel puțin 21 de ore timp de zbor pe TMG după înscrierea privilegiilor TMG și trebuie să îndeplinească cerințele de la punctul FCL.135.A litera (a) cu privire la avioane. (c) Credite. Solicitanții cu experiență anterioară ca PIC pot fi creditați în ceea ce privește cerințele de la litera (a) în următoarele condiții: 1. Numărul de credite se decide de către DTO sau de către ATO în cadrul căreia pilotul urmează cursul de pregătire, pe baza unui test practic preliminar, dar în orice caz: (i) nu depășește timpul total de zbor ca PIC;	(a) Solicitanții unui LAPL(A) trebuie să fi efectuat cel puțin 30 de ore de instruire practică pe avioane sau TMG, inclusiv cel puțin: 1. 15 ore de instruire practică în dublă comandă în clasa pentru care se va susține testul de îndemânare; 2. 6 ore timp de zbor supravegheat în simplă comandă, inclusiv cel puțin 3 ore timp de zbor în raid în simplă comandă cu cel puțin 1 zbor în raid de cel puțin 150 km (80 MN), în timpul căruia se execută o aterizare cu oprire completă pe un aerodrom diferit de aerodromul de decolare. (b) Cerințe specifice pentru solicitanții care dețin un SPL eliberat în conformitate cu Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor, inclusiv privilegii de zbor pe TMG. Solicitanții unui LAPL(A) care dețin un SPL cu privilegii de zbor pe TMG trebuie să fi efectuat cel puțin 21 de ore timp de zbor pe TMG după înscrierea privilegiilor TMG și trebuie să îndeplinească cerințele de la FCL.135.A litera (a) cu privire la avioane. <i>(c) Credite. Solicitanții cu experiență anterioară ca PIC pot fi creditați în ceea ce privește cerințele de la litera (a) în următoarele condiții:</i> <i>1. Numărul de credite se decide de către DTO sau de către ATO în cadrul căreia pilotul urmează cursul de pregătire, pe baza unui test practic preliminar, dar în orice caz:</i> <i>(i) nu depășește timpul total de zbor ca PIC;</i>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(ii) nu depășește 50 % din numărul de ore prevăzute la litera (a); (iii) nu cuprinde cerințele de la litera (a) punctul 2; 2. experiența anterioară ca PIC pe aeronave care fac obiectul unei decizii a unui stat membru luate în conformitate cu articolul 2 alineatul (8) litera (a) sau (c) din Regulamentul (UE) 2018/1139 sau care intră în domeniul de aplicare al anexei I la regulamentul respectiv poate fi luată în considerare, cu condiția ca aeronava să corespundă definiției respectivei categorii de aeronave din prezenta anexă (partea FCL).	<u>(ii) nu depășește 50% din numărul de ore prevăzute la litera (a);</u> <u>(iii) nu cuprinde cerințele de la litera (a) punctul 2;</u> <u>2. experiența anterioară ca PIC pe aeronave, precum avioanele, altele decât avioanele fără pilot la bord, care au cel mult două locuri, o viteză de sustentație măsurabilă sau viteză minimă în zbor stabilizat în configurație de aterizare care nu depășește o viteză calibrată (CAS) de 45 de noduri și o masă maximă la decolare (Maximum Take-off Mass, MTOM) de cel mult 600 kg pentru avioanele care nu sunt destinate să fie operate pe apă sau 650 kg pentru avioanele destinate să fie operate pe apă sau planoarele, altele decât planoarele fără pilot la bord, și planoarele motorizate, altele decât planoarele motorizate fără pilot la bord, care au cel mult două locuri și o MTOM de cel mult 600 kg poate fi luată în considerare, cu condiția ca aeronava să corespundă definiției respectivei categorii de aeronave din prezenta anexă (partea FCL).</u>		
FCL.135.A LAPL(A) – Extinderea privilegiilor la o altă clasă sau variantă de avion (a) Solicitanților unei LAPL(A) li se acordă privilegii pentru clasa de aeronave sau TMG pe care s-a susținut testul de îndemânare. Pentru a-și extinde privilegiile la o altă clasă, titularii unei LAPL(A) trebuie să finalizeze, în acea clasă, toate elementele următoare: 1. 3 ore de instruire practică, inclusiv următoarele: (i) 10 decolări și aterizări în dublă comandă;	<u>FCL.135.A LAPL(A) – Extinderea privilegiilor la o altă clasă sau variantă de avion</u> <u>(a) Solicitanților unei LAPL(A) li se acordă privilegii pentru clasa de aeronave sau TMG pe care s-a susținut testul de îndemânare. Pentru a-și extinde privilegiile la o altă clasă, titularii unei LAPL(A) trebuie să finalizeze, în acea clasă, toate elementele următoare:</u> <u>1. 3 ore de instruire practică, inclusiv următoarele:</u> <u>(i) 10 decolări și aterizări în dublă comandă;</u>	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(ii) 10 decolări și aterizări în simplă comandă sub supraveghere; 2. un test de îndemânare prin care face dovada unui nivel corespunzător de îndemânare în noua clasă. În cadrul acestui test de îndemânare, candidatul trebuie să demonstreze examinatorului și un nivel corespunzător de cunoștințe teoretice referitoare la cealaltă clasă în ceea ce privește următoarele subiecte: (i) proceduri operaționale; (ii) performanțe de zbor și planificarea zborului; (iii) cunoașterea generală a aeronavei. (b) În vederea extinderii privilegiilor la o altă variantă din cadrul unei clase, pilotul trebuie să urmeze cursuri de pregătire fie pentru diferențe, fie de familiarizare. Cursul de pregătire pentru diferențe se consemnează în carnetul de zbor al pilotului sau într-un document echivalent și se semnează de către instructor. La extinderea privilegiilor pentru o clasă de avioane SEP la o variantă cu alt tip de motor menționată la articolul 2 punctul 8c, pregătirea pentru diferențe constă în instruire practică în dublă comandă și pregătire teoretică care includ, în ceea ce privește celălalt tip de motor și sistemele de aeronave aferente, cel puțin toate subiectele următoare: 1. proceduri operaționale; 2. performanțe de zbor și planificarea zborului; 3. cunoașterea generală a aeronavei.	<u>(ii) 10 decolări și aterizări în simplă comandă sub supraveghere;</u> <u>2. un test de îndemânare prin care face dovada unui nivel corespunzător de îndemânare în noua clasă. În cadrul acestui test de îndemânare, candidatul trebuie să demonstreze examinatorului și un nivel corespunzător de cunoștințe teoretice referitoare la cealaltă clasă în ceea ce privește următoarele subiecte:</u> <u>(i) proceduri operaționale;</u> <u>(ii) performanțe de zbor și planificarea zborului;</u> <u>(iii) cunoașterea generală a aeronavei.</u> <u>(b) În vederea extinderii privilegiilor la o altă variantă din cadrul unei clase, pilotul trebuie să urmeze cursuri de pregătire fie pentru diferențe, fie de familiarizare. Cursul de pregătire pentru diferențe se consemnează în carnetul de zbor al pilotului sau într-un document echivalent și se semnează de către instructor. La extinderea privilegiilor pentru o clasă de avioane SEP la o variantă cu alt tip de motor potrivit noțiunii „Avion SEP”, pregătirea pentru diferențe constă în instruire practică în dublă comandă și pregătire teoretică care includ, în ceea ce privește celălalt tip de motor și sistemele de aeronave aferente, cel puțin toate subiectele următoare:</u> <u>1. proceduri operaționale;</u> <u>2. performanțe de zbor și planificarea zborului;</u> <u>3. cunoașterea generală a aeronavei.</u>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(c) Persoanele care solicită extinderea privilegiilor LAPL(A) la TMG și care dețin, totodată, o SPL în conformitate cu anexa III (partea SCFL) la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/1976, inclusiv privilegii de zbor pe TMG, se creditează integral în ceea ce privește îndeplinirea cerințelor de la litera (a).	<i>(c) Persoanele care solicită extinderea privilegiilor LAPL(A) la TMG și care dețin, totodată, o SPL în conformitate cu anexa nr. 3 (partea SCFL) la HG nr. 85/2023, inclusiv privilegii de zbor pe TMG, se creditează integral în ceea ce privește îndeplinirea cerințelor de la litera (a).</i>		
FCL.140.A LAPL(A) – Cerințe privind experiența recentă (a) Titularii unei LAPL(A) își exercită privilegiile acordate prin licență doar dacă au întrunit, în ultimii doi ani, oricare dintre următoarele condiții în calitate de piloți pe avioane sau pe TMG: 1. au efectuat cel puțin 12 ore timp de zbor ca PIC sau zburând în dublă sau simplă comandă sub supravegherea unui instructor, inclusiv: (i) 12 decolări și aterizări; (ii) pregătire de actualizare a competențelor de cel puțin 1 oră din timpul total de zbor cu un instructor și într-un mod considerat satisfăcător de acesta, care selectează exercițiile de zbor care îi permit solicitantului să își actualizeze competențele de a opera aeronava în condiții de siguranță și de a aplica proceduri pentru situații normale, anormale și de urgență; 2. au promovat o verificare LAPL(A) a competenței cu un examinator. Programul de verificare a competenței este bazat pe testul de îndemânare pentru LAPL(A).	FCL.140.A LAPL(A) – Cerințe privind experiența recentă (a) Titularii unui LAPL(A) își exercită privilegiile acordate prin <u>licență</u> doar dacă au întrunit, în ultimii doi ani, oricare dintre următoarele condiții în calitate de piloți pe avioane sau pe TMG: 1. au efectuat cel puțin 12 ore timp de zbor ca PIC sau zburând în dublă sau simplă comandă sub supravegherea unui instructor, inclusiv: (i) 12 decolări și aterizări; (ii) cursuri de perfecționare de cel puțin o oră din totalul de zbor sub supravegherea unui <u>instructor și într-un mod considerat satisfăcător de acesta, care selectează exercițiile de zbor care îi permit solicitantului să își actualizeze competențele de a opera aeronava în condiții de siguranță și de a aplica proceduri pentru situații normale, anormale și de urgență</u> ; 2. au promovat o verificare LAPL(A) a competenței cu un examinator. Programul de verificare a competenței este bazat pe testul de îndemânare pentru LAPL(A).	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(b) Dacă titularii unei LAPL(A) dețin atât un privilegiu SEP(aterizare pe uscat), cât și unul SEP(aterizare pe apă), aceștia pot îndeplini cerințele de la punctul 1 litera (a) în oricare dintre clase sau într-o combinație a acestora care este valabilă pentru ambele privilegii. În acest scop, se execută cel puțin o oră din timpul de zbor necesar și șase din cele 12 decolări și aterizări necesare în fiecare clasă. (c) Titularii unei LAPL(A) cu privilegii pentru avioane SEP care, în conformitate cu punctul FCL.135.A litera (b), și-au extins privilegiile la o variantă cu un alt tip de motor menționat la articolul 2 punctul 8c, în cazul în care nu au zburat pe varianta respectivă în ultimii 2 ani, trebuie să completeze oricare dintre următoarele elemente în varianta respectivă, înainte de a-și exercita privilegiile pe acea variantă: 1. pregătire suplimentară pentru diferențe în conformitate cu punctul FCL.135.A litera (b); 2. o verificare a competenței; 3. pregătire de actualizare a competențelor în conformitate cu punctul FCL.140.A litera (a) punctul (1) subpunctul (ii). (d) Zborurile în dublă comandă, zborurile aflate sub supraveghere menționate în fraza introductivă de la litera (a) punctul 1, pregătirea pentru actualizarea competențelor menționată la litera (a) punctul 1 subpunctul (ii) și la litera (c) punctul 3 și verificarea competenței menționată la litera (a) punctul 2 și la	(b) Dacă titularii unui LAPL(A) dețin atât un privilegiu SEP (aterizare pe uscat), cât și unul SEP (aterizare pe apă), aceștia pot îndeplini cerințele de la litera (a) punctul 1 în oricare dintre clase sau într-o combinație a acestora care este valabilă pentru ambele privilegii. În acest scop, se execută cel puțin o oră din timpul de zbor necesar și șase din cele 12 decolări și aterizări necesare în fiecare clasă. <u>(c) Titularii unei LAPL(A) cu privilegii pentru avioane SEP care, în conformitate cu punctul FCL.135.A litera (b), și-au extins privilegiile la o variantă cu un alt tip de motor potrivit noțiunii „Avion SEP”, în cazul în care nu au zburat pe varianta respectivă în ultimii 2 ani, trebuie să completeze oricare dintre următoarele elemente în varianta respectivă, înainte de a-și exercita privilegiile pe acea variantă:</u> <u>1. pregătire suplimentară pentru diferențe în conformitate cu punctul FCL.135.A litera (b);</u> <u>2. o verificare a competenței;</u> <u>3. pregătire de actualizare a competențelor în conformitate cu punctul FCL.140.A litera (a) punctul (1) subpunctul (ii).</u> <u>(d) Zborurile în dublă comandă, zborurile aflate sub supraveghere menționate în fraza introductivă de la litera (a) punctul 1, pregătirea pentru actualizarea competențelor menționată la litera (a) punctul 1 subpunctul (ii) și la litera (c) punctul 3 și verificarea competenței menționată la litera (a) punctul 2 și la</u>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
litera (c) punctul 2 se înscriu în carnetul de zbor al pilotului sau într-un document echivalent și se semnează de către instructor sau examinator, după caz.	<u>litera (c) punctul 2 se înscriu în carnetul de zbor al pilotului sau într-un document echivalent și se semnează de către instructor sau examinator, după caz.</u>		
SECȚIUNEA 3 Cerințe specifice pentru LAPL pentru elicoptere – LAPL(H) FCL.105.H LAPL(H) – Privilegii Privilegiile titularului unei LAPL pentru elicoptere îi conferă acestuia dreptul de a acționa ca PIC pe elicopterele monomotor cu o masă maximă certificată la decolare de 2 000 kg sau mai puțin, care transportă un număr maxim de 3 pasageri, astfel încât la bordul aeronavei nu se află niciodată mai mult de 4 persoane.	FCL.105.H LAPL(H) – Privilegii Privilegiile titularului unui LAPL pentru elicoptere îi conferă acestuia dreptul de a acționa ca PIC pe elicopterele monomotor cu o masă maximă certificată la decolare de 2000 kg sau mai puțin, care transportă un număr maxim de 3 pasageri, astfel încât la bordul aeronavei nu se află niciodată mai mult de 4 persoane.	Compatibil	Lipsă
FCL.110.H LAPL(H) – Cerințe privind experiența și credite (a) Solicitanții unei LAPL(H) trebuie să fi efectuat cel puțin 40 de ore de instruire practică pe elicoptere. Cel puțin 35 de ore dintre acestea trebuie efectuate pe tipul de elicopter care urmează a fi folosit la testul de îndemânare. Instruirea practică include cel puțin: 1. 20 ore de instruire practică în dublă comandă; și 2. 10 ore timp de zbor supravegheat în simplă comandă, inclusiv cel puțin 5 ore timp de zbor în raid în simplă comandă cu cel puțin 1 zbor în raid de cel puțin 150 km (80 MN), în timpul căruia se	FCL.110.H LAPL(H) – Cerințe privind experiența și credite (a) Solicitanții unui LAPL(H) trebuie să fi efectuat cel puțin 40 de ore de instruire practică pe elicoptere. Cel puțin 35 de ore dintre acestea trebuie efectuate pe tipul de elicopter care urmează a fi folosit la testul de îndemânare. Instruirea practică include cel puțin: 1. 20 de ore de instruire practică în dublă comandă; și 2. 10 ore de zbor supravegheat în simplă comandă, inclusiv cel puțin 5 ore de zbor în raid în simplă comandă cu cel puțin un zbor în raid de cel puțin 150	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
execută o aterizare cu oprire completă pe un aerodrom diferit de aerodromul de decolare. (b) Credite. Solicitanții cu experiență anterioară ca PIC pot fi creditați în ceea ce privește cerințele de la litera (a) în următoarele condiții: 1. Numărul de credite se decide de către DTO sau de către ATO în cadrul căreia pilotul urmează cursul de pregătire, pe baza unui test practic preliminar, dar în orice caz: (i) nu depășește timpul total de zbor ca PIC; (ii) nu depășește 50 % din numărul de ore prevăzute la litera (a); (iii) nu cuprinde cerințele de la litera (a) punctul 2; 2. experiența anterioară ca PIC pe aeronave care fac obiectul unei decizii a unui stat membru luate în conformitate cu articolul 2 alineatul (8) litera (b) din Regulamentul (UE) 2018/1139 sau care intră în domeniul de aplicare al anexei I la regulamentul respectiv poate fi luată în considerare, cu condiția ca aeronava să corespundă definiției categoriei „elicopter” din prezenta anexă (partea FCL).	km (80 MN), în timpul căruia se execută o aterizare cu oprire completă pe un aerodrom diferit de aerodromul de decolare. (b) Credite. Solicitanții cu experiență anterioară ca PIC pot fi creditați în ceea ce privește cerințele de la litera (a) <u>în următoarele condiții:</u> <u>1. Numărul de credite se decide de către DTO sau de către ATO în cadrul căreia pilotul urmează cursul de pregătire, pe baza unui test practic preliminar, dar în orice caz:</u> <u>(i) nu depășește timpul total de zbor ca PIC;</u> <u>(ii) nu depășește 50% din numărul de ore prevăzute la litera (a);</u> <u>(iii) nu cuprinde cerințele de la litera (a) punctul 2.</u> <u>2. experiența anterioară ca PIC pe aeronave, precum elicopterele, altele decât elicopterele fără pilot la bord, care au cel mult două locuri și o MTOM de cel mult 600 kg pentru elicopterele care nu sunt destinate să fie operate pe apă sau 650 kg pentru elicopterele destinate să fie operate pe apă, poate fi luată în considerare, cu condiția ca aeronava să corespundă definiției categoriei „elicopter” din prezenta anexă (partea FCL).</u>		
FCL.135.H LAPL(H) – Extinderea privilegiilor la un alt tip sau altă variantă de elicopter (a) Solicitanților unei LAPL(H) li se acordă privilegii pentru tipul specific de elicopter pe care s-a susținut testul de îndemânare. Pentru a-și extinde privilegiile la un alt tip de elicopter, titularii	FCL.135.H LAPL(H) – Extinderea privilegiilor la un alt tip sau altă variantă de elicopter (a) <u>Solicitanților unei LAPL(H) li se acordă privilegii pentru tipul specific de elicopter pe care s-a susținut testul de îndemânare. Pentru a-și extinde privilegiile la un alt tip de elicopter, titularii unei</u>	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
unei LAPL(H) trebuie să finalizeze, pe acel alt tip, toate elementele următoare: 1. cu excepția cazului în care se prevede altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa I (partea 21) la Regulamentul (UE) nr. 748/2012, cel puțin 5 ore de instruire practică, inclusiv: (i) 15 decolări, apropieri și aterizări în dublă comandă; (ii) 15 decolări, apropieri și aterizări în simplă comandă sub supraveghere; 2. un test de îndemânare prin care face dovada unui nivel corespunzător de îndemânare pe noul tip. În cadrul acestui test de îndemânare, candidatul trebuie să demonstreze examinatorului și un nivel corespunzător de cunoștințe teoretice referitoare la celălalt tip în ceea ce privește următoarele subiecte: (i) proceduri operaționale; (ii) performanțe de zbor și planificarea zborului; (iii) cunoașterea generală a aeronavei. (b) Înainte ca titularul unei LAPL(H) să își poată exercita privilegiile licenței pe o altă variantă de elicopter decât cea utilizată pentru testul de îndemânare, pilotul participă la cursuri de pregătire pentru diferențe sau de familiarizare, astfel cum prevăd datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa I (partea 21) la Regulamentul (UE) nr 748/2012. Cursul de pregătire pentru diferențe se consemnează în carnetul de zbor al pilotului sau într-un document echivalent și se semnează de către instructor.	<u>LAPL(H) trebuie să finalizeze, pe acel alt tip, toate elementele următoare:</u> <u>1. cu excepția cazului în care se prevede altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa nr. 1 (partea 21) la HG nr. 91/2024, cel puțin 5 ore de instruire practică, inclusiv:</u> <u>(i)</u> 15 decolări, apropieri și aterizări în dublă comandă; <u>(ii)</u> 15 decolări, apropieri și aterizări în simplă comandă sub supraveghere; 2. un test de îndemânare prin care face dovada unui nivel corespunzător de îndemânare pe noul tip. În cadrul acestui test de îndemânare, candidatul trebuie să demonstreze examinatorului și un nivel corespunzător de cunoștințe teoretice referitoare la celălalt tip în ceea ce privește următoarele subiecte: <u>(i)</u> proceduri operaționale; <u>(ii)</u> performanțe de zbor și planificarea zborului; <u>(iii)</u> cunoașterea generală a aeronavei. (b) Înainte ca titularul unui LAPL(H) să își poată exercita privilegiile <u>licenței</u> pe o altă variantă de elicopter decât cea utilizată pentru testul de îndemânare, pilotul participă la cursuri de pregătire pentru diferențe sau de familiarizare, astfel cum prevăd datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu Partea 21. Cursul de pregătire pentru diferențe se consemnează în carnetul de zbor al pilotului sau într-un document echivalent și se semnează de către instructor.		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
FCL.140.H LAPL(H) – Cerințe privind experiența recentă (a) Titularii unei LAPL(H) își exercită privilegiile asociate licenței pe un tip specific doar dacă, în ultimele 12 luni, au realizat, pe tipul relevant, unul dintre următoarele elemente: 1. au finalizat ambele elemente de mai jos: (i) cel puțin 6 ore timp de zbor pe elicoptere de acest tip ca PIC sau zburând în dublă sau simplă comandă sub supravegherea unui instructor, inclusiv șase decolări, apropieri și aterizări; (ii) o pregătire de actualizare a competențelor de cel puțin 1 oră din timpul total de zbor cu un instructor și într-un mod considerat satisfăcător de acesta, care selectează exercițiile de zbor care îi permit solicitantului să își actualizeze competențele de a opera aeronava în condiții de siguranță și de a aplica proceduri pentru situații normale, anormale și de urgență; 2. au promovat o verificare a competenței cu un examinator pe respectivul tip specific înainte de a relua exercitarea privilegiilor asociate licenței. Programul respectiv de verificare a competenței este bazat pe testul de îndemânare pentru LAPL(H). (b) Solicitanții pot alege să urmeze pregătirea de actualizare a competențelor menționată la litera (a) punctul 1 subpunctul (ii) pe aeronavă sau pe un FSTD reprezentând tipul relevant ori într-o combinație a celor două.	FCL.140.H LAPL(H) – Cerințe privind experiența recentă Titularii unui LAPL(H) își exercită privilegiile asociate <i>licenței</i> pe un tip specific doar dacă, în ultimele 12 luni, <u>au realizat, pe tipul relevant, unul dintre următoarele elemente:</u> <u>1. au finalizat ambele elemente de mai jos:</u> <u>(i) cel puțin 6 ore timp de zbor pe elicoptere din tipul respectiv ca PIC, zburând în dublă sau simplă comandă sub supravegherea unui instructor, inclusiv 6 decolări, apropieri și aterizări;</u> (ii) au efectuat cursuri de perfecționare de cel puțin o oră timp total de zbor sub supravegherea unui instructor și într-un mod considerat satisfăcător de acesta, care selectează exercițiile de zbor care îi permit solicitantului să își actualizeze competențele de a opera aeronava în condiții de siguranță și de a aplica proceduri pentru situații normale, anormale și de urgență; 2. au promovat o verificare a competenței cu un examinator pe respectivul tip specific înainte de a relua exercitarea privilegiilor asociate <i>licenței</i>. Programul respectiv de verificare a competenței este bazat pe testul de îndemânare pentru LAPL(H). <u>(b) Solicitanții pot alege să urmeze pregătirea de actualizare a competențelor menționată la litera (a) punctul 1 subpunctul (ii) pe aeronavă sau pe un FSTD reprezentând tipul relevant ori într-o combinație a celor două.</u>	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(c) Zborurile în dublă comandă, zborurile sub supraveghere menționate la litera (a) punctul 1 subpunctul (i), pregătirea de actualizare a competențelor menționată la litera (a) punctul 1 subpunctul (ii) și verificarea competenței menționată la litera (a) punctul 2 se înscriu în carnetul de zbor al pilotului sau într-un document echivalent și se semnează de către instructor sau examinator, după caz.	<u>(c) Zborurile în dublă comandă, zborurile sub supraveghere menționate la litera (a) punctul 1 subpunctul (i), pregătirea de actualizare a competențelor menționată la litera (a) punctul 1 subpunctul (ii) și verificarea competenței menționată la litera (a) punctul 2 se înscriu în carnetul de zbor al pilotului sau într-un document echivalent și se semnează de către instructor sau examinator, după caz.</u>		
SUBPARTEA C LICENȚA DE PILOT PARTICULAR (PPL) ȘI LICENȚA DE PILOT DE AUTOGIR (GPL)			
SECȚIUNEA 1 Cerințe comune		Compatibil	Lipsă
FCL.200 Vârsta minimă	FCL.200 Vârsta minimă		
Solicitanții unei PPL sau a unei GPL trebuie să aibă vârsta de cel puțin 17 ani.	Solicitanții unui PPL <u>sau a unei GPL</u> trebuie să aibă vârsta de cel puțin 17 ani.		
FCL.205 Condiții	FCL.205 Condiții	Compatibil	Lipsă
(a) Persoanele care solicită eliberarea unei PPL trebuie să îndeplinească cerințele pentru calificarea de clasă sau de tip pentru aeronava utilizată la testul de îndemânare, după cum se prevede în subpartea H.	<u>(a) Persoanele care solicită eliberarea unui PPL trebuie să îndeplinească cerințele pentru calificarea de clasă sau de tip pentru aeronava utilizată la testul de îndemânare, după cum se prevede în subpartea H.</u>		
(b) Persoanele care solicită eliberarea unei GPL trebuie să îndeplinească cerințele pentru clasa sau tipul de aeronava utilizată la testul de îndemânare.	<u>(b) Persoanele care solicită eliberarea unei GPL trebuie să îndeplinească cerințele pentru clasa sau tipul de aeronava utilizată la testul de îndemânare.</u>		
FCL.210 Curs de pregătire	FCL.210 Curs de pregătire	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(a) Solicitanții unei PPL sau a unei GPL trebuie să urmeze un curs de pregătire în cadrul unei ATO sau al unei DTO. (b) Cursul trebuie să includă instruirea teoretică și practică corespunzătoare privilegiilor asociate cu PPL sau GPL solicitate. (c) Pregătirea teoretică și instruirea practică pot fi completate în cadrul unei alte DTO sau ATO, diferită de cea în care solicitanții și-au început pregătirea.	(a) Solicitanții unui PPL <u>sau a unei GPL</u> trebuie să urmeze un curs de pregătire în cadrul unei ATO sau al unei DTO. (b) Cursul trebuie să includă instruirea teoretică și practică corespunzătoare privilegiilor <u>asociate cu PPL sau GPL solicitate</u>. (c) Pregătirea teoretică și instruirea practică pot fi completate în cadrul unei alte DTO sau ATO, diferită de cea în care solicitanții și-au început pregătirea.		
FCL.215 Examinarea teoretică Solicitanții unei PPL sau a unei GPL trebuie să demonstreze, prin examinări la următoarele subiecte, un nivel de cunoștințe teoretice corespunzător privilegiilor acordate: (a) subiecte comune: — legislație aeronautică; — performanțe umane; — meteorologie; — comunicații; și — navigație. (b) subiecte specifice diferitelor categorii de aeronave: — principii de zbor; — proceduri operaționale; — performanțe de zbor și planificarea zborului; și — cunoașterea generală a aeronavei.	FCL.215 Examinarea teoretică Solicitanții unui PPL <u>sau a unei GPL</u> trebuie să demonstreze, prin examinări la următoarele subiecte, un nivel de cunoștințe teoretice corespunzător privilegiilor acordate: (a) subiecte comune: - legislație aeronautică; - performanțe umane; - meteorologie; - comunicații; și - navigație; (b) subiecte specifice diferitelor categorii de aeronave: - principii de zbor; - proceduri operaționale; - performanțe de zbor și planificarea zborului; - cunoașterea generală a aeronavei.	Compatibil	Lipsă
FCL.235 Test de îndemânare	FCL.235 Test de îndemânare	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(a) Prin susținerea unui test de îndemânare, solicitanții unei PPL sau a unei GPL trebuie să își demonstreze capacitatea de a executa, ca PIC pe categoria de aeronave corespunzătoare, procedurile și manevrele relevante cu competența corespunzătoare privilegiilor acordate. (b) Persoanele care solicită efectuarea unui test de îndemânare trebuie să fi urmat instruirea practică pe aeronave de aceeași clasă sau de același tip ca cele care urmează a fi folosite pentru testul de îndemânare. (c) Note de promovare 1. Testul de îndemânare se împarte în diferite secțiuni, reprezentând toate fazele de zbor corespunzătoare categoriei de aeronave pe care se efectuează zborul. 2. Nepromovarea oricărui element al unei secțiuni conduce la nepromovarea întregii secțiuni. În cazul în care nu promovează o singură secțiune, candidatul repetă examenul doar pentru secțiunea respectivă. Nepromovarea a mai mult de o secțiune duce la nepromovarea întregului test. 3. Dacă testul trebuie repetat în conformitate cu punctul 2, nepromovarea oricărei secțiuni, inclusiv a celor promovate cu ocazia unei încercări anterioare, duce la respingerea candidatului la întregul test.	(a) Prin susținerea unui test de îndemânare, solicitanții unui PPL trebuie să demonstreze capacitatea de a executa, ca PIC pe categoria de aeronave corespunzătoare, procedurile și manevrele relevante cu competența corespunzătoare privilegiilor acordate. (b) Persoanele care solicită efectuarea unui test de îndemânare trebuie să fi urmat instruirea practică pe aeronave de aceeași clasă sau de același tip ca cele care urmează a fi folosite pentru testul de îndemânare. (c) Note de promovare 1. Testul de îndemânare se împarte în diferite secțiuni, reprezentând toate fazele de zbor corespunzătoare categoriei de aeronave pe care se efectuează zborul. 2. Nepromovarea oricărui element al unei secțiuni conduce la nepromovarea întregii secțiuni. În cazul în care nu promovează o singură secțiune, candidatul repetă examenul doar pentru secțiunea respectivă. Nepromovarea a mai mult de o secțiune duce la nepromovarea întregului test. 3. Dacă testul trebuie repetat în conformitate cu punctul 2, nepromovarea oricărei secțiuni, inclusiv a celor promovate cu ocazia unei încercări anterioare, duce la respingerea candidatului la întregul test.		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
4. Dacă nu se promovează toate secțiunile testului din două încercări este necesară o pregătire suplimentară.	4. Dacă nu se promovează toate secțiunile testului din două încercări, este necesară o pregătire suplimentară.		
SECȚIUNEA 2 Cerințe specifice pentru PPL pentru avioane – PPL(A) FCL.205.A PPL(A) – Privilegii (a) Privilegiile titularilor unei PPL(A) le conferă acestora dreptul de a acționa neremunerat ca PIC sau copiloți pe avioane sau TMG utilizate în operațiuni necomerciale și de a exercita toate privilegiile titularilor unei LAPL(A). (b) Fără a aduce atingere paragrafului de mai sus, titularul unei PPL(A) cu privilegii de instructor sau examinator poate fi remunerat pentru: 1. asigurarea instruirii practice pentru LAPL(A) sau PPL(A); 2. efectuarea de teste de îndemânare și de verificări ale competenței pentru licențele specificate la punctul 1; 3. pregătirea, testarea și verificarea calificărilor sau certificatelor asociate licenței de instructor sau examinator, după caz.	FCL.205.A PPL(A) – Privilegii (a) Privilegiile titularilor unui PPL(A) le conferă acestora dreptul de a acționa neremunerat ca PIC sau copiloți pe avioane sau TMG utilizate în operațiuni necomerciale și de a exercita toate privilegiile titularilor unui LAPL(A). (b) Fără a aduce atingere paragrafului de mai sus, titularul unui PPL(A) cu privilegii de instructor sau examinator poate fi remunerat pentru: 1. asigurarea instruirii practice pentru LAPL(A) sau PPL(A); <u>2. efectuarea de teste de îndemânare și de verificări ale competenței pentru licențele specificate la punctul 1;</u> <u>3. pregătirea, testarea și verificarea calificărilor sau certificatelor asociate licenței de instructor sau examinator, după caz.</u>	Compatibil	Lipsă
FCL.210.A PPL(A) – Cerințe privind experiența și credite (a) Solicitanții unei PPL(A) trebuie să fi efectuat cel puțin 45 de ore de instruire practică pe avioane sau TMG, dintre care se permite ca 5 ore să fi fost	FCL.210.A PPL(A) – Cerințe privind experiența și credite (a) Solicitanții unui PPL(A) trebuie să fi efectuat cel puțin 45 de ore de instruire practică pe avioane sau	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
efectuate pe un FTSD, inclusiv cel puțin următoarele: 1. 25 de ore de instruire practică în dublă comandă; 2. 10 ore timp de zbor supravegheat în simplă comandă, inclusiv cel puțin 5 ore timp de zbor în raid în simplă comandă cu cel puțin un zbor în raid de cel puțin 270 km (150 MN), în timpul căruia se execută aterizări cu oprire completă pe două aerodromuri diferite de aerodromul de decolare. Solicitanții pot efectua timpul de zbor al unui curs de pregătire pentru calificarea de noapte în conformitate cu punctul FCL.810 litera (a) punctul 1 subpunctul (ii) ca parte a celor 45 de ore de instruire practică, cu condiția ca, înainte de a începe pregătirea pentru calificarea pentru zbor de noapte, să fi finalizat o pregătire de bază pentru zbor instrumental. (b) Cerințe specifice pentru solicitanții care au urmat o formare LAPL(A). Solicitanții unei PPL(A) primesc credite pentru pregătirea LAPL(A) anterioară pe care au urmat-o și li se eliberează o PPL(A), cu condiția ca pregătirea LAPL(A) și pregătirea PPL(A) pe care au efectuat-o în total să îndeplinească cerințele privind experiența de la litera (a). Cu toate acestea, într-un astfel de caz, se aplică toate condițiile următoare: 1. dacă solicitanții dețin deja o LAPL(A), se aplică toate elementele următoare, cu condiția ca	TMG, dintre care 5 ore pot fi efectuate pe un <u>FTSD</u>, inclusiv cel puțin: 1. 25 de ore de instruire practică în dublă comandă; și 2. 10 ore timp de zbor supravegheat în simplă comandă, inclusiv cel puțin 5 ore de zbor în raid în simplă comandă cu cel puțin un zbor în raid de cel puțin 270 km (150 MN), în timpul căruia se execută aterizări cu oprire completă pe 2 aerodromuri diferite de aerodromul de decolare. <u>Solicitanții pot efectua timpul de zbor al unui curs de pregătire pentru calificarea de noapte în conformitate cu punctul FCL.810 litera (a) punctul 1 subpunctul (ii) ca parte a celor 45 de ore de instruire practică, cu condiția ca, înainte de a începe pregătirea pentru calificarea pentru zbor de noapte, să fi finalizat o pregătire de bază pentru zbor instrumental.</u> <u>(b) Cerințe specifice pentru solicitanții care au urmat o formare LAPL(A). Solicitanții unei PPL(A) primesc credite pentru pregătirea LAPL(A) anterioară pe care au urmat-o și li se eliberează o PPL(A), cu condiția ca pregătirea LAPL(A) și pregătirea PPL(A) pe care au efectuat-o în total să îndeplinească cerințele privind experiența de la litera (a). Cu toate acestea, într-un astfel de caz, se aplică toate condițiile următoare:</u>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
solicitanții să fi efectuat cel puțin 45 de ore timp total de zbor pe avioane sau TMG: (i) cerința de la litera (a) fraza introductivă se reduce la 40 de ore de instruire practică; (ii) cerința de la litera (a) punctul 1 se reduce la 21 de ore de instruire practică în dublă comandă; 2. solicitanții trebuie să fi efectuat cel puțin toate elementele următoare cu un instructor calificat să furnizeze instruire pentru o PPL(A): (i) 5 ore de instruire practică în dublă comandă; (ii) timpul de zbor în simplă comandă, astfel cum se specifică la litera (a) punctul 2. (c) Cerințe specifice pentru solicitanții care dețin o SPL eliberată în conformitate cu anexa III (partea SFCL) la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/1976, inclusiv privilegii de zbor pe TMG. Solicitanții unei PPL(A) care dețin o SPL cu privilegii de zbor pe TMG trebuie să fi efectuat: 1. cel puțin 24 de ore timp de zbor pe TMG după înscrierea privilegiilor TMG; și 2. cel puțin 15 ore de instruire practică pe avioane în cadrul unui curs de pregătire la o DTO sau la o ATO, inclusiv cel puțin cerințele de la litera (a) punctul 2. (d) Credite. Solicitanții titulari ai unei licențe de pilot pe o altă categorie de aeronave, cu excepția baloanelor, se creditează cu 10 % din timpul lor total de zbor ca PIC pe o astfel de aeronavă până la un maxim de 10 ore. Numărul de credite acordate	<u>1. dacă solicitanții dețin deja o LAPL(A), se aplică toate elementele următoare, cu condiția ca solicitanții să fi efectuat cel puțin 45 de ore timp total de zbor pe avioane sau TMG:</u> <u>(i) cerința de la litera (a) fraza introductivă se reduce la 40 de ore de instruire practică;</u> <u>(ii) cerința de la litera (a) punctul 1 se reduce la 21 de ore de instruire practică în dublă comandă;</u> <u>2. solicitanții trebuie să fi efectuat cel puțin toate elementele următoare cu un instructor calificat să furnizeze instruire pentru o PPL(A):</u> <u>(i) 5 ore de instruire practică în dublă comandă;</u> <u>(ii) timpul de zbor în simplă comandă, astfel cum se specifică la litera (a) punctul 2.</u> <u>(c) Cerințe specifice pentru solicitanții care dețin o SPL eliberată în conformitate cu anexa nr. 3 la HG nr. 85/2023 (partea SFCL), inclusiv privilegii de zbor pe TMG. Solicitanții unei PPL(A) care dețin o SPL cu privilegii de zbor pe TMG trebuie să fi efectuat:</u> <u>1. cel puțin 24 de ore timp de zbor pe TMG după înscrierea privilegiilor TMG; și</u> <u>2. cel puțin 15 ore de instruire practică pe avioane în cadrul unui curs de pregătire la o DTO sau la o ATO, inclusiv cel puțin cerințele de la litera (a) punctul 2.</u> <u>(d) Credite. Solicitanții titulari ai unei licențe de pilot pe o altă categorie de aeronave, cu excepția baloanelor, se creditează cu 10 % din timpul lor total</u>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
nu include în niciun caz cerințele de la litera (a) punctul 2.	<u>de zbor ca PIC pe o astfel de aeronavă până la un maxim de 10 ore. Numărul de credite acordate nu include în niciun caz cerințele de la litera (a) punctul 2.</u>		
SECȚIUNEA 3 Cerințe specifice pentru PPL pentru elicoptere – PPL(H) FCL.205.H PPL(H) – Privilegii (a) Privilegiile titularului unei PPL(H) îi conferă acestuia dreptul de a acționa neremunerat ca PIC sau copilot pe elicoptere utilizate în operațiuni necomerciale și de a exercita toate privilegiile titularilor unei LAPL(H). (b) Fără a aduce atingere paragrafului de mai sus, titularul unei PPL(H) cu privilegii de instructor sau examinator poate fi remunerat pentru: 1. asigurarea instruirii practice pentru LAPL(H) sau PPL(H); 2. efectuarea de teste de îndemânare și de verificări ale competenței pentru licențele specificate la punctul 1; 3. pregătirea, testarea și verificarea calificărilor sau certificatelor asociate licenței de instructor sau examinator, după caz.	FCL.205.H PPL(H) – Privilegii (a) Privilegiile titularului unui PPL(H) îi conferă acestuia dreptul de a acționa neremunerat ca PIC sau copilot pe elicoptere utilizate în operațiuni necomerciale și de a exercita toate privilegiile titularilor unui LAPL(H). (b) Fără a aduce atingere paragrafului de mai sus, titularul unui PPL(H) cu privilegii de instructor sau examinator poate fi remunerat pentru: 1. asigurarea instruirii practice pentru LAPL(H) sau PPL(H); 2. desfășurarea de teste de îndemânare și verificări ale competenței <u>pentru licențele specificate la punctul 1;</u> 3. instruirea, testarea și verificarea pentru calificările și certificatele <u>asociate licenței de instructor sau examinator, după caz.</u>	Compatibil	Lipsă
FCL.210.H PPL(H) – Cerințe privind experiența și credite (a) Solicitanții unei PPL(H) trebuie să fi efectuat cel puțin 45 de ore de instruire practică pe	FCL.210.H PPL(H) – Cerințe privind experiența și credite (a) Solicitanții unui PPL(H) trebuie să fi efectuat cel puțin 45 de ore de instruire practică pe elicoptere,	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
elicoptere, dintre care se permite ca 5 ore să fi fost efectuate pe un FSTD, inclusiv cel puțin: 1. 25 ore de instruire practică în dublă comandă; și 2. 10 ore timp de zbor supravegheat în simplă comandă, inclusiv cel puțin 5 ore timp de zbor în raid în simplă comandă cu cel puțin 1 zbor în raid de cel puțin 185 km (100 MN), cu aterizări cu oprire completă pe 2 aerodromuri diferite de aerodromul de decolare. 3. 35 din cele 45 de ore de instruire practică trebuie efectuate pe același tip de elicopter ca și cel folosit pentru testul de îndemânare. (b) Cerințe specifice pentru solicitanții care au urmat pregătirea LAPL(H). Solicitanții unei PPL(H) primesc credite pentru pregătirea LAPL(H) anterioară pe care au urmat-o și li se eliberează o PPL(H), cu condiția ca pregătirea LAPL(H) și pregătirea PPL(H) pe care au efectuat-o în total să îndeplinească cerințele privind experiența de la litera (a). (c) Solicitanții titulari ai unei licențe de pilot pe o altă categorie de aeronave, cu excepția baloanelor, se creditează cu 10 % din timpul lor total de zbor ca PIC pe o astfel de aeronavă până la un maxim de 6 ore. Numărul de credite acordate nu include în niciun caz cerințele de la litera (a) punctul 2.	dintre care 5 ore pot fi efectuate pe un <u>FSTD</u>, inclusiv cel puțin: 1. 25 de ore de instruire practică în dublă comandă; și 2. 10 ore de zbor supravegheat în simplă comandă, inclusiv cel puțin 5 ore de zbor în raid în simplă comandă cu cel puțin un zbor în raid de cel puțin 185 km (100 MN), cu aterizări cu oprire completă pe 2 aerodromuri diferite de aerodromul de decolare; 3. 35 din cele 45 de ore de instruire practică trebuie efectuate pe același tip de elicopter ca și cel folosit pentru testul de îndemânare. <u>(b) Cerințe specifice pentru solicitanții care au urmat pregătirea LAPL(H). Solicitanții unei PPL(H) primesc credite pentru pregătirea LAPL(H) anterioară pe care au urmat-o și li se eliberează o PPL(H), cu condiția ca pregătirea LAPL(H) și pregătirea PPL(H) pe care au efectuat-o în total să îndeplinească cerințele privind experiența de la litera (a).</u> (c) Solicitanții titulari ai <u>unei licențe</u> de pilot pe o altă categorie de aeronave, cu excepția baloanelor, se creditează cu 10% din timpul lor total de zbor ca PIC pe o astfel de aeronavă până la un maxim de 6 ore. Numărul de credite acordate nu include în niciun caz cerințele de la litera (a) punctul 2.		
SECȚIUNEA 4 Cerințe specifice pentru PPL pentru dirijabile – PPL(As)		Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
FCL.205.As PPL(As) – Privilegii (a) Privilegiile titularului unei PPL(As) îi conferă acestuia dreptul de a acționa neremunerat ca PIC sau copilot pe dirijabile utilizate în operațiuni necomerciale. (b) Fără a aduce atingere paragrafului de mai sus, titularul unei PPL(As) cu privilegii de instructor sau examinator poate fi remunerat pentru: 1. asigurarea instruirii practice pentru PPL(As); 2. efectuarea de teste de îndemânare și de verificări ale competenței pentru licența specificată la punctul 1; 3. pregătirea, testarea și verificarea calificărilor sau certificatelor asociate licenței de instructor sau examinator, după caz.	FCL.205.As PPL(As) – Privilegii (a) Privilegiile titularului unui PPL(As) îi conferă acestuia dreptul de a acționa neremunerat ca PIC sau copilot pe dirijabile utilizate în operațiuni necomerciale. <i>(b) Fără a aduce atingere paragrafului de mai sus, titularul unei PPL(As) cu privilegii de instructor sau examinator poate fi remunerat pentru:</i> <i>1. asigurarea instruirii practice pentru PPL(As);</i> <i>2. efectuarea de teste de îndemânare și de verificări ale competenței pentru licența specificată la punctul 1;</i> <i>3. pregătirea, testarea și verificarea calificărilor sau certificatelor asociate licenței de instructor sau examinator, după caz.</i>		
FCL.210.As PPL(As) – Cerințe privind experiența și credite (a) Solicitanții unei PPL(As) trebuie să fi efectuat cel puțin 35 de ore de instruire practică pe dirijabile, dintre care 5 ore pot fi efectuate pe un FTSD, inclusiv cel puțin: 1. 25 de ore de instruire practică în dublă comandă, inclusiv: (i) 3 ore de zbor de antrenament în raid, inclusiv un zbor în raid de cel puțin 65 km (35 MN); (ii) 3 ore de instruire instrumentală; 2. 8 decolări și aterizări pe un aerodrom, inclusiv procedurile de ancorare și de ridicare a ancorei;	FCL.210.As PPL(As) – Cerințe privind experiența și credite (a) Solicitanții unui PPL(As) trebuie să fi efectuat cel puțin 35 de ore de instruire practică pe dirijabile, dintre care 5 ore pot fi efectuate pe un FTSD, inclusiv cel puțin: 1. 25 de ore de instruire practică în dublă comandă, inclusiv: (i) 3 ore de zbor de antrenament în raid, inclusiv un zbor în raid de cel puțin 65 km (35 MN); (ii) 3 ore de instruire instrumentală; 2. 8 decolări și aterizări pe un aerodrom, inclusiv procedurile de ancorare și de ridicare a ancorei; 3. 8 ore de zbor supravegheat în simplă comandă.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
3. 8 ore timp de zbor supravegheat în simplă comandă. (b) Solicitanții care dețin o BPL eliberată în conformitate cu anexa III (partea BFCL) la Regulamentul (UE) 2018/395 și care sunt calificați să zboare cu dirijabile cu aer cald se creditează cu 10 % din timpul lor total de zbor ca PIC pe astfel de dirijabile, până la un maximum de 5 ore.	<i>(b) Solicitanții care dețin o BPL eliberată în conformitate cu anexa nr. 3 (partea BFCL) la HG nr. 85/2023 și care sunt calificați să zboare cu dirijabile cu aer cald se creditează cu 10 % din timpul lor total de zbor ca PIC pe astfel de dirijabile, până la un maximum de 5 ore.</i>		
SECȚIUNEA 5 Cerințe specifice pentru GPL FCL.205.G GPL – Privilegii (a) Privilegiile titularului unei GPL îi conferă acestuia dreptul de a acționa ca PIC pe autogire: 1. fără remunerare în cadrul operațiunilor necomerciale; 2. pentru a efectua transportul de pasageri numai după ce acesta a efectuat 10 ore timp de zbor ca PIC pe autogire după eliberarea licenței. (b) În pofida dispozițiilor literei (a) punctul 1 de mai sus, titularul unei GPL cu privilegii de instructor sau de examinator poate fi remunerat pentru: 1. asigurarea instruirii practice pentru GPL; 2. efectuarea de teste de îndemânare și de verificări ale competenței pentru GPL; 3. pregătirea, testarea și verificarea calificărilor sau privilegiilor asociate licenței de instructor sau de examinator, după caz.	<u>SECȚIUNEA 5</u> <u>Cerințe specifice pentru GPL</u> <u>FCL.205.G GPL – Privilegii</u> <i>(a) Privilegiile titularului unei GPL îi conferă acestuia dreptul de a acționa ca PIC pe autogire:</i> <i>1. fără remunerare în cadrul operațiunilor necomerciale;</i> <i>2. pentru a efectua transportul de pasageri numai după ce acesta a efectuat 10 ore timp de zbor ca PIC pe autogire după eliberarea licenței.</i> <i>(b) În pofida dispozițiilor literei (a) punctul 1 de mai sus, titularul unei GPL cu privilegii de instructor sau de examinator poate fi remunerat pentru:</i> <i>1. asigurarea instruirii practice pentru GPL;</i> <i>2. efectuarea de teste de îndemânare și de verificări ale competenței pentru GPL;</i> <i>3. pregătirea, testarea și verificarea calificărilor sau privilegiilor asociate licenței de instructor sau de examinator, după caz.</i>	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(c) Titularii de GPL își pot exercita privilegiile GPL numai dacă respectă cerințele aplicabile privind experiența recentă și numai dacă certificatul lor medical, corespunzător privilegiilor exercitate, este valabil.	<u>(c) Titularii de GPL își pot exercita privilegiile GPL numai dacă respectă cerințele aplicabile privind experiența recentă și numai dacă certificatul lor medical, corespunzător privilegiilor exercitate, este valabil.</u>		
FCL.210.G GPL(B) – Cerințe privind experiența și credite (a) Un solicitant al unei GPL trebuie să fi efectuat cel puțin 35 de ore de instruire practică pe autogire, dintre care cinci ore pot fi efectuate pe un FTSD, inclusiv cel puțin: 1. 20 de ore de instruire practică în dublă comandă; și 2. opt ore de timp de zbor supravegheat în simplă comandă, inclusiv cel puțin patru ore de timp de zbor în raid în simplă comandă cu cel puțin un zbor în raid de cel puțin 150 km (80 MN), în timpul căruia se execută aterizări cu oprire completă pe două aerodromuri diferite de aerodromul de decolare. (b) Credite. Unui solicitant care deține o licență de pilot pe o altă categorie de aeronave, cu excepția baloanelor, i se creditează 10 % din timpul lor total de zbor ca PIC pe o astfel de aeronavă până la un maxim de 10 ore. În niciun caz nu se acordă credite pentru cerințele de la litera (a) punctul 2. (c) Solicitanții cu experiență anterioară ca PIC pe autogire cu o masă maximă la decolare de cel puțin 450 kg pot primi credite în ceea ce privește	<u>FCL.210.G GPL(B) – Cerințe privind experiența și credite</u> <u>(a) Un solicitant al unei GPL trebuie să fi efectuat cel puțin 35 de ore de instruire practică pe autogire, dintre care cinci ore pot fi efectuate pe un FTSD, inclusiv cel puțin:</u> <u>1. 20 de ore de instruire practică în dublă comandă; și</u> <u>2. opt ore de timp de zbor supravegheat în simplă comandă, inclusiv cel puțin patru ore de timp de zbor în raid în simplă comandă cu cel puțin un zbor în raid de cel puțin 150 km (80 MN), în timpul căruia se execută aterizări cu oprire completă pe două aerodromuri diferite de aerodromul de decolare.</u> <u>(b) Credite. Unui solicitant care deține o licență de pilot pe o altă categorie de aeronave, cu excepția baloanelor, i se creditează 10 % din timpul lor total de zbor ca PIC pe o astfel de aeronavă până la un maxim de 10 ore. În niciun caz nu se acordă credite pentru cerințele de la litera (a) punctul 2.</u> <u>(c) Solicitanții cu experiență anterioară ca PIC pe autogire cu o masă maximă la decolare de cel puțin 450 kg pot primi credite în ceea ce privește cerințele</u>	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
cerințele de la litera (a). Numărul de credite se decide de către DTO sau de către ATO în cadrul căreia solicitantul urmează cursul de pregătire, pe baza unui test practic preliminar, dar în orice caz nu trebuie să depășească următoarele limite: 1. timpul total de zbor ca PIC; 2. 50 % din numărul de ore prevăzute la litera (a); În niciun caz nu se acordă credite pentru cerințele de la litera (a) punctul 2.	<u>de la litera (a). Numărul de credite se decide de către DTO sau de către ATO în cadrul căreia solicitantul urmează cursul de pregătire, pe baza unui test practic preliminar, dar în orice caz nu trebuie să depășească următoarele limite:</u> <u>1. timpul total de zbor ca PIC;</u> <u>2. 50 % din numărul de ore prevăzute la litera (a);</u> <u>În niciun caz nu se acordă credite pentru cerințele de la litera (a) punctul 2.</u>		
FCL.235.G GPL – Privilegii pentru clase, tipuri și variante de autogire (a) În scopul acordării de licențe de pilot de autogir în conformitate cu prezenta anexă, autogirele se clasifică în următoarele clase și tipuri: 1. Clasa de autogire cu o singură elice (SPG): Autogire cu un singur pilot a căror singură unitate de propulsie centrică este operată de o singură comandă de propulsie, fiind acționate de oricare dintre următoarele tipuri de motoare: (a) un sistem motor cu pistoane care, dacă se specifică astfel în urma procesului de certificare în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 748/2012, poate consta în mai mult de un motor cu pistoane; (b) un sistem motor electric care, dacă se specifică astfel în urma procesului de certificare în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 748/2012, poate consta în mai mult de un motor electric; (c) dacă se specifică astfel în urma procesului de certificare în conformitate cu Regulamentul (UE)	<u>FCL.235.G GPL – Privilegii pentru clase, tipuri și variante de autogire</u> <u>(a) În scopul acordării de licențe de pilot de autogir în conformitate cu prezenta anexă, autogirele se clasifică în următoarele clase și tipuri:</u> <u>1. Clasa de autogire cu o singură elice (SPG): Autogire cu un singur pilot a căror singură unitate de propulsie centrică este operată de o singură comandă de propulsie, fiind acționate de oricare dintre următoarele tipuri de motoare:</u> <u>(a) un sistem motor cu pistoane care, dacă se specifică astfel în urma procesului de certificare în conformitate cu HG nr. 91/2024, poate consta în mai mult de un motor cu pistoane;</u> <u>(b) un sistem motor electric care, dacă se specifică astfel în urma procesului de certificare în conformitate cu HG nr. 91/2024, poate consta în mai mult de un motor electric;</u> <u>(c) dacă se specifică astfel în urma procesului de certificare în conformitate cu HG nr. 91/2024, un</u>	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
nr. 748/2012, un sistem motor hibrid compus din motoare cu pistoane și motoare electrice; 2. tipuri de autogire care necesită privilegii pentru tipul individual respectiv, determinate în urma procesului de certificare în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 748/2012. (b) Solicitanților unei GPL li se acordă privilegii pentru clasa sau tipul de autogire pe care s-a susținut testul de îndemânare. Pentru a-și extinde privilegiile la o altă clasă sau tip, titularii unei GPL trebuie să finalizeze, în acea clasă sau tip, toate elementele următoare: 1. cu excepția cazului în care se prevede altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa I (partea 21) la Regulamentul (UE) nr. 748/2012, după caz, trei ore de instruire practică, inclusiv: (i) 10 decolări și aterizări în dublă comandă; și (ii) 10 decolări și aterizări în simplă comandă sub supraveghere; 2. un test de îndemânare prin care face dovada unui nivel corespunzător de îndemânare pe noua clasă sau noul tip. În cadrul acestui test de îndemânare, candidatul trebuie să demonstreze examinatorului și un nivel corespunzător de cunoștințe teoretice referitoare la cealaltă clasă sau celălalt tip în ceea ce privește următoarele subiecte: (i) proceduri operaționale; (ii) planificarea și executarea zborului; (iii) cunoașterea generală a aeronavei.	<u>sistem motor hibrid compus din motoare cu pistoane și motoare electrice;</u> <u>2. tipuri de autogire care necesită privilegii pentru tipul individual respectiv, determinate în urma procesului de certificare în conformitate cu HG nr. 91/2024.</u> <u>(b) Solicitanților unei GPL li se acordă privilegii pentru clasa sau tipul de autogire pe care s-a susținut testul de îndemânare. Pentru a-și extinde privilegiile la o altă clasă sau tip, titularii unei GPL trebuie să finalizeze, în acea clasă sau tip, toate elementele următoare:</u> <u>1. cu excepția cazului în care se prevede altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa nr. I (partea 21) la HG nr. 91/2024, după caz, trei ore de instruire practică, inclusiv:</u> <u>(i) 10 decolări și aterizări în dublă comandă; și</u> <u>(ii) 10 decolări și aterizări în simplă comandă sub supraveghere;</u> <u>2. un test de îndemânare prin care face dovada unui nivel corespunzător de îndemânare pe noua clasă sau noul tip. În cadrul acestui test de îndemânare, candidatul trebuie să demonstreze examinatorului și un nivel corespunzător de cunoștințe teoretice referitoare la cealaltă clasă sau celălalt tip în ceea ce privește următoarele subiecte:</u> <u>(i) proceduri operaționale;</u> <u>(ii) planificarea și executarea zborului;</u> <u>(iii) cunoașterea generală a aeronavei.</u>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(c) În vederea extinderii privilegiilor la o altă variantă din cadrul unei clase sau a unui tip, pilotul trebuie să urmeze un curs de pregătire pentru diferențe sau familiarizarea cu acestea. După caz, cursul de pregătire pentru diferențe sau familiarizarea cu acestea trebuie să respecte datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa I (partea 21) la Regulamentul (UE) nr. 748/2012. Cursul de pregătire pentru diferențe se consemnează în carnetul de zbor al pilotului sau într-un document echivalent și se semnează de către instructor. La extinderea privilegiilor pentru o clasă SPG la o variantă cu alt tip de motor, astfel cum este precizat la litera (a) punctul 1, pregătirea pentru diferențe constă în instruire practică în dublă comandă și pregătire teoretică care trebuie să includă, în ceea ce privește celălalt tip de motor și sistemele de aeronave aferente, cel puțin toate aspectele următoare: 1. proceduri operaționale; 2. planificarea și executarea zborului; 3. cunoașterea generală a aeronavei.	<u>(c) În vederea extinderii privilegiilor la o altă variantă din cadrul unei clase sau a unui tip, pilotul trebuie să urmeze un curs de pregătire pentru diferențe sau familiarizarea cu acestea. După caz, cursul de pregătire pentru diferențe sau familiarizarea cu acestea trebuie să respecte datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa nr. 1 (partea 21) la HG nr. 91/2024. Cursul de pregătire pentru diferențe se consemnează în carnetul de zbor al pilotului sau într-un document echivalent și se semnează de către instructor. La extinderea privilegiilor pentru o clasă SPG la o variantă cu alt tip de motor, astfel cum este precizat la litera (a) punctul 1, pregătirea pentru diferențe constă în instruire practică în dublă comandă și pregătire teoretică care trebuie să includă, în ceea ce privește celălalt tip de motor și sistemele de aeronave aferente, cel puțin toate aspectele următoare:</u> <u>1. proceduri operaționale;</u> <u>2. planificarea și executarea zborului;</u> <u>3. cunoașterea generală a aeronavei.</u>		
FCL.240.G GPL – Cerințe privind experiența recentă (a) Titularii unei GPL își pot exercita privilegiile acordate prin licență pentru o clasă sau un tip specific de autogir numai dacă au întrunit, în ultimii doi ani, oricare dintre următoarele condiții în calitate de piloți pe autogire din clasa sau tipul relevant:	<u>FCL.240.G GPL – Cerințe privind experiența recentă</u> <u>(a) Titularii unei GPL își pot exercita privilegiile acordate prin licență pentru o clasă sau un tip specific de autogir numai dacă au întrunit, în ultimii doi ani, oricare dintre următoarele condiții în calitate de piloți pe autogire din clasa sau tipul relevant:</u>	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
1. au efectuat cel puțin 12 ore timp de zbor ca PIC sau zburând în dublă sau simplă comandă sub supravegherea unui instructor, inclusiv: (i) 12 decolări și aterizări; (ii) pregătire de actualizare a competențelor de cel puțin o oră din timpul total de zbor cu un instructor, într-un mod considerat satisfăcător de acesta. Sarcina instructorului este de a selecta exercițiile de zbor care îi permit solicitantului să își actualizeze competențele de a opera aeronava în condiții de siguranță și de a aplica proceduri pentru situații normale, anormale și de urgență; 2. au promovat o verificare GPL a competenței cu un examinator. Programul de verificare a competenței trebuie să se bazeze pe testul de îndemânare pentru GPL. (b) Titularii unei GPL cu privilegii pentru clasa SPG care, în conformitate cu punctul FCL.235.G litera (c), și-au extins privilegiile la o variantă cu un alt tip de motor menționat la punctul FCL.235.G litera (a), în cazul în care nu au zburat pe varianta respectivă în ultimii doi ani, trebuie să completeze oricare dintre următoarele elemente în varianta respectivă, înainte de a-și exercita privilegiile pe acea variantă: 1. pregătire suplimentară pentru diferențe în conformitate cu punctul FCL.235.G litera (c); 2. o verificare a competenței; 3. pregătire de actualizare a competențelor în conformitate cu litera (a) punctul 1 subpunctul (ii).	<u>1. au efectuat cel puțin 12 ore timp de zbor ca PIC sau zburând în dublă sau simplă comandă sub supravegherea unui instructor, inclusiv:</u> <u>(i) 12 decolări și aterizări;</u> <u>(ii) pregătire de actualizare a competențelor de cel puțin o oră din timpul total de zbor cu un instructor, într-un mod considerat satisfăcător de acesta. Sarcina instructorului este de a selecta exercițiile de zbor care îi permit solicitantului să își actualizeze competențele de a opera aeronava în condiții de siguranță și de a aplica proceduri pentru situații normale, anormale și de urgență;</u> <u>2. au promovat o verificare GPL a competenței cu un examinator. Programul de verificare a competenței trebuie să se bazeze pe testul de îndemânare pentru GPL.</u> <u>(b) Titularii unei GPL cu privilegii pentru clasa SPG care, în conformitate cu punctul FCL.235.G litera (c), și-au extins privilegiile la o variantă cu un alt tip de motor menționat la punctul FCL.235.G litera (a), în cazul în care nu au zburat pe varianta respectivă în ultimii doi ani, trebuie să completeze oricare dintre următoarele elemente în varianta respectivă, înainte de a-și exercita privilegiile pe acea variantă:</u> <u>1. pregătire suplimentară pentru diferențe în conformitate cu punctul FCL.235.G litera (c);</u> <u>2. o verificare a competenței;</u> <u>3. pregătire de actualizare a competențelor în conformitate cu litera (a) punctul 1 subpunctul (ii).</u>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(c) Zborurile în dublă comandă și zborurile în simplă comandă sub supraveghere în conformitate cu fraza introductivă de la litera (a) punctul 1, pregătirea pentru actualizarea competențelor în conformitate cu la litera (a) punctul 1 subpunctul (ii) și cu litera (b) punctul 3 și verificarea competenței în conformitate cu litera (a) punctul 2 și cu litera (b) punctul 2 se înscriu în carnetul de zbor al pilotului sau într-un document echivalent și se semnează de către instructor sau examinator, după caz.	<u>(c) Zborurile în dublă comandă și zborurile în simplă comandă sub supraveghere în conformitate cu fraza introductivă de la litera (a) punctul 1, pregătirea pentru actualizarea competențelor în conformitate cu la litera (a) punctul 1 subpunctul (ii) și cu litera (b) punctul 3 și verificarea competenței în conformitate cu litera (a) punctul 2 și cu litera (b) punctul 2 se înscriu în carnetul de zbor al pilotului sau într-un document echivalent și se semnează de către instructor sau examinator, după caz.</u>		
SUBPARTEA D LICENȚA DE PILOT COMERCIAL – CPL			
SECȚIUNEA 1 Cerințe comune FCL.300 CPL – Vârsta minimă Solicitantul unei CPL trebuie să aibă cel puțin 18 ani.	SECȚIUNEA 1 – Cerințe comune FCL.300 CPL – Vârsta minimă Solicitantul unui CPL trebuie să aibă cel puțin 18 ani.	Compatibil	Lipsă
FCL.305 CPL – Privilegii și condiții (a) Privilegii. Privilegiile titularului unei CPL îi conferă dreptul, pe o categorie corespunzătoare de aeronave: 1. să exercite toate privilegiile titularului unei LAPL și a unei PPL; 2. să acționeze ca PIC sau copilot pe orice aeronavă utilizată în alte operațiuni decât transportul aerian comercial;	FCL.305 CPL – Privilegii și condiții (a) Privilegii. Privilegiile titularului unui CPL îi conferă dreptul, pe o categorie corespunzătoare de aeronave: 1. să exercite toate privilegiile titularului unui LAPL și unui PPL; 2. să acționeze ca PIC sau copilot pe orice aeronavă utilizată în alte operațiuni decât transportul aerian comercial;	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
3. să acționeze ca PIC pe orice aeronavă cu un singur pilot implicată în transportul aerian comercial care face obiectul restricțiilor specificate la punctul FCL.060 și în prezenta subparte; 4. să acționeze în calitate de copilot pe orice aeronavă implicată în transportul aerian comercial care face obiectul restricțiilor specificate la punctul FCL.060. (b) Condiții. O persoană care solicită eliberarea unei CPL trebuie să îndeplinească cerințele pentru calificarea de clasă sau de tip pentru aeronava utilizată la testul de îndemânare.	3. să acționeze ca PIC pe orice aeronavă cu un singur pilot implicată în transportul aerian comercial care face obiectul restricțiilor specificate la punctul FCL.060 și în prezenta subparte; 4. să acționeze în calitate de copilot pe orice aeronavă implicată în transportul aerian comercial care face obiectul restricțiilor specificate la punctul FCL.060. (b) Condiții. O persoană care solicită eliberarea unui CPL trebuie să îndeplinească cerințele pentru calificarea de clasă sau de tip pentru aeronava utilizată la testul de îndemânare.		
FCL.310 CPL – Examen teoretice Persoanele care solicită eliberarea unei CPL trebuie să demonstreze, pe următoarele subiecte, un nivel de cunoștințe corespunzător privilegiilor acordate: (a) legislație aeronautică; (b) cunoașterea generală a aeronavei – structură/sisteme/motoare; (c) cunoașterea generală a aeronavei – instrumente; (d) masa și centrul; (e) performanțe; (f) planificarea și monitorizarea zborului; (g) performanțe umane; (h) meteorologie; (i) navigație generală; (j) radionavigație; (k) proceduri operaționale; (l) principii de zbor și (m) comunicații.	FCL.310 CPL – Examen teoretice Persoanele care solicită eliberarea unui CPL trebuie să demonstreze, pe următoarele subiecte, un nivel de cunoștințe corespunzător privilegiilor acordate: (a) legislație aeronautică; (b) cunoașterea generală a aeronavei – structură/sisteme/motoare; (c) cunoașterea generală a aeronavei – instrumente; (d) masa și centrul; (e) performanțe; (f) planificarea și monitorizarea zborului; (g) performanțe umane; (h) meteorologie; (i) navigație generală; (j) radionavigație; (k) proceduri operaționale; (l) principii de zbor; (m) comunicații.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
FCL.315 CPL – Curs de pregătire Un solicitant al unei CPL trebuie să fi efectuat pregătire teoretică și instruire practică în cadrul unei ATO, în conformitate cu apendicele 3 la prezenta parte.	FCL.315 CPL – Curs de pregătire Un solicitant al unui CPL trebuie să fi efectuat pregătire teoretică și instruire practică în cadrul unei ATO, în conformitate cu apendicele nr.3 la prezenta Anexă (Partea FCL).	Compatibil	Lipsă
FCL.320 CPL – Test de îndemânare Solicitanții unei CPL fac dovada, prin susținerea unui test de îndemânare în conformitate cu apendicele 4 la prezenta parte, a capacității de a executa, în calitate de PIC pe categoria de aeronave corespunzătoare, procedurile și manevrele relevante la un nivel de competență corespunzător privilegiilor acordate.	FCL.320 CPL – Test de îndemânare Solicitanții unui CPL fac dovada, prin susținerea unui test de îndemânare în conformitate cu apendicele nr. 4 la prezenta Anexă (Partea FCL), a capacității de a executa, în calitate de PIC pe categoria de aeronave corespunzătoare, procedurile și manevrele relevante la un nivel de competență corespunzător privilegiilor acordate.	Compatibil	Lipsă
SECȚIUNEA 2 Cerințe specifice pentru categoria avioane – CPL(A) FCL.315.A CPL – Curs de pregătire Pregătirea teoretică și instruirea practică pentru eliberarea unei CPL(A) includ pregătirea în materie de prevenire a pierderii atitudinii normale de zbor și de restabilire a atitudinii normale de zbor.	FCL.315.A CPL(A) – Curs de pregătire Pregătirea teoretică și instruirea practică pentru eliberarea unui CPL(A) includ pregătirea în materie de prevenire a pierderii atitudinii normale de zbor și de restabilire a atitudinii normale de zbor.	Compatibil	Lipsă
FCL.325.A CPL (A) – Cerințe specifice pentru solicitanții care dețin o MPL (a) Solicitanții unei CPL (A) care dețin o MPL trebuie să fi efectuat pe avioane:	<u>FCL.325.A CPL(A) – Condiții specifice pentru solicitanții care dețin o MPL</u> <u>(a) Solicitanții unei CPL (A) care dețin o MPL trebuie să fi efectuat pe avioane:</u>	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
1. 70 de ore timp de zbor într-unul dintre următoarele moduri: (i) ca PIC; (ii) care să cuprindă cel puțin 10 ore ca PIC și timp suplimentar de zbor ca PIC sub supraveghere (PICUS). Dintre aceste 70 de ore, 20 de ore trebuie să reprezinte timp de zbor în raid la vedere ca PIC sau timp de zbor în raid care să cuprindă cel puțin 10 ore ca PIC și 10 ore ca PICUS. Acest număr de ore trebuie să includă un zbor în raid VFR de cel puțin 540 km (300 MN) în cursul căruia se efectuează, ca PIC, aterizări cu oprire completă pe două aerodromuri diferite; 2. elementele cursului modular CPL(A), astfel cum se specifică în capitolul E punctul 10 litera (a) și punctul 11 din apendicele 3; 3. testul de îndemânare CPL(A), în conformitate cu punctul FCL.320. (b) Atunci când li se eliberează o CPL în conformitate cu litera (a), solicitanții trebuie să îndeplinească următoarele condiții: 1. să respecte cerințele de la punctul FCL.405.A litera (c) pentru ca privilegiile IR(A) să le fie extinse la operațiunile cu un singur pilot pe avioane; 2. să li se limiteze privilegiile asociate calificărilor lor de tip la exercitarea privilegiilor unui copilot. Această restricție se elimină atunci când solicitanții	<u>1. 70 de ore timp de zbor într-unul dintre următoarele moduri:</u> <u>(i) ca PIC;</u> <u>(ii) care să cuprindă cel puțin 10 ore ca PIC și timp suplimentar de zbor ca PIC sub supraveghere (PICUS).</u> <u>Dintre aceste 70 de ore, 20 de ore trebuie să reprezinte timp de zbor în raid la vedere ca PIC sau timp de zbor în raid care să cuprindă cel puțin 10 ore ca PIC și 10 ore ca PICUS. Acest număr de ore trebuie să includă un zbor în raid VFR de cel puțin 540 km (300 MN) în cursul căruia se efectuează, ca PIC, aterizări cu oprire completă pe două aerodromuri diferite;</u> <u>2. elementele cursului modular CPL(A), astfel cum se specifică în capitolul E punctul 10 litera (a) și punctul 11 din apendicele nr. 3;</u> <u>3. testul de îndemânare CPL(A), în conformitate cu punctul FCL.320.</u> <u>(b) Atunci când li se eliberează o CPL în conformitate cu litera (a), solicitanții trebuie să îndeplinească următoarele condiții:</u> <u>1. să respecte cerințele de la punctul FCL.405.A litera (c) pentru ca privilegiile IR(A) să le fie extinse la operațiunile cu un singur pilot pe avioane;</u> <u>2. să li se limiteze privilegiile asociate calificărilor lor de tip la exercitarea privilegiilor unui copilot. Această restricție se elimină atunci când solicitanții</u>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
finalizează o verificare a competenței pentru tipul relevant în conformitate cu apendicele 9 în rol de PIC.	<u>finalizează o verificare a competenței pentru tipul relevant în conformitate cu apendicele nr. 9 în rol de PIC.</u>		
SUBPARTEA E LICENȚA DE PILOT AERONAVE ECHIPAJ MULTIPLU – MPL			
FCL.400.A MPL – Vârsta minimă Solicitantul unei MPL trebuie să aibă cel puțin 18 ani.	FCL.400.A MPL – Vârsta minimă Solicitantul unui MPL trebuie să aibă cel puțin 18 ani.	Compatibil	Lipsă
FCL.405.A MPL – Privilegii (a) Privilegiile titularului unei MPL îi conferă acestuia dreptul de a acționa în calitate de copilot pe un avion care se pilotează cu un copilot. (b) La cererea acestora, titularilor unei MPL trebuie: 1. să li se acorde privilegiile suplimentare ale titularului unei PPL(A), cu condiția să respecte cerințele pentru PPL(A) specificate în subpartea C; 2. să li se înlocuiască MPL cu o CPL(A), cu condiția să respecte cerințele specificate la punctul FCL.325.A. (c) În cazul titularului unei MPL, privilegiile care i se acordă prin IR(A) se limitează la avioane care se pilotează cu un copilot. Privilegiile acordate prin IR(A) se pot extinde la operațiuni cu un singur pilot pe avioane, cu condiția ca titularul licenței să fi urmat pregătirea necesară pentru a acționa ca PIC în cazul operațiunilor cu un singur pilot realizate	FCL.405.A MPL – Privilegii (a) Privilegiile titularului unui MPL îi conferă acestuia dreptul de a acționa în calitate de copilot pe un avion care se pilotează cu un copilot. <u>(b) La cererea acestora, titularilor unei MPL trebuie:</u> <u>1. să li se acorde privilegiile suplimentare ale titularului unei PPL(A), cu condiția să respecte cerințele pentru PPL(A) specificate în subpartea C;</u> <u>2. să li se înlocuiască MPL cu o CPL(A), cu condiția să respecte cerințele specificate la punctul FCL.325.A.</u> (c) În cazul titularului unui MPL, privilegiile care i se acordă prin IR(A) se limitează la avioane care se pilotează cu un copilot. Privilegiile acordate prin IR(A) se pot extinde la operațiuni cu un singur pilot pe avioane, cu condiția ca titularul <u>licenței</u> să fi urmat pregătirea necesară pentru a acționa ca PIC în cazul	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
numai cu ajutorul instrumentelor și să fi promovat testul de îndemânare IR(A) ca pilot unic.	operațiunilor cu un singur pilot realizate numai cu ajutorul instrumentelor și să fi promovat testul de îndemânare IR(A) ca pilot unic.		
FCL.410.A MPL – Curs de pregătire și examene teoretice (a) Curs Persoanele care solicită eliberarea unei MPL trebuie să fi efectuat un curs de pregătire teoretică și instruire practică în cadrul unei ATO în conformitate cu apendicele 5 la prezenta anexă (partea FCL). (b) Examen Persoanele care solicită eliberarea unei MPL trebuie să demonstreze un nivel de cunoștințe teoretice corespunzător celui al titularilor unei ATPL(A), în conformitate cu punctul FCL.515, și corespunzător unei calificări de tip multiplilot.	FCL.410.A MPL – Curs de pregătire și examene teoretice (a) Curs Persoanele care solicită eliberarea unui MPL trebuie să fi efectuat un curs de pregătire teoretică și instruire practică în cadrul unei ATO în conformitate cu apendicele nr. 5 la prezenta Anexă (Partea FCL). (b) Examen Persoanele care solicită eliberarea unui MPL trebuie să demonstreze un nivel de cunoștințe teoretice corespunzător celui al titularilor unui ATPL(A), în conformitate cu punctul FCL.515, și corespunzător unei calificări de tip multiplilot.	Compatibil	Lipsă
FCL.415.A MPL – Îndemânare (a) Un solicitant al unei MPL trebuie să demonstreze prin evaluare continuă abilitățile necesare pentru respectarea tuturor unităților de competență specificate în apendicele 5 la prezenta parte, ca pilot care acționează comenzile și pilot care nu acționează comenzile, pe un avion multiplilot multimotor cu turbină, în condiții VFR și IFR. (b) La încheierea cursului de pregătire, solicitantul susține un test de îndemânare, în conformitate cu	FCL.415.A MPL – Îndemânare (a) Un solicitant al unui MPL trebuie să demonstreze prin evaluare continuă abilitățile necesare pentru respectarea tuturor unităților de competență specificate în apendicele nr. 5 la prezenta Anexă (Partea FCL), ca pilot care acționează comenzile și pilot care nu acționează comenzile, pe un avion multiplilot multimotor cu turbină, în condiții VFR și IFR. (b) La încheierea cursului de pregătire, solicitantul susține un test de îndemânare, în conformitate cu	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
apendicele 9 la prezenta parte, pentru demonstrarea capacității de a executa procedurile și manevrele relevante la un nivel de competență corespunzător privilegiilor acordate. Testul de îndemânare se susține pe tipul de avion folosit în faza avansată a cursului integrat de pregătire MPL sau pe un FFS reprezentând același tip.	apendicele nr. 9 la prezenta Anexă (Partea FCL), pentru demonstrarea capacității de a executa procedurile și manevrele relevante la un nivel de competență corespunzător privilegiilor acordate. Testul de îndemânare se susține pe tipul de avion folosit în faza avansată a cursului integrat de pregătire MPL sau pe un FFS reprezentând același tip.		
SUBPARTEA F LICENȚA DE PILOT DE LINIE – ATPL			
SECȚIUNEA 1 Cerințe comune	SECȚIUNEA 1 – Cerințe comune	Compatibil	Lipsă
FCL.500 ATPL – Vârsta minimă	FCL.500 ATPL – Vârsta minimă		
Solicitanții unei ATPL trebuie să aibă cel puțin 21 de ani.	Solicitanții unui ATPL trebuie să aibă cel puțin 21 de ani.		
FCL.505 ATPL – Privilegii	FCL.505 ATPL – Privilegii	Compatibil	Lipsă
(a) Privilegiile titularului unei ATPL îi conferă, pe o categorie corespunzătoare de aeronave, dreptul: 1. să exercite toate privilegiile titularului unei LAPL, a unei PPL și a unei CPL; 2. să acționeze ca PIC pe o aeronavă utilizată în transportul aerian comercial.	(a) Privilegiile titularului unui ATPL îi conferă, pe o categorie corespunzătoare de aeronave, dreptul: 1. să exercite toate privilegiile titularului unui LAPL, unui PPL și unui CPL; 2. să acționeze ca PIC pe o aeronavă utilizată în transportul aerian comercial.		
(b) Persoanele care solicită eliberarea unei ATPL trebuie să îndeplinească cerințele pentru calificarea de tip pentru aeronava utilizată la testul de îndemânare.	(b) Persoanele care solicită eliberarea unui ATPL trebuie să îndeplinească cerințele pentru calificarea de tip pentru aeronava utilizată la testul de îndemânare		
FCL.515 ATPL – Curs de pregătire și examene teoretice	FCL.515 ATPL – Curs de pregătire și examene teoretice	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(a) Curs Solicitanții unei ATPL trebuie să fi efectuat un curs de pregătire în cadrul unei ATO. Cursul trebuie să fie un curs integrat de pregătire sau un curs modular, în conformitate cu apendicele 3 la prezenta anexă (partea FCL). (b) Examen Persoanele care solicită eliberarea unei ATPL trebuie să demonstreze, pe următoarele subiecte, un nivel de cunoștințe corespunzător privilegiilor acordate: 1. legislație aeronautică; 2. cunoașterea generală a aeronavei – structură/sisteme/motoare; 3. cunoașterea generală a aeronavei – instrumente; 4. masa și centrul; 5. performanțe; 6. planificarea și monitorizarea zborului; 7. performanțe umane; 8. meteorologie; 9. navigație generală; 10. radionavigație; 11. proceduri operaționale; 12. principii de zbor și 13. comunicații.	(a) Curs Solicitanții unui ATPL trebuie să fi efectuat un curs de pregătire în cadrul unei ATO. Cursul trebuie să fie un curs integrat de pregătire sau un curs modular, în conformitate cu apendicele nr.3 la prezenta Anexă (Partea FCL). (b) Examen Persoanele care solicită eliberarea unui ATPL trebuie să demonstreze, pe următoarele subiecte, un nivel de cunoștințe corespunzător privilegiilor acordate: 1. legislație aeronautică; 2. cunoașterea generală a aeronavei – structură/sisteme/motoare; 3. cunoașterea generală a aeronavei – instrumente; 4. masa și centrul; 5. performanțe; 6. planificarea și monitorizarea zborului; 7. performanțe umane; 8. meteorologie; 9. navigație generală; 10. radionavigație; 11. proceduri operaționale; 12. principii de zbor; și 13. comunicații.		
SECȚIUNEA 2 Cerințe specifice pentru categoria avioane – ATPL(A)		Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
FCL.505.A ATPL(A) – Limitarea privilegiilor pentru piloții care au deținut anterior o licență MPL În cazul în care titularul unei ATPL(A) a deținut anterior o licență MPL, privilegiile asociate licenței se limitează la operațiunile multipilot, cu excepția situației în care titularul îndeplinește cerințele de la punctul FCL.405.A litera (b) punctul 2 și litera (c) pentru operațiunile cu un singur pilot.	FCL.505.A ATPL(A) – Limitarea privilegiilor pentru piloții care au deținut anterior <u>o licență</u> MPL În cazul în care titularul unui ATPL(A) a deținut anterior <u>o licență</u> MPL, privilegiile asociate <u>licenței</u> se limitează la operațiunile multipilot, cu excepția situației în care titularul îndeplinește cerințele de la punctul FCL.405.A litera (b) punctul 2 și litera (c) pentru operațiunile cu un singur pilot.		
FCL.510.A ATPL(A) – Condiții indispensabile, experiență și credite (a) Condiții indispensabile. Solicitanții unei ATPL(A) trebuie să dețină: 1. o MPL; sau 2. o CPL(A) și o IR multimotor pentru avioane. În acest caz, solicitantul trebuie să fi beneficiat și de pregătire pentru MCC. (b) Experiență. Solicitanții unei ATPL(A) trebuie să fi efectuat un minim de 1 500 de ore timp de zbor pe avioane, inclusiv cel puțin: 1. 500 de ore în operațiuni multipilot pe avioane; 2. (i) 500 de ore ca PIC sub supraveghere; sau (ii) 250 ore ca PIC; sau (iii) 250 de ore, inclusiv cel puțin 70 de ore ca PIC și restul ca PIC sub supraveghere; 3. 200 de ore timp de zbor în raid, dintre care cel puțin 100 de ore ca PIC sau PIC sub supraveghere;	FCL.510.A ATPL(A) – Condiții indispensabile, experiență și credite (a) Condiții indispensabile. Solicitanții unui ATPL(A) trebuie să dețină: 1. un MPL; sau 2. un CPL(A) și o IR multimotor pentru avioane. În acest caz, solicitantul trebuie să fi beneficiat și de pregătire pentru MCC. (b) Experiență. Solicitanții unui ATPL(A) trebuie să fi efectuat un minim de 1500 de ore de zbor pe avioane, inclusiv cel puțin: 1. 500 de ore în operațiuni multipilot pe avioane; 2. (i) 500 de ore ca PIC sub supraveghere; sau (ii) 250 de ore ca PIC; sau (iii) 250 de ore, inclusiv cel puțin 70 de ore ca PIC și restul ca PIC sub supraveghere; 3. 200 de ore de zbor în raid, dintre care cel puțin 100 de ore ca PIC sau PIC sub supraveghere;	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
4. 75 de ore timp instrumental, dintre care nu mai mult de 30 ore pot reprezenta timp instrumental la sol; și 5. 100 de ore de zbor pe timpul nopții ca PIC sau copilot. Din cele 1 500 de ore timp de zbor, până la 100 de ore timp de zbor pot fi efectuate pe un FFS și FNPT. Din aceste 100 de ore, doar un maxim de 25 de ore pot fi efectuate pe un FNPT. (c) Credite. 1. Titularii unei licențe de pilot pentru alte categorii de aeronave se creditează cu timp de zbor până la un maxim de: (i) pentru TMG sau planoare, 30 de ore timp de zbor ca PIC; (ii) pentru elicoptere, 50 % din toate cerințele privind timpul de zbor de la litera (b). 2. Titularii unei licențe de mecanic navigant, eliberată cu respectarea normelor naționale aplicabile, se creditează cu 50 % din timpul ca mecanic navigant, până la un credit maxim de 250 de ore. Cele 250 de ore pot fi creditate pentru cerința de 1 500 de ore de la litera (b) și pentru cerința de 500 de ore de la litera (b) punctul 1, cu condiția ca totalul creditului acordat pentru oricare dintre puncte să nu depășească 250 de ore. 3. Titularii unei calificări de tip restricționate eliberate în conformitate cu punctul FCL.720.A litera (c) primesc credite pentru timpul de zbor	4. 75 de ore timp instrumental, dintre care nu mai mult de 30 ore pot reprezenta timp instrumental la sol; și 5. 100 de ore de zbor pe timpul nopții ca PIC sau copilot. Din cele 1500 de ore timp de zbor, până la 100 de ore timp de zbor pot fi efectuate pe un FFS și FNPT. Din aceste 100 de ore, doar un maxim de 25 de ore pot fi efectuate pe un FNPT. (c) Credite 1. Titularii <u>unei licențe</u> de pilot pentru alte categorii de aeronave se creditează cu timp de zbor până la un maxim de: (i) pentru TMG sau planoare, 30 de ore de zbor ca PIC; (ii) pentru elicoptere, 50% din toate cerințele privind timpul de zbor de la litera (b). <u>2. Titularii unei licențe de mecanic navigant, eliberată cu respectarea normelor naționale aplicabile, se creditează cu 50 % din timpul ca mecanic navigant, până la un credit maxim de 250 de ore. Cele 250 de ore pot fi creditate pentru cerința de 1 500 de ore de la litera (b) și pentru cerința de 500 de ore de la litera (b) punctul 1, cu condiția ca totalul creditului acordat pentru oricare dintre puncte să nu depășească 250 de ore.</u> <u>3. Titularii unei calificări de tip restricționate eliberate în conformitate cu punctul FCL.720.A litera (c) primesc credite pentru timpul de zbor</u>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
efectuat în timpul exercitării privilegiilor asociate respectivei calificări de tip, până la maximum 250 de ore.	<i>efectuat în timpul exercitării privilegiilor asociate respectivei calificări de tip, până la maximum 250 de ore.</i>		
(d) Experiența cerută la litera (b) trebuie acumulată înainte de susținerea testului de îndemânare pentru ATPL(A).	(d) Experiența cerută la litera (b) trebuie acumulată înainte de susținerea testului de îndemânare pentru ATPL(A).		
FCL.520.A ATPL(A) – Test de îndemânare Solicitanții unei ATPL(A) trebuie să facă dovada, prin susținerea unui test de îndemânare în conformitate cu apendicele 9 la prezenta parte, a capacității de a executa, ca PIC pe avioane multipilot în condiții IFR, procedurile și manevrele relevante la un nivel de competență corespunzător privilegiilor acordate. Testul de îndemânare se susține pe avionul sau pe un FFS calificat corespunzător reprezentând același tip.	FCL.520.A ATPL(A) – Test de îndemânare Solicitanții unui ATPL(A) trebuie să facă dovada, prin susținerea unui test de îndemânare în conformitate cu apendicele nr.9 la prezenta Anexă (Partea FCL), a capacității de a executa, ca PIC pe avioane multipilot în condiții IFR, procedurile și manevrele relevante la un nivel de competență corespunzător privilegiilor acordate. Testul de îndemânare se susține pe avionul sau pe un FFS calificat corespunzător reprezentând același tip.	Compatibil	Lipsă
SECȚIUNEA 3 Cerințe specifice pentru categoria elicoptere – ATPL(H) FCL.510.H ATPL(H) – Condiții indispensabile, experiență și credite Persoanele care solicită o ATPL(H) trebuie să îndeplinească următoarele condiții: (a) să dețină o CPL(H); (b) să fi beneficiat de pregătire în MCC în conformitate cu punctul FCL.735.H;	FCL.510.H ATPL(H) – Condiții indispensabile, experiență și credite Solicitanții unui ATPL(H) trebuie: <i>(a) să dețină o CPL(H);</i> <i>(b) să fi beneficiat de pregătire în MCC în conformitate cu punctul FCL.735.H;</i>	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(c) să fi efectuat un minim de 1 000 de ore timp de zbor ca pilot pe elicoptere, inclusiv cel puțin: 350 de ore în operare multipilot pe elicoptere; (i) 250 ore ca PIC sau (ii) 100 de ore ca PIC și 150 de ore ca PIC sub supraveghere sau (iii) 250 de ore ca PIC sub supraveghere pe elicoptere multipilot. În acest caz, privilegiile asociate ATPL(H) se limitează exclusiv la operările multipilot, până la efectuarea a 100 de ore ca PIC; 200 de ore de timp de zbor în raid, dintre care cel puțin 100 de ore ca PIC sau PIC sub supraveghere; 30 de ore de timp instrumental, dintre care nu mai mult de 10 ore pot reprezenta timp instrumental la sol; precum și 100 de ore de zbor pe timpul nopții ca PIC sau copilot. Din cele 1 000 de ore, doar maximum 100 de ore pot fi efectuate pe un FSTD, dintre care nu mai mult de 25 de ore pot fi efectuate pe un FNTF; (d) timpul de zbor pe avioane se creditează cu până la 50 % din timpul de zbor prevăzut la litera (c); (e) experiența cerută la litera (c) trebuie acumulată înainte de susținerea testului de îndemânare pentru ATPL(H);	(c) să fi efectuat un minim de 1000 de ore de zbor ca pilot pe elicoptere, inclusiv cel puțin: 350 de ore pe elicoptere multipilot; (i) 250 ore ca PIC; sau (ii) 100 de ore ca PIC și 150 de ore ca PIC sub supraveghere; sau (iii) 250 de ore ca PIC sub supraveghere pe elicoptere multipilot. În acest caz, privilegiile asociate ATPL(H) se limitează exclusiv la operațiunile multipilot, până la efectuarea a 100 de ore ca PIC; 200 de ore de zbor în raid, dintre care cel puțin 100 de ore ca PIC sau PIC sub supraveghere; 30 de ore timp instrumental, dintre care nu mai mult de 10 ore pot reprezenta timp instrumental la sol; și 100 de ore de zbor pe timpul nopții ca PIC sau copilot. Din cele 1000 de ore, doar un maxim de 100 de ore pot fi efectuate pe un FSTD, dintre care nu mai mult de 25 de ore pot fi efectuate pe un FNTF. <u>(d) Timpul de zbor pe avioane se creditează cu până la 50% din timpul de zbor prevăzut la litera (c).</u> (e) Experiența cerută la litera (c) trebuie acumulată înainte de susținerea testului de îndemânare pentru ATPL(H).		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(f) persoanele care solicită o ATPL(H) primesc un credit integral pentru cerința de la litera (b) atunci când sunt în conformitate cu punctul FCL.720.H litera (a) punctul 2 subpunctul (ii) și, în plus, au beneficiat de pregătire în cadrul unei ATO în vederea respectării standardului necesar pentru absolvirea cu succes a cursului în conformitate cu punctul FCL.735.H.	<u>(f) persoanele care solicită o ATPL(H) primesc un credit integral pentru cerința de la litera (b) atunci când sunt în conformitate cu punctul FCL.720.H litera (a) punctul 2 subpunctul (ii) și, în plus, au beneficiat de pregătire în cadrul unei ATO în vederea respectării standardului necesar pentru absolvirea cu succes a cursului în conformitate cu punctul FCL.735.H.</u>		
FCL.520.H ATPL(H) – Test de îndemânare Solicitanții unei ATPL(H) trebuie să facă dovada, prin susținerea unui test de îndemânare în conformitate cu apendicele 9 la prezenta parte, a capacității de a executa ca PIC pe elicoptere multipilot, procedurile și manevrele relevante la un nivel de competență corespunzător privilegiilor acordate. Testul de îndemânare se susține pe elicopterul sau pe un FFS cu calificare corespunzătoare reprezentând același tip.	FCL.520.H ATPL(H) – Test de îndemânare Solicitanții unui ATPL(H) trebuie să facă dovada, prin susținerea unui test de îndemânare în conformitate cu apendicele nr.9 la prezenta Anexă (Partea FCL), a capacității de a executa ca PIC pe elicoptere multipilot, procedurile și manevrele relevante la un nivel de competență corespunzător privilegiilor acordate. Testul de îndemânare se susține pe elicopterul sau pe un FFS cu calificare corespunzătoare reprezentând același tip.	Compatibil	Lipsă
SUBPARTEA G CALIFICAREA DE ZBOR INSTRUMENTAL – IR			
SECȚIUNEA 1 Cerințe comune FCL.600 IR – General Cu excepția celor prevăzute la punctul FCL.835, operațiunile în condiții IFR pe un avion, elicopter, dirijabil sau pe o aeronavă cu decolare-aterizare verticală se efectuează numai de către titularii unei	FCL.600 IR – General Cu excepția celor prevăzute la FCL.835, operațiunile în condiții IFR pe un avion, elicopter, dirijabil sau pe o aeronavă cu decolare-aterizare verticală se efectuează numai de către titularii unui PPL, CPL,	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
PPL, CPL, MPL și ATPL cu o IR corespunzătoare categoriei de aeronave sau, dacă nu este disponibilă o IR corespunzătoare categoriei de aeronave, numai în timp ce se susține un test de îndemânare ori se asigură instruire în dublă comandă.	MPL și ATPL cu o IR corespunzătoare categoriei de aeronave sau, dacă nu este disponibilă o IR corespunzătoare categoriei de aeronave, numai în timp ce se susține un test de îndemânare ori se asigură instruire în dublă comandă.		
FCL.605 IR – Privilegii și condiții (a) Privilegii Privilegiile titularilor unei IR constau în dreptul de a pilota aeronave în condiții IFR, inclusiv operațiuni PBN, cu o înălțime minimă de luare a deciziei de: 1. cel puțin 200 ft (60 m); 2. sub 200 ft (60 m), cu condiția să fie autorizați în acest sens în conformitate cu anexa V (partea SPA) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012. (b) Condiții 1. Titularii unei IR își exercită privilegiile cu respectarea condițiilor prevăzute în apendicele 8 la prezenta anexă. 2. Pentru exercitarea privilegiilor de PIC în condiții IFR în cadrul operării multipilot pe elicoptere, titularul unei IR(H) trebuie să aibă cel puțin 70 de ore de timp instrumental, din care până la 30 de ore pot fi timp instrumental la sol.	<u>FCL.605 IR – Privilegii și condiții</u> <u>(a) Privilegii</u> <u>Privilegiile titularilor unei IR constau în dreptul de a pilota aeronave în condiții IFR, inclusiv operațiuni PBN, cu o înălțime minimă de luare a deciziei de:</u> <u>1. cel puțin 200 ft (60 m);</u> <u>2. sub 200 ft (60 m), cu condiția să fie autorizați în acest sens în conformitate cu anexa nr. 5 (partea SPA) la HG nr. 612/2022.</u> <u>(b) Condiții</u> <u>1. Titularii unei IR își exercită privilegiile cu respectarea condițiilor prevăzute în apendicele nr. 8 la prezenta anexă.</u> <u>2. Pentru exercitarea privilegiilor de PIC în condiții IFR în cadrul operării multipilot pe elicoptere, titularul unei IR(H) trebuie să aibă cel puțin 70 de ore de timp instrumental, din care până la 30 de ore pot fi timp instrumental la sol.</u>	Compatibil	Lipsă
FCL.610 IR – Condiții indispensabile și credite Solicitanții unei IR: (a) Trebuie să dețină: 1. cel puțin o PPL pe categoria corespunzătoare de aeronave și:	FCL.610 IR – Condiții indispensabile și credite Solicitanții unei IR: (a) Trebuie să dețină: 1. cel puțin un PPL pe categoria corespunzătoare de aeronave și:	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(i) privilegiile zborului pe timp de noapte, în conformitate cu punctul FCL.810, în cazul în care privilegiile IR se utilizează noaptea; sau (ii) o ATPL pe o altă categorie de aeronave; sau 2. o CPL pe categoria corespunzătoare de aeronave. (b) trebuie să fi efectuat cel puțin 50 de ore timp de zbor în raid ca PIC pe avioane, TMG, elicoptere sau dirijabile, din care cel puțin 10 sau, în cazul dirijabilelor, 20 de ore efectuate pe categoria de aeronave relevantă. (c) Doar elicoptere. Solicitanții care au urmat un curs integrat de pregătire ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR sau CPL(H) sunt scutiți de cerințele de la litera (b).	(i) privilegiile zborului pe timp de noapte, în conformitate cu punctul FCL.810, în cazul în care privilegiile IR se utilizează noaptea; sau (ii) un ATPL pe o altă categorie de aeronave; sau 2. un CPL pe categoria corespunzătoare de aeronave. (b) trebuie să fi efectuat cel puțin 50 de ore timp de zbor în raid ca PIC pe avioane, TMG, elicoptere sau dirijabile, din care cel puțin 10 sau, în cazul dirijabilelor, 20 de ore efectuate pe categoria de aeronave relevantă. (c) Doar elicoptere. Solicitanții care au urmat un curs integrat de pregătire ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR sau CPL(H) sunt scutiți de cerințele de la litera (b).		
FCL.615 IR – Pregătirea teoretică și instruirea practică (a) Curs Solicitanții unei IR trebuie să fi efectuat un curs de pregătire teoretică și instruire practică în cadrul unei ATO. Acest curs trebuie să fie: 1. un curs integrat de pregătire care cuprinde pregătire pentru IR, în conformitate cu apendicele 3 la prezenta anexă (partea FCL) sau 2. un curs modular, în conformitate cu apendicele 6 la prezenta anexă (partea FCL). (b) Examen	FCL.615 IR – Cunoștințe teoretice și instruire practică (a) Curs Solicitanții unei IR trebuie să fi efectuat un curs de pregătire teoretică și instruire practică în cadrul unei ATO. Acest curs trebuie să fie: 1. un curs integrat de pregătire care cuprinde pregătire pentru IR, în conformitate cu apendicele nr.3 la prezenta Anexă (Partea FCL); sau 2. un curs modular, în conformitate cu apendicele nr.6 la prezenta Anexă (Partea FCL). (b) Examen	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
Solicitanții trebuie să demonstreze, pe următoarele subiecte, un nivel de cunoștințe teoretice corespunzător privilegiilor acordate: 1. legislație aeronautică; 2. cunoașterea generală a aeronavei – instrumente; 3. planificarea și monitorizarea zborului; 4. performanțe umane; 5. meteorologie; 6. radionavigație și 7. comunicații.	Solicitanții trebuie să demonstreze, pe următoarele subiecte, un nivel de cunoștințe teoretice corespunzător privilegiilor acordate. 1. legislație aeronautică; 2. cunoașterea generală a aeronavei – instrumente; 3. planificarea și monitorizarea zborului; 4. performanțe umane; 5. meteorologie; 6. radionavigație; și 7. comunicații.		
FCL.620 IR – Test de îndemânare Persoanele care solicită o IR trebuie să susțină un test de îndemânare în conformitate cu apendicele 7 la prezenta anexă, prin care să facă dovada capacității lor de a executa procedurile și manevrele relevante la un nivel de competență corespunzător privilegiilor acordate.	FCL.620 IR – Test de îndemânare (a) Solicitanții unei IR trebuie să susțină un test de îndemânare în conformitate cu apendicele nr.7 la prezenta Anexă (Partea FCL), prin care fac dovada capacității de a executa procedurile și manevrele relevante la un nivel de competență corespunzător privilegiilor acordate.	Compatibil	Lipsă
FCL.625 IR – Valabilitate, revalidare și reînnoire (a) Valabilitate O IR este valabilă pe o perioadă de 1 an. (b) Revalidare 1. O IR se revalidează în intervalul de 3 luni imediat precedent datei sale de expirare prin respectarea criteriilor de revalidare pentru categoria de aeronave relevantă. 2. În cazul în care solicitanții optează pentru îndeplinirea cerințelor de revalidare mai devreme decât se prevede la punctul 1, noua perioadă de	FCL.625 IR – Valabilitate, revalidare și reînnoire (a) Valabilitate O IR este valabilă pe o perioadă de un an. (b) Revalidare 1. O IR se revalidează în intervalul de 3 luni imediat precedent datei sale de expirare prin respectarea criteriilor de revalidare pentru categoria de aeronave relevantă. 2. În cazul în care solicitanții optează pentru îndeplinirea cerințelor de revalidare mai devreme	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
valabilitate începe de la data verificării competenței. 3. Solicitanții care nu promovează secțiunea relevantă a unei verificări a competenței IR înainte de data expirării IR nu exercită privilegiile asociate IR decât dacă au promovat verificarea competenței IR. 4. Solicitanții revalidării unei IR se creditează integral în ceea ce privește verificarea competenței prevăzută în prezenta subparte atunci când trec de evaluarea practică EBT în conformitate cu apendicele 10 în ceea ce privește respectiva IR la un operator EBT. (c) Reînnoire Dacă o IR a expirat, pentru reînnoirea privilegiilor solicitanții trebuie să respecte toate cerințele următoare: 1. pentru a stabili dacă este necesară o pregătire de reîmprospătare a cunoștințelor pentru ca solicitantul să atingă nivelul de competență necesar promovării elementului instrumental al testului de îndemânare în conformitate cu apendicele 9, solicitanții trebuie să se supună unei evaluări la oricare dintre următoarele organizații: (i) la o ATO; (ii) la un operator EBT care este aprobat în mod expres pentru o astfel de pregătire de reîmprospătare a cunoștințelor; 2. dacă organizația care asigură evaluarea în conformitate cu punctul 1 consideră că este necesar, solicitanții trebuie să urmeze un curs de	decât se prevede la punctul 1, noua perioadă de valabilitate începe de la data verificării competenței. 3. Solicitanții care nu promovează secțiunea relevantă a unei verificări a competenței IR înainte de data expirării IR nu exercită privilegiile asociate IR decât dacă au promovat verificarea competenței IR. 4. Solicitanții revalidării unei IR se creditează integral în ceea ce privește verificarea competenței prevăzută în prezenta subparte atunci când trec de evaluarea practică EBT în conformitate cu Apendicele nr.10 la prezenta Anexă (Partea FCL) în ceea ce privește respectiva IR la un operator EBT. (c) Reînnoire Dacă o IR a expirat, pentru reînnoirea privilegiilor solicitanții trebuie să respecte toate cerințele următoare: 1. pentru a stabili dacă este necesară o pregătire de reîmprospătare a cunoștințelor pentru ca solicitantul să atingă nivelul de competență necesar promovării elementului instrumental al testului de îndemânare în conformitate cu Apendicele nr.9 la prezenta Anexă (Partea FCL), solicitanții trebuie să se supună unei evaluări la oricare dintre următoarele organizații: (i) la o ATO; (ii) la un operator EBT care este aprobat în mod expres pentru o astfel de pregătire de reîmprospătare a cunoștințelor; 2. dacă organizația care asigură evaluarea în conformitate cu punctul 1 consideră că este necesar,		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
reîmprospătare a cunoștințelor în cadrul organizației respective; 3. după respectarea dispozițiilor de la punctul 1 și, după caz, de la punctul 2, solicitanții trebuie să susțină cu succes o verificare a competenței în conformitate cu apendicele 9 sau să treacă de evaluarea practică EBT în conformitate cu apendicele 10 pentru categoria de aeronave relevantă. Evaluarea practică EBT poate avea loc odată cu pregătirea de reîmprospătare a cunoștințelor prevăzută la punctul 2; 4. solicitanții trebuie să dețină calificarea de clasă sau de tip relevantă, cu excepția cazului în care se prevede altfel în prezenta anexă. (d) Dacă IR nu a fost revalidată sau reînnoită în ultimii 7 ani, este necesar ca persoanele care solicită IR să promoveze din nou examenul teoretic și testul de îndemânare IR. (e) Titularii unei IR valabile pentru o licență de pilot eliberată de o țară terță în conformitate cu anexa 1 la Convenția de la Chicago sunt exceptați de la respectarea cerințelor de la litera (c) punctele 1 și 2 și de la litera (d) la momentul reînnoirii privilegiilor IR înscrise în licențele eliberate în conformitate cu prezenta anexă. (f) Verificarea competenței prevăzută la litera (c) punctul 3 poate avea loc odată cu o verificare a	solicitanții trebuie să urmeze un curs de reîmprospătare a cunoștințelor în cadrul organizației respective; 3. după respectarea dispozițiilor de la punctul 1 și, după caz, de la punctul 2, solicitanții trebuie să susțină cu succes o verificare a competenței în conformitate cu Apendicele nr.9 la prezenta Anexă (Partea FCL) sau să treacă evaluarea practică EBT în conformitate cu Apendicele nr.10 la prezenta Anexă (Partea FCL) pentru categoria de aeronave relevantă. Evaluarea practică EBT poate avea loc odată cu pregătirea de reîmprospătare a cunoștințelor prevăzută la punctul 2; 4. solicitanții trebuie să dețină calificarea de clasă sau de tip relevantă, cu excepția cazului în care se prevede altfel în prezenta Anexă (Partea FCL). (d) Dacă IR nu a fost revalidată sau reînnoită în ultimii 7 ani, este necesar ca persoanele care solicită IR să promoveze din nou examenul teoretic și testul de îndemânare IR. (e) Titularii unei IR valabile pentru un certificat de pilot eliberat de un stat în conformitate cu Anexa 1 la Convenția de la Chicago sunt exceptați de la respectarea cerințelor de la litera (c) punctele 1 și 2 și de la litera (d) la momentul reînnoirii privilegiilor IR înscrise în <u>licențele</u> eliberate în conformitate cu prezenta Anexă (Partea FCL). (f) Verificarea competenței prevăzută la litera (c) punctul 3 poate avea loc odată cu o verificare a		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
competenței efectuată în vederea reînnoirii calificării relevante de clasă sau de tip.	competenței efectuată în vederea reînnoirii calificării relevante de clasă sau de tip.		
SECȚIUNEA 2 Cerințe specifice pentru categoria avioane FCL.620.A IR(A) – Test de îndemânare (a) În cazul unei IR(A) multimotor, testul de îndemânare se susține pe un avion multimotor. În cazul unei IR(A) monomotor, testul de îndemânare se susține pe un avion monomotor. În scopul aplicării prezentei litere, un avion multimotor cu propulsie axială se consideră un avion monomotor. (b) Solicitanților care au susținut un test de îndemânare pentru o IR(A) multimotor pe un avion multimotor cu un singur pilot pentru care este necesară o calificare de clasă li se eliberează, de asemenea, o IR(A) monomotor pentru calificările de clasă sau de tip pe care le dețin pentru avioane monomotor.	<u>FCL.620.A IR(A) – Test de îndemânare</u> <u>(a) În cazul unei IR(A) multimotor, testul de îndemânare se susține pe un avion multimotor. În cazul unei IR(A) monomotor, testul de îndemânare se susține pe un avion monomotor. În scopul aplicării prezentei litere, un avion multimotor cu propulsie axială se consideră un avion monomotor.</u> <u>(b) Solicitanților care au susținut un test de îndemânare pentru o IR(A) multimotor pe un avion multimotor cu un singur pilot pentru care este necesară o calificare de clasă li se eliberează, de asemenea, o IR(A) monomotor pentru calificările de clasă sau de tip pe care le dețin pentru avioane monomotor.</u>	Compatibil	Lipsă
FCL.625.A IR(A) – Revalidare (a) Revalidare. În vederea revalidării unei IR(A), solicitanții trebuie: 1. să dețină clasificarea de clasă sau de tip relevantă, cu excepția cazului în care se solicită revalidarea IR odată cu reînnoirea calificării relevante de clasă sau de tip; 2. să susțină cu succes o verificare a competenței în conformitate cu apendicele 9 sau să treacă de	FCL.625.A IR(A) – Revalidare (a) Revalidare În vederea revalidării unei IR(A), solicitanții trebuie: 1. să dețină clasificarea de clasă sau de tip relevantă, cu excepția cazului în care se solicită revalidarea IR odată cu reînnoirea calificării relevante de clasă sau de tip; 2. să susțină cu succes o verificare a competenței în conformitate cu Apendicele nr.9 la prezenta Anexă	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
evaluarea practică EBT în conformitate cu apendicele 10 dacă se solicită revalidarea IR odată cu revalidarea calificării de clasă sau de tip; 3. în cazul în care nu se solicită revalidarea IR odată cu revalidarea unei calificări de clasă sau de tip: (i) pentru avioanele cu un singur pilot, să promoveze secțiunea 3b și părțile de la secțiunea 1 a verificării competenței aplicabile zborului avut în vedere în conformitate cu apendicele 9 de la prezenta anexă; (ii) pentru avioanele multimotor, să promoveze secțiunea 6 a verificării competenței pentru avioanele cu un singur pilot în conformitate cu apendicele 9 la prezenta anexă numai cu ajutorul instrumentelor. 4. Se poate folosi un FNPT II sau un FFS reprezentând clasa sau tipul de avion relevante în vederea revalidării în temeiul punctului 3, cu condiția ca cel puțin fiecare a doua verificare a competenței pentru revalidarea unei IR(A) să fie efectuată pe un avion. (b) Se acordă credite în conformitate cu apendicele 8 la prezenta parte.	(Partea FCL) sau să treacă evaluarea practică EBT în conformitate cu Apendicele nr. 10 la prezenta Anexă (Partea FCL) dacă se solicită revalidarea IR odată cu revalidarea calificării de clasă sau de tip; 3. în cazul în care nu se solicită revalidarea IR odată cu revalidarea unei calificări de clasă sau de tip: (i) pentru avioanele cu un singur pilot, să promoveze secțiunea 3b și părțile de la secțiunea 1 a verificării competenței aplicabile zborului avut în vedere în conformitate cu Apendicele nr.9 la prezenta Anexă (Partea FCL); (ii) pentru avioanele multimotor, să promoveze secțiunea 6 a verificării competenței pentru avioanele cu un singur pilot în conformitate cu Apendicele nr.9 la prezenta Anexă (Partea FCL) numai cu ajutorul instrumentelor. 4. Se poate folosi un FNPT II sau un FFS reprezentând clasa sau tipul de avion relevante în vederea revalidării în temeiul punctului 3, cu condiția ca cel puțin fiecare a doua verificare a competenței pentru revalidarea unei IR(A) să fie efectuată pe un avion. (b) Se acordă credite în conformitate cu Apendicele nr.8 la prezenta Anexă (Partea FCL).		
SECȚIUNEA 3 Cerințe specifice pentru categoria elicoptere FCL.625.H IR(H) – Revalidare	FCL.625.H IR(H) – Revalidare	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(a) În vederea revalidării unei IR(H), solicitanții trebuie: 1. să dețină clasificarea de tip relevantă, cu excepția cazului în care se solicită revalidarea IR odată cu reînnoirea calificării relevante de tip; 2. să promoveze o verificare a competenței în conformitate cu apendicele 9 la prezenta anexă, pe tipul elicopter relevant, dacă se solicită revalidarea IR odată cu revalidarea calificării de tip; 3. în cazul în care nu solicită revalidarea IR odată cu revalidarea unei calificări de tip, să promoveze secțiunea 5 și părțile relevante din secțiunea 1 a verificării competenței în conformitate cu apendicele 9 la prezenta anexă, pentru tipul de elicopter relevant. (b) Se poate folosi un FTD 2/3 sau un FFS reprezentând tipul de elicopter relevant pentru verificarea competențelor în temeiul literei (a) de la punctul 3, cu condiția ca cel puțin fiecare a doua verificare a competenței pentru revalidarea unei IR(H) să fie efectuată pe un elicopter. (c) Se acordă credite în conformitate cu apendicele 8 la prezenta anexă.	(a) În vederea revalidării unei IR(H), solicitanții trebuie: 1. să dețină clasificarea de tip relevantă, cu excepția cazului în care se solicită revalidarea IR odată cu reînnoirea calificării relevante de tip; 2. să promoveze o verificare a competenței în conformitate cu Apendicele nr.9 la prezenta Anexă (Partea FCL), pe tipul elicopter relevant, dacă se solicită revalidarea IR odată cu revalidarea calificării de tip; 3. în cazul în care nu solicită revalidarea IR odată cu revalidarea unei calificări de tip, să promoveze secțiunea 5 și părțile relevante din secțiunea 1 a verificării competenței în conformitate cu Apendicele nr.9 la prezenta Anexă (Partea FCL), pentru tipul de elicopter relevant. (b) Se poate folosi un FTD 2/3 sau un FFS reprezentând tipul de elicopter relevant pentru verificarea competențelor în temeiul literei (a) punctul 3, cu condiția ca cel puțin fiecare a doua verificare a competenței pentru revalidarea unei IR(H) să fie efectuată pe un elicopter. (c) Se acordă credite în conformitate cu Apendicele nr.8 la prezenta Anexă (la Partea FCL).		
FCL.630.H IR(H) – Extinderea privilegiilor unei IR(H) la alte tipuri de elicoptere Cu excepția cazului în care se prevede altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa I (partea 21) la	FCL.630.H IR(H) – Extinderea privilegiilor <u>unei IR(H) la alte tipuri de elicoptere</u> <u>Cu excepția cazului în care se prevede altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa I (partea 21) la Regulamentul</u>	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
Regulamentul (UE) nr. 748/2012 al Comisiei, titularii unei IR(H) care doresc să își extindă privilegiile IR(H) la alte tipuri de elicoptere trebuie să efectueze, pe lângă cursul de pregătire pentru calificarea de tip relevant, o pregătire de 2 ore de zbor pe tipul relevant în cadrul unei ATO, numai cu ajutorul instrumentelor, în conformitate cu IFR, pregătire care poate fi desfășurată pe un FFS sau pe un FTD ce reprezintă în mod corespunzător tipul relevant pentru operarea după reguli IFR.	<u>nr. 91/2024, titularii unei IR(H) care doresc să își extindă privilegiile IR(H) la alte tipuri de elicoptere trebuie să efectueze, pe lângă cursul de pregătire pentru calificarea de tip relevant, o pregătire de 2 ore de zbor pe tipul relevant în cadrul unei ATO, numai cu ajutorul instrumentelor, în conformitate cu IFR, pregătire care poate fi desfășurată pe un FFS sau pe un FTD ce reprezintă în mod corespunzător tipul relevant pentru operarea după reguli IFR.</u>		
SECȚIUNEA 4 Cerințe specifice pentru categoria dirijabile FCL.620.As IR(As) – Test de îndemânare În cazul unei IR(As) multimotor, testul de îndemânare se susține pe un dirijabil multimotor. În cazul unei IR(As) monomotor, testul de îndemânare se susține pe un dirijabil monomotor.	<u>FCL.620.As IR(As) – Test de îndemânare</u> <u>În cazul unei IR(As) multimotor, testul de îndemânare se susține pe un dirijabil multimotor. În cazul unei IR(As) monomotor, testul de îndemânare se susține pe un dirijabil monomotor.</u>	Compatibil	Lipsă
FCL.625.As IR(As) – Revalidare Persoanele care solicită revalidarea unei IR(As): (a) în cazul în care solicită și revalidarea unei calificări de tip, trebuie să promoveze un test de verificare a competenței în conformitate cu apendicele 9 la prezenta parte pentru tipul relevant de dirijabil; (b) în cazul în care nu solicită și revalidarea unei calificări de tip, trebuie să promoveze secțiunea 5 a verificării competenței pentru dirijabile în	FCL.625.As IR(As) – Revalidare Persoanele care solicită revalidarea unei IR(As): (a) în cazul în care solicită și revalidarea unei calificări de tip, trebuie să promoveze un test de verificare a competenței în conformitate cu apendicele nr.9 la prezenta Anexă (Partea FCL) pentru tipul relevant de dirijabil; (b) în cazul în care nu solicită și revalidarea unei calificări de tip, trebuie să promoveze secțiunea 5 a verificării competenței pentru dirijabile în	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
conformitate cu apendicele 9 la prezenta parte și părțile din secțiunea 1 a acestei verificări aplicabile zborului avut în vedere. În acest caz, se poate folosi un FTD 2/3 sau un FFS reprezentând tipul relevant, dar, în aceste circumstanțe, cel puțin fiecare a doua verificare a competenței pentru revalidarea unei IR(As) trebuie efectuată pe un dirijabil.	conformitate cu apendicele nr.9 la prezenta Anexă (Partea FCL) și părțile din secțiunea 1 a acestei verificări aplicabile zborului avut în vedere. În acest caz, se poate folosi un FTD 2/3 sau un FFS reprezentând tipul relevant, dar, în aceste circumstanțe, cel puțin fiecare a doua verificare a competenței pentru revalidarea unei IR(As) trebuie efectuată pe un dirijabil.		
SUBPARTEA H CALIFICĂRI DE CLASĂ ȘI DE TIP			
SECȚIUNEA 1 Cerințe comune FCL.700 Circumstanțe în care sunt necesare calificări de clasă sau de tip (a) Titularii unei licențe de pilot nu acționează ca piloți ai unei aeronave decât dacă dețin o calificare de clasă sau de tip valabilă și corespunzătoare, cu excepția cazului în care se aplică oricare dintre următoarele: 1. dacă exercită privilegiile unei LAPL sau ale unei GPL; 2. dacă susțin teste de îndemânare sau verificări ale competenței pentru reînnoirea calificărilor de clasă sau de tip; 3. dacă beneficiază de instruire practică; 4. dacă dețin o calificare de pilot de încercare eliberată în conformitate cu punctul FCL.820. (b) Fără a aduce atingere dispozițiilor de la litera (a), în cazul zborurilor legate de introducerea sau	FCL.700 Circumstanțe în care sunt necesare calificări de clasă sau de tip (a) Titularii <u>unei licențe</u> de pilot nu acționează ca piloți ai unei aeronave decât dacă dețin o calificare de clasă sau de tip valabilă și corespunzătoare, cu excepția cazului în care se aplică oricare dintre următoarele: 1. dacă exercită privilegiile unui LAPL <u>sau ale unei GPL</u> ; 2. dacă susțin teste de îndemânare sau verificări ale competenței pentru reînnoirea calificărilor de clasă sau de tip; 3. dacă beneficiază de instruire practică; 4. dacă dețin o calificare de pilot de încercare eliberată în conformitate cu FCL.820. (b) Fără a aduce atingere dispozițiilor de la litera (a), în cazul zborurilor legate de introducerea sau	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
modificarea unor tipuri de aeronave, piloții pot deține un certificat special acordat de autoritatea competentă, prin care sunt autorizați să efectueze zborul. Valabilitatea acestei autorizații se limitează la zborurile specifice.	modificarea unor tipuri de aeronave, piloții pot deține un certificat special acordat de AAC, prin care sunt autorizați să efectueze zborul. Valabilitatea acestei autorizații se limitează la zborurile specifice.		
FCL.705 Privilegiile titularului unei calificări de clasă sau de tip Privilegiile titularului unei calificări de clasă sau de tip îi conferă acestuia dreptul de a acționa ca pilot pe clasa sau tipul de aeronave specificat în calificare.	FCL.705 Privilegiile titularului unei calificări de clasă sau de tip Privilegiile titularului unei calificări de clasă sau de tip îi conferă acestuia dreptul de a acționa ca pilot pe clasa sau tipul de aeronave specificat în calificare.	Compatibil	Lipsă
FCL.710 Calificări de clasă și de tip – variante (a) Piloții trebuie să finalizeze pregătirea pentru diferențe sau familiarizarea pentru a-și extinde privilegiile la o altă variantă de aeronavă din cadrul unei calificări de clasă sau de tip sau, în cazul punctului FCL.710 litera (d) punctul 1 din prezenta anexă, pentru a menține privilegiile respective. În cazul variantelor unei calificări de clasă sau de tip, pregătirea pentru diferențe sau familiarizarea trebuie să includă elementele relevante definite în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa I (partea 21) la Regulamentul (UE) nr. 748/2012, după caz. Atunci când se extind privilegiile aferente unei calificări de clasă pentru avioane SEP la o variantă cu alt tip de motor menționat la articolul 2 punctul 8c din prezentul regulament, pregătirea pentru diferențe constă în instruire practică în dublă comandă și pregătire teoretică, care includ, în ceea ce privește	FCL.710 Calificări de clasă și de tip – variante (a) Piloții trebuie să finalizeze pregătirea pentru diferențe sau familiarizarea pentru a-și extinde privilegiile la o altă variantă de aeronavă din cadrul unei calificări de clasă sau de tip sau, în cazul punctului FCL.710 litera (d) punctul 1 din prezenta anexă, pentru a menține privilegiile respective. În cazul variantelor unei calificări de clasă sau de tip, pregătirea pentru diferențe sau familiarizarea trebuie să includă elementele relevante definite în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa nr. 1 (partea 21) la HG nr. 91/2024, după caz. Atunci când se extind privilegiile aferente unei calificări de clasă pentru avioane SEP la o variantă cu alt tip de motor menționat la noțiunea „Avion SEP” din prezentul regulament, pregătirea pentru diferențe constă în instruire practică în dublă comandă și pregătire teoretică, care includ, în ceea ce privește acest alt tip de motor și sistemele de	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
acest alt tip de motor și sistemele de aeronave aferente, cel puțin toate subiectele următoare: 1. cunoașterea generală a aeronavei; 2. proceduri operaționale; 3. performanțe de zbor și planificarea zborului. (b) Cursurile de pregătire pentru diferențe se desfășoară la oricare dintre următoarele: 1. o organizație de pregătire aprobată (ATO); 2. o organizație de pregătire declarată (DTO) în cazul aeronavelor menționate la litera (a) punctul 1 litera (c) și la litera (a) punctul 2 litera (c) de la punctul DTO.GEN.110 din anexa VIII; 3. un titular de certificat de operator aerian (AOC) cu un program aprobat de pregătire pentru diferențe pentru clasa sau tipul relevant. (c) Fără a aduce atingere cerinței de la litera (b), pregătirea pentru diferențe pentru următoarele aeronave poate fi efectuată de un instructor calificat în mod corespunzător, cu excepția cazului în care se prevede altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa I (partea 21) la Regulamentul (UE) nr. 748/2012: 1. avioane care necesită o calificare de clasă: (i) TMG-uri; (ii) avioane SEP (multimotor); (iii) avioane MEP (multimotor); (iv) avioane SET, cu excepția avioanelor SET complexe sau de înaltă performanță;	aeronave aferente, cel puțin toate subiectele următoare: 1. cunoașterea generală a aeronavei; 2. proceduri operaționale; 3. performanțe de zbor și planificarea zborului. (b) Cursurile de pregătire pentru diferențe se desfășoară la oricare dintre următoarele: 1. o organizație de pregătire aprobată (ATO); 2. o organizație de pregătire declarată (DTO) în cazul aeronavelor menționate la litera (a) punctul 1 litera (c) și la litera (a) punctul 2 litera (c) de la punctul DTO.GEN.110 din anexa nr. 8; 3. un titular de certificat de operator aerian (AOC) cu un program aprobat de pregătire pentru diferențe pentru clasa sau tipul relevant. (c) Fără a aduce atingere cerinței de la litera (b), pregătirea pentru diferențe pentru următoarele aeronave poate fi efectuată de un instructor calificat în mod corespunzător, cu excepția cazului în care se prevede altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa nr. 1 (partea 21) la HG nr. 91/2024: 1. avioane care necesită o calificare de clasă: (i) TMG-uri; (ii) avioane SEP (multimotor); (iii) avioane MEP (multimotor); (iv) avioane SET, cu excepția avioanelor SET complexe sau de înaltă performanță;		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
2. elicoptere monomotor cu o masă maximă la decolare care nu depășește 3 175 kg. (d) Piloții care, după ce și-au extins privilegiile la o altă variantă din cadrul unei calificări de clasă sau de tip în conformitate cu prezentul punct, nu au zburat pe respectiva variantă în ultimii 2 ani, înainte de a-și exercita privilegiile în varianta respectivă, trebuie să finalizeze oricare dintre următoarele elemente pe varianta respectivă: 1. formare suplimentară privind diferențele, în conformitate cu literele (a) și (b) sau, dacă este cazul, cu litera (c); 2. o verificare a competenței; 3. în cazul unei variante din cadrul calificării de clasă SEP cu un anumit tip de motor menționat la articolul 2 punctul 8c, pregătire de actualizare a competențelor în conformitate cu punctul FCL.740.A litera (b) punctul 1 subpunctul (ii) litera (C). (da) Punctul FCL.710 litera (d) nu se aplică în cazul variantelor din cadrul calificării de clasă TMG și al variantelor din cadrul calificării de clasă SEP care au același tip de motor menționat la articolul 2 punctul 8c din prezentul regulament. (e) Cursul de pregătire pentru diferențe sau verificarea competenței pe respectiva variantă se consemnează în carnetul de zbor al piloților sau	2. elicoptere monomotor cu o masă maximă la decolare care nu depășește 3 175 kg. (d) Piloții care, după ce și-au extins privilegiile la o altă variantă din cadrul unei calificări de clasă sau de tip în conformitate cu prezentul punct, nu au zburat pe respectiva variantă în ultimii 2 ani, înainte de a-și exercita privilegiile în varianta respectivă, trebuie să finalizeze oricare dintre următoarele elemente pe varianta respectivă: 1. formare suplimentară privind diferențele, în conformitate cu literele (a) și (b) sau, dacă este cazul, cu litera (c); 2. o verificare a competenței; 3. în cazul unei variante din cadrul calificării de clasă SEP cu un anumit tip de motor potrivit noțiunii „Avion SEP”, pregătire de actualizare a competențelor în conformitate cu punctul FCL.740.A litera (b) punctul 1 subpunctul (ii) litera (C). (da) Punctul FCL.710 litera (d) nu se aplică în cazul variantelor din cadrul calificării de clasă TMG și al variantelor din cadrul calificării de clasă SEP care au același tip de motor potrivit noțiunii „Avion SEP” din prezentul regulament. (e) Cursul de pregătire pentru diferențe sau verificarea competenței pe respectiva variantă se consemnează în carnetul de zbor al piloților sau într-		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
într-un document echivalent și se semnează de către instructor sau examinator, după caz.	un document echivalent și se semnează de către instructor sau examinator, după caz.		
FCL.725 Cerințe privind eliberarea calificărilor de clasă și de tip (a) Cursul de pregătire. Un solicitant al unei calificări de clasă sau de tip trebuie să urmeze un curs de pregătire în cadrul unei ATO. Solicitantul unei calificări de clasă pentru avioane SEP, alta decât cele de înaltă performanță, al unei calificări de clasă pentru TMG sau al unei calificări de tip monomotor pentru elicoptere menționate la punctul DTO.GEN.110 litera (a) punctul 2 litera (c) din anexa VIII (partea DTO) la prezentul regulament poate urma cursul de pregătire în cadrul unei DTO. Cursul de pregătire pentru calificarea de tip include elementele obligatorii de pregătire pentru tipul relevant, definite în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa I (partea 21) la Regulamentul (UE) nr. 748/2012. (b) Examen teoretic. Solicitantul unei calificări de clasă sau de tip trebuie să promoveze un examen teoretic organizat de o ATO pentru a demonstra nivelul de cunoștințe teoretice necesar pentru operarea în siguranță a clasei sau tipului de aeronavă aplicabile. 1. Pentru aeronavele multipilot, examenul teoretic se susține în scris și cuprinde cel puțin 100 de întrebări cu răspuns la alegere care acoperă corespunzător principalele teme ale programei.	FCL.725 Cerințe privind eliberarea calificărilor de clasă și de tip (a) Curs de pregătire. Un solicitant al unei calificări de clasă sau de tip trebuie să urmeze un curs de pregătire în cadrul unei ATO. Solicitantul unei calificări de clasă <u>pentru avioane SEP</u>, alta decât cele de înaltă performanță, al unei calificări de clasă pentru TMG sau al unei calificări de tip monomotor pentru elicoptere menționate la punctul DTO.GEN.110 litera (a) punctul 2 litera (c) din Anexa nr.8 (Partea DTO) poate urma cursul de pregătire în cadrul unei DTO. Cursul de pregătire pentru calificarea de tip include elementele obligatorii de pregătire pentru tipul relevant, definite în datele privind conformitatea operațională stabilite în corespundere cu Partea 21. (b) Examen teoretic. Solicitantul unei calificări de clasă sau de tip trebuie să promoveze un examen teoretic organizat de o ATO pentru a demonstra nivelul de cunoștințe teoretice necesar pentru operarea în siguranță a clasei sau tipului de aeronavă aplicabile. 1. Pentru aeronavele multipilot, examenul teoretic se susține în scris și cuprinde cel puțin 100 de întrebări cu răspuns la alegere care acoperă corespunzător principalele teme ale programei.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
2. Pentru aeronavele multimotor cu un singur pilot, examenul teoretic se susține în scris, iar numărul de întrebări cu răspuns la alegere depinde de complexitatea aeronavei. 3. Pentru aeronavele monomotor, examenul teoretic este realizat oral de către examinator în timpul testului de îndemânare în scopul de a determina dacă s-a atins un nivel de cunoștințe satisfăcător sau nu. 4. Pentru avioanele cu un singur pilot clasificate ca avioane de înaltă performanță, examenul se susține în scris și cuprinde cel puțin 100 de întrebări cu răspuns la alegere care acoperă corespunzător temele din programă. 5. Pentru avioanele monomotor cu un singur pilot și avioanele multimotor cu un singur pilot (cu aterizare pe apă), examenul se susține în scris și cuprinde cel puțin 30 de întrebări cu răspuns la alegere. (c) Test de îndemânare. Un solicitant al unei calificări de clasă sau de tip trebuie să promoveze un test de îndemânare în conformitate cu apendicele 9 la prezenta parte pentru a demonstra nivelul de îndemânare necesar operării în siguranță a clasei sau tipului de aeronavă aplicabile. Solicitantul trebuie să promoveze testul de îndemânare într-un interval de 6 luni de la începerea cursului de pregătire pentru calificarea de clasă sau de tip și într-un interval de 6 luni care	2. Pentru aeronavele multimotor cu un singur pilot, examenul teoretic se susține în scris, iar numărul de întrebări cu răspuns la alegere depinde de complexitatea aeronavei. 3. Pentru aeronavele monomotor, examenul teoretic este realizat oral de către examinator în timpul testului de îndemânare în scopul de a determina dacă s-a atins un nivel de cunoștințe satisfăcător sau nu. 4. Pentru avioanele cu un singur pilot clasificate ca avioane de înaltă performanță, examenul se susține în scris și cuprinde cel puțin 100 de întrebări cu răspuns la alegere care acoperă corespunzător temele din programă. 5. Pentru avioanele monomotor cu un singur pilot și avioanele multimotor cu un singur pilot (cu aterizare pe apă), examenul se susține în scris și cuprinde cel puțin 30 de întrebări cu răspuns la alegere. (c) Test de îndemânare. Un solicitant al unei calificări de clasă sau de tip trebuie să promoveze un test de îndemânare în conformitate cu apendicele nr.9 la prezenta Anexă (Partea FCL) pentru a demonstra nivelul de îndemânare necesar operării în siguranță a clasei sau tipului de aeronavă aplicabile. Solicitantul trebuie să promoveze testul de îndemânare într-un interval de 6 luni de la începerea cursului de pregătire pentru calificarea de clasă sau de tip și într-un interval de 6 luni care precedă		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
precede solicitarea de eliberare a calificării de clasă sau de tip. (d) Operațiuni cu un singur pilot și multipilot pe aeronave cu un singur pilot – calificări de tip 1. Privilegiile titularilor unei calificări de tip pentru o aeronavă cu un singur pilot includ privilegiile de pilotare a aeronavei în operațiuni cu un singur pilot și în operațiuni multipilot. Acești titulari își exercită însă privilegiile pentru o anumită formă de operare numai dacă îndeplinesc toate condițiile următoare: (i) au absolvit o pregătire pentru zbor pentru forma relevantă de operare pe tipul relevant de aeronavă, în conformitate cu apendicele 9 la prezenta anexă, cu excepția cazului în care se specifică altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa I (partea 21) la Regulamentul (UE) nr. 748/2012. Respectiva pregătire pentru zbor pentru o anumită formă de operare trebuie să fie inclusă în cursul inițial de pregătire pentru calificarea de tip în cadrul unei ATO sau, după eliberarea inițială a calificării de tip, să fie finalizată sub forma unei pregătiri suplimentare la oricare dintre următoarele: A. o organizație de pregătire aprobată (ATO); B. o organizație care face obiectul anexei III (partea ORO) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 și care are dreptul de a furniza o astfel de pregătire fie pe baza unei aprobări, fie pe baza unei declarații; (ii) au susținut un test de îndemânare sau o verificare a competenței:	solicitarea de eliberare a calificării de clasă sau de tip. <u>(d) Operațiuni cu un singur pilot și multipilot pe aeronave cu un singur pilot – calificări de tip</u> <u>1. Privilegiile titularilor unei calificări de tip pentru o aeronavă cu un singur pilot includ privilegiile de pilotare a aeronavei în operațiuni cu un singur pilot și în operațiuni multipilot. Acești titulari își exercită însă privilegiile pentru o anumită formă de operare numai dacă îndeplinesc toate condițiile următoare:</u> <u>(i) au absolvit o pregătire pentru zbor pentru forma relevantă de operare pe tipul relevant de aeronavă, în conformitate cu apendicele nr. 9 la prezenta anexă, cu excepția cazului în care se specifică altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa nr.1 (partea 21) la HG nr. 91/2024. Respectiva pregătire pentru zbor pentru o anumită formă de operare trebuie să fie inclusă în cursul inițial de pregătire pentru calificarea de tip în cadrul unei ATO sau, după eliberarea inițială a calificării de tip, să fie finalizată sub forma unei pregătiri suplimentare la oricare dintre următoarele:</u> <u>A. o organizație de pregătire aprobată (ATO);</u> <u>B. o organizație care face obiectul anexei nr. 3 (partea ORO) la HG nr. 612/2022 și care are dreptul de a furniza o astfel de pregătire fie pe baza unei aprobări, fie pe baza unei declarații;</u>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
A. pentru operațiuni cu un singur pilot într-unul din următoarele moduri: 1. în operațiuni cu un singur pilot; 2. în operațiuni multipilot cu elemente suplimentare pentru operațiuni cu un singur pilot, astfel cum se specifică în appendicele 9; B. pentru operațiuni multipilot, în operațiuni multipilot; (iii) în plus, în cazul operațiunilor multipilot pe aeronave cu un singur pilot: A. îndeplinesc cerințele specificate la: 1. punctul FCL.720.A litera (b) punctul 4 sau punctul FCL.720.H litera (a) punctul 2, după caz; 2. punctul FCL.720.A litera (b) punctul 5, pentru avioanele cu un singur pilot, înainte de începerea pregătirii pentru zbor pentru operațiuni multipilot în conformitate cu punctul FCL.725 litera (d) punctul 1 subpunctul (i); B. își exercită privilegiile numai în cadrul unei organizații care intră sub incidența anexei III (partea ORO) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012. 2. Atunci când persoanele care solicită eliberarea inițială a unei calificări de tip pentru o aeronavă cu un singur pilot finalizează pregătirea pentru zbor și testul de îndemânare numai în operațiuni multipilot, calificarea de tip se eliberează cu o restricție la operațiunile multipilot. Această restricție se elimină atunci când solicitanții	<u>(ii) au susținut un test de îndemânare sau o verificare a competenței:</u> <u>A. pentru operațiuni cu un singur pilot într-unul din următoarele moduri:</u> <u>1. în operațiuni cu un singur pilot;</u> <u>2. în operațiuni multipilot cu elemente suplimentare pentru operațiuni cu un singur pilot, astfel cum se specifică în appendicele nr. 9;</u> <u>B. pentru operațiuni multipilot, în operațiuni multipilot;</u> <u>(iii) în plus, în cazul operațiunilor multipilot pe aeronave cu un singur pilot:</u> <u>A. îndeplinesc cerințele specificate la:</u> <u>1. punctul FCL.720.A litera (b) punctul 4 sau punctul FCL.720.H litera (a) punctul 2, după caz;</u> <u>2. punctul FCL.720.A litera (b) punctul 5, pentru avioanele cu un singur pilot, înainte de începerea pregătirii pentru zbor pentru operațiuni multipilot în conformitate cu punctul FCL.725 litera (d) punctul 1 subpunctul (i);</u> <u>B. își exercită privilegiile numai în cadrul unei organizații care intră sub incidența anexei nr. 3 (partea ORO) la HG nr. 612/2022.</u> <u>2. Atunci când persoanele care solicită eliberarea inițială a unei calificări de tip pentru o aeronavă cu un singur pilot finalizează pregătirea pentru zbor și testul de îndemânare numai în operațiuni multipilot, calificarea de tip se eliberează cu o restricție la</u>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
finalizează, în conformitate cu appendicele 9, o pregătire suplimentară și o verificare a competenței care include elementele necesare pentru operațiuni cu un singur pilot. În toate celelalte cazuri, forma de operare nu se înscrie în licență. (da) Operațiuni cu un singur pilot și multipilot – calificări de clasă pentru avioane Privilegiile titularilor unei calificări de clasă pentru un avion cu un singur pilot includ privilegiile de pilotare a avionului în operațiuni multipilot, cu condiția ca respectivii titulari: 1. să îndeplinească cerințele prevăzute la: (i) punctul FCL.720.A litera (b) punctul 4; (ii) punctul FCL.720.A litera (b) punctul 5, înainte de începerea pregătirii pentru zbor pentru operațiuni multipilot în conformitate cu punctul FCL.725 litera (da) punctul 2; 2. să fi absolvit pregătirea pentru zbor și să fi promovat o verificare a competenței pentru operațiuni multipilot pe clasa relevantă de avioane în conformitate cu secțiunea B punctul 5 litera (g) din appendicele 9, la o organizație specificată la punctul FCL.725 litera (d) punctul 1 subpunctul (i); și 3. să își exercite privilegiile numai în cadrul unei organizații care intră sub incidența anexei III (partea ORO) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012.	<u>operațiunile multipilot. Această restricție se elimină atunci când solicitantii finalizează, în conformitate cu appendicele nr. 9, o pregătire suplimentară și o verificare a competenței care include elementele necesare pentru operațiuni cu un singur pilot.</u> <u>În toate celelalte cazuri, forma de operare nu se înscrie în licență.</u> <u>(da) Operațiuni cu un singur pilot și multipilot – calificări de clasă pentru avioane</u> <u>Privilegiile titularilor unei calificări de clasă pentru un avion cu un singur pilot includ privilegiile de pilotare a avionului în operațiuni multipilot, cu condiția ca respectivii titulari:</u> <u>1. să îndeplinească cerințele prevăzute la:</u> <u>(i) punctul FCL.720.A litera (b) punctul 4;</u> <u>(ii) punctul FCL.720.A litera (b) punctul 5, înainte de începerea pregătirii pentru zbor pentru operațiuni multipilot în conformitate cu punctul FCL.725 litera (da) punctul 2;</u> <u>2. să fi absolvit pregătirea pentru zbor și să fi promovat o verificare a competenței pentru operațiuni multipilot pe clasa relevantă de avioane în conformitate cu secțiunea B punctul 5 litera (g) din appendicele nr. 9, la o organizație specificată la punctul FCL.725 litera (d) punctul 1 subpunctul (i); și</u> <u>3. să își exercite privilegiile numai în cadrul unei organizații care intră sub incidența anexei nr. 3 (partea ORO) la HG nr. 612/2022.</u>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
Pe licență nu se înscriu privilegii suplimentare pentru operațiuni multipilot pe o clasă de avioane cu un singur pilot. (db) În cazul în care un test de îndemânare sau o verificare a competenței pentru o calificare de clasă sau de tip pentru o aeronavă cu un singur pilot se desfășoară în oricare dintre următoarele moduri, forma sau formele de operare în care se desfășoară respectivul test de îndemânare sau respectiva verificare a competenței se înscriu în carnetul de zbor al solicitanților și se semnează de către examinator: 1. operațiuni multipilot; 2. operațiuni cu un singur pilot și multipilot. (e) Fără a aduce atingere paragrafelor de mai sus, piloții titulari ai unei calificări de pilot de încercare eliberate în conformitate cu punctul FCL.820 care au participat la zboruri de încercare pentru dezvoltarea, certificarea sau producerea unui tip de aeronavă și care au efectuat fie 50 de ore timp total de zbor, fie 10 ore timp de zbor ca PIC pe zboruri de încercare pe acel tip, au dreptul de a solicita eliberarea calificării de tip relevante, cu condiția să îndeplinească cerințele privind experiența și condițiile indispensabile pentru eliberarea respectivei calificări de tip, după cum se prevede în prezenta subparte pentru categoria relevantă de aeronave.	<u>Pe licență nu se înscriu privilegii suplimentare pentru operațiuni multipilot pe o clasă de avioane cu un singur pilot.</u> <u>(db) În cazul în care un test de îndemânare sau o verificare a competenței pentru o calificare de clasă sau de tip pentru o aeronavă cu un singur pilot se desfășoară în oricare dintre următoarele moduri, forma sau formele de operare în care se desfășoară respectivul test de îndemânare sau respectiva verificare a competenței se înscriu în carnetul de zbor al solicitanților și se semnează de către examinator:</u> <u>1. operațiuni multipilot;</u> <u>2. operațiuni cu un singur pilot și multipilot.</u> (e) Fără a aduce atingere paragrafelor de mai sus, piloții titulari ai unei calificări de pilot de încercare eliberate în conformitate cu punctul FCL.820 care au participat la zboruri de încercare pentru dezvoltarea, certificarea sau producerea unui tip de aeronavă și care au efectuat fie 50 de ore timp total de zbor, fie 10 ore timp de zbor ca PIC pe zboruri de încercare pe acel tip, au dreptul de a solicita eliberarea calificării de tip relevante, cu condiția să îndeplinească cerințele privind experiența și condițiile indispensabile pentru eliberarea respectivei calificări de tip, după cum se prevede în prezenta subparte pentru categoria relevantă de aeronave.		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(f) Persoanele care solicită o calificare de clasă pentru TMG și care dețin, totodată, o SPL în conformitate cu anexa III (partea SCFL) la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/1976 al Comisiei, inclusiv privilegii de zbor pe TMG, se creditează integral în ceea ce privește îndeplinirea cerințelor de la literele (a), (b) și (c).	(f) Persoanele care solicită o calificare de clasă pentru TMG și care dețin, totodată, o SPL în conformitate cu anexa nr. 3 (partea SCFL) la HG nr. 85/2023, inclusiv privilegii de zbor pe TMG, se creditează integral în ceea ce privește îndeplinirea cerințelor de la literele (a), (b) și (c).		
FCL.740 Valabilitatea și reînnoirea calificărilor de clasă și de tip (a) Valabilitate 1. Perioada de valabilitate a calificărilor de clasă și de tip este de un an, cu excepția calificărilor de clasă monomotor cu un singur pilot, pentru care perioada de valabilitate este de doi ani, cu excepția cazului în care se prevede altfel în OSD. În cazul în care piloții optează pentru îndeplinirea cerințelor de revalidare mai devreme decât se prevede la punctele FCL.740.A, FCL.740.H, FCL.740.PL și FCL.740.As, noua perioadă de valabilitate începe de la data verificării competenței. 2. Solicitanții revalidării unei calificări de clasă sau de tip se creditează integral în ceea ce privește verificarea competenței prevăzută în prezenta subparte atunci când trec de evaluarea practică EBT în conformitate cu apendicele 10 la un operator care a implementat EBT pentru calificarea relevantă de clasă sau de tip. (b) Reînnoire	FCL.740 Valabilitatea și reînnoirea calificărilor de clasă și de tip (a) Valabilitate 1. Perioada de valabilitate a calificărilor de clasă și de tip este de un an, cu excepția calificărilor de clasă monomotor cu un singur pilot, pentru care perioada de valabilitate este de doi ani, cu excepția cazului în care se prevede altfel în OSD. În cazul în care piloții optează pentru îndeplinirea cerințelor de revalidare mai devreme decât se prevede la FCL.740.A, FCL.740.H, FCL.740.PL și FCL.740.As, noua perioadă de valabilitate începe de la data verificării competenței. 2. Solicitanții revalidării unei calificări de clasă sau de tip se creditează integral în ceea ce privește verificarea competenței prevăzută în prezenta subparte atunci când trec evaluarea practică EBT în conformitate cu Apendicele nr.10 la prezenta Anexă (Partea FCL) la un operator care a implementat EBT pentru calificarea relevantă de clasă sau de tip. (b) Reînnoire	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
Pentru reînnoirea unei calificări de clasă sau de tip, solicitanții trebuie să respecte toate cerințele următoare: 1. pentru a stabili dacă este necesară o pregătire de reîmprospătare a cunoștințelor pentru ca solicitantul să atingă nivelul de competență necesar operării în condiții de siguranță a aeronavei, solicitanții trebuie să se supună unei evaluări la oricare dintre următoarele: (i) la o ATO; (ii) la o DTO sau la o ATO, în cazul în care calificarea expirată viza o calificare de clasă pentru avioane SEP, alta decât cele de înaltă performanță, o calificare de clasă pentru TMG sau o calificare de tip monomotor pentru elicopterele menționate la punctul DTO.GEN.110 litera (a) punctul 2 litera (c) din anexa VIII; (iii) la o DTO, la o ATO sau cu un instructor, în cazul în care calificarea a expirat în urmă cu cel mult 3 ani și era o calificare de clasă pentru avioane SEP, alta decât cele de înaltă performanță, sau o calificare de clasă pentru TMG; (iv) la un operator EBT care este aprobat în mod expres pentru o astfel de pregătire de reîmprospătare a cunoștințelor; 2. dacă organizația sau instructorul care asigură evaluarea în conformitate cu punctul 1 consideră că este necesar, solicitanții trebuie să urmeze un curs de reîmprospătare a cunoștințelor în cadrul organizației respective sau cu instructorul respectiv;	Pentru reînnoirea unei calificări de clasă sau de tip, solicitanții respectă toate cerințele următoare: 1. pentru a stabili dacă este necesară o pregătire de reîmprospătare a cunoștințelor pentru ca solicitantul să atingă nivelul de competență necesar operării în condiții de siguranță a aeronavei, solicitanții trebuie să se supună unei evaluări la oricare dintre următoarele: (i) la o ATO; (ii) la o DTO sau la o ATO, în cazul în care calificarea expirată viza o calificare de clasă <u>pentru avioane SEP</u>, alta decât cele de înaltă performanță, o calificare de clasă pentru TMG sau o calificare de tip monomotor pentru elicopterele menționate la DTO.GEN.110 litera (a) punctul 2 litera (c) din Anexa nr.8 (Partea DTO); (iii) la o DTO, la o ATO sau cu un instructor, în cazul în care calificarea a expirat în urmă cu cel mult trei ani și era o calificare de clasă <u>pentru avioane SEP</u>, alta decât cele de înaltă performanță, sau o calificare de clasă pentru TMG; (iv) la un operator EBT care este aprobat în mod expres pentru o astfel de pregătire de reîmprospătare a cunoștințelor; 2. dacă organizația sau instructorul care asigură evaluarea în conformitate cu punctul 1 consideră că este necesar, solicitanții trebuie să urmeze un curs de reîmprospătare a cunoștințelor în cadrul organizației respective sau cu instructorul respectiv;		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
3. după respectarea dispozițiilor de la punctul 1 și, după caz, de la punctul 2, solicitanții trebuie să susțină cu succes o verificare a competenței în conformitate cu apendicele 9 sau să treacă de evaluarea practică EBT în conformitate cu apendicele 10. Evaluarea practică EBT poate avea loc odată cu pregătirea de reîmprospătare a cunoștințelor prevăzută la punctul 2. Prin derogare de la litera (b) punctele 1, 2 și 3, piloții care dețin o calificare de pilot de încercare eliberată în conformitate cu punctul FCL.820, care au participat la zboruri de încercare pentru dezvoltarea, certificarea sau producerea unui tip de aeronavă și care au efectuat fie 50 de ore timp total de zbor, fie 10 ore timp de zbor ca PIC pe zboruri de încercare pe acel tip în anul anterior datei solicitării lor au dreptul de a solicita revalidarea sau reînnoirea calificării de tip relevante. Solicitanții sunt exceptați de cerința de la litera (b) punctele 1 și 2 dacă dețin o calificare valabilă pentru aceeași clasă sau pentru același tip de aeronavă înscrisă pe o licență de pilot eliberată de o țară terță în conformitate cu anexa 1 la Convenția de la Chicago și dacă au dreptul să exercite privilegiile conferite de calificarea respectivă. (c) Piloții care ies din programul EBT al unui operator după ce nu au reușit să demonstreze un nivel admisibil de competență potrivit programului	3. după respectarea dispozițiilor de la punctul 1 și, după caz, de la punctul 2, solicitanții trebuie să susțină cu succes o verificare a competenței în conformitate cu Apendicele nr. 9 la prezenta Anexă (Partea FCL) sau să treacă evaluarea practică EBT în conformitate cu Apendicele nr. 10 la prezenta Anexă (Partea FCL). Evaluarea practică EBT poate avea loc odată cu pregătirea de reîmprospătare a cunoștințelor prevăzută la punctul 2. Prin derogare de la litera (b) <u>punctele 1, 2 și 3</u>, piloții care dețin o calificare de pilot de încercare eliberată în conformitate cu FCL.820, care au participat la zboruri de încercare pentru dezvoltarea, certificarea sau producerea unui tip de aeronavă și care au efectuat fie 50 de ore timp total de zbor, fie 10 ore timp de zbor ca PIC pe zboruri de încercare pe acel tip în anul anterior datei solicitării lor au dreptul de a solicita revalidarea sau reînnoirea calificării de tip relevante. Solicitanții sunt exceptați de cerința de la litera (b) punctele 1 și 2 dacă dețin o calificare valabilă pentru aceeași clasă sau pentru același tip de aeronavă înscrisă pe <u>o licență</u> de pilot eliberat de un alt stat în conformitate cu Anexa 1 la Convenția de la Chicago și dacă au dreptul să exercite privilegiile conferite de calificarea respectivă. (c) Piloții care ies din programul EBT al unui operator după ce nu au reușit să demonstreze un nivel admisibil de competență potrivit programului EBT		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
EBT nu pot exercita privilegiile respectivei calificări de tip până când nu îndeplinesc una dintre următoarele condiții: 1. au trecut de evaluarea practică EBT în conformitate cu apendicele 10; 2. au susținut cu succes o verificare a competenței în conformitate cu punctul FCL.625 litera (c) punctul 3 sau cu punctul FCL.740 litera (b) punctul 3, după caz. Într-un astfel de caz nu se aplică punctul FCL.625 litera (b) punctul 4 și punctul FCL.740 litera (a) punctul 2.	nu pot exercita privilegiile respectivei calificări de tip până când nu îndeplinesc una dintre următoarele condiții: 1. au trecut de evaluarea practică EBT în conformitate cu Apendicele nr.10 la prezenta Anexă (Partea FCL); 2. au susținut cu succes o verificare a competenței în conformitate cu FCL.625 litera (c) punctul 3 sau cu FCL.740 litera (b) punctul 3, după caz. Într-un astfel de caz nu se aplică FCL.625 litera (b) punctul 4 și FCL.740 litera (a) punctul 2.		
SECȚIUNEA 2 Cerințe specifice pentru categoria avioane FCL.720.A Cerințe privind experiența și condiții indispensabile pentru eliberarea calificărilor de clasă sau de tip – avioane Cu excepția cazului în care se prevede altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa I (partea 21) la Regulamentul (UE) 748/2012 (Operational Suitability Data - OSD), solicitanții unei calificări de clasă sau de tip trebuie să îndeplinească următoarele cerințe privind experiența și condiții indispensabile pentru eliberarea calificării relevante: (a) Avioane cu un singur pilot	FCL.720.A Cerințe privind experiența și condiții indispensabile pentru eliberarea calificărilor de clasă și de tip – avioane Cu excepția cazului în care se prevede altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în corespundere cu Partea 21 (Operational Suitability Data – OSD), solicitanții unei calificări de clasă sau de tip trebuie să îndeplinească următoarele cerințe privind experiența și condiții indispensabile pentru eliberarea calificării relevante: (a) Avioane cu un singur pilot	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
1. Avioane multimotor cu un singur pilot Persoanele care solicită eliberarea unei prime calificări de clasă sau de tip pe un avion multimotor cu un singur pilot trebuie să fi efectuat cel puțin 70 de ore ca PIC pe avioane. 2. Avioane necomplexe de înaltă performanță cu un singur pilot Înainte de a începe pregătirea practică, persoanele care solicită eliberarea unei calificări de clasă sau de tip pentru un avion cu un singur pilot clasificat ca avion de înaltă performanță trebuie: (i) să dețină cel puțin un total de 200 de ore de experiență de zbor, dintre care 70 de ore ca PIC pe avioane și (ii) să îndeplinească una dintre următoarele condiții: A. să fie titular ale unui certificat de promovare a unui curs teoretic suplimentar urmat în cadrul unei ATO sau B. să fi promovat examenele teoretice ATPL(A) în conformitate cu prezenta anexă (partea FCL) sau C. să dețină, în afară de o licență eliberată în conformitate cu prezenta anexă (partea FCL), o ATPL(A) sau o CPL(A)/IR cu credite pentru cunoștințele teoretice pentru ATPL(A), eliberate în conformitate cu anexa 1 la Convenția de la Chicago.	1. Avioane multimotor cu un singur pilot Persoanele care solicită eliberarea unei prime calificări de clasă sau de tip pe un avion multimotor cu un singur pilot trebuie să fi efectuat cel puțin 70 de ore ca PIC pe avioane. 2. Avioane necomplexe de înaltă performanță cu un singur pilot Înainte de a începe pregătirea practică, persoanele care solicită eliberarea unei calificări de clasă sau de tip pentru un avion cu un singur pilot clasificat ca avion de înaltă performanță trebuie: (i) să dețină cel puțin un total de 200 de ore de experiență de zbor, dintre care 70 de ore ca PIC pe avioane; și (ii) să îndeplinească una dintre următoarele condiții: A. să fie titular ale unui certificat de promovare a unui curs teoretic suplimentar urmat în cadrul unei ATO; sau B. să fi promovat examenele teoretice ATPL(A) în conformitate cu prezenta Anexă (Partea FCL); sau C. să dețină, în afară de <u>o licență</u> eliberată în conformitate cu prezenta Anexă (Partea FCL), un ATPL(A) sau un CPL(A)/IR cu credite pentru cunoștințele teoretice pentru ATPL(A), eliberate în conformitate cu Anexa 1 OACI.		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
3. Avioane complexe de înaltă performanță cu un singur pilot În plus față de îndeplinirea cerințelor de la punctul 2, persoanele care solicită eliberarea unei calificări de tip pentru un avion complex cu un singur pilot clasificat ca avion de înaltă performanță trebuie să respecte toate cerințele următoare: (i) să dețină sau să fi deținut o IR(A) monomotor sau multimotor, în funcție de caz și în conformitate cu dispozițiile din subpartea G; (ii) pentru eliberarea primei calificări de tip, înainte de începerea cursului de pregătire pentru calificarea de tip, să îndeplinească cerințele de la litera (b) punctul 5 (b) Avioane multipilot Persoanele care solicită eliberarea primei calificări de tip pentru un avion multipilot trebuie să fie elevi piloți care urmează un curs de pregătire pentru MPL sau, înainte de începerea cursului de pregătire pentru calificarea de tip, trebuie să îndeplinească următoarele cerințe: 1. să aibă o experiență de zbor de cel puțin 70 de ore ca PIC pe avioane; 2. să dețină sau să fi deținut o IR(A) multimotor; 3. să fi promovat examenele teoretice ATPL(A) în conformitate cu prezenta anexă (partea FCL); 4. cu excepția cazului în care cursul pentru calificarea de tip este însoțit de un curs MCC: (i) să dețină un certificat de promovare a unui curs MCC pe avioane sau	3. Avioane complexe de înaltă performanță cu un singur pilot În plus față de îndeplinirea cerințelor de la punctul 2, persoanele care solicită eliberarea unei calificări de tip pentru un avion complex cu un singur pilot clasificat ca avion de înaltă performanță trebuie să respecte toate cerințele următoare: (i) să dețină sau să fi deținut o IR(A) monomotor sau multimotor, în funcție de caz și în conformitate cu dispozițiile din subpartea G; (ii) pentru eliberarea primei calificări de tip, înainte de începerea cursului de pregătire pentru calificarea de tip, să îndeplinească cerințele de la litera (b) punctul 5. (b) Avioane multipilot Persoanele care solicită eliberarea primei calificări de tip pentru un avion multipilot trebuie să fie elevi piloți care urmează un curs de pregătire pentru MPL sau, înainte de începerea cursului de pregătire pentru calificarea de tip, trebuie să îndeplinească următoarele cerințe: 1. să aibă o experiență de zbor de cel puțin 70 de ore ca PIC pe avioane; 2. să dețină sau să fi deținut o IR(A) multimotor; 3. să fi promovat examenele teoretice ATPL(A) în conformitate cu prezenta Anexă (Partea FCL); 4. cu excepția cazului în care cursul pentru calificarea de tip este însoțit de un curs MCC: (i) să dețină un certificat de promovare a unui curs MCC pe avioane; sau		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(ii) să dețină un certificat de promovare a unui curs MCC pe elicoptere și să aibă o experiență de zbor de peste 100 de ore ca piloți de elicoptere multipilot sau (iii) să aibă cel puțin 500 de ore de zbor ca piloți de elicoptere multipilot sau (iv) să aibă cel puțin 500 de ore ca piloți în operațiuni multipilot pe avioane multimotor cu un singur pilot, în transportul aerian comercial, în conformitate cu cerințele aplicabile privind operațiunile aeriene și 5. să fi urmat cursul de pregătire specificat la punctul FCL.745.A, cu excepția cazului în care îndeplinesc oricare dintre următoarele cerințe: (i) în intervalul de 3 ani precedenți, au făcut obiectul pregătirii și verificării prevăzute la punctele ORO.FC.220 sau ORO.FC.230 din anexa III (partea ORO) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012; (ii) au finalizat pregătirea prevăzută la punctul FCL.915 litera (e) punctul 1 subpunctul (ii). (c) Fără a aduce atingere punctului FCL.720.A litera (b), solicitanților care respectă secțiunea B punctul 6 subpunctul (i) din apendicele 9 li se eliberează o calificare de tip cu privilegii restricționate pentru un avion multipilot, care permite titularilor unei astfel de calificări să acționeze în calitate de copiloți suplimentari pentru rută peste nivelul de zbor 200, cu condiția ca alți doi membri ai echipajului să dețină o calificare de tip în conformitate cu punctul FCL.720.A litera (b).	(ii) să dețină un certificat de promovare a unui curs MCC pe elicoptere și să aibă o experiență de zbor de peste 100 de ore ca piloți de elicoptere multipilot; sau (iii) să aibă cel puțin 500 de ore de zbor ca piloți de elicoptere multipilot; sau (iv) să aibă cel puțin 500 de ore ca piloți în operațiuni multipilot pe avioane multimotor cu un singur pilot, în transportul aerian comercial, în conformitate cu cerințele aplicabile privind operațiunile aeriene; și 5. să fi urmat cursul de pregătire specificat la FCL.745.A, cu excepția cazului în care îndeplinesc oricare dintre următoarele cerințe: (i) în intervalul de trei ani precedenți, au făcut obiectul pregătirii și verificării prevăzute la ORO.FC.220 și ORO.FC.230 din Partea ORO la Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la operațiunile aeriene; (ii) au finalizat pregătirea prevăzută la FCL.915 litera (e) punctul 1 subpunctul (ii). <u>(c) Fără a aduce atingere punctului FCL.720.A litera (b), solicitanților care respectă secțiunea B punctul 6 subpunctul (i) din apendicele 9 li se eliberează o calificare de tip cu privilegii restricționate pentru un avion multipilot, care permite titularilor unei astfel de calificări să acționeze în calitate de copiloți suplimentari pentru rută peste nivelul de zbor 200, cu condiția ca alți doi membri ai echipajului să dețină o calificare de tip în conformitate cu punctul FCL.720.A litera (b).</u>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
Pentru a elimina restricția, solicitanții trebuie să respecte toate elementele următoare: 1. să se supună unei evaluări în cadrul unei ATO, care să le stabilească nevoile de pregătire în vederea eliminării restricției; 2. pe baza evaluării specificate la punctul 1, să urmeze, la respectiva ATO, o pregătire care să le permită să atingă nivelul de competență pentru operarea aeronavei în condiții de siguranță; 3. după finalizarea pregătirii specificate la punctul 2, să susțină un test de îndemânare în conformitate cu apendicele 9; 4. după susținerea testului de îndemânare specificat la punctul 3, să îndeplinească una dintre următoarele condiții: (i) să respecte punctul ORO.FC.220 litera (e) din anexa III (partea ORO) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012, cu condiția să îndeplinească cerințele privind experiența specificate la punctul FCL.730.A din prezenta anexă; (ii) să finalizeze pregătirea pentru zbor pe aeronavă, care include manevre la decolare, aterizare și manevra „go-around”. (d) Dacă se prevede astfel în OSD, exercitarea privilegiilor asociate unei calificări de tip se poate limita, inițial, la zborul sub supravegherea unui instructor. Orele de zbor sub supraveghere se înscriu în carnetul de zbor al piloților sau într-un document echivalent, alături de semnătura instructorului. Limitarea se înlătură atunci când	<u>Pentru a elimina restricția, solicitanții trebuie să respecte toate elementele următoare:</u> <u>1. să se supună unei evaluări în cadrul unei ATO, care să le stabilească nevoile de pregătire în vederea eliminării restricției;</u> <u>2. pe baza evaluării specificate la punctul 1, să urmeze, la respectiva ATO, o pregătire care să le permită să atingă nivelul de competență pentru operarea aeronavei în condiții de siguranță;</u> <u>3. după finalizarea pregătirii specificate la punctul 2, să susțină un test de îndemânare în conformitate cu apendicele nr. 9;</u> <u>4. după susținerea testului de îndemânare specificat la punctul 3, să îndeplinească una dintre următoarele condiții:</u> <u>(i) să respecte punctul ORO.FC.220 litera (e) din anexa nr. 3 (partea ORO) la HG nr. 612/2022, cu condiția să îndeplinească cerințele privind experiența specificate la punctul FCL.730.A din prezenta anexă;</u> <u>(ii) să finalizeze pregătirea pentru zbor pe aeronavă, care include manevre la decolare, aterizare și manevra „go-around”.</u> (d) Dacă se prevede astfel în OSD, exercitarea privilegiilor asociate unei calificări de tip se poate limita, inițial, la zborul sub supravegherea unui instructor. Orele de zbor sub supraveghere se înscriu în carnetul de zbor al piloților sau într-un document echivalent, alături de semnătura instructorului. Limitarea se înlătură atunci când piloții fac dovada		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
piloții fac dovada efectuării orelor de zbor sub supraveghere prevăzute în OSD.	efectuării orelor de zbor sub supraveghere prevăzute în OSD.		
FCL.725.A Pregătirea teoretică și instruirea practică pentru eliberarea calificărilor de clasă și de tip – avioane Cu excepția cazului în care se prevede altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa I (partea 21) la Regulamentul (UE) 748/2012: (a) în cazul avioanelor multimotor cu un singur pilot: 1. cursul teoretic pentru o calificare de clasă pentru avioane multimotor cu un singur pilot cuprinde cel puțin șapte ore de instruire practică în cadrul unor operațiuni pe avioane multimotor și 2. cursul de pregătire practică pentru o calificare de clasă sau de tip pentru avioane multimotor cu un singur pilot include cel puțin 2 ore și 30 de minute de instruire practică în dublă comandă în condiții normale de operare a avioanelor multimotor și nu mai puțin de 3 ore și 30 de minute de instruire practică în dublă comandă pe proceduri în caz de cedare a motorului și tehnici de zbor asimetric. (b) în cazul avioanelor cu un singur pilot (aterizare pe apă): 1. cursul de pregătire pentru calificările pentru avioane cu un singur pilot (aterizare pe apă) cuprinde pregătire teoretică și instruire practică; și 2. pregătirea practică pentru o calificare de clasă sau de tip pentru avioane cu un singur pilot	FCL.725.A Pregătirea teoretică și instruirea practică pentru eliberarea calificărilor de clasă și de tip – avioane Cu excepția cazului în care se prevede altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în corespundere cu Partea 21: (a) în cazul avioanelor multimotor cu un singur pilot: 1. cursul teoretic pentru o calificare de clasă pentru avioane multimotor cu un singur pilot cuprinde cel puțin șapte ore de instruire practică în cadrul unor operațiuni pe avioane multimotor; și 2. cursul de pregătire practică pentru o calificare de clasă sau de tip pentru avioane multimotor cu un singur pilot include cel puțin 2 ore și 30 de minute de instruire practică în dublă comandă în condiții normale de operare a avioanelor multimotor și nu mai puțin de 3 ore și 30 de minute de instruire practică în dublă comandă pe proceduri în caz de cedare a motorului și tehnici de zbor asimetric; (b) în cazul avioanelor cu un singur pilot (aterizare pe apă): (1) cursul de pregătire pentru calificările pentru avioane cu un singur pilot (aterizare pe apă) cuprinde pregătire teoretică și instruire practică; și (2) pregătirea practică pentru o calificare de clasă sau de tip pentru avioane cu un singur pilot (aterizare pe	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(aterizare pe apă) cuprinde cel puțin opt ore de instruire practică în dublă comandă, dacă solicitanții sunt titulari ai versiunii pentru aterizare pe uscat a calificării de clasă sau de tip relevante, sau 10 ore, dacă solicitanții nu dețin o astfel de calificare; și (c) în cazul avioanelor complexe, altele decât cele de înaltă performanță, cu un singur pilot, al avioanelor complexe de înaltă performanță cu un singur pilot și al avioanelor multipilot, cursurile de pregătire trebuie să cuprindă cunoștințe teoretice și instruire practică UPRT corespunzătoare particularităților clasei sau tipului relevant(e). Pentru instruirea practică, FSTD pot fi utilizate în conformitate cu secțiunea A punctul 18 din apendicele 9.	apă) cuprinde cel puțin opt ore de instruire practică în dublă comandă, dacă solicitanții sunt titulari ai versiunii pentru aterizare pe uscat a calificării de clasă sau de tip relevante, sau 10 ore, dacă solicitanții nu dețin o astfel de calificare; și (c) în cazul avioanelor complexe, altele decât cele de înaltă performanță, cu un singur pilot, al avioanelor complexe de înaltă performanță cu un singur pilot și al avioanelor multipilot, cursurile de pregătire cuprind cunoștințe teoretice și instruire practică UPRT corespunzătoare particularităților clasei sau tipului relevant(e). <u>Pentru instruirea practică, FSTD pot fi utilizate în conformitate cu secțiunea A punctul 18 din apendicele nr. 9.</u>		
FCL.730.A Cerințe specifice pentru piloții care urmează un curs pentru calificare de tip fără ore de zbor pe aeronavă (Zero Flight Time Type Rating – ZFTT) – avioane (a) Un pilot care urmează un curs de pregătire pentru o ZFTT trebuie să fi efectuat, pe un avion turboreactor multipilot certificat conform standardului CS-25 sau unui cod de navigabilitate echivalent ori pe un avion multipilot cu turbopropulsie care are o masă maximă certificată la decolare de minimum 10 tone sau o configurație certificată de peste 19 locuri pentru pasageri, cel puțin:	FCL.730.A Cerințe specifice pentru piloții care urmează un curs pentru calificare de tip fără ore de zbor pe aeronavă (Zero Flight Time Type Rating – ZFTT) – avioane (a) Un pilot care urmează un curs de pregătire pentru o ZFTT trebuie să fi efectuat, pe un avion turboreactor multipilot certificat conform standardului CS-25 sau unui cod de navigabilitate echivalent ori pe un avion multipilot cu turbopropulsie care are o masă maximă certificată la decolare de minimum 10 tone sau o configurație certificată de peste 19 locuri pentru pasageri, cel puțin:	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
1. dacă în timpul cursului se folosește un FFS calificat la nivelul CG, C sau C intermediar: (i) 1 500 de ore timp de zbor în cazul copiloților suplimentari pentru rută; (ii) în toate celelalte cazuri, 1 500 de ore timp de zbor sau 250 segmente de rută; 2. dacă în timpul cursului se folosește un FFS calificat la nivelul DG sau D: (i) 750 de ore timp de zbor în cazul copiloților suplimentari pentru rută; (ii) în toate celelalte cazuri, 500 de ore timp de zbor sau 100 de segmente de rută. (b) În cazul în care un pilot trece de la un avion cu turbopropulsie la un avion turboreactor sau de la un avion turboreactor la un avion cu turbopropulsie, este necesară pregătire suplimentară pe simulator.	<u>1. dacă în timpul cursului se folosește un FFS calificat la nivelul CG, C sau C intermediar:</u> <u>(i) 1 500 de ore timp de zbor în cazul copiloților suplimentari pentru rută;</u> <u>(ii) în toate celelalte cazuri, 1 500 de ore timp de zbor sau 250 segmente de rută;</u> <u>2. dacă în timpul cursului se folosește un FFS calificat la nivelul DG sau D:</u> <u>(i) 750 de ore timp de zbor în cazul copiloților suplimentari pentru rută;</u> <u>(ii) în toate celelalte cazuri, 500 de ore timp de zbor sau 100 de segmente de rută.</u> (b) În cazul în care un pilot trece de la un avion cu turbopropulsie la un avion turboreactor sau de la un avion turboreactor la un avion cu turbopropulsie, este necesară pregătire suplimentară pe simulator.		
FCL.735.A Curs de pregătire pentru cooperare în echipaj multiplu – avioane (a) Cursul de pregătire MCC trebuie să cuprindă cel puțin: 1. 25 de ore de pregătire teoretică și exerciții; și 2. 20 de ore de pregătire practică MCC sau 15 ore în cazul elevilor piloți care urmează un curs integrat ATP. Se folosește un FNPT II MCC sau un FFS. În cazul în care cursul pentru MCC se combină cu un curs pentru calificarea inițială de tip, pregătirea practică pentru MCC se poate reduce la nu mai puțin de 10 ore dacă se folosește același FFS atât pentru cursul	FCL.735.A Curs de pregătire pentru cooperare în echipaj multiplu – avioane (a) Cursul de pregătire MCC trebuie să cuprindă cel puțin: 1. 25 de ore de pregătire teoretică și exerciții; și 2. 20 de ore de pregătire practică MCC sau 15 ore în cazul elevilor piloți care urmează un curs integrat ATP. Se folosește un FNPT II MCC sau un FFS. În cazul în care cursul pentru MCC se combină cu un curs pentru calificarea inițială de tip, pregătirea practică pentru MCC se poate reduce la nu mai puțin de 10 ore dacă se folosește același FFS atât pentru cursul	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
pentru MCC, cât și pentru cursul pentru calificarea de tip. (b) Cursul de pregătire MCC se efectuează într-un interval de 6 luni în cadrul unei ATO. (c) Cu excepția cazului în care cursul pentru MCC se combină cu un curs pentru o calificare de tip, la încheierea cursului de pregătire MCC, solicitantului i se acordă un certificat de absolvire. (d) Un solicitant care a absolvit cursul de pregătire pentru MCC pe orice altă categorie de aeronave este scutit de la îndeplinirea cerinței de la litera (a) punctul 1.	pentru MCC, cât și pentru cursul pentru calificarea de tip. (b) Cursul de pregătire MCC se efectuează într-un interval de 6 luni în cadrul unei ATO. (c) Cu excepția cazului în care cursul pentru MCC se combină cu un curs pentru o calificare de tip, la încheierea cursului de pregătire MCC, solicitantului i se acordă un certificat de absolvire. (d) Un solicitant care a absolvit cursul de pregătire pentru MCC pe orice altă categorie de aeronave este scutit de la îndeplinirea cerinței de la litera (a) punctul 1.		
FCL.740.A Revalidarea calificărilor de clasă sau de tip – avioane (a) Revalidarea calificărilor de clasă multimotor și de tip. Pentru revalidarea calificărilor de clasă multimotor și de tip, solicitantul trebuie: 1. să promoveze o verificare a competenței în conformitate cu apendicele 9 sau să treacă de evaluarea practică EBT în conformitate cu apendicele 10 pe clasa sau tipul relevant(ă) de avion sau într-un FSTD care reprezintă respectiva clasă sau respectivul tip, în intervalul de trei luni imediat precedent datei de expirare a calificării; și 2. să efectueze pe durata perioadei de valabilitate a calificării cel puțin: (i) 10 segmente de rută ca pilot pe clasa sau tipul relevant de avion; sau	FCL.740.A Revalidarea calificărilor de clasă sau de tip – avioane (a) Revalidarea calificărilor de clasă multimotor și de tip. Pentru revalidarea calificărilor de clasă multimotor și de tip, solicitantul trebuie: 1. să promoveze o verificare a competenței în conformitate cu Apendicele nr.9 la prezenta Anexă (Partea FCL) sau să treacă evaluarea practică EBT în conformitate cu Apendicele nr.10 la prezenta Anexă (Partea FCL) pe clasa sau tipul relevant(ă) de avion sau într-un FSTD care reprezintă respectiva clasă sau respectivul tip, în intervalul de trei luni imediat precedent datei de expirare a calificării; și 2. să efectueze pe durata perioadei de valabilitate a calificării cel puțin:	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(ii) 1 segment de rută ca pilot pe clasa sau tipul de avion relevante sau pe un FFS în compania unui examinator. Acest segment de rută poate fi parcurs în cursul verificării competenței; 3. un pilot care lucrează pentru un operator de transport aerian comercial aprobat în conformitate cu cerințele aplicabile privind operațiunile aeriene și care a promovat verificarea competenței efectuată de operator și verificarea competenței pentru revalidarea calificării de clasă sau de tip este scutit de la îndeplinirea cerinței de la punctul 2; 4. În cazul deținerii unei BIR sau a unei IR(A), revalidarea acesteia se poate combina cu o verificare a competenței pentru revalidarea unei calificări de clasă sau de tip. (b) Revalidarea calificărilor de clasă pentru avioane monomotor cu un singur pilot. 1. Calificări de clasă pentru avioane SEP și calificări de clasă pentru TMG. Pentru revalidarea calificărilor de clasă pentru avioane SEP sau a calificărilor de clasă pentru TMG, solicitanții trebuie: (i) în intervalul de 3 luni precedent datei de expirare a calificării, să promoveze o verificare a competenței în clasa relevantă în conformitate cu apendicele 9 la prezenta parte, cu un examinator; sau (ii) în intervalul de 12 luni anterior datei expirării calificării, să efectueze 12 ore timp de zbor în clasa relevantă, inclusiv:	(i) 10 segmente de rută ca pilot pe clasa sau tipul relevant de avion; sau (ii) un segment de rută ca pilot pe clasa sau tipul de avion relevante sau pe un FFS în compania unui examinator. Acest segment de rută poate fi parcurs în cursul verificării competenței. 3. un pilot care lucrează pentru un operator de transport aerian comercial aprobat în conformitate cu cerințele aplicabile privind operațiunile aeriene și care a promovat verificarea competenței efectuată de operator și verificarea competenței pentru revalidarea calificării de clasă sau de tip este scutit de îndeplinirea cerinței de la punctul 2; 4. în cazul deținerii unei BIR sau a unei IR(A), revalidarea acesteia se poate combina cu o verificare a competenței pentru revalidarea unei calificări de clasă sau de tip. (b) Revalidarea calificărilor de clasă pentru avioane monomotor cu un singur pilot. 1. Calificările de clasă pentru avioane <u>SEP</u> și calificările de clasă pentru TMG. Pentru revalidarea calificărilor de clasă pentru avioane <u>SEP</u> sau a calificărilor de clasă pentru TMG, solicitanții trebuie: (i) în intervalul de 3 luni precedent datei de expirare a calificării, să promoveze o verificare a competenței în clasa relevantă în conformitate cu apendicele nr.9 la prezenta Anexă (Partea FCL), cu un examinator; sau		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(A) 6 ore ca PIC; (B) 12 decolări și 12 aterizări; (C) pregătire de actualizare a competențelor de cel puțin 1 oră din timpul total de zbor cu un instructor de zbor (FI) sau cu un instructor pentru calificarea de clasă (CRI) și într-un mod considerat satisfăcător de acesta, care selectează exercițiile de zbor care îi permit solicitantului să își actualizeze competențele de a opera aeronava în condiții de siguranță și de a aplica proceduri normale, anormale și de urgență. Solicitanții sunt scutiți de această pregătire de actualizare cunoștințelor dacă au promovat oricare dintre următoarele, pe orice clasă sau tip de avion: 1. o verificare a competenței pentru calificarea de clasă sau de tip; 2. un test de îndemânare; 3. o evaluare practică EBT; 4. o evaluare a competenței. 2. Atunci când sunt titulari atât ai unei calificări de clasă pentru avioane SEP (aterizare pe uscat), cât și ai unei calificări de clasă TMG, solicitanții pot îndeplini cerințele de la punctul 1 în oricare dintre clase sau într-o combinație între acestea și pot obține revalidarea ambelor calificări. 3. Avioane cu turbopropulsie monomotor cu un singur pilot. Pentru revalidarea calificărilor de clasă pentru avioane cu turbopropulsie monomotor, solicitanții trebuie să promoveze, în intervalul de 3 luni precedent datei de expirare a calificării, o	(ii) în intervalul de 12 luni anterior datei expirării calificării, să efectueze 12 ore de zbor în clasa relevantă, inclusiv: <u>(A) 6 ore ca PIC;</u> <u>(B) 12 decolări și 12 aterizări;</u> <u>(C) pregătire de actualizare a competențelor de cel puțin 1 oră din timpul total de zbor cu un instructor de zbor (FI) sau cu un instructor pentru calificarea de clasă (CRI) și într-un mod considerat satisfăcător de acesta, care selectează exercițiile de zbor care îi permit solicitantului să își actualizeze competențele de a opera aeronava în condiții de siguranță și de a aplica proceduri normale, anormale și de urgență. Solicitanții sunt scutiți de această pregătire de actualizare cunoștințelor dacă au promovat oricare dintre următoarele, pe orice clasă sau tip de avion:</u> <u>1. o verificare a competenței pentru calificarea de clasă sau de tip;</u> <u>2. un test de îndemânare;</u> <u>3. o evaluare practică EBT;</u> <u>4. o evaluare a competenței.</u> 2. În cazul în care solicitanții sunt titulari atât ai unei calificări de clasă pentru avioane <u>SEP</u> (aterizare pe uscat), cât și ai unei calificări TMG, aceștia pot îndeplini cerințele de la punctul 1 în oricare dintre clase sau într-o combinație între acestea și pot obține revalidarea ambelor calificări. 3. Avioane cu turbopropulsie monomotor cu un singur pilot. Pentru revalidarea calificărilor de clasă pentru avioane cu turbopropulsie monomotor,		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
verificare a competenței în clasa relevantă în conformitate cu apendicele 9 la prezenta parte, cu un examinator. 4. Atunci când sunt titulari atât ai unei calificări de clasă pentru avioane SEP (aterizare pe uscat), cât și ai unei calificări de clasă pentru avioane SEP (aterizare pe mare), solicitanții pot îndeplini cerințele de la punctul 1 subpunctul (ii) în oricare dintre clase sau într-o combinație între aceste și pot îndeplini cerințele respective pentru ambele calificări. În fiecare clasă trebuie efectuate cel puțin 1 oră din timpul ca PIC obligatoriu și 6 dintre cele 12 decolări și 12 aterizări obligatorii. 5. Verificarea competenței pentru revalidarea unei calificări de clasă pentru avioane monomotor cu un singur pilot poate fi combinată cu verificarea competenței pentru revalidarea unei BIR, în conformitate cu punctul FCL.835 litera (g) punctul 8. (c) Solicitanții care nu promovează toate secțiunile unei verificări a competenței înainte de data expirării unei calificări de clasă sau de tip nu exercită privilegiile asociate respectivei calificări până la promovarea verificării competenței.	solicitanții trebuie să promoveze, în intervalul de 3 luni precedent datei de expirare a calificării, o verificare a competenței în clasa relevantă în conformitate cu apendicele nr.9 la prezenta Anexă (Partea FCL), cu un examinator. 4. În cazul în care solicitanții sunt titulari atât ai unei calificări de clasă pentru avioane <u>SEP</u> (aterizare pe uscat), cât și ai unei calificări de clasă pentru avioane <u>SEP</u> (aterizare pe apă), aceștia pot îndeplini cerințele de la punctul 1 subpunctul (ii) în oricare dintre clase sau într-o combinație între acestea și pot obține îndeplinirea acestor cerințe pentru ambele calificări. În fiecare clasă trebuie efectuate cel puțin o oră din timpul ca PIC obligatoriu și 6 dintre cele 12 decolări și aterizări obligatorii. 5. Verificarea competenței pentru revalidarea unei calificări de clasă pentru avioane monomotor cu un singur pilot poate fi combinată cu verificarea competenței pentru revalidarea unei BIR, în conformitate cu FCL.835 litera (g) punctul 8. (c) Solicitanții care nu promovează toate secțiunile unei verificări a competenței înainte de data expirării unei calificări de clasă sau de tip nu exercită privilegiile asociate respectivei calificări până la promovarea verificării competenței.		
FCL.745.A Curs UPRT avansat – avioane	FCL.745.A Curs UPRT avansat – avioane	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(a) Cursul UPRT avansat se efectuează în cadrul unei ATO și cuprinde cel puțin: 1. cinci ore de pregătire teoretică; 2. instructaje înainte de zbor (briefing) și după terminarea zborului (debriefing) și 3. 3 ore de instruire practică în dublă comandă cu un instructor de zbor pentru avioane FI(A) calificat în conformitate cu punctul FCL.915 litera (e), constând într-un curs UPRT avansat pe un avion calificat pentru respectiva pregătire. Timpul de zbor care nu include UPRT avansat, dar care servește la ducerea sau întoarcerea din zona de pregătire UPRT nu se ia în calculul celor 3 ore. (b) La absolvirea cursului UPRT, solicitanții primesc un certificat de absolvire din partea ATO.	(a) Cursul UPRT avansat se efectuează în cadrul unei ATO și cuprinde cel puțin: 1. cinci ore de pregătire teoretică; 2. instructaje înainte de zbor (briefing) și după terminarea zborului (debriefing); și 3. trei ore de instruire practică în dublă comandă cu un instructor de zbor pentru avioane FI(A) calificat în conformitate cu punctul FCL.915 litera (e), constând într-un curs UPRT avansat pe un avion calificat pentru respectiva pregătire. <u>Timpul de zbor care nu include UPRT avansat, dar care servește la ducerea sau întoarcerea din zona de pregătire UPRT nu se ia în calculul celor 3 ore.</u> (b) La absolvirea cursului UPRT, solicitanții primesc un certificat de absolvire din partea ATO.		
SECȚIUNEA 3 Cerințe specifice pentru categoria elicoptere FCL.720.H Cerințe privind experiența și condiții indispensabile pentru eliberarea calificărilor de tip – elicoptere Cu excepția cazului în care se prevede altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa I (partea 21) la Regulamentul (UE) nr. 748/2012 al Comisiei, o persoană care solicită o primă calificare de tip pentru elicoptere trebuie să îndeplinească cerințele privind experiența și condițiile indispensabile următoare pentru eliberarea calificării relevante:	FCL.720.H Cerințe privind experiența și condiții indispensabile pentru eliberarea calificărilor de tip – elicoptere Cu excepția cazului în care se prevede altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în corespundere cu Partea 21, o persoană care solicită eliberarea unei prime calificări pentru elicoptere trebuie să îndeplinească următoarele cerințe privind experiența și condiții indispensabile pentru eliberarea calificării relevante:	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(a) Elicoptere multipilot. O persoană care solicită o calificare de tip pentru elicoptere multipilot trebuie, înainte de a începe cursul de pregătire pentru calificarea de tip: 1. să aibă cel puțin 70 de ore de zbor ca PIC pe elicoptere; 2. cu excepția cazului în care cursul pentru calificarea de tip este însoțit de un curs MCC: (i) să dețină un certificat de promovare a unui curs MCC pe elicoptere; sau (ii) să fi efectuat cel puțin 500 de ore de timp de zbor ca pilot în operare multipilot, pe orice categorie de aeronavă; 3. să fi promovat examenele teoretice ATPL(H). (b) Un absolvent al unui curs integrat ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR sau CPL(H) care nu îndeplinește cerința de la litera (a) punctul 1 are dreptul de a urma cursul de pregătire pentru o calificare de tip pentru elicoptere multipilot și i se eliberează calificarea de tip cu privilegiile limitate exclusiv la exercitarea funcțiilor de copilot. Limitarea se elimină odată ce pilotul îndeplinește toate condițiile următoare: 1. a efectuat 70 de ore ca PIC sau pilot comandant sub supraveghere pe elicoptere; 2. a promovat un test de îndemânare ca PIC pe tipul de elicopter multipilot aplicabil.	(a) Elicoptere multipilot. O persoană care solicită o calificare de tip pentru elicoptere multipilot trebuie, înainte de a începe cursul de pregătire pentru calificarea de tip: 1. să aibă cel puțin 70 de ore de zbor ca PIC pe elicoptere; 2. cu excepția cazului în care cursul pentru calificarea de tip este însoțit de un curs MCC: (i) să dețină un certificat de promovare a unui curs MCC pe elicoptere; sau <u>(ii) să fi efectuat cel puțin 500 de ore de timp de zbor ca pilot în operare multipilot, pe orice categorie de aeronavă;</u> 3. să fi promovat examenele teoretice ATPL(H). <u>(b) Un absolvent al unui curs integrat ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR sau CPL(H) care nu îndeplinește cerința de la litera (a) punctul 1 are dreptul de a urma cursul de pregătire pentru o calificare de tip pentru elicoptere multipilot și i se eliberează calificarea de tip cu privilegiile limitate exclusiv la exercitarea funcțiilor de copilot.</u> <u>Limitarea se elimină odată ce pilotul îndeplinește toate condițiile următoare:</u> 1. a efectuat 70 de ore ca PIC sau pilot comandant sub supraveghere pe elicoptere; 2. a promovat un test de îndemânare ca PIC pe tipul de elicopter multipilot aplicabil.		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(c) Elicoptere multimotor. O persoană care solicită o primă calificare de tip pentru elicoptere multimotor trebuie: 1. înainte de a începe pregătirea practică: (i) să fi promovat examenele teoretice ATPL(H); sau (ii) să fie titulara unui certificat de absolvire a unui curs pregătitor realizat de o ATO. Cursul trebuie să acopere următoarele teme ale cursului teoretic ATPL(H): — Cunoașterea generală a aeronavei: structură/sisteme/motoare și instrumente/electronică; — Performanțe de zbor și planificarea zborului: masa și centrul, performanțe; 2. în cazul solicitanților care nu au efectuat un curs integrat de pregătire ATP(H)/IR, ATP(H), sau CPL(H)/IR, să fi efectuat cel puțin 70 de ore ca PIC pe elicoptere.	(c) Elicoptere multimotor. O persoană care solicită eliberarea unei prime calificări de tip pentru elicoptere multimotor trebuie: 1. înainte de a începe pregătirea practică: (i) să fi promovat examenele teoretice ATPL(H); sau (ii) să fie titulara unui certificat de absolvire a unui curs pregătitor realizat de o ATO. Cursul trebuie să acopere următoarele teme ale cursului teoretic ATPL(H): - cunoașterea generală a aeronavei: structură/sisteme/motoare și instrumente/electronică; - performanțe de zbor și planificarea zborului: masa și centrul, performanțe; 2. în cazul solicitanților care nu au efectuat un curs integrat de pregătire ATP(H)/IR, ATP(H) sau CPL(H)/IR, să fi efectuat cel puțin 70 de ore ca PIC pe elicoptere.		
FCL.735.H Curs de pregătire pentru cooperare în echipaj multiplu – elicoptere (a) Cursul de pregătire MCC trebuie să cuprindă cel puțin: 1. pentru MCC/IR: (i) 25 de ore de pregătire teoretică și exerciții; și (ii) 20 de ore de pregătire practică MCC sau 15 ore în cazul elevilor piloți care urmează un curs integrat ATP(H)/IR. În cazul în care cursul pentru MCC se combină cu un curs pentru calificarea inițială de tip pentru un elicopter multipilot, pregătirea practică pentru MCC se poate reduce la nu mai puțin de 10	FCL.735.H Curs de pregătire pentru cooperare în echipaj multiplu – elicoptere (a) Cursul de pregătire MCC trebuie să cuprindă cel puțin: 1. pentru MCC/IR: (i) 25 de ore de pregătire teoretică și exerciții; și (ii) 20 de ore de pregătire practică MCC sau 15 ore în cazul elevilor piloți care urmează un curs integrat ATP(H)/IR. În cazul în care cursul pentru MCC se combină cu un curs pentru calificarea inițială de tip pentru un elicopter multipilot, pregătirea practică pentru MCC se poate reduce la nu mai puțin de 10	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
ore dacă se folosește același FSTD atât pentru MCC, cât și pentru calificarea de tip; 2. pentru MCC/VFR: (i) 25 de ore de pregătire teoretică și exerciții; și (ii) 15 de ore de pregătire practică MCC sau 10 ore în cazul elevilor piloți care urmează un curs integrat ATP(H)/IR. În cazul în care cursul pentru MCC se combină cu un curs pentru calificarea inițială de tip pentru un elicopter multipilot, pregătirea practică pentru MCC se poate reduce la nu mai puțin de 7 ore dacă se folosește același FSTD atât pentru MCC, cât și pentru calificarea de tip. (b) Cursul de pregătire MCC se efectuează într-un interval de 6 luni în cadrul unei ATO. Se folosește un FNPT II sau III calificat pentru MCC, un FTD 2/3 sau un FFS. (c) Cu excepția cazului în care cursul pentru MCC se combină cu un curs pentru o calificare de tip multipilot, la încheierea cursului de pregătire MCC, solicitantului i se acordă un certificat de absolvire. (d) Un solicitant care a absolvit cursul de pregătire pentru MCC pe orice altă categorie de aeronave este scutit de la îndeplinirea cerinței de la litera (a) punctul 1 subpunctul (i) sau de la litera (a) punctul 2 subpunctul (i), după caz. (e) O persoană care participă la un curs de pregătire pentru MCC/IR și care a absolvit un curs	ore dacă se folosește același FSTD atât pentru MCC, cât și pentru calificarea de tip; 2. pentru MCC/VFR: (i) 25 de ore de pregătire teoretică și exerciții; și (ii) 15 de ore de pregătire practică MCC sau 10 ore în cazul elevilor piloți care urmează un curs integrat ATP(H)/IR. În cazul în care cursul pentru MCC se combină cu un curs pentru calificarea inițială de tip pentru un elicopter multipilot, pregătirea practică pentru MCC se poate reduce la nu mai puțin de 7 ore dacă se folosește același FSTD atât pentru MCC, cât și pentru calificarea de tip. (b) Cursul de pregătire MCC se efectuează într-un interval de 6 luni în cadrul unei ATO. Se folosește un FNPT II sau III calificat pentru MCC, un FTD 2/3 sau un FFS. (c) Cu excepția cazului în care cursul pentru MCC se combină cu un curs pentru o calificare de tip multipilot, la încheierea cursului de pregătire MCC, solicitantului i se acordă un certificat de absolvire. (d) Un solicitant care a absolvit cursul de pregătire pentru MCC pe orice altă categorie de aeronave este scutit de îndeplinirea cerinței de la litera (a) punctul 1 subpunctul (i) sau de la litera (a) punctul 2 subpunctul (i), după caz. (e) O persoană care participă la un curs de pregătire pentru MCC/IR și care a absolvit un curs MCC/VFR		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
MCC/VFR este scutită de la îndeplinirea cerinței de la litera (a) punctul 1 subpunctul (i) și efectuează 5 ore de pregătire practică MCC/IR.	este scutită de îndeplinirea cerinței de la litera (a) punctul 1 subpunctul (i) și efectuează 5 ore de pregătire practică MCC/IR.		
FCL.740.H Revalidarea calificărilor de tip – elicoptere (a) Revalidare. Pentru revalidarea calificărilor de tip pentru elicoptere, solicitanții trebuie să respecte una dintre următoarele condiții, după caz: 1. parcurg următoarele etape: (i) în perioada de valabilitate a calificării de tip, să efectueze cel puțin 2 ore ca pilot pe tipul de elicopter relevant; (ii) în cele 3 luni imediat anterioare datei de expirare a calificării de tip, să promoveze o verificare a competenței: (A) care se desfășoară în conformitate cu apendicele 9 pe tipul relevant de elicopter sau pe un FSTD reprezentând tipul respectiv; (B) a cărei durată poate fi luată în calculul timpului de zbor specificat la subpunctul (i); 2. pentru calificările de tip pentru elicopterele monomotor cu o masă maximă la decolare de 3 175 kg, aceștia trebuie să îndeplinească una dintre următoarele condiții: (i) să respecte dispozițiile de la litera (a) punctul 1; (ii) să efectueze, pe tipul de elicopter relevant, ambele elemente de mai jos: (A) în perioada de valabilitate a calificării de tip, cel puțin 6 ore ca PIC; (B) în cele 3 luni imediat anterioare datei expirării calificării, o pregătire de actualizare a	<u>FCL.740.H Revalidarea calificărilor de tip – elicoptere</u> <u>(a) Revalidare. Pentru revalidarea calificărilor de tip pentru elicoptere, solicitanții trebuie să respecte una dintre următoarele condiții, după caz:</u> <u>1. parcurg următoarele etape:</u> <u>(i) în perioada de valabilitate a calificării de tip, să efectueze cel puțin 2 ore ca pilot pe tipul de elicopter relevant;</u> <u>(ii) în cele 3 luni imediat anterioare datei de expirare a calificării de tip, să promoveze o verificare a competenței:</u> <u>(A) care se desfășoară în conformitate cu apendicele nr. 9 pe tipul relevant de elicopter sau pe un FSTD reprezentând tipul respectiv;</u> <u>(B) a cărei durată poate fi luată în calculul timpului de zbor specificat la subpunctul (i);</u> <u>2. pentru calificările de tip pentru elicopterele monomotor cu o masă maximă la decolare de 3 175 kg, aceștia trebuie să îndeplinească una dintre următoarele condiții:</u> <u>(i) să respecte dispozițiile de la litera (a) punctul 1;</u> <u>(ii) să efectueze, pe tipul de elicopter relevant, ambele elemente de mai jos:</u> <u>(A) în perioada de valabilitate a calificării de tip, cel puțin 6 ore ca PIC;</u> <u>(B) în cele 3 luni imediat anterioare datei expirării calificării, o pregătire de actualizare a</u>	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
competențelor de cel puțin 1 oră din timpul total de zbor cu un instructor și într-un mod considerat satisfăcător de acesta, care selectează exercițiile de zbor care îi permit solicitantului să își actualizeze competențele de a opera aeronava în condiții de siguranță și de a aplica proceduri normale, anormale și de urgență; Solicitanții pot alege să urmeze pregătirea de actualizare a competențelor pe aeronavă sau pe un FSTD reprezentând tipul relevant ori într-o combinație a acestora. (b) Atunci când dețin mai multe calificări de tip pentru elicoptere SEP, solicitanții pot obține revalidarea tuturor calificărilor de tip relevante prin promovarea verificării competenței în conformitate cu litera (a) punctul 1 subpunctul (ii) sau prin finalizarea pregătirii de actualizare a competențelor în conformitate cu litera (a) punctul 2 subpunctul (ii) litera (B) numai pe unul dintre tipurile relevante deținute, cu condiția să fi efectuat oricare dintre următoarele durate de zbor ca PIC pe fiecare dintre celelalte tipuri relevante în cursul perioadei de valabilitate: 1. dacă au efectuat o verificare a competenței în conformitate cu litera (a) punctul 1 subpunctul (ii), cel puțin 2 ore; 2. dacă au urmat o pregătire de actualizare a competențelor în conformitate cu litera (a) punctul 2 subpunctul (ii) litera (B), cel puțin 6 ore. Verificarea competenței sau actualizarea competențelor se efectuează, după caz, de fiecare	<u>competențelor de cel puțin 1 oră din timpul total de zbor cu un instructor și într-un mod considerat satisfăcător de acesta, care selectează exercițiile de zbor care îi permit solicitantului să își actualizeze competențele de a opera aeronava în condiții de siguranță și de a aplica proceduri normale, anormale și de urgență; Solicitanții pot alege să urmeze pregătirea de actualizare a competențelor pe aeronavă sau pe un FSTD reprezentând tipul relevant ori într-o combinație a acestora.</u> <u>(b) Atunci când dețin mai multe calificări de tip pentru elicoptere SEP, solicitanții pot obține revalidarea tuturor calificărilor de tip relevante prin promovarea verificării competenței în conformitate cu litera (a) punctul 1 subpunctul (ii) sau prin finalizarea pregătirii de actualizare a competențelor în conformitate cu litera (a) punctul 2 subpunctul (ii) litera (B) numai pe unul dintre tipurile relevante deținute, cu condiția să fi efectuat oricare dintre următoarele durate de zbor ca PIC pe fiecare dintre celelalte tipuri relevante în cursul perioadei de valabilitate:</u> <u>1. dacă au efectuat o verificare a competenței în conformitate cu litera (a) punctul 1 subpunctul (ii), cel puțin 2 ore;</u> <u>2. dacă au urmat o pregătire de actualizare a competențelor în conformitate cu litera (a) punctul 2 subpunctul (ii) litera (B), cel puțin 6 ore.</u> <u>Verificarea competenței sau actualizarea competențelor se efectuează, după caz, de fiecare</u>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
dată pentru un tip diferit. Noua perioadă de valabilitate a tuturor calificărilor de tip revalidate în conformitate cu prezentul punct începe odată cu perioada de valabilitate a calificării de tip pentru care se efectuează verificarea competenței sau actualizarea competențelor. (c) Atunci când dețin mai multe calificări de tip pentru elicoptere SET cu o masă maximă certificată la decolare de până la 3 175 kg, solicitanții pot obține revalidarea tuturor calificărilor de tip relevante prin promovarea verificării competenței în conformitate cu litera (a) punctul 1 subpunctul (ii) sau prin finalizarea pregătirii de actualizare a competențelor în conformitate cu litera (a) punctul 2 subpunctul (ii) litera (B) numai pe unul dintre tipurile relevante deținute, cu condiția să fi efectuat toate duratele de zbor de mai jos: 1. 300 de ore ca PIC pe elicoptere; 2. 15 ore pe fiecare dintre tipurile deținute; 3. oricare dintre următoarele durate de zbor ca PIC pentru fiecare dintre celelalte tipuri relevante în cursul perioadei de valabilitate: (i) dacă au efectuat o verificare a competenței în conformitate cu litera (a) punctul 1 subpunctul (ii), cel puțin 2 ore; (ii) dacă au efectuat o pregătire de actualizare a competențelor în conformitate cu litera (a) punctul 2 subpunctul (ii) litera (B), cel puțin 6 ore. Verificarea competenței se efectuează de fiecare dată pentru un tip diferit. Noua perioadă de	<u>dată pentru un tip diferit. Noua perioadă de valabilitate a tuturor calificărilor de tip revalidate în conformitate cu prezentul punct începe odată cu perioada de valabilitate a calificării de tip pentru care se efectuează verificarea competenței sau actualizarea competențelor.</u> <u>(c) Atunci când dețin mai multe calificări de tip pentru elicoptere SET cu o masă maximă certificată la decolare de până la 3 175 kg, solicitanții pot obține revalidarea tuturor calificărilor de tip relevante prin promovarea verificării competenței în conformitate cu litera (a) punctul 1 subpunctul (ii) sau prin finalizarea pregătirii de actualizare a competențelor în conformitate cu litera (a) punctul 2 subpunctul (ii) litera (B) numai pe unul dintre tipurile relevante deținute, cu condiția să fi efectuat toate duratele de zbor de mai jos:</u> <u>1. 300 de ore ca PIC pe elicoptere;</u> <u>2. 15 ore pe fiecare dintre tipurile deținute;</u> <u>3. oricare dintre următoarele durate de zbor ca PIC pentru fiecare dintre celelalte tipuri relevante în cursul perioadei de valabilitate:</u> <u>(i) dacă au efectuat o verificare a competenței în conformitate cu litera (a) punctul 1 subpunctul (ii), cel puțin 2 ore;</u> <u>(ii) dacă au efectuat o pregătire de actualizare a competențelor în conformitate cu litera (a) punctul 2 subpunctul (ii) litera (B), cel puțin 6 ore.</u> <u>Verificarea competenței se efectuează de fiecare dată pentru un tip diferit. Noua perioadă de</u>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
valabilitate a tuturor calificărilor de tip revalidate în conformitate cu prezentul punct începe odată cu perioada de valabilitate a calificării de tip pentru care se efectuează verificarea competenței sau pregătirea de actualizare a competențelor. (d) Solicitanții care au promovat un test de îndemânare pentru eliberarea unei calificări de tip suplimentare sau o verificare a competenței pentru reînnoirea unei calificări de tip trebuie să obțină revalidarea pentru calificările de tip relevante deja deținute în grupurile comune, astfel cum se specifică la literele (b) și (c). Noua perioadă de valabilitate a tuturor calificărilor de tip revalidate în conformitate cu prezentul punct începe odată cu perioada de valabilitate a calificării de tip pentru care se finalizează testul de îndemânare sau verificarea competenței. (e) În cazul deținerii unei IR(H), revalidarea acesteia se poate combina cu o verificare a competenței pentru o calificare de tip. (f) Solicitanții care nu promovează toate secțiunile unei verificări a competenței înainte de data expirării unei calificări de tip nu exercită privilegiile asociate respectivei calificări până la promovarea verificării competenței. În cazul literelor (b) și (c), solicitanții nu își exercită privilegiile pe niciunul dintre tipurile respective.	<u>valabilitate a tuturor calificărilor de tip revalidate în conformitate cu prezentul punct începe odată cu perioada de valabilitate a calificării de tip pentru care se efectuează verificarea competenței sau pregătirea de actualizare a competențelor.</u> <u>(d) Solicitanții care au promovat un test de îndemânare pentru eliberarea unei calificări de tip suplimentare sau o verificare a competenței pentru reînnoirea unei calificări de tip trebuie să obțină revalidarea pentru calificările de tip relevante deja deținute în grupurile comune, astfel cum se specifică la literele (b) și (c).</u> <u>Noua perioadă de valabilitate a tuturor calificărilor de tip revalidate în conformitate cu prezentul punct începe odată cu perioada de valabilitate a calificării de tip pentru care se finalizează testul de îndemânare sau verificarea competenței.</u> <u>(e) În cazul deținerii unei IR(H), revalidarea acesteia se poate combina cu o verificare a competenței pentru o calificare de tip.</u> <u>(f) Solicitanții care nu promovează toate secțiunile unei verificări a competenței înainte de data expirării unei calificări de tip nu exercită privilegiile asociate respectivei calificări până la promovarea verificării competenței. În cazul literelor (b) și (c), solicitanții nu își exercită privilegiile pe niciunul dintre tipurile respective.</u>		
SECȚIUNEA 4		Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
Cerințe specifice pentru categoria aeronave cu decolare-aterizare verticală FCL.720.PL Cerințe privind experiența și condiții indispensabile pentru eliberarea calificărilor de tip – aeronave cu decolare-aterizare verticală Cu excepția cazului în care se prevede altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu partea 21, o persoană care solicită obținerea unei calificări de tip pentru aeronave cu decolare-aterizare verticală trebuie să îndeplinească următoarele cerințe privind experiența și condiții indispensabile: (a) pentru piloții de avioane: 1. să fie titulara unei CPL/IR(A) cu pregătire teoretică ATPL sau a unei ATPL(A); 2. să dețină un certificat de absolvire a unui curs MCC; 3. să fi efectuat peste 100 de ore de zbor ca pilot pe avioane multipilot; 4. să fi efectuat 40 de ore de instruire practică pe elicoptere; (b) pentru piloții de elicoptere: 1. să fie titulara unei CPL/IR(H) cu pregătire teoretică ATPL sau a unei ATPL/IR(H); 2. să dețină un certificat de absolvire a unui curs MCC;	FCL.720.PL Cerințe privind experiența și condiții indispensabile pentru eliberarea calificărilor de tip – aeronave cu decolare-aterizare verticală Cu excepția cazului în care se prevede altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în corespundere cu Partea 21, o persoană care solicită obținerea unei calificări de tip pentru aeronave cu decolare-aterizare verticală trebuie să îndeplinească următoarele cerințe privind experiența și condiții indispensabile: (a) pentru piloții de avioane: 1. să fie titulara unui CPL/IR(A) cu pregătire teoretică ATPL sau a unui ATPL(A); 2. să dețină un certificat de absolvire a unui curs MCC; 3. să fi efectuat peste 100 de ore de zbor ca pilot pe avioane multipilot; 4. să fi efectuat 40 de ore de instruire practică pe elicoptere; (b) pentru piloții de elicoptere: 1. să fie titulara unui CPL/IR(H) cu pregătire teoretică ATPL sau a unui ATPL/IR(H); 2. să dețină un certificat de absolvire a unui curs MCC;		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
3. să fi efectuat peste 100 de ore de zbor ca pilot pe elicoptere multipilot; 4. să fi efectuat 40 de ore de instruire practică pe avioane; (c) pentru piloți calificați atât pe avioane, cât și pe elicoptere: 1. să fie titulara cel puțin a unei CPL(H); 2. să dețină o IR și pregătire teoretică ATPL sau o ATPL fie pe avioane, fie pe elicoptere; 3. să dețină un certificat de absolvire a unui curs MCC fie pe avioane, fie pe elicoptere; 4. să fi efectuat cel puțin 100 de ore de zbor ca pilot pe elicoptere multipilot sau pe avioane; 5. să fi efectuat 40 de ore de instruire practică pe avioane sau elicoptere, după caz, dacă pilotul nu are experiență ca ATPL sau pe o aeronavă multipilot.	3. să fi efectuat peste 100 de ore de zbor ca pilot pe elicoptere multipilot; 4. să fi efectuat 40 de ore de instruire practică pe avioane; (c) pentru piloți calificați atât pe avioane, cât și pe elicoptere: 1. să fie titulara a cel puțin unui CPL(H); 2. să dețină o IR și pregătire teoretică ATPL sau un ATPL fie pe avioane, fie pe elicoptere; 3. să dețină un certificat de absolvire a unui curs MCC fie pe avioane, fie pe elicoptere; 4. să fi efectuat cel puțin 100 de ore de zbor ca pilot pe elicoptere multipilot sau pe avioane; 5. să fi efectuat 40 de ore de instruire practică pe avioane sau elicoptere, după caz, dacă pilotul nu are experiență ca ATPL sau pe o aeronavă multipilot.		
FCL.725.PL Instruirea practică pentru eliberarea calificărilor de tip – aeronave cu decolare-aterizare verticală Partea de instruire practică a cursului de pregătire pentru calificarea de tip pentru aeronave cu decolare-aterizare verticală se efectuează atât pe aeronavă, cât și pe un FSTD reprezentând aeronava, calificat corespunzător acestui scop.	FCL.725.PL Instruirea practică pentru eliberarea calificărilor de tip – aeronave cu decolare-aterizare verticală Partea de instruire practică a cursului de pregătire pentru calificarea de tip pentru aeronave cu decolare-aterizare verticală se efectuează atât pe aeronavă, cât și pe un FSTD reprezentând aeronava, calificat corespunzător acestui scop.	Compatibil	Lipsă
FCL.740.PL Revalidarea calificărilor de tip – aeronave cu decolare-aterizare verticală (a) Revalidare. Pentru revalidarea calificărilor de tip pentru aeronave cu decolare-aterizare verticală, solicitantul trebuie:	FCL.740.PL Revalidarea calificărilor de tip – aeronave cu decolare-aterizare verticală (a) Revalidare. Pentru revalidarea calificărilor de tip pentru aeronave cu decolare-aterizare verticală, solicitantul trebuie:	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
1. să promoveze o verificare a competenței în conformitate cu apendicele 9 la prezenta parte, pe tipul relevant de aeronave cu decolare-aterizare verticală, în intervalul de 3 luni imediat precedent datei de expirare a calificării; 2. să efectueze pe durata perioadei de valabilitate a calificării cel puțin: (i) 10 segmente de rută ca pilot pe tipul relevant de aeronavă cu decolare-aterizare verticală; sau (ii) 1 segment de rută ca pilot pe tipul relevant de aeronavă cu decolare-aterizare sau pe FFS, în compania unui examinator. Acest segment de rută poate fi parcurs în cursul verificării competenței; 3. un pilot care lucrează pentru un operator de transport aerian comercial aprobat în conformitate cu cerințele aplicabile privind operațiunile aeriene și care a promovat verificarea competenței efectuată de operator și verificarea competenței pentru revalidarea calificării de tip este scutit de la îndeplinirea cerinței de la punctul 2. (b) Un solicitant care nu promovează toate secțiunile unei verificări a competenței înainte de data expirării unei calificări de tip nu exercită privilegiile asociate respectivei calificări până la promovarea verificării competenței.	1. să promoveze o verificare a competenței în conformitate cu apendicele nr.9 la prezenta Anexă (Partea FCL), pe tipul relevant de aeronave cu decolare-aterizare verticală, în intervalul de 3 luni imediat precedent datei de expirare a calificării; 2. să efectueze pe durata perioadei de valabilitate a calificării cel puțin: (i) 10 segmente de rută ca pilot pe tipul relevant de aeronavă cu decolare-aterizare verticală; sau (ii) un segment de rută ca pilot pe tipul relevant de aeronavă cu decolare-aterizare sau pe FFS, în compania unui examinator. Acest segment de rută poate fi parcurs în cursul verificării competenței; 3. un pilot care lucrează pentru un operator de transport aerian comercial aprobat în conformitate cu cerințele aplicabile privind operațiunile aeriene și care a promovat verificarea competenței efectuată de operator și verificarea competenței pentru revalidarea calificării de tip este scutit de îndeplinirea cerinței de la punctul 2. (b) Un solicitant care nu promovează toate secțiunile unei verificări a competenței înainte de data expirării unei calificări de tip nu exercită privilegiile asociate respectivei calificări până la promovarea verificării competenței.		
SECȚIUNEA 5 Cerințe specifice pentru categoria dirijabile FCL.720.As Condiții indispensabile pentru eliberarea calificărilor de tip – dirijabile	FCL.720.As Condiții indispensabile pentru eliberarea calificărilor de tip – dirijabile	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
Cu excepția cazului în care se prevede altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu partea 21, o persoană care solicită obținerea unei calificări de tip pentru dirijabile trebuie să îndeplinească următoarele cerințe privind experiența și condiții indispensabile: (a) pentru dirijabile multipilot: 1. să fi efectuat 70 de ore timp de zbor ca PIC pe dirijabile; 2. să fie titulara unui certificat de promovare a unui curs MCC pe dirijabile; 3. unui solicitant care nu îndeplinește cerința de la punctul 2 i se eliberează calificarea de tip cu privilegiile limitate exclusiv la exercitarea funcțiilor de copilot. Limitarea se înlătură în momentul în care pilotul a efectuat 100 de ore timp de zbor ca PIC sau pilot comandant sub supraveghere pe dirijabile.	Cu excepția cazului în care se prevede altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în corespundere cu Partea 21, o persoană care solicită obținerea unei calificări de tip pentru dirijabile trebuie să îndeplinească următoarele cerințe privind experiența și condiții indispensabile: (a) pentru dirijabile multipilot: 1. să fi efectuat 70 de ore de zbor ca PIC pe dirijabile; 2. să fie titulara unui certificat de promovare a unui curs MCC pe dirijabile; 3. unui solicitant care nu îndeplinește cerința de la punctul 2 i se eliberează calificarea de tip cu privilegiile limitate exclusiv la exercitarea funcțiilor de copilot. Limitarea se înlătură în momentul în care pilotul a efectuat 100 de ore de zbor ca PIC sau pilot comandant sub supraveghere pe dirijabile.		
FCL.735.As Curs de pregătire pentru cooperare în echipaj multiplu – dirijabile (a) Cursul de pregătire MCC trebuie să cuprindă cel puțin: 1. 12 ore de pregătire teoretică și exerciții; și 2. 5 ore de pregătire practică MCC; Se folosește un FNPT II sau III calificat pentru MCC, un FTD 2/3 sau un FFS.	FCL.735.As Curs de pregătire pentru cooperare în echipaj multiplu – dirijabile (a) Cursul de pregătire MCC trebuie să cuprindă cel puțin: 1. 12 ore de pregătire teoretică și exerciții; și 2. 5 ore de pregătire practică MCC; Se folosește un FNPT II sau III calificat pentru MCC, un FTD 2/3 sau un FFS.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(b) Cursul de pregătire MCC se efectuează într-un interval de 6 luni în cadrul unei ATO. (c) Cu excepția cazului în care cursul pentru MCC se combină cu un curs pentru o calificare de tip multipilot, la încheierea cursului de pregătire MCC, solicitantului i se acordă un certificat de absolvire. (d) Un solicitant care a absolvit cursul de pregătire pentru MCC pe orice altă categorie de aeronave este scutit de la îndeplinirea cerințelor de la litera (a).	(b) Cursul de pregătire MCC se efectuează într-un interval de 6 luni în cadrul unei ATO. (c) Cu excepția cazului în care cursul pentru MCC se combină cu un curs pentru o calificare de tip multipilot, la încheierea cursului de pregătire MCC, solicitantului i se acordă un certificat de absolvire. (d) Un solicitant care a absolvit cursul de pregătire pentru MCC pe orice altă categorie de aeronave este scutit de îndeplinirea cerințelor de la litera (a).		
FCL.740.As Revalidarea calificărilor de tip – dirijabile (a) Revalidare. Pentru revalidarea calificărilor de tip pentru dirijabile, solicitantul trebuie: 1. să promoveze o verificare a competenței în conformitate cu apendicele 9 la prezenta parte, pe tipul de dirijabil relevant, în intervalul de 3 luni imediat precedent datei de expirare a calificării; și 2. să efectueze cel puțin 2 ore ca pilot pe tipul de dirijabil relevant în perioada de valabilitate a calificării. Durata verificării competenței poate fi de aproximativ 2 ore; 3. în cazul deținerii unei IR(As), revalidarea acestuia se poate combina cu o verificare a competenței pentru revalidarea unei calificări de clasă sau de tip. (b) Un solicitant care nu promovează toate secțiunile unei verificări a competenței înainte de data expirării unei calificări de tip nu exercită	FCL.740.As Revalidarea calificărilor de tip – dirijabile (a) Revalidare. Pentru revalidarea calificărilor de tip pentru dirijabile, solicitantul trebuie: 1. să promoveze o verificare a competenței în conformitate cu apendicele nr.9 la prezenta Anexă (Partea FCL), pe tipul de dirijabil relevant, în intervalul de 3 luni imediat precedent datei de expirare a calificării; și 2. să efectueze cel puțin 2 ore ca pilot pe tipul de dirijabil relevant în perioada de valabilitate a calificării. Durata verificării competenței poate fi de aproximativ 2 ore; 3. în cazul deținerii unei IR(As), revalidarea acestuia se poate combina cu o verificare a competenței pentru revalidarea unei calificări de clasă sau de tip. (b) Un solicitant care nu promovează toate secțiunile unei verificări a competenței înainte de data expirării	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
privilegiile asociate respectivei calificări până la promovarea verificării competenței.	unei calificări de tip nu exercită privilegiile asociate respectivei calificări până la promovarea verificării competenței.		
SUBPARTEA I CALIFICĂRI SUPLIMENTARE			
FCL.800 Calificarea de zbor acrobatic (a) Titularii unei licențe de pilot cu privilegii de zbor pe avioane sau TMG efectuează zboruri acrobatice numai dacă dețin o calificare de zbor acrobatic în conformitate cu prezentul punct. (b) Solicitanții unei calificări de zbor acrobatic trebuie: 1. să fi efectuat, după eliberarea licenței, cel puțin 30 de ore timp de zbor ca PIC pe avioane sau TMG; 2. să fi urmat un curs de pregătire în cadrul unei DTO sau al unei ATO, care să cuprindă: (i) pregătirea teoretică adecvată calificării; (ii) cel puțin 5 ore de instruire de zbor acrobatic pe avioane sau pe TMG pilotate cu motorul pornit. (c) Privilegiile calificării de zbor acrobatic se limitează la zborul acrobatic fie pe avioane, fie pe TMG pilotate cu motorul pornit, în funcție de aeronava pe care au fost respectate cerințele de la litera (b) punctul 1 și de la litera (b) punctul 2 subpunctul (ii). Această limitare este ridicată la cerere dacă pilotul a efectuat cu succes cel puțin 3 zboruri de pregătire în dublă comandă pe avioane sau pe TMG pilotate cu motorul pornit, după caz,	FCL.800 Calificarea de zbor acrobatic (a) Titularii <u>unei licențe</u> de pilot cu privilegii de zbor pe avioane sau TMG efectuează zboruri acrobatice numai dacă dețin o calificare de zbor acrobatic în conformitate cu prezentul punct. (b) Solicitanții unei calificări de zbor acrobatic trebuie: 1. să fi efectuat, după eliberarea <u>licenței</u> , cel puțin 30 de ore timp de zbor ca PIC pe avioane sau TMG; 2. să fi urmat un curs de pregătire în cadrul unei DTO sau al unei ATO, care să cuprindă: (i) pregătirea teoretică adecvată calificării; (ii) cel puțin 5 ore de instruire de zbor acrobatic pe avioane sau pe TMG pilotate cu motorul pornit. (c) Privilegiile calificării de zbor acrobatic se limitează la zborul acrobatic fie pe avioane, fie pe TMG pilotate cu motorul pornit, în funcție de aeronava pe care au fost respectate cerințele de la litera (b) punctul 1 și de la litera (b) punctul 2 subpunctul (ii). Această limitare este ridicată la cerere dacă pilotul a efectuat cu succes cel puțin 3 zboruri de pregătire în dublă comandă pe avioane sau pe TMG pilotate cu motorul pornit, după caz,	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
acoperind întreaga programă de pregătire pentru zbor acrobatic. (d) Solicitanții unei calificări de zbor acrobatic care dețin și o calificare de clasă pentru TMG, precum și privilegii de zbor acrobatic nivel avansat pentru planoare cu privilegiile menționate la punctul SFCL.200 litera (d) din anexa III (partea SFCL) la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/1976: 1. sunt exceptați de la limitarea la avioane a calificării lor de zbor acrobatic, astfel cum se prevede la litera (c), dacă au îndeplinit cerințele de la litera (b) punctul 1 și litera (b) punctul 2 subpunctul (ii) pe avioane; sau 2. sunt creditați integral în ceea ce privește îndeplinirea cerințelor de la litera (b) pentru eliberarea unei calificări de zbor acrobatic limitate la TMG pilotate cu motorul pornit. Această limitare este ridicată la cerere dacă pilotul a urmat pregătirea prevăzută la litera (c).	acoperind întreaga programă de pregătire pentru zbor acrobatic. (d) Solicitanții unei calificări de zbor acrobatic care dețin și o calificare de clasă pentru TMG, precum și privilegii de zbor acrobatic nivel avansat pentru planoare cu privilegiile menționate la SFCL.200 litera (d) din Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor: 1. sunt exceptați de la limitarea la avioane a calificării lor de zbor acrobatic, astfel cum se prevede la litera (c), dacă au îndeplinit cerințele de la litera (b) punctul 1 <u>și litera (b)</u> punctul 2 subpunctul (ii) pe avioane; sau 2. sunt creditați integral în ceea ce privește îndeplinirea cerințelor de la litera (b) pentru eliberarea unei calificări de zbor acrobatic limitate la TMG pilotate cu motorul pornit. Această limitare este ridicată la cerere dacă pilotul a urmat pregătirea prevăzută la litera (c).		
FCL.805 Calificările de tractare planoare și tractare bannere (a) Titularii unei licențe de pilot cu privilegii pentru zborul pe avioane sau TMG tractează planoare sau bannere numai în cazul în care dețin calificarea corespunzătoare de tractare planoare sau bannere. (b) Solicitanții unei calificări de tractare planoare trebuie să fi efectuat:	FCL.805 Calificările de tractare planoare și tractare bannere (a) Titularii <u>unei licențe</u> de pilot cu privilegii pentru zborul pe avioane sau TMG tractează planoare sau bannere numai în cazul în care dețin calificarea corespunzătoare de tractare planoare sau bannere. (b) Solicitanții unei calificări de tractare planoare trebuie să fi efectuat:	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
1. cel puțin 30 de ore timp de zbor ca PIC și 60 de decolări și aterizări pe avioane, dacă activitatea se va desfășura pe avioane, sau pe TMG, dacă activitatea se va desfășura pe TMG, efectuate după eliberarea licenței; 2. un curs de pregătire în cadrul unei DTO sau al unei ATO, care să cuprindă: (i) pregătire teoretică privind operațiunile și procedurile de tractare; (ii) cel puțin 10 zboruri de instruire cu tractarea unui planor, inclusiv cel puțin 5 zboruri de instruire în dublă comandă; și (iii) cu excepția titularilor unei SPL în conformitate cu anexa III (partea SFCL) la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/1976, 5 zboruri de familiarizare pe un planor lansat de o aeronavă. (c) Solicitanții unei calificări de tractare bannere trebuie să fi efectuat: 1. cel puțin 100 de ore timp de zbor și 200 de decolări și aterizări ca PIC pe avioane sau TMG, după eliberarea licenței. Cel puțin 30 dintre aceste ore trebuie să fie efectuate pe avioane, dacă activitatea se va desfășura pe avioane, sau pe TMG, dacă activitatea se va desfășura pe TMG; 2. un curs de pregătire în cadrul unei DTO sau al unei ATO, care să cuprindă: (i) pregătire teoretică privind operațiunile și procedurile de tractare;	1. cel puțin 30 de ore de zbor ca PIC și 60 de decolări și aterizări pe avioane, dacă activitatea se va desfășura pe avioane, sau pe TMG, dacă activitatea se va desfășura pe TMG, efectuate după eliberarea <u>licenței</u>; 2. un curs de pregătire în cadrul unei DTO sau al unei ATO, care să cuprindă: (i) pregătire teoretică privind operațiunile și procedurile de tractare; (ii) cel puțin 10 zboruri de instruire cu tractarea unui planor, inclusiv cel puțin 5 zboruri de instruire în dublă comandă; și (iii) cu excepția titularilor unui SPL în conformitate cu Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor, 5 zboruri de familiarizare pe un planor lansat de o aeronavă. (c) Solicitanții unei calificări de tractare bannere trebuie să fi efectuat: 1. cel puțin 100 de ore de zbor și 200 de decolări și aterizări ca PIC pe avioane sau TMG, după eliberarea <u>licenței</u>. Cel puțin 30 dintre aceste ore trebuie să fie efectuate pe avioane, dacă activitatea se va desfășura pe avioane, sau pe TMG, dacă activitatea se va desfășura pe TMG; 2. un curs de pregătire în cadrul unei DTO sau al unei ATO, care să cuprindă: (i) pregătire teoretică privind operațiunile și procedurile de tractare;		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(ii) cel puțin 10 zboruri de instruire cu tractarea unui banner, inclusiv cel puțin 5 zboruri în dublă comandă. (d) Privilegiile calificărilor de tractare planoare sau bannere se limitează la avioane sau TMG, în mod corespunzător în funcție de aeronava pe care s-a efectuat instruirea practică. În cazul tractării de bannere, privilegiile se limitează la metoda de tractare utilizată pentru instruirea practică. Privilegiile se extind dacă piloții au efectuat cu succes cel puțin trei zboruri de pregătire în dublă comandă acoperind întreaga programă de pregătire pentru zbor de tractare pe fiecare categorie de aeronave și pe metoda de tractare pentru tractarea de bannere. (e) Pentru exercitarea privilegiilor asociate calificărilor de tractare planoare sau bannere, titularul calificării trebuie să fi efectuat un minim de 5 tractări în ultimele 24 de luni. (f) În cazul în care pilotul nu îndeplinește cerința de la litera (e), înainte de reluarea exercitării privilegiilor sale, pilotul efectuează tractările care lipsesc în prezența unui instructor sau sub supravegherea acestuia. (g) Solicitanții unei calificări de tractare planoare sau de tractare bannere pentru TMG în conformitate cu prezentul punct se creditează	(ii) cel puțin 10 zboruri de instruire cu tractarea unui banner, inclusiv cel puțin 5 zboruri în dublă comandă. (d) Privilegiile calificărilor de tractare planoare sau bannere se limitează la avioane sau TMG, în mod corespunzător, în funcție de aeronava pe care s-a efectuat instruirea practică. În cazul tractării de bannere, privilegiile se limitează la metoda de tractare utilizată pentru instruirea practică. Privilegiile se extind dacă piloții au efectuat cu succes cel puțin trei zboruri de pregătire în dublă comandă acoperind întreaga programă de pregătire pentru zbor de tractare pe fiecare categorie de aeronave și pe metoda de tractare pentru tractarea de bannere. (e) Pentru exercitarea privilegiilor asociate calificărilor de tractare planoare sau bannere, titularul calificării trebuie să fi efectuat un minim de 5 tractări în ultimele 24 de luni. (f) În cazul în care pilotul nu îndeplinește cerința de la litera (e), înainte de reluarea exercitării privilegiilor sale, pilotul efectuează tractările care lipsesc în prezența unui instructor sau sub supravegherea acestuia. (g) Solicitanții unei calificări de tractare planoare sau de tractare bannere pentru TMG în conformitate cu prezentul punct se creditează integral în ceea ce privește cerințele de la litera (b) sau (c), după caz,		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
integral în ceea ce privește cerințele de la litera (b) sau (c), după caz, dacă dețin o calificare de tractare planoare sau de tractare bannere în conformitate cu punctul SFCL.205 din anexa III (partea SFCL) la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/1976 sau dacă au îndeplinit toate cerințele pentru eliberarea respectivei calificări.	dacă dețin o calificare de tractare planoare sau de tractare bannere în conformitate cu SFCL.205 din Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor sau dacă au îndeplinit toate cerințele pentru eliberarea respectivei calificări.		
FCL.810 Calificarea de zbor pe timp de noapte (a) Avioane, TMG, dirijabile. 1. Solicitanții trebuie să fi efectuat un curs de pregătire într-un interval de până la șase luni în cadrul unei DTO sau al unei ATO pentru a exercita privilegiile asociate unei LAPL sau PPL pentru avioane, TMG sau dirijabile în condiții VFR pe timp de noapte. Cursul trebuie să cuprindă: (i) pregătire teoretică; (ii) cel puțin 5 ore timp de zbor pe categoria de aeronave corespunzătoare pe timp de noapte, inclusiv cel puțin 3 ore de instruire în dublă comandă, care să cuprindă cel puțin 1 oră de navigare în raid cu cel puțin un zbor în raid în dublă comandă de cel puțin 50 km (27 mile nautice) și 5 decolări în simplă comandă și 5 aterizări cu oprire completă în simplă comandă. 2. Înainte de efectuarea pregătirii pe timp de noapte, titularii unei LAPL trebuie să fi efectuat pregătirea de bază pentru zbor instrumental necesară pentru eliberarea PPL.	FCL.810 Calificarea de zbor pe timp de noapte (a) Avioane, TMG, dirijabile 1. Solicitanții trebuie să fi efectuat un curs de pregătire într-un interval de până la șase luni în cadrul unei DTO sau al unei ATO pentru a exercita privilegiile asociate unui LAPL sau PPL pentru avioane, TMG sau dirijabile în condiții VFR pe timp de noapte. Cursul trebuie să cuprindă: (i) pregătire teoretică; (ii) cel puțin 5 ore de zbor pe categoria de aeronave corespunzătoare pe timp de noapte, inclusiv cel puțin 3 ore de instruire în dublă comandă, care să cuprindă cel puțin o oră de navigare în raid cu cel puțin un zbor în raid în dublă comandă de cel puțin 50 km (27 mile nautice) și 5 decolări în simplă comandă și 5 aterizări cu oprire completă în simplă comandă. 2. Înainte de efectuarea pregătirii pe timp de noapte, titularii unui LAPL trebuie să fi efectuat pregătirea de bază pentru zbor instrumental necesară pentru eliberarea PPL.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
3. Atunci când dețin atât o calificare de clasă pentru avioane SEP (aterizare pe uscat), cât și o calificare de clasă TMG, solicitanții pot îndeplini cerințele de la punctul 1 pentru oricare dintre clase sau pentru ambele clase. 4. Solicitanții unei calificări de zbor pe timp de noapte pentru avioane sau pentru TMG în conformitate cu prezentul punct se creditează integral în ceea ce privește cerințele de la punctele 1 și 2 dacă dețin o calificare de zbor pe timp de noapte pentru TMG în conformitate cu punctul SFCL.210 din anexa III (partea SFCL) la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/1976 sau dacă au îndeplinit toate cerințele pentru eliberarea respectivei calificări. (b) Elicoptere. În cazul în care privilegiile unei PPL pentru elicoptere urmează să fie exercitate în condiții VFR pe timp de noapte, solicitantul trebuie: 1. să fi efectuat cel puțin 100 de ore timp de zbor ca pilot pe elicoptere după eliberarea licenței, inclusiv cel puțin 60 de ore ca PIC pe elicoptere și 20 de ore de zbor în raid; 2. să fi urmat un curs de pregătire în cadrul unei DTO sau al unei ATO. Cursul trebuie efectuat într-un interval de șase luni și trebuie să cuprindă: (i) 5 ore de pregătire teoretică; (ii) 10 ore timp de instruire instrumentală în dublă comandă pe elicoptere; și	3. În cazul în care solicitanții sunt titulari atât ai unei calificări de clasă pentru avioane <u>SEP</u> (aterizare pe uscat), cât și ai unei calificări pentru TMG, aceștia pot îndeplini cerințele de la punctul 1 de mai sus în oricare dintre clase sau în ambele clase. 4. Solicitanții unei calificări de zbor pe timp de noapte pentru avioane sau pentru TMG în conformitate cu prezentul punct se creditează integral în ceea ce privește cerințele de la punctele 1 și 2 dacă dețin o calificare de zbor pe timp de noapte pentru TMG în conformitate cu SFCL.210 din Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor sau dacă au îndeplinit toate cerințele pentru eliberarea respectivei calificări. (b) Elicoptere. În cazul în care privilegiile unui PPL pentru elicoptere urmează să fie exercitate în condiții VFR pe timp de noapte, solicitantul trebuie: 1. să fi efectuat cel puțin 100 de ore de zbor ca pilot pe elicoptere după eliberarea <u>licenței</u>, inclusiv cel puțin 60 de ore ca PIC pe elicoptere și 20 de ore de zbor în raid; 2. să fi urmat un curs de pregătire în cadrul unei DTO sau al unei ATO. Cursul trebuie efectuat într-un interval de șase luni și trebuie să cuprindă: (i) 5 ore de pregătire teoretică; (ii) 10 ore de instruire instrumentală în dublă comandă pe elicoptere; și (iii) 5 ore de zbor pe timp de noapte, inclusiv cel puțin 3 ore de instruire în dublă comandă care să		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(iii) 5 ore timp de zbor pe timp de noapte, inclusiv cel puțin 3 ore de instruire în dublă comandă care să cuprindă cel puțin 1 oră de navigare în raid și 5 circuite pe timp de noapte în simplă comandă. Fiecare circuit cuprinde o decolare și o aterizare; 3. un solicitant care este sau a fost titular al unei IR pe un avion sau TMG se creditează cu 5 ore pentru cerința de la punctul 2 subpunctul (ii) de mai sus. <u>(c) Autogire. În cazul în care privilegiile unei GPL urmează să fie exercitate în condiții VFR pe timp de noapte, solicitantii trebuie:</u> <u>1. să fi efectuat cel puțin 50 de ore timp de zbor ca pilot pe autogire după eliberarea licenței, inclusiv cel puțin 20 de ore ca PIC pe autogire și 20 de ore de zbor în raid;</u> <u>2. să fi urmat un curs de pregătire în cadrul unei DTO sau al unei ATO. Cursul trebuie efectuat într-un interval de șase luni și trebuie să cuprindă:</u> <u>(i) cinci ore de pregătire teoretică;</u> <u>(ii) trei ore timp de instruire instrumentală în dublă comandă pe autogire; și</u> <u>(iii) cinci ore timp de zbor pe timp de noapte, inclusiv cel puțin trei ore de instruire în dublă comandă care să cuprindă cel puțin o oră de navigare în raid și cinci circuite pe timp de noapte în simplă comandă; fiecare circuit trebuie să cuprindă o decolare și o aterizare.</u> <u>Unui solicitant care este sau a fost titular al unei calificări de zbor instrumental pe un avion sau un</u>	cuprindă cel puțin o oră de navigare în raid și 5 circuite pe timp de noapte în simplă comandă. Fiecare circuit cuprinde o decolare și o aterizare; 3. un solicitant care este sau a fost titular al unei IR pe un avion sau TMG se creditează cu 5 ore pentru cerința de la punctul 2 subpunctul (ii). <u>(c) Autogire. În cazul în care privilegiile unei GPL urmează să fie exercitate în condiții VFR pe timp de noapte, solicitantii trebuie:</u> <u>1. să fi efectuat cel puțin 50 de ore timp de zbor ca pilot pe autogire după eliberarea licenței, inclusiv cel puțin 20 de ore ca PIC pe autogire și 20 de ore de zbor în raid;</u> <u>2. să fi urmat un curs de pregătire în cadrul unei DTO sau al unei ATO. Cursul trebuie efectuat într-un interval de șase luni și trebuie să cuprindă:</u> <u>(i) cinci ore de pregătire teoretică;</u> <u>(ii) trei ore timp de instruire instrumentală în dublă comandă pe autogire; și</u> <u>(iii) cinci ore timp de zbor pe timp de noapte, inclusiv cel puțin trei ore de instruire în dublă comandă care să cuprindă cel puțin o oră de navigare în raid și cinci circuite pe timp de noapte în simplă comandă; fiecare circuit trebuie să cuprindă o decolare și o aterizare.</u> <u>Unui solicitant care este sau a fost titular al unei calificări de zbor instrumental pe un avion sau un</u>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<u>elicopter i se creditează două ore pentru cerința de la punctul 2 subpunctul (ii) de mai sus. Un solicitant care deține o calificare de zbor pe timp de noapte pe un avion, un elicopter sau un TMG trebuie să fie creditat integral pentru elementul specificat la punctul 2 subpunctul (i).</u>	<u>elicopter i se creditează două ore pentru cerința de la punctul 2 subpunctul (ii) de mai sus. Un solicitant care deține o calificare de zbor pe timp de noapte pe un avion, un elicopter sau un TMG trebuie să fie creditat integral pentru elementul specificat la punctul 2 subpunctul (i).</u>		
FCL.815 Calificarea de zbor în munți (a) Privilegii. Privilegiile titularului unei calificări de zbor în munți constau în dreptul de a efectua zboruri pe avioane sau pe TMG spre și dinspre suprafețe care sunt desemnate ca necesitând o astfel de calificare de către autoritățile corespunzătoare desemnate de statele membre. Titularii unei LAPL sau ai unei PPL cu privilegii de zbor pe avioane sau pe TMG pot obține calificarea inițială de zbor în munți: 1. pe roți, pentru acordarea privilegiului de a zbura spre și dinspre astfel de suprafețe, dacă acestea nu sunt acoperite de zăpadă; sau 2. pe schiuri, pentru acordarea privilegiului de a zbura spre și dinspre astfel de suprafețe, dacă acestea sunt acoperite de zăpadă; 3. privilegiile calificării inițiale se pot extinde fie la privilegiile pe roți, fie la cele pe schiuri, dacă pilotul a urmat un curs suplimentar de familiarizare corespunzător, care să cuprindă pregătire teoretică și pregătire practică în compania unui instructor de zbor în munți.	FCL.815 Calificarea de zbor în munți (a) Privilegii. Privilegiile titularului unei calificări de zbor în munți constau în dreptul de a efectua zboruri pe avioane sau pe TMG spre și dinspre suprafețe care sunt desemnate ca necesitând o astfel de calificare de către autoritățile corespunzătoare desemnate. Titularii unui LAPL sau al unui PPL cu privilegii de zbor pe avioane sau pe TMG pot obține calificarea inițială de zbor în munți: 1. pe roți, pentru acordarea privilegiului de a zbura spre și dinspre astfel de suprafețe, dacă acestea nu sunt acoperite de zăpadă; sau 2. pe schiuri, pentru acordarea privilegiului de a zbura spre și dinspre astfel de suprafețe, dacă acestea sunt acoperite de zăpadă; 3. privilegiile calificării inițiale se pot extinde fie la privilegiile pe roți, fie la cele pe schiuri, dacă pilotul a urmat un curs suplimentar de familiarizare corespunzător, care să cuprindă pregătire teoretică și pregătire practică în compania unui instructor de zbor în munți.	Compatibil	Lipsesc

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(b) Curs de pregătire. Solicitanții unei calificări de zbor în munți trebuie să fi urmat, într-un interval de 24 de luni, un curs de pregătire teoretică și de instruire practică în cadrul unei DTO sau al unei ATO. Conținutul cursului trebuie să fie adecvat privilegiilor calificării de zbor în munți solicitate. (c) Test de îndemânare. După absolvirea cursului de pregătire, solicitantul trebuie să promoveze un test de îndemânare cu un FE calificat în acest scop. Testul de îndemânare cuprinde: 1. un examen teoretic oral; 2. 6 aterizări pe cel puțin 2 suprafețe diferite desemnate ca necesitând o calificare de zbor în munți, altele decât suprafața de decolare. (d) Pentru a exercita privilegiile calificării de zbor în munți, titularul calificării trebuie să fi respectat, în ultimii 2 ani, oricare dintre următoarele condiții: 1. să fi efectuat cel puțin șase aterizări pe o suprafață desemnată ca necesitând o calificare de zbor în munți; 2. să fi promovat o verificare a competenței în conformitate cu cerințele de la litera (c). Promovarea verificării competenței se înscrie în carnetul de zbor al pilotului și se semnează de examinatorul responsabil.	(b) Curs de pregătire. Solicitanții unei calificări de zbor în munți trebuie să fi urmat, într-un interval de 24 de luni, un curs de pregătire teoretică și de instruire practică în cadrul unei DTO sau al unei ATO. Conținutul cursului trebuie să fie adecvat privilegiilor calificării de zbor în munți solicitate. (c) Test de îndemânare. După absolvirea cursului de pregătire, solicitantul trebuie să promoveze un test de îndemânare cu un FE calificat în acest scop. Testul de îndemânare cuprinde: 1. un examen teoretic oral; 2. 6 aterizări pe cel puțin 2 suprafețe diferite desemnate ca necesitând o calificare de zbor în munți, altele decât suprafața de decolare. (d) <u>Pentru a exercita privilegiile calificării de zbor în munți, titularul calificării trebuie să fi respectat, în ultimii 2 ani, oricare dintre următoarele condiții:</u> <u>1. să fi efectuat cel puțin șase aterizări pe o suprafață desemnată ca necesitând o calificare de zbor în munți;</u> <u>2. să fi promovat o verificare a competenței în conformitate cu cerințele de la litera (c). Promovarea verificării competenței se înscrie în carnetul de zbor al pilotului și se semnează de examinatorul responsabil.</u>		
FCL.820 Calificarea de pilot de încercare	FCL.820 Calificarea de pilot de încercare	Compatibil	Lipsesc

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(a) Titularii unei licențe de pilot pentru avioane sau elicoptere acționează ca PIC numai în cazul zborurilor de încercare de categoria 1 sau 2, definite în partea 21, dacă dețin o calificare de pilot de încercare. (b) Obligația de a fi titularul unei calificări de pilot de încercare prevăzută la litera (a) se aplică numai în cazul zborurilor de încercare care au loc pe: 1. elicoptere certificate sau care urmează să fie certificate în conformitate cu standardele CS-27 sau CS-29 sau cu coduri de navigabilitate echivalente; sau 2. avioane certificate sau care urmează să fie certificate în conformitate cu: (i) standardele CS-25 sau coduri de navigabilitate echivalente; sau (ii) standardele CS-23 sau codurile de navigabilitate echivalente, cu excepția avioanelor cu o masă maximă la decolare de până la 2 000 kg. (c) Privilegiile titularului unei calificări de pilot de încercare îi conferă acestuia, pe categoria relevantă de aeronave, dreptul: 1. în cazul calificării de pilot de încercare de categoria 1, de a efectua toate categoriile de zboruri de încercare, definite în partea 21, în calitate de PIC sau de copilot; 2. în cazul calificării de pilot de încercare de categoria 2:	(a) Titularii <u>unei licențe</u> de pilot pentru avioane sau elicoptere acționează ca PIC numai în cazul zborurilor de încercare de categoria 1 sau 2, definite în Partea 21, dacă dețin o calificare de pilot de încercare. (b) Obligația de a fi titularul unei calificări de pilot de încercare prevăzute la litera (a) se aplică numai în cazul zborurilor de încercare care au loc pe: 1. elicoptere certificate sau care urmează să fie certificate în conformitate cu standardele CS-27 ori CS-29 sau cu coduri de navigabilitate echivalente; sau 2. avioane certificate sau care urmează să fie certificate în conformitate cu: (i) standardele CS-25 sau coduri de navigabilitate echivalente; sau (ii) standardele CS-23 sau coduri de navigabilitate echivalente, cu excepția avioanelor cu o masă maximă la decolare mai mică de 2000 kg. (c) Privilegiile titularului unei calificări de pilot de încercare îi conferă acestuia, pe categoria relevantă de aeronave, dreptul: 1. în cazul calificării de pilot de încercare de categoria 1, de a efectua toate categoriile de zboruri de încercare, definite în Partea 21, în calitate de PIC sau de copilot; 2. în cazul calificării de pilot de încercare de categoria 2:		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(i) de a efectua zboruri de încercare de categoria 1, definite în partea 21: — în calitate de copilot; sau — ca PIC, în cazul avioanelor menționate la litera (b) punctul 2 subpunctul (ii), cu excepția celor din categoria commuter sau care au o viteză în picaj proiectată mai mare de 0,6 mach sau un plafon de serviciu maxim de peste 25 000 ft; (ii) de a efectua toate categoriile de zboruri de încercare, definite în partea 21, în calitate de PIC sau de copilot; 3. de a executa zboruri fără o calificare de tip sau de clasă, conform definiției din subpartea H, cu excepția faptului că nu se utilizează calificarea de pilot de încercare în cazul operațiunilor de transport aerian comercial. (d) Solicitanții obținerii unei calificări de pilot de încercare trebuie: 1. să fie titularii cel puțin ai unei CPL și IR pe categoria de aeronave corespunzătoare; 2. să fi efectuat cel puțin 1 000 de ore timp de zbor pe categoria de aeronave corespunzătoare, dintre care cel puțin 400 de ore ca PIC; 3. să fi urmat un curs de pregătire în cadrul unei ATO adecvat aeronavei și categoriei de zboruri avute în vedere. Cursul de pregătire trebuie să acopere cel puțin următoarele teme: — Performanțe; — Stabilitate și control/Calități de manevrabilitate; — Sisteme; — Managementul testelor;	(i) de a efectua zboruri de încercare de categoria 1, definite în Partea 21: - în calitate de copilot; sau - ca PIC, în cazul avioanelor menționate la litera (b) punctul 2 subpunctul (ii), cu excepția celor din categoria commuter sau care au o viteză în picaj proiectată mai mare de 0,6 mach sau un plafon de serviciu maxim de peste 25000 ft; (ii) de a efectua toate categoriile de zboruri de încercare, definite în Partea 21, în calitate de PIC sau de copilot; 3. de a executa zboruri fără o calificare de tip sau de clasă, conform definiției din subpartea H, cu excepția faptului că nu se utilizează calificarea de pilot de încercare în cazul operațiunilor de transport aerian comercial. (d) Solicitanții obținerii unei calificări de pilot de încercare trebuie: 1. să fie titularii a cel puțin unui CPL și unei IR pe categoria de aeronave corespunzătoare; 2. să fi efectuat cel puțin 1000 de ore de zbor pe categoria de aeronave corespunzătoare, dintre care cel puțin 400 de ore ca PIC; 3. să fi urmat un curs de pregătire în cadrul unei ATO adecvat aeronavei și categoriei de zboruri avute în vedere. Cursul de pregătire trebuie să acopere cel puțin următoarele teme: - performanțe; - stabilitate și control/calități de manevrabilitate; - sisteme; - managementul testelor;		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
— Managementul riscului/siguranței. (e) Privilegiile titularilor unei calificări de pilot de încercare se pot extinde la o altă categorie de zboruri de încercare și la o altă categorie de aeronave dacă aceștia au urmat un curs suplimentar de pregătire în cadrul unei ATO.	- managementul riscului/siguranței. (e) Privilegiile titularilor unei calificări de pilot de încercare se pot extinde la o altă categorie de zboruri de încercare și la o altă categorie de aeronave dacă aceștia au urmat un curs suplimentar de pregătire în cadrul unei ATO.		
FCL.835 Calificare de zbor instrumental de bază (BIR) (a) Privilegii și condiții 1. Privilegiile unui titular de BIR constau în efectuarea de zboruri în condiții IFR pe avioane cu un singur pilot pentru care sunt deținute calificări de clasă, cu excepția următoarelor: (i) avioane de înaltă performanță; (ii) variante de avion, atunci când datele privind conformitatea operațională au determinat necesitatea unei IR. 2. Privilegiile BIR se exercită exclusiv în conformitate cu punctul FCL.205.A. 3. Privilegiile BIR pot fi exercitate pe timp de noapte numai dacă pilotul deține o calificare de zbor pe timp de noapte în conformitate cu punctul FCL.810. 4. Privilegiile unei BIR multimotor sunt valabile și pe avioanele cu un singur motor pentru care pilotul deține o calificare de clasă monomotor valabilă. 5. Exercițarea privilegiilor BIR este supusă tuturor condițiilor următoare: (i) înălțimea de decizie (DH) sau înălțimea minimă de coborâre (MDH) utilizată în minimele de	FCL.835 Calificare de zbor instrumental de bază (BIR) <i>(a) Privilegii și condiții</i> <i>1. Privilegiile unui titular de BIR constau în efectuarea de zboruri în condiții IFR pe avioane cu un singur pilot pentru care sunt deținute calificări de clasă, cu excepția următoarelor:</i> <i>(i) avioane de înaltă performanță;</i> <i>(ii) variante de avion, atunci când datele privind conformitatea operațională au determinat necesitatea unei IR.</i> 2. Privilegiile BIR se exercită exclusiv în conformitate cu FCL.205.A. 3. Privilegiile BIR pot fi exercitate pe timp de noapte numai dacă pilotul deține o calificare de zbor pe timp de noapte în conformitate cu FCL.810. 4. Privilegiile unei BIR multimotor sunt valabile și pe avioanele cu un singur motor pentru care pilotul deține o calificare de clasă monomotor valabilă. 5. Exercițarea privilegiilor BIR este supusă tuturor condițiilor următoare: (i) înălțimea de decizie (DH) sau înălțimea minimă de coborâre (MDH) utilizată în minimele de operare pe aerodrom trebuie să fie cu cel puțin 200 ft mai	Compatibil	Lipsesc

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
operare pe aerodrom trebuie să fie cu cel puțin 200 ft mai mare decât valoarea calculată în conformitate cu punctul „NCO.OP.110 Minime de operare pentru aerodromuri – avioane și elicoptere” și cu punctul „NCO.OP.111 Minime de operare pentru aerodromuri – operațiuni NPA, APV, CAT I” din anexa VII la Regulamentul (UE) nr. 965/2012; și (ii) vizibilitatea utilizată în minimele de operare pe aerodrom trebuie să nu fie mai mică de 1 500 m; (iii) pilotul comandant nu inițiază un zbor în condiții IFR și nici nu face o tranziție de la condiții VFR la condiții IFR, decât dacă: A. la aerodromul de plecare, vizibilitatea este de cel puțin 1 500 m, iar plafonul norilor este de cel puțin 600 ft sau egală cu minima publicată pentru apropierea cu manevre la vedere aplicabilă categoriei de avion, luându-se în considerare valoarea mai mare; și B. la aerodromul de destinație și la orice aerodrom de rezervă necesar, informațiile meteorologice curente disponibile indică, în perioada cuprinsă între o oră înainte și o oră după ora estimată de sosire sau între ora reală de plecare și o oră după ora estimată de sosire, luându-se în considerare perioada mai scurtă dintre acestea, o vizibilitate de cel puțin 1 500 m și un plafon al norilor de cel puțin 600 ft sau egală cu minima publicată pentru apropierea cu manevre la vedere aplicabilă categoriei de avion, sau DH/MDH majorată cu 200 ft în conformitate cu subpunctul (i), luându-se în considerare valoarea mai mare.	mare decât valoarea calculată în conformitate cu NCO.OP.110 Minime de operare pentru aerodromuri – avioane și elicoptere și cu NCO.OP.111 Minime de operare pentru aerodromuri – operațiuni NPA, APV, CAT I din Partea NCO la Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la operațiunile aeriene; și (ii) vizibilitatea utilizată în minimele de operare pe aerodrom trebuie să nu fie mai mică de 1500 m; (iii) pilotul comandant nu inițiază un zbor în condiții IFR și nici nu face o tranziție de la condiții VFR la condiții IFR, decât dacă: A. la aerodromul de plecare, vizibilitatea este de cel puțin 1500 m, iar plafonul norilor este de cel puțin 600 ft sau egală cu minima publicată pentru apropierea cu manevre la vedere aplicabilă categoriei de avion, luându-se în considerare valoarea mai mare; și B. la aerodromul de destinație și la orice aerodrom de rezervă necesar, informațiile meteorologice curente disponibile indică, în perioada cuprinsă între o oră înainte și o oră după ora estimată de sosire sau între ora reală de plecare și o oră după ora estimată de sosire, luându-se în considerare perioada mai scurtă dintre acestea, o vizibilitate de cel puțin 1500 m și un plafon al norilor de cel puțin 600 ft sau egală cu minima publicată pentru apropierea cu manevre la vedere aplicabilă categoriei de avion, sau DH/MDH majorată cu 200 ft în conformitate cu subpunctul (i), luându-se în considerare valoarea mai mare.		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(b) Condiții indispensabile. Solicitanții unei BIR trebuie să dețină cel puțin o PPL(A). (c) Cursul de pregătire. Solicitanții unei BIR trebuie să fi urmat în cadrul unei ATO: - instruire teoretică în conformitate cu punctul FCL.615 litera (a); și - instruire practică care să cuprindă următoarele module de instruire practică instrumentală: - modulul 1 – modulul de bază de pregătire de zbor pentru formarea abilităților de zbor numai cu ajutorul instrumentelor; - modulul 2 – modulul de pregătire aplicată de zbor pentru procedurile de plecare, de așteptare și de apropiere 2D și 3D în condiții IFR; - modulul 3 – modulul de pregătire aplicată de zbor pentru procedurile de zbor în condiții IFR pe rută; și - modulul 4 – dacă se solicită o BIR multimotor, modulul de pregătire aplicată de zbor cu un motor scos din funcțiune trebuie să includă proceduri de apropiere instrumentală și proceduri de ratare cu tracțiune asimetrică; și - instruire practică în conformitate cu următoarele cerințe: - Modulul de pregătire specificat la litera (c) punctul 2 subpunctul (i) trebuie efectuat primul. Modulele de pregătire specificate la litera (c) punctul 2 subpunctele (ii) și (iii) și, dacă este cazul, la litera (c) punctul 2 subpunctul (iv) pot fi efectuate în ordinea aleasă de solicitant.	(b) Condiții indispensabile. Solicitanții unei BIR trebuie să dețină cel puțin un PPL(A). (c) Cursul de pregătire. Solicitanții unei BIR trebuie să fi urmat în cadrul unei ATO: - instruire teoretică în conformitate cu FCL.615 litera (a); și - instruire practică care să cuprindă următoarele module de instruire practică instrumentală: - modulul 1 – modulul de bază de pregătire de zbor pentru formarea abilităților de zbor numai cu ajutorul instrumentelor; - modulul 2 – modulul de pregătire aplicată de zbor pentru procedurile de plecare, de așteptare și de apropiere 2D și 3D în condiții IFR; - modulul 3 – modulul de pregătire aplicată de zbor pentru procedurile de zbor în condiții IFR pe rută; și - modulul 4 – dacă se solicită o BIR multimotor, modulul de pregătire aplicată de zbor cu un motor scos din funcțiune trebuie să includă proceduri de apropiere instrumentală și proceduri de ratare cu tracțiune asimetrică; și - instruire practică în conformitate cu următoarele cerințe: - modulul de pregătire specificat la litera (c) punctul 2 subpunctul (i) trebuie efectuat primul. Modulele de pregătire specificate la litera (c) punctul 2 subpunctele (ii) și (iii) și, dacă este cazul, la litera (c) punctul 2 subpunctul (iv) pot fi efectuate în ordinea aleasă de solicitant;		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(ii) Modulele de pregătire specificate la litera (c) punctul 2 pot fi efectuate pe avioane, pe FSTD-uri sau pe o combinație între cele două. În orice caz, solicitantul trebuie să beneficieze de pregătire pe avionul care urmează să fie utilizat pentru testul de îndemânare. (iii) Modulele de pregătire specificate la litera (c) punctul 2 subpunctele (i), (ii) și (iv) pot fi începute în afara unei ATO, dar trebuie finalizate în cadrul unei ATO. Modulul de pregătire specificat la litera (c) punctul 2 subpunctul (iii) poate fi efectuat în afara unei ATO. (iv) Înainte de a începe modulul de pregătire specificat la litera (c) punctul 2 subpunctul (iv), un pilot care nu deține o calificare de clasă sau de tip pentru avioane multimotor trebuie să fi beneficiat de pregătirea multimotor prevăzută în subpartea H din prezenta anexă (partea FCL). (d) Cunoștințe teoretice. Înainte de susținerea testului de îndemânare și prin examinări la subiectele menționate la punctul FCL.615 litera (b), solicitanții trebuie să demonstreze un nivel de cunoștințe teoretice corespunzător privilegiilor acordate. Examinarea teoretică constă într-un singur examen pentru fiecare modul specificat la litera (c) punctul 2 subpunctele (i), (ii) și (iii). (e) Testul de îndemânare. După finalizarea cursului de pregătire specificat la litera (c), solicitanții trebuie să promoveze un test de îndemânare pe un avion în conformitate cu apendicele 7 la prezenta	(ii) modulele de pregătire specificate la litera (c) punctul 2 pot fi efectuate pe avioane, pe FSTD-uri sau pe o combinație între cele două. În orice caz, solicitantul trebuie să beneficieze de pregătire pe avionul care urmează să fie utilizat pentru testul de îndemânare; (iii) modulele de pregătire specificate la litera (c) punctul 2 subpunctele (i), (ii) și (iv) pot fi începute în afara unei ATO, dar trebuie finalizate în cadrul unei ATO. Modulul de pregătire specificat la litera (c) punctul 2 subpunctul (iii) poate fi efectuat în afara unei ATO; (iv) înainte de a începe modulul de pregătire specificat la litera (c) punctul 2 subpunctul (iv), un pilot care nu deține o calificare de clasă sau de tip pentru avioane multimotor trebuie să fi beneficiat de pregătirea multimotor prevăzută în subpartea H. (d) Cunoștințe teoretice. Înainte de susținerea testului de îndemânare și prin examinări la subiectele menționate la FCL.615 litera (b), solicitanții trebuie să demonstreze un nivel de cunoștințe teoretice corespunzător privilegiilor acordate. Examinarea teoretică constă într-un singur examen pentru fiecare modul specificat la litera (c) punctul 2 subpunctele (i), (ii) și (iii). (e) Testul de îndemânare. După finalizarea cursului de pregătire specificat la litera (c), solicitanții trebuie să promoveze un test de îndemânare pe un avion în conformitate cu Apendicele nr.7 la prezenta Anexă		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
anexă. În cazul unei BIR multimotor, testul de îndemânare se susține pe o aeronavă multimotor. În cazul unei BIR monomotor, testul de îndemânare se susține pe o aeronavă monomotor. În scopul aplicării prezentului punct, se consideră că un avion multimotor cu propulsie axială este un avion monomotor. (f) Prin derogare de la litera (d), titularii unei BIR monomotor care dețin totodată o calificare de clasă multimotor și care doresc să obțină pentru prima dată o BIR multimotor trebuie să urmeze, în cadrul unei ATO, un curs de pregătire care să includă pregătirea specificată la litera (c) punctul 2 subpunctul (iv) și să promoveze testul de îndemânare menționat la litera (e). (g) Valabilitate, revalidare și reînnoire 1. O BIR este valabilă pe o perioadă de un an. 2. Solicitanții revalidării unei BIR trebuie: (i) în intervalul de trei luni imediat premergător datei de expirare a calificării, să susțină cu succes o verificare a competenței în conformitate cu apendicele 9 la prezenta parte; sau (ii) în termenul de valabilitate, să efectueze șase ore ca PIC în condiții IFR, inclusiv trei proceduri de apropiere instrumentală, și să efectueze un zbor de pregătire de cel puțin o oră cu un instructor care deține privilegii de a oferi pregătire pentru BIR. 3. Pentru fiecare a doua revalidare ulterioară, titularul BIR trebuie să susțină cu succes o	(Partea FCL). În cazul unei BIR multimotor, testul de îndemânare se susține pe o aeronavă multimotor. În cazul unei BIR monomotor, testul de îndemânare se susține pe o aeronavă monomotor. În scopul aplicării prezentului punct, se consideră că un avion multimotor cu propulsie axială este un avion monomotor. (f) Prin derogare de la litera (d), titularii unei BIR monomotor care dețin totodată o calificare de clasă multimotor și care doresc să obțină pentru prima dată o BIR multimotor trebuie să urmeze, în cadrul unei ATO, un curs de pregătire care să includă pregătirea specificată la litera (c) punctul 2 subpunctul (iv) și să promoveze testul de îndemânare menționat la litera (e). (g) Valabilitate, revalidare și reînnoire 1. O BIR este valabilă pe o perioadă de un an. 2. Solicitanții revalidării unei BIR trebuie: (i) în intervalul de trei luni imediat premergător datei de expirare a calificării, să susțină cu succes o verificare a competenței în conformitate cu Apendicele nr.9 la prezenta Anexă (Partea FCL); sau (ii) în termenul de valabilitate, să efectueze șase ore ca PIC în condiții IFR, inclusiv trei proceduri de apropiere instrumentală, și să efectueze un zbor de pregătire de cel puțin o oră cu un instructor care deține privilegii de a oferi pregătire pentru BIR. 3. Pentru fiecare a doua revalidare ulterioară, titularul BIR trebuie să susțină cu succes o verificare		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
verificare a competenței în conformitate cu punctul 2 subpunctul (i) pe un avion. 4. În cazul în care un pilot optează să îndeplinească cerințele de revalidare specificate la litera (g) punctul 2 subpunctul (i) mai devreme decât se prevede la respectivul subpunct, noua perioadă de valabilitate începe de la data la care are loc verificarea competenței. 5. Solicitanții care nu promovează secțiunile relevante ale unei verificări a competenței pentru BIR înainte de data expirării BIR nu exercită privilegiile BIR până la susținerea cu succes a verificării competenței. 6. Dacă o BIR expiră, pentru reînnoirea privilegiilor, solicitanții trebuie: (i) atunci când se impune pentru a atinge nivelul de competență necesar, să urmeze pregătirea de reîmprospătare a cunoștințelor oferită de o ATO sau, dacă BIR a expirat de cel mult trei ani, de un instructor care deține privilegiile de a oferi pregătire pentru BIR; și (ii) să susțină o verificare a competenței pe un avion. 7. Pentru o BIR multimotor, verificarea competenței pentru revalidare sau reînnoire, precum și pregătirea de zbor prevăzută la litera (g) punctul 2 subpunctul (ii) se efectuează pe un avion multimotor. 8. Verificarea competenței pentru revalidarea sau reînnoirea unei BIR poate fi combinată cu o verificare a competenței pentru revalidarea sau reînnoirea unei calificări de clasă pentru avioane cu	a competenței în conformitate cu punctul 2 subpunctul (i) pe un avion. 4. În cazul în care un pilot optează să îndeplinească cerințele de revalidare specificate la litera (g) punctul 2 subpunctul (i) mai devreme decât se prevede la respectivul subpunct, noua perioadă de valabilitate începe de la data la care are loc verificarea competenței. 5. Solicitanții care nu promovează secțiunile relevante ale unei verificări a competenței pentru BIR înainte de data expirării BIR nu exercită privilegiile BIR până la susținerea cu succes a verificării competenței. 6. Dacă o BIR expiră, pentru reînnoirea privilegiilor, solicitanții trebuie: (i) atunci când se impune pentru a atinge nivelul de competență necesar, să urmeze pregătirea de reîmprospătare a cunoștințelor oferită de o ATO sau, dacă BIR a expirat de cel mult trei ani, de un instructor care deține privilegiile de a oferi pregătire pentru BIR; și (ii) să susțină o verificare a competenței pe un avion. 7. Pentru o BIR multimotor, verificarea competenței pentru revalidare sau reînnoire, precum și pregătirea de zbor prevăzută la litera (g) punctul 2 subpunctul (ii) se efectuează pe un avion multimotor. 8. Verificarea competenței pentru revalidarea sau reînnoirea unei BIR poate fi combinată cu o verificare a competenței pentru revalidarea sau reînnoirea unei calificări de clasă pentru avioane cu		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
un singur pilot pe care pot fi exercitate privilegiile BIR în conformitate cu punctul FCL.835 litera (a) punctul 1. (h) Solicitanții unei BIR care dețin o PPL sau o CPL eliberată în conformitate cu anexa I (partea FCL) și o IR(A) valabilă eliberată în conformitate cu cerințele din anexa 1 la Convenția de la Chicago de către o țară terță pot fi acreditați integral în ceea ce privește cursul de pregătire menționat la litera (c) punctul 2. Pentru a li se elibera BIR, solicitanții trebuie: 1. să susțină cu succes testul de îndemânare menționat la litera (e); 2. să demonstreze examinatorului, verbal, în timpul testului de îndemânare că au dobândit un nivel adecvat de cunoștințe teoretice de legislație aeronautică, de meteorologie, precum și de planificare a zborului și performanțe de zbor; și 3. să aibă o experiență de cel puțin 25 de ore timp de zbor în condiții IFR ca PIC pe avioane. (i) Titularul unei IR se acreditează integral în ceea ce privește cerința de la litera (c) punctul 2.	un singur pilot pe care pot fi exercitate privilegiile BIR în conformitate cu FCL.835 litera (a) punctul 1. (h) Solicitanții unei BIR care dețin un PPL sau un CPL eliberat în conformitate cu prezenta Anexă (Partea FCL) și o IR(A) valabilă eliberat de către un stat-membru OACI în conformitate cu cerințele din Anexa 1 la Convenția de la Chicago pot fi acreditați integral în ceea ce privește cursul de pregătire menționat la litera (c) punctul 2. Pentru a li se elibera BIR, solicitanții trebuie: 1. să susțină cu succes testul de îndemânare menționat la litera (e); 2. să demonstreze examinatorului, verbal, în timpul testului de îndemânare că au dobândit un nivel adecvat de cunoștințe teoretice de legislație aeronautică, de meteorologie, precum și de planificare a zborului și performanțe de zbor; și 3. să aibă o experiență de cel puțin 25 de ore timp de zbor în condiții IFR ca PIC pe avioane. (i) Titularul unei IR se acreditează integral în ceea ce privește cerința de la litera (c) punctul 2.		
SUBPARTEA J INSTRUCTORI			
SECȚIUNEA 1 Cerințe comune FCL.900 Certificatele de instructor (a) Dispoziții generale. O persoană asigură:	FCL.900 Certificatele de instructor (a) Dispoziții generale. O persoană asigură:	Compatibil	Lipsește

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
1. instruire practică pe aeronave numai dacă este titulara: (i) unei licențe de pilot eliberate sau acceptate în conformitate cu prezentul regulament; (ii) unui certificat de instructor corespunzător pregătirii pe care o asigură, eliberat în conformitate cu prezenta subparte; 2. instruire practică de zbor sintetic sau pregătire MCC numai dacă este titulara unui certificat de instructor corespunzător pregătirii pe care o asigură, eliberat în conformitate cu prezenta subparte. (b) Condiții speciale 1. Autoritatea competentă are posibilitatea de a elibera un certificat specific care acordă privilegii pentru instruirea practică atunci când respectarea cerințelor stabilite în prezenta subparte nu este posibilă în cazul introducerii de: (i) aeronave noi în statele membre sau în flota unui operator sau (ii) noi cursuri de pregătire în prezenta anexă (partea FCL). Un astfel de certificat este limitat la zborurile de pregătire necesare pentru introducerea noului tip de aeronavă sau a noului curs de pregătire, iar valabilitatea acestuia nu poate depăși, în niciun caz, un an. 2. Titularii unui certificat eliberat în conformitate cu litera (b) punctul 1 care doresc să solicite eliberarea unui certificat de instructor trebuie să	1. instruire practică pe aeronave numai dacă este titulara: (i) <u>unei licențe</u> de pilot eliberate sau acceptate în conformitate cu prezentul Regulament; (ii) unui certificat de instructor corespunzător pregătirii pe care o asigură, eliberat în conformitate cu prezenta subparte; 2. instruire practică de zbor sintetic sau pregătire MCC numai dacă este titulara unui certificat de instructor corespunzător pregătirii pe care o asigură, eliberat în conformitate cu prezenta subparte. (b) Condiții speciale 1. AAC are posibilitatea de a elibera un certificat specific care acordă privilegii pentru instruirea practică atunci când respectarea cerințelor stabilite în prezenta subparte nu este posibilă în cazul introducerii de: (i) aeronave noi sau în flota unui operator; sau (ii) noi cursuri de pregătire în prezenta Anexă (Partea FCL). Un astfel de certificat este limitat la zborurile de pregătire necesare pentru introducerea noului tip de aeronavă sau a noului curs de pregătire, iar valabilitatea acestuia nu poate depăși, în niciun caz, un an. 2. Titularii unui certificat eliberat în conformitate cu litera (b) punctul 1 care doresc să solicite eliberarea unui certificat de instructor trebuie să îndeplinească condițiile indispensabile și cerințele pentru		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
îndeplinească condițiile indispensabile și cerințele pentru revalidare stabilite pentru respectiva categorie de instructori. Fără a aduce atingere dispozițiilor de la punctul FCL.905.TRI litera (b), un certificat de TRI eliberat în conformitate cu prezentul punct include privilegiul de a asigura pregătire pentru eliberarea unui certificat de TRI sau SFI pentru tipul relevant. (c) Instruirea furnizată în afara teritoriului statelor membre 1. Prin derogare de la dispozițiile literei (a), în cazul instruirii practice furnizate pe durata unui curs de pregătire aprobat în conformitate cu prezenta anexă în afara teritoriului pentru care statele membre sunt responsabile în temeiul Convenției de la Chicago, autoritatea competentă le eliberează un certificat de instructor solicitanților care: (i) dețin o licență de pilot care îndeplinește toate criteriile următoare: (A) este conformă cu anexa 1 la Convenția de la Chicago; (B) în orice caz, este cel puțin o CPL în categoria de aeronave relevantă cu o calificare sau un certificat relevant; (ii) îndeplinesc cerințele prevăzute în prezenta subparte pentru eliberarea certificatului de instructor relevant; (iii) demonstrează autorității competente un nivel corespunzător de cunoaștere a normelor europene de siguranță a aviației, astfel încât să își poată	revalidare stabilite pentru respectiva categorie de instructori. Fără a aduce atingere dispozițiilor de la punctul FCL.905.TRI litera (b), un certificat de TRI eliberat în conformitate cu prezentul punct include privilegiul de a asigura pregătire pentru eliberarea unui certificat de TRI sau SFI pentru tipul relevant. (c) Instruirea furnizată în afara teritoriului Republicii Moldova 1. Prin derogare de la dispozițiile literei (a), în cazul instruirii practice furnizate pe durata unui curs de pregătire aprobat în conformitate cu prezenta Anexă (Partea FCL) în temeiul Convenției de la Chicago, AAC eliberează un certificat de instructor solicitanților care: (i) dețin <u>o licență</u> de pilot care îndeplinește toate criteriile următoare: A. este conform cu Anexa 1 la Convenția de la Chicago; B. în orice caz este cel puțin un CPL în categoria de aeronave relevantă cu o calificare sau un certificat relevant; (ii) îndeplinesc cerințele prevăzute în prezenta subparte pentru eliberarea certificatului de instructor relevant; (iii) demonstrează AAC un nivel corespunzător de cunoaștere a normelor de siguranță a aviației, astfel încât să își poată exercita privilegiile de asigurare a instruirii în conformitate cu prezenta Anexă (Partea FCL).		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
exercita privilegiile de asigurare a instruirii în conformitate cu prezenta anexă. 2. Certificatul se limitează la asigurarea instruirii practice pe durata unui curs de pregătire aprobat în conformitate cu prezenta anexă și care îndeplinește toate condițiile următoare: (i) este furnizat în afara teritoriului pentru care statele membre sunt responsabile în temeiul Convenției de la Chicago; (ii) este furnizat pentru elevii piloți care cunosc suficient limba în care se asigură instruirea practică.	2. Certificatul se limitează la asigurarea instruirii practice pe durata unui curs de pregătire aprobat în conformitate cu prezenta Anexă (Partea FCL) și care îndeplinește toate condițiile următoare: (i) este furnizat în afara teritoriului pentru care Republica Moldova este responsabilă în temeiul Convenției de la Chicago; (ii) este furnizat pentru elevii piloți care cunosc suficient limba în care se asigură instruirea practică.		
FCL.915 Condiții indispensabile și cerințe generale pentru instructori (a) Dispoziții generale Persoanele care solicită eliberarea unui certificat de instructor trebuie să aibă cel puțin 18 ani. (b) Cerințe suplimentare pentru instructorii care asigură instruirea practică pe aeronave Persoanele care solicită eliberarea unui certificat de instructor sau titularii unui astfel de certificat care au privilegii de a asigura instruire practică pe o aeronavă trebuie: 1. în cazul pregătirii pentru o licență, să dețină cel puțin licența pentru care urmează să se asigure instruirea practică sau, în cazul punctului FCL.900 litera (c), o licență echivalentă; 2. în cazul unei pregătiri pentru o calificare, să dețină calificarea relevantă pentru care urmează să	FCL.915 Condiții indispensabile și cerințe generale pentru instructori (a) Dispoziții generale Persoanele care solicită eliberarea unui certificat de instructor trebuie să aibă cel puțin 18 ani. (b) Cerințe suplimentare pentru instructorii care asigură instruirea practică pe aeronave Persoanele care solicită eliberarea unui certificat de instructor sau titularii unui astfel de certificat care au privilegii de a asigura instruire practică pe o aeronavă trebuie: 1. în cazul pregătirii pentru o <u>licență</u>, să dețină cel puțin <u>licența</u> pentru care urmează să se asigure instruirea practică sau, în cazul punctului FCL.900 litera (c), o <u>licență</u> echivalent; 2. în cazul pregătirii pentru o calificare, să dețină calificarea relevantă pentru care urmează să se	Compatibil	Lipsesc

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
se asigure instruirea practică sau, în cazul punctului FCL.900 litera (c), calificarea echivalentă; 3. cu excepția cazului piloților instructori de încercare (FTI): (i) să fi efectuat cel puțin 15 ore de zbor ca piloți pe clasa sau pe tipul de aeronavă pe care urmează să se asigure instruirea practică, dintre care un maxim de șapte ore pot fi efectuate pe un FSTD care reprezintă clasa sau tipul de aeronavă, dacă este cazul; sau (ii) să fi promovat o evaluare a competențelor pentru categoria de instructori relevantă pe respectiva clasă sau pe respectivul tip de aeronavă; 4. să aibă dreptul de a acționa ca PIC în aeronavă pe durata unei astfel de instruiți practice; și 5. atunci când asigură instruirea practică pe o variantă a clasei de avioane SEP cu un anumit tip de motor menționat la articolul 2 punctul 8c din prezentul regulament, au respectat una dintre următoarele condiții: (i) au efectuat cel puțin 5 ore timp de zbor ca piloți pe varianta respectivă; (ii) au promovat o evaluare a competențelor pentru categoria de instructori relevantă pe respectiva variantă. (c) Credite pentru noi certificate de instructor sau pentru revalidare 1. În ceea ce privește competențele de predare-învățare, se pot credita integral: (i) titularii unui certificat de instructor care solicită noi certificate de instructor; și	asigure instruirea practică sau, în cazul punctului FCL.900 litera (c), calificarea echivalentă; 3. cu excepția cazului piloților instructori de încercare (FTI): (i) să fi efectuat cel puțin 15 ore de zbor ca piloți pe clasa sau pe tipul de aeronavă pe care urmează să se asigure instruirea practică, dintre care un maxim de șapte ore pot fi efectuate pe un FSTD ce reprezintă clasa sau tipul de aeronavă, dacă este cazul; sau (ii) să fi promovat o evaluare a competențelor pentru categoria de instructori relevantă pe respectiva clasă sau pe respectivul tip de aeronavă; și 4. să aibă dreptul de a acționa ca PIC în aeronavă pe durata unei astfel de instruiți practice. <u>5. atunci când asigură instruirea practică pe o variantă a clasei de avioane SEP cu un anumit tip de motor potrivit noțiunii „Avion SEP”, au respectat una dintre următoarele condiții:</u> <u>(i) au efectuat cel puțin 5 ore timp de zbor ca piloți pe varianta respectivă;</u> <u>(ii) au promovat o evaluare a competențelor pentru categoria de instructori relevantă pe respectiva variantă.</u> (c) Credite pentru noi certificate de instructor sau pentru revalidare 1. În ceea ce privește competențele de predare-învățare, se pot credita integral: (i) titularii unui certificat de instructor care solicită noi certificate de instructor; și		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(ii) solicitantii unui certificat de instructor care dețin deja un certificat de instructor eliberat în conformitate cu anexa III (partea BFCL) la Regulamentul (UE) 2018/395 sau cu anexa III (partea SFCL) la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/1976. 2. Orele de zbor efectuate ca examinator pe durata testelor de îndemânare sau a verificărilor competenței se creditează integral cu cerințele pentru revalidarea tuturor certificatelor de instructor deținute. (d) Pentru creditul de extindere la alte tipuri se ține cont de elementele relevante, definite în datele privind conformitatea operațională în conformitate cu anexa I (partea 21) la Regulamentul (UE) 748/2012 (OSD). (e) Cerințe suplimentare pentru instruirea în cadrul unui curs de pregătire în conformitate cu punctul FCL.745.A: 1. În plus față de dispozițiile de la litera (b), înainte de a acționa în calitate de instructori în cadrul unui curs de pregătire în conformitate cu punctul FCL.745.A, titularii unui certificat de instructor trebuie: (i) să fi efectuat cel puțin 500 de ore de timp de zbor ca piloți de avioane, inclusiv 200 de ore de instruire practică; (ii) după îndeplinirea cerințelor privind experiența de la litera (e) punctul 1 subpunctul (i), să fi	(ii) solicitantii unui certificat de instructor care dețin deja un certificat de instructor eliberat în conformitate cu Anexa nr.3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor sau cu Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor. 2. Orele de zbor efectuate ca examinator pe durata testelor de îndemânare sau a verificărilor competenței se creditează integral cu cerințele pentru revalidarea tuturor certificatelor de instructor deținute. (d) Pentru creditul de extindere la alte tipuri se ține cont de elementele relevante, definite în datele privind conformitatea operațională în corespundere cu Partea 21 (OSD). (e) <u>Cerințe suplimentare pentru instruirea în cadrul unui curs de pregătire în conformitate cu punctul FCL.745.A:</u> 1. În plus față de dispozițiile de la litera (b), înainte de a acționa în calitate de instructori în cadrul unui curs de pregătire în conformitate cu punctul FCL.745.A, titularii unui certificat de instructor trebuie: (i) să fi efectuat cel puțin 500 de ore de zbor ca piloți de avioane, inclusiv 200 de ore de instruire practică; (ii) după îndeplinirea cerințelor privind experiența de la litera (e) punctul 1 subpunctul (i), să fi efectuat un		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
efectuat un curs de pregătire UPRT pentru instructori în cadrul unei ATO, în cursul căruia competența solicitanților să fi fost evaluată în mod continuu; și (iii) la absolvirea cursului, să li se fi eliberat un certificat de absolvire a cursului de către ATO, al cărei responsabil cu pregătirea (HT) să fi înscris privilegiile specificate la litera (e) punctul 1 în carnetul de zbor al solicitanților. 2. Privilegiile menționate la litera (e) punctul 1 se exercită numai în cazul în care instructorii au urmat, în cursul ultimului an, o pregătire de reîmprospătare a cunoștințelor în cadrul unei ATO, în cursul căreia competența necesară pentru a instrui în cadrul unui curs în conformitate cu punctul FCL.745.A este evaluată drept satisfăcătoare de către HT. 3. Instructorii care dețin privilegiile specificate la litera (e) punctul 1 pot acționa în calitate de instructori în cadrul unui curs, astfel cum se specifică la litera (e) punctul 1 subpunctul (ii), cu condiția ca aceștia: (i) să acumuleze o experiență de instruire practică de 25 de ore în cursul pregătirii în conformitate cu punctul FCL.745.A; (ii) să fi trecut printr-o evaluare a competenței pentru acest privilegiu și (iii) să îndeplinească cerințele privind experiența recentă de la litera (e) punctul 2. 4. Aceste privilegii se înscriu în carnetul de zbor al instructorilor, alături de semnătura examinatorului.	curs de pregătire UPRT pentru instructori în cadrul unei ATO, în cursul căruia competența solicitanților să fi fost evaluată în mod continuu; și (iii) la absolvirea cursului, să li se fi eliberat un certificat de absolvire a cursului de către ATO, al cărei responsabil cu pregătirea (HT) să fi înscris privilegiile specificate la litera (e) punctul 1 în carnetul de zbor al solicitanților. 2. Privilegiile menționate la litera (e) punctul 1 se exercită numai în cazul în care instructorii au urmat, în cursul ultimului an, o pregătire de reîmprospătare a cunoștințelor în cadrul unei ATO, în cursul căreia competența necesară pentru a instrui în cadrul unui curs în conformitate cu punctul FCL.745.A este evaluată drept satisfăcătoare de către HT. 3. Instructorii care dețin privilegiile specificate la litera (e) punctul 1 pot acționa în calitate de instructori în cadrul unui curs, astfel cum se specifică la litera (e) punctul 1 subpunctul (ii), cu condiția ca aceștia: (i) să acumuleze o experiență de instruire practică de 25 de ore în cursul pregătirii în conformitate cu punctul FCL.745.A; (ii) să fi trecut printr-o evaluare a competenței pentru acest privilegiu; și (iii) să îndeplinească cerințele privind experiența recentă de la litera (e) punctul 2. 4. Aceste privilegii se înscriu în carnetul de zbor al instructorilor, alături de semnătura examinatorului.		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
FCL.920 Competențele instructorilor și evaluarea Toți instructorii sunt pregătiți pentru dobândirea următoarelor competențe: — Pregătirea resurselor; — Crearea unei atmosfere favorabile învățării; — Prezentarea cunoștințelor; — Gestionarea integrată a amenințărilor și erorilor (TEM) și gestionarea resurselor echipajului; — Gestionarea timpului pentru atingerea obiectivelor pregătirii; — Facilitarea învățării; — Evaluarea performanțelor elevului; — Monitorizarea și evaluarea progreselor; — Evaluarea sesiunilor de pregătire; — Raportarea rezultatelor.	FCL.920 Competențele instructorilor și evaluarea Toți instructorii sunt pregătiți pentru dobândirea următoarelor competențe: - pregătirea resurselor; - crearea unei atmosfere favorabile învățării; - prezentarea cunoștințelor; - gestionarea integrată a amenințărilor și erorilor (TEM) și gestionarea resurselor echipajului; - gestionarea timpului pentru atingerea obiectivelor pregătirii; - facilitarea învățării; - evaluarea performanțelor elevului; - monitorizarea și evaluarea progreselor; - evaluarea sesiunilor de pregătire; - raportarea rezultatelor.	Compatibil	Lipsesc
FCL.925 Cerințe suplimentare pentru instructorii MPL (a) Instructorii care asigură pregătirea pentru MPL trebuie: 1. să fi promovat un curs de pregătire pentru instructori MPL în cadrul unei ATO; și 2. suplimentar, pentru fazele de bază, intermediară și avansată ale cursului integrat de pregătire MPL: (i) să aibă experiență în operațiunile multipilot; și (ii) să fi absolvit cursul inițial de gestionare a resurselor echipajului la un operator de transport aerian comercial aprobat în conformitate cu cerințele privind operațiunile aeriene aplicabile.	FCL.925 Cerințe suplimentare pentru instructorii MPL (a) Instructorii care asigură pregătirea pentru MPL trebuie: 1. să fi promovat un curs de pregătire pentru instructori MPL în cadrul unei ATO; și 2. suplimentar, pentru fazele de bază, intermediară și avansată ale cursului integrat de pregătire MPL: (i) să aibă experiență în operațiunile multipilot; și (ii) să fi absolvit cursul inițial de gestionare a resurselor echipajului la un operator de transport aerian comercial aprobat în conformitate cu cerințele privind operațiunile aeriene aplicabile.	Compatibil	Lipsesc

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(b) Cursul de pregătire pentru instructori MPL 1. Cursul de pregătire pentru instructori MPL trebuie să cuprindă cel puțin 14 ore de pregătire. La absolvirea cursului de pregătire, solicitantului i se evaluează competențele de instructor și gradul de cunoaștere a metodei de pregătire bazate pe competențe. 2. Evaluarea constă în demonstrarea practică a instruirii practice în faza corespunzătoare cursului de pregătire MPL. Această evaluare se efectuează de către un examinator calificat în conformitate cu subpartea K. 3. La promovarea unui curs de pregătire MPL, ATO îi eliberează solicitantului un certificat de calificare ca instructor MPL. (c) Pentru a-și menține privilegiile, instructorul, în intervalul de 12 luni anterioare, trebuie să fi efectuat în cadrul unui curs de pregătire MPL: 1. 1 ședință de pregătire la simulator de cel puțin 3 ore; sau 2. 1 exercițiu aerian de cel puțin 1 oră care să cuprindă cel puțin 2 decolări și aterizări. (d) Dacă nu a îndeplinit cerințele de la litera (c), înainte de a-și exercita privilegiile pentru asigurarea instruirii practice MPL, instructorul trebuie: 1. să urmeze pregătire de reîmprospătare a cunoștințelor în cadrul unei ATO pentru a atinge nivelul de competență necesar în vederea promovării evaluării competențelor de instructor; și	(b) Cursul de pregătire pentru instructori MPL 1. Cursul de pregătire pentru instructori MPL trebuie să cuprindă cel puțin 14 ore de pregătire. La absolvirea cursului de pregătire, solicitantului i se evaluează competențele de instructor și gradul de cunoaștere a metodei de pregătire bazate pe competențe. 2. Evaluarea constă în demonstrarea practică a instruirii practice în faza corespunzătoare cursului de pregătire MPL. Această evaluare se efectuează de către un examinator calificat în conformitate cu subpartea K. 3. La promovarea unui curs de pregătire MPL, ATO îi eliberează solicitantului un certificat de calificare ca instructor MPL. (c) Pentru a-și menține privilegiile, instructorul, în intervalul de 12 luni anterioare, trebuie să fi efectuat în cadrul unui curs de pregătire MPL: 1. o ședință de pregătire la simulator de cel puțin 3 ore; sau 2. un exercițiu aerian de cel puțin o oră care să cuprindă cel puțin 2 decolări și aterizări. (d) Dacă nu a îndeplinit cerințele de la litera (c), înainte de a-și exercita privilegiile pentru asigurarea instruirii practice MPL, instructorul trebuie: 1. să urmeze pregătire de reîmprospătare a cunoștințelor în cadrul unei ATO pentru a atinge nivelul de competență necesar în vederea promovării evaluării competențelor de instructor; și		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
2. să promoveze evaluarea competențelor de instructor prevăzută la litera (b) punctul 2.	2. să promoveze evaluarea competențelor de instructor prevăzută la litera (b) punctul 2.		
FCL.930 Curs de pregătire (a) Solicitantul unui certificat de instructor trebuie să fi absolvit un curs teoretic și de instruire practică în cadrul unei ATO. (b) În plus față de elementele specifice prevăzute în prezenta anexă (partea FCL) pentru fiecare categorie de instructor, cursul de pregătire trebuie să conțină elementele prevăzute la punctul FCL.920.	FCL.930 Curs de pregătire (a) Solicitantul unui certificat de instructor trebuie să fi absolvit un curs teoretic și de instruire practică în cadrul unei ATO. (b) În plus față de elementele specifice prevăzute în prezenta Anexă (Partea FCL) pentru fiecare categorie de instructor, cursul de pregătire trebuie să conțină elementele prevăzute la punctul FCL.920.	Compatibil	Lipsesc
FCL.935 Evaluarea competenței (a) Cu excepția instructorului pentru cooperare în echipaj multiplu (MCCI), a instructorului de pregătire sintetică (STI), a instructorului pentru calificare de zbor în munți (MI) și a pilotului instructor de încercare (FTI), o persoană care solicită un certificat de instructor trebuie să promoveze o evaluare a competențelor pe categoria de aeronave corespunzătoare, în clasa sau tipul relevant sau în FTSD corespunzătoare, pentru a demonstra, în fața unui examinator calificat în conformitate cu subpartea K din prezenta anexă, capacitatea de a oferi instruire unui elev pilot la nivelul necesar pentru eliberarea licenței, calificării sau certificatului relevant. (b) Această evaluare presupune:	FCL.935 Evaluarea competenței (a) Cu excepția instructorului pentru cooperare în echipaj multiplu (MCCI), a instructorului de pregătire sintetică (STI), a instructorului pentru calificare de zbor în munți (MI) și a pilotului instructor de încercare (FTI), o persoană care solicită un certificat de instructor trebuie să promoveze o evaluare a competențelor pe categoria de aeronave corespunzătoare, în clasa sau tipul relevant sau în FTSD corespunzătoare, pentru a demonstra, în fața unui examinator calificat în conformitate cu subpartea K, capacitatea de a oferi instruire unui elev pilot la nivelul necesar pentru eliberarea <u>licenței, calificării sau certificatului relevant</u> . (b) Această evaluare presupune:	Compatibil	Lipsesc

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
1. demonstrarea competențelor descrise la punctul FCL.920, în timpul pregătirii înainte și după zbor și în timpul pregătirii teoretice; 2. examene teoretice orale la sol, briefinguri înainte și după zbor și demonstrații în timpul zborului pe clasa, tipul de aeronave sau FTSD corespunzătoare; 3. exerciții adecvate pentru a evalua competențele instructorului. (c) Evaluarea se efectuează pe aceeași clasă sau tip de aeronavă ori pe același FTSD folosite pentru instruirea practică. (d) Dacă este necesară o evaluare a competențelor pentru revalidarea unui certificat de instructor, un solicitant care nu promovează evaluarea înainte de data expirării unui certificat de instructor nu exercită privilegiile asociate respectivului certificat până când nu trece cu succes de evaluare.	1. demonstrarea competențelor descrise la punctul FCL.920, în timpul pregătirii înainte și după zbor și în timpul pregătirii teoretice; 2. examene teoretice orale la sol, briefinguri înainte și după zbor și demonstrații în timpul zborului pe clasa, tipul de aeronave sau FTSD corespunzătoare; 3. exerciții adecvate pentru a evalua competențele instructorului. (c) Evaluarea se efectuează pe aceeași clasă sau tip de aeronavă ori pe același FTSD folosite pentru instruirea practică. (d) Dacă este necesară o evaluare a competențelor pentru revalidarea unui certificat de instructor, un solicitant care nu promovează evaluarea înainte de data expirării unui certificat de instructor nu exercită privilegiile asociate respectivului certificat până când nu trece cu succes de evaluare.		
FCL.940 Valabilitatea certificatelor de instructor Cu excepția MI și fără a aduce atingere dispozițiilor de la punctul FCL.900 litera (b) punctul 1 și de la punctul FCL.915 litera (e) punctul 2, certificatele de instructor sunt valabile pentru o perioadă de 3 ani.	FCL.940 Valabilitatea certificatelor de instructor Cu excepția MI și fără a aduce atingere dispozițiilor de la FCL.900 litera (b) punctul 1 și de la FCL.915 litera (e) punctul 2, certificatele de instructor sunt valabile pentru o perioadă de 3 ani.	Compatibil	Lipsesc
FCL.945 Obligațiile instructorilor După efectuarea zborului de pregătire pentru revalidarea unei calificări de clasă pentru avioane SEP sau TMG în conformitate cu punctul	FCL.945 Obligațiile instructorilor <u>După efectuarea zborului de pregătire pentru revalidarea unei calificări de clasă pentru avioane SEP sau TMG în conformitate cu punctul FCL.740.A</u>	Compatibil	Lipsesc

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
FCL.740.A litera (b) punctul 1 subpunctul (ii) litera (C) sau pentru revalidarea unei calificări de tip pentru elicoptere monomotor în conformitate cu punctul FCL.740.H litera (a) punctul 2 subpunctul (ii) litera (B) și numai în cazul îndeplinirii tuturor celorlalte criterii de revalidare prevăzute la punctul FCL.740.A litera (b) punctul 1 subpunctul (ii) sau la punctul FCL.740.H litera (a) punctul 2 subpunctul (ii), după caz, instructorul vizează licența solicitantului cu noua dată de expirare a calificării, dacă este autorizat în mod specific în acest scop de autoritatea competentă responsabilă pentru licența solicitantului.	<u>litera (b) punctul 1 subpunctul (ii) litera (C) sau pentru revalidarea unei calificări de tip pentru elicoptere monomotor în conformitate cu punctul FCL.740.H litera (a) punctul 2 subpunctul (ii) litera (B) și numai în cazul îndeplinirii tuturor celorlalte criterii de revalidare prevăzute la punctul FCL.740.A litera (b) punctul 1 subpunctul (ii) sau la punctul FCL.740.H litera (a) punctul 2 subpunctul (ii), după caz, instructorul vizează licența solicitantului cu noua dată de expirare a calificării, dacă este autorizat în mod specific în acest scop de AAC.</u>		
SECȚIUNEA 2 Cerințe specifice pentru instructor de zbor – FI FCL.905.FI FI – Privilegii și condiții Privilegiile de FI constau în dreptul de a asigura instruire practică pentru eliberarea, revalidarea sau reînnoirea: (a) unei PPL și LAPL <u>și GPL</u> pe categoria corespunzătoare de aeronave; (b) calificărilor de clasă și de tip pentru aeronave cu un singur pilot, cu excepția avioanelor complexe de înaltă performanță cu un singur pilot; (c) calificărilor de clasă și de tip pentru avioanele cu un singur pilot, cu excepția avioanelor complexe de înaltă performanță cu un singur pilot, în operațiuni multipilot, cu condiția ca FI să întrunească oricare dintre următoarele condiții:	FCL.905.FI FI Privilegii și condiții Privilegiile de FI constau în dreptul de a asigura instruire practică pentru eliberarea, revalidarea sau reînnoirea: (a) unui PPL și LAPL <u>și GPL</u> pe categoria de aeronave corespunzătoare; (b) calificărilor de clasă și de tip pentru aeronave cu un singur pilot, cu excepția avioanelor complexe de înaltă performanță cu un singur pilot; (c) calificărilor de clasă și de tip pentru avioanele cu un singur pilot, cu excepția avioanelor complexe de înaltă performanță cu un singur pilot, în operațiuni multipilot, cu condiția ca FI să întrunească oricare dintre următoarele condiții:	Compatibil	Lipsesc

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
1. să dețină sau să fi deținut un certificat de TRI pentru avioane multipilot; 2. să fi efectuat următoarele în totalitate: (i) cel puțin 500 de ore ca piloți în operațiuni multipilot pe avioane; (ii) cursul de pregătire pentru instructor pentru cooperare în echipaj multiplu (MCCI) în conformitate cu punctul FCL.930.MCCI; (d) calificărilor de tip pentru dirijabile cu un singur pilot sau multipilot; (e) unei CPL pe categoria corespunzătoare de aeronave, cu condiția ca FI să fi efectuat cel puțin 200 de ore de instruire practică pe categoria de aeronave respectivă; (f) calificării de zbor pe timp de noapte, cu condiția ca FI să întrunească toate condițiile următoare: 1. să aibă calificarea pentru zbor pe timp de noapte pe categoria de aeronave corespunzătoare; 2. să fi demonstrat capacitatea de a oferi instruire pe timp de noapte în fața unui FI calificat în conformitate cu litera (j); 3. să îndeplinească cerința privind experiența de zbor pe timp de noapte prevăzută la punctul FCL.060 litera (b) punctul 2; (g) unei calificări de tractare sau de zbor acrobatic, cu condiția ca FI să fie titularul unor astfel de privilegii și să fi demonstrat capacitatea de a oferi pregătire pentru respectiva calificare unui FI care este calificat în conformitate cu litera (j); (h) unei BIR sau IR pe categoria corespunzătoare de aeronave, cu condiția ca FI să îndeplinească următoarele condiții:	1. să dețină sau să fi deținut un certificat de TRI pentru avioane multipilot; 2. să fi efectuat următoarele în totalitate: (i) cel puțin 500 de ore ca piloți în operațiuni multipilot pe avioane; (ii) cursul de pregătire pentru instructor pentru cooperare în echipaj multiplu (MCCI) în conformitate cu FCL.930.MCCI; (d) calificărilor de tip pentru dirijabile cu un singur pilot sau multipilot; (e) unui CPL pe categoria corespunzătoare de aeronave, cu condiția ca FI să fi efectuat cel puțin 200 de ore de instruire practică pe categoria de aeronave respectivă; (f) calificării de zbor pe timp de noapte, cu condiția ca FI să întrunească toate condițiile următoare: 1. să aibă calificarea pentru zbor pe timp de noapte pe categoria de aeronave corespunzătoare; 2. să fi demonstrat capacitatea de a oferi instruire pe timp de noapte în fața unui FI calificat în conformitate cu litera (j); 3. să îndeplinească cerința privind experiența de zbor pe timp de noapte prevăzută la FCL.060 litera (b) punctul 2; (g) unei calificări de tractare, de zbor acrobatic, cu condiția ca FI să fie titularul unor astfel de privilegii și să fi demonstrat capacitatea de a oferi pregătire pentru respectiva calificare unui FI care este calificat în conformitate cu litera (j); (h) unei BIR sau IR pe categoria corespunzătoare de aeronave, cu condiția ca FI să îndeplinească următoarele condiții:		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
1. au efectuat, în calitate de elevi piloți, cursul de pregătire IRI și au susținut cu succes o evaluare a competenței pentru certificatul de IRI; 2. respectă punctele FCL.915.CRI litera (a), FCL.930.CRI și FCL.935 în cazul avioanelor multimotor și punctele FCL.910.TRI litera (c) punctul 1 și FCL.915.TRI litera (d) punctul 2 în cazul elicopterelor multimotor. În plus față de condițiile de la punctele 1 și 2: 3. dacă, în cadrul unui curs de pregătire aprobat derulat în cadrul unei ATO, FI asigură pregătire pe FSTD-uri sau supraveghează zborurile de pregătire SPIC care se desfășoară în condiții IFR, FI trebuie să fi efectuat cel puțin 50 de ore timp de zbor în condiții IFR după eliberarea BIR sau IR, dintre care maximum 10 ore pot reprezenta timp instrumental la sol pe un FFS, un FTD 2/3 sau un FNPT II; 4. dacă asigură pregătire pe o aeronavă, FI trebuie să fi efectuat cel puțin 200 de ore timp de zbor în condiții IFR, dintre care maximum 50 de ore pot reprezenta timp instrumental la sol pe un FFS, un FTD 2/3 sau FNPT II; (i) calificărilor de clasă sau de tip multimotor cu un singur pilot, cu excepția avioanelor complexe de înaltă performanță cu un singur pilot, cu condiția să îndeplinească următoarele condiții: 1. în cazul avioanelor, să fie în conformitate cu punctele FCL.915.CRI litera (a), FCL.930.CRI și FCL.935;	1. au efectuat, în calitate de elevi piloți, cursul de pregătire IRI și au susținut cu succes o evaluare a competenței pentru certificatul de IRI; 2. respectă FCL.915.CRI litera (a), FCL.930.CRI și FCL.935 în cazul avioanelor multimotor și FCL.910.TRI litera (c) punctul 1 și FCL.915.TRI litera (d) punctul 2 în cazul elicopterelor multimotor. În plus față de condițiile de la punctele 1 și 2: 3. dacă, în cadrul unui curs de pregătire aprobat derulat în cadrul unei ATO, FI asigură pregătire pe FSTD-uri sau supraveghează zborurile de pregătire SPIC care se desfășoară în condiții IFR, FI trebuie să fi efectuat cel puțin 50 de ore timp de zbor în condiții IFR după eliberarea BIR sau IR, dintre care maximum 10 ore pot reprezenta timp instrumental la sol pe un FFS, un FTD 2/3 sau un FNPT II; 4. dacă asigură pregătire pe o aeronavă, FI trebuie să fi efectuat cel puțin 200 de ore timp de zbor în condiții IFR, dintre care maximum 50 de ore pot reprezenta timp instrumental la sol pe un FFS, un FTD 2/3 sau FNPT II; (i) calificărilor de clasă sau de tip multimotor cu un singur pilot, cu excepția avioanelor complexe de înaltă performanță cu un singur pilot, cu condiția să îndeplinească următoarele condiții: 1. în cazul avioanelor, să fie în conformitate cu FCL.915.CRI litera (a), FCL.930.CRI și FCL.935; 2. în cazul elicopterelor, să fie în conformitate cu FCL.910.TRI litera (c) punctul 1 și FCL.915.TRI litera (d) punctul 2;		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
2. în cazul elicopterelor, să fie în conformitate cu punctele FCL.910.TRI litera (c) punctul 1 și FCL.915.TRI litera (d) punctul 2; (j) unui certificat de FI, de IRI, de instructor pentru calificarea de clasă (CRI), de instructor de pregătire sintetică (STI) sau de instructor pentru calificare de zbor în munți (MI), cu condiția să întrunească toate condițiile următoare: 1. să fi efectuat cel puțin 500 de ore de instruire practică pe categoria corespunzătoare de aeronave; 2. să fi promovat o evaluare a competențelor în conformitate cu punctul FCL.935 pe categoria de aeronave corespunzătoare pentru a demonstra unui examinator pentru instructori de zbor (FIE) capacitatea de a oferi instruire pentru obținerea certificatului relevant; (k) unei licențe de pilot cu echipaj multiplu (MPL), cu condiția ca FI să întrunească toate condițiile următoare: 1. pentru faza esențială de zbor a pregătirii, să fi efectuat cel puțin 500 de ore timp de zbor ca pilot pe avioane, inclusiv cel puțin 200 de ore de instruire practică; 2. pentru faza de bază a pregătirii: (i) să fie titularul unei IR pe avion multimotor și să aibă privilegiul de a oferi instruire pentru o IR; (ii) să fi efectuat cel puțin 1 500 de ore timp de zbor în operațiuni cu echipaj multiplu; 3. în cazul FI deja calificați să ofere instruire pentru cursuri integrate ATP(A) sau CPL(A)/IR, cerința de la punctul 2 subpunctul (ii) poate fi înlocuită cu	(j) unui certificat de FI, de IRI, de instructor pentru calificarea de clasă (CRI), de instructor de pregătire sintetică (STI) sau de instructor pentru calificare de zbor în munți (MI), cu condiția să întrunească toate condițiile următoare: 1. să fi efectuat cel puțin 500 de ore de instruire practică pe categoria corespunzătoare de aeronave; 2. să fi promovat o evaluare a competențelor în conformitate cu FCL.935 pe categoria de aeronave corespunzătoare pentru a demonstra unui examinator pentru instructori de zbor (FIE) capacitatea de a oferi instruire pentru obținerea certificatului relevant; (k) <u>unei licențe</u> de pilot cu echipaj multiplu (MPL), cu condiția ca FI să întrunească toate condițiile următoare: 1. pentru faza esențială de zbor a pregătirii, să fi efectuat cel puțin 500 de ore timp de zbor ca pilot pe avioane, inclusiv cel puțin 200 de ore de instruire practică; 2. pentru faza de bază a pregătirii: (i) să fie titularul unei IR pe avion multimotor și să aibă privilegiul de a oferi instruire pentru o IR; (ii) să fi efectuat cel puțin 1500 de ore timp de zbor în operațiuni cu echipaj multiplu; 3. în cazul FI deja calificați să ofere instruire pentru cursuri integrate ATP(A) sau CPL(A)/IR, cerința de la punctul 2 subpunctul (ii) poate fi înlocuită cu obligația de a absolvi un curs structurat de pregătire care să cuprindă: (i) calificare MCC;		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
obligația de a absolvi un curs structurat de pregătire care să cuprindă: (i) calificare MCC; (ii) asistarea la cinci ședințe de instruire practică în faza 3 a unui curs MPL; (iii) asistarea la cinci ședințe de instruire practică în faza 4 a unui curs MPL; (iv) asistarea la cinci ședințe de pregătire periodică orientată pe zborul de linie, efectuată de operator; (v) conținutul cursului pentru MCCI. În acest caz, FI își desfășoară primele 5 ședințe ca instructor sub supravegherea unui TRI(A), MCCI(A) sau SFI(A) calificat pentru asigurarea instruirii practice MPL.	(ii) asistarea la cinci ședințe de instruire practică în faza 3 a unui curs MPL; (iii) asistarea la cinci ședințe de instruire practică în faza 4 a unui curs MPL; (iv) asistarea la cinci ședințe de pregătire periodică orientată pe zborul de linie, efectuată de operator; (v) conținutul cursului pentru MCCI. În acest caz, FI își desfășoară primele cinci ședințe ca instructor sub supravegherea unui TRI(A), MCCI(A) sau SFI(A) calificat pentru asigurarea instruirii practice MPL.		
FCL.910.FI FI – Privilegii limitate (a) Un FI are privilegiile limitate la asigurarea instruirii practice sub supravegherea unui FI pentru aceeași categorie de aeronave desemnat de DTO sau de ATO în acest scop, în următoarele cazuri: 1. pentru eliberarea PPL și LAPL; 2. în toate cursurile integrate la nivel PPL, în cazul avioanelor și al elicopterelor; 3. pentru calificările de clasă și de tip pentru aeronave monomotor cu un singur pilot, cu excepția avioanelor complexe de înaltă performanță cu un singur pilot; 4. pentru calificările de zbor pe timp de noapte, de tractare sau de zbor acrobatic. (b) Cât timp desfășoară pregătirea sub supraveghere, în conformitate cu litera (a), FI nu	FCL.910.FI FI – Privilegii limitate (a) Un FI are privilegiile limitate la asigurarea instruirii practice sub supravegherea unui FI pentru aceeași categorie de aeronave desemnat de DTO sau de ATO în acest scop, în următoarele cazuri: 1. pentru eliberarea PPL și LAPL; 2. în toate cursurile integrate la nivel PPL, în cazul avioanelor și al elicopterelor; 3. pentru calificările de clasă și de tip pentru aeronave monomotor cu un singur pilot, cu excepția avioanelor complexe de înaltă performanță cu un singur pilot. 4. pentru calificările de zbor pe timp de noapte, de tractare sau de zbor acrobatic. (b) Cât timp desfășoară pregătirea sub supraveghere, în conformitate cu litera (a), FI nu are privilegiul de	Compatibil	Lipsesc

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
are privilegiul de a autoriza elevii piloți să efectueze primele zboruri în simplă comandă și primele zboruri în raid în simplă comandă. (c) Limitările prevăzute la literele (a) și (b) se înlătură de pe certificatul de FI dacă FI a efectuat cel puțin: 1. pentru FI(A), 100 de ore de instruire practică pe avioane sau TMG și, în plus, a supravegheat cel puțin 25 de zboruri în simplă comandă ale elevilor piloți; 2. pentru FI(H), 100 de ore de instruire practică pe elicoptere și, în plus, a supravegheat cel puțin 25 exerciții aeriene în simplă comandă ale elevilor piloți; 3. pentru FI(As), 15 ore sau 50 de decolări în regim de instruire practică, acoperind întreaga programă de pregătire pentru eliberarea unei PPL(As). <u>4. pentru FI(G):</u> <u>(i) 100 de ore de instruire practică pe autogire și, în plus, a supravegheat cel puțin 25 de zboruri în simplă comandă;</u> <u>(ii) în cazul unui FI(G) care deține, de asemenea, un certificat de FI(A) sau FI(H) și care se conformează punctului 1 sau 2, după caz, 25 de ore de instruire practică pe autogire și, în plus, a supravegheat cel puțin 10 zboruri în simplă comandă ale elevilor piloți.</u>	a autoriza elevii piloți să efectueze primele zboruri în simplă comandă și primele zboruri în raid în simplă comandă. (c) Limitările prevăzute la literele (a) și (b) se înlătură de pe certificatul de FI dacă FI a efectuat cel puțin: 1. pentru FI(A), 100 de ore de instruire practică pe avioane sau TMG și, în plus, a supravegheat cel puțin 25 de zboruri în simplă comandă ale elevilor piloți; 2. pentru FI(H), 100 de ore de instruire practică pe elicoptere și, în plus, a supravegheat cel puțin 25 de exerciții aeriene în simplă comandă ale elevilor piloți; 3. pentru FI(As), 15 ore sau 50 de decolări în regim de instruire practică, acoperind întreaga programă de pregătire pentru eliberarea unui PPL(As). <u>4. pentru FI(G):</u> <u>(i) 100 de ore de instruire practică pe autogire și, în plus, a supravegheat cel puțin 25 de zboruri în simplă comandă;</u> <u>(ii) în cazul unui FI(G) care deține, de asemenea, un certificat de FI(A) sau FI(H) și care se conformează punctului 1 sau 2, după caz, 25 de ore de instruire practică pe autogire și, în plus, a supravegheat cel puțin 10 zboruri în simplă comandă ale elevilor piloți.</u>		
FCL.915.FI FI – Condiții indispensabile O persoană care solicită un certificat de FI trebuie: (a) în cazul FI(A) și FI(H):	FCL.915.FI FI – Condiții indispensabile O persoană care solicită un certificat de FI trebuie: (a) în cazul FI(A) și FI(H):	Compatibil	Lipsesc

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
1. să fi participat la cel puțin 10 ore de instruire practică instrumentală pe categoria de aeronave corespunzătoare, dintre care nu mai mult de 5 ore pot reprezenta timp instrumental la sol pe un FSTD; 2. să fi efectuat 20 de ore de zbor în raid în condiții VFR ca PIC pe categoria de aeronave corespunzătoare; și (b) în plus, pentru FI(A): 1. să dețină cel puțin o CPL(A); sau 2. să dețină cel puțin o PPL(A) sau să dețină o MPL cu privilegii PPL suplimentare în conformitate cu punctul FCL.405.A litera (b) punctul 1 și să fi îndeplinit următoarele condiții: (i) cu excepția unui FI(A) care asigură pregătire doar pentru LAPL(A), a promovat examenul teoretic CPL, care poate fi susținut fără a efectua un curs de pregătire teoretic CPL și care, în acest caz, nu este valabil pentru niciuna dintre următoarele: (A) eliberarea unei CPL; (B) primirea de credite pentru cunoștințe teoretice CPL în conformitate cu punctul FCL.035 și cu apendicele 1; (ii) să fi efectuat cel puțin 200 de ore timp de zbor pe avioane sau TMG, dintre care 150 de ore ca PIC; 3. să fi efectuat cel puțin 30 de ore pe clasa sau pe tipul de avion utilizat pentru cursul de pregătire FI(A), dintre care cel puțin 5 ore trebuie să fi fost efectuate în cursul celor 6 luni care precedă evaluarea practică preliminară prevăzută la punctul FCL.930.FI litera (a); 4. să fi efectuat un zbor în raid în condiții VFR ca PIC, inclusiv un zbor de cel puțin 540 km (300	1. să fi participat la cel puțin 10 ore de instruire practică instrumentală pe categoria de aeronave corespunzătoare, dintre care nu mai mult de 5 ore pot reprezenta timp instrumental la sol pe un FSTD; 2. să fi efectuat 20 de ore de zbor în raid în condiții VFR ca PIC pe categoria de aeronave corespunzătoare; și (b) în plus, pentru FI(A): 1. să dețină cel puțin un CPL(A); sau 2. să dețină cel puțin un PPL(A)) <u>sau să dețină o MPL cu privilegii PPL suplimentare în conformitate cu punctul FCL.405.A litera (b) punctul 1 și să fi îndeplinit următoarele condiții:</u> <u>(i) cu excepția unui FI(A) care asigură pregătire doar pentru LAPL(A), a promovat examenul teoretic CPL, care poate fi susținut fără a efectua un curs de pregătire teoretic CPL și care, în acest caz, nu este valabil pentru niciuna dintre următoarele:</u> <u>(A) eliberarea unei CPL;</u> <u>(B) primirea de credite pentru cunoștințe teoretice CPL în conformitate cu punctul FCL.035 și cu apendicele nr. 1;</u> <u>(ii) să fi efectuat cel puțin 200 de ore de zbor pe avioane sau TMG, dintre care 150 de ore ca PIC;</u> <u>3. să fi efectuat cel puțin 30 de ore pe clasa sau pe tipul de avion utilizat pentru cursul de pregătire FI(A), dintre care cel puțin 5 ore trebuie să fi fost efectuate în cursul celor 6 luni care precedă evaluarea practică preliminară prevăzută la punctul FCL.930.FI litera (a);</u> 4. să fi efectuat un zbor în raid în condiții VFR ca PIC, inclusiv un zbor de cel puțin 540 km (300 MN)		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
MN) în cursul căruia se efectuează aterizări cu oprire completă pe 2 aerodromuri diferite; (c) în plus, pentru FI(H), să fi efectuat 250 de ore timp total de zbor ca pilot pe elicoptere, dintre care: 1. cel puțin 100 de ore ca PIC, dacă solicitantul este titularul cel puțin al unei CPL(H); sau 2. cel puțin 200 de ore ca PIC dacă solicitantul deține cel puțin o licență de pilot particular pentru elicoptere PPL(H) și a promovat examenul teoretic CPL, care poate fi susținut fără a efectua un curs de pregătire teoretic CPL și care nu este valid pentru eliberarea unei CPL; (d) pentru un FI(As), să fi efectuat 500 de ore timp de zbor pe dirijabile ca PIC, dintre care 400 de ore ca PIC titular al unei CPL(As);	în cursul căruia se efectuează aterizări cu oprire completă pe 2 aerodromuri diferite; (c) în plus, pentru FI(H), să fi efectuat 250 de ore timp total de zbor ca pilot pe elicoptere, dintre care: 1. cel puțin 100 de ore ca PIC, dacă solicitantul este titularul cel puțin al unui CPL(H); sau 2. cel puțin 200 de ore ca PIC dacă solicitantul deține cel puțin o <i>licență</i> de pilot particular pentru elicoptere PPL(H) și a promovat examenul teoretic CPL, care poate fi susținut fără a efectua un curs de pregătire teoretic CPL și care nu este valid pentru eliberarea unui CPL; (d) pentru un FI(As), să fi efectuat 500 de ore de zbor pe dirijabile ca PIC, dintre care 400 de ore ca PIC titular al unui CPL(As);		
FCL.930.FI FI – Curs de pregătire (a) Solicitanții certificatului de FI trebuie să fi promovat, în cadrul unei ATO, o evaluare practică preliminară în compania unui FI calificat în conformitate cu punctul FCL.905.FI litera (j) în intervalul celor 6 luni anterioare cursului, pentru evaluarea capacității acestora de a urma cursul. Această evaluare practică preliminară se bazează pe verificarea competenței pentru calificările de clasă și de tip prevăzută la apendicele 9. (b) Cursul de pregătire FI include: 1. 25 de ore de predare-învățare; 2. cel puțin 100 de ore de instruire teoretică, inclusiv teste de evaluare a progreselor;	FCL.930.FI FI – Curs de pregătire (a) <u>Solicitanții certificatului de FI trebuie să fi promovat, în cadrul unei ATO, o evaluare practică preliminară în compania unui FI calificat în conformitate cu punctul FCL.905.FI litera (j) în intervalul celor 6 luni anterioare cursului, pentru evaluarea capacității acestora de a urma cursul. Această evaluare practică preliminară se bazează pe verificarea competenței pentru calificările de clasă și de tip prevăzută la apendicele nr. 9.</u> (b) Cursul de pregătire FI include: 1. 25 de ore de predare-învățare; 2. cel puțin 100 de ore de instruire teoretică, inclusiv teste de evaluare a progreselor;	Compatibil	Lipsesc

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
3. (i) în cazul unor FI(A) și (H) <u>și (G)</u>, cel puțin 30 de ore de instruire practică, dintre care 25 de ore reprezintă instruire practică în dublă comandă, dintre care 5 ore se pot efectua pe un FFS, pe un FNPT I sau II sau pe un FTD 2/3; (ii) în cazul unui FI(As), cel puțin 20 de ore de instruire practică, dintre care 15 ore de instruire practică în dublă comandă; <u>(c) Solicitanților unui certificat de FI pe altă categorie de aeronave care dețin sau au deținut o FI(A), o FI(H), o FI(As) sau o FI(G) li se creditează 55 de ore în ceea ce privește cerința de la litera (b) punctul 2.</u> <u>(d) Solicitanților unui certificat de FI(G) care dețin sau au deținut un certificat de FI(A), (H) sau (As) li se creditează 15 ore în ceea ce privește cerința de la litera (b) punctul 3 subpunctul (i), din care maximum 10 ore reprezintă un credit pentru timpul de instruire în dublă comandă.</u> <u>(e) Se consideră că persoanele care solicită certificatul FI și care dețin sau care au deținut orice alt certificat de instructor eliberat în conformitate cu prezenta anexă îndeplinesc cerințele de la litera (b) punctul 1.</u>	3. (i) în cazul unor FI(A) și (H) <u>și (G)</u>, cel puțin 30 de ore de instruire practică, dintre care 25 de ore reprezintă instruire practică în dublă comandă, dintre care 5 ore se pot efectua pe un FFS, pe un FNPT I sau II sau pe un FTD 2/3; (ii) în cazul unui FI(As), cel puțin 20 de ore de instruire practică, dintre care 15 ore de instruire practică în dublă comandă; <u>(c) Solicitanților unui certificat de FI pe altă categorie de aeronave care dețin sau au deținut o FI(A), o FI(H), o FI(As) sau o FI(G) li se creditează 55 de ore în ceea ce privește cerința de la litera (b) punctul 2.</u> <u>(d) Solicitanților unui certificat de FI(G) care dețin sau au deținut un certificat de FI(A), (H) sau (As) li se creditează 15 ore în ceea ce privește cerința de la litera (b) punctul 3 subpunctul (i), din care maximum 10 ore reprezintă un credit pentru timpul de instruire în dublă comandă.</u> <u>(e) Se consideră că persoanele care solicită certificatul FI și care dețin sau care au deținut orice alt certificat de instructor eliberat în conformitate cu prezenta anexă îndeplinesc cerințele de la litera (b) punctul 1.</u>		
FCL.940.FI FI – Revalidare și reînnoire (a) Revalidare	FCL.940.FI FI – Revalidare și reînnoire (a) Revalidare	Compatibil	Lipsesc

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
1. Pentru a revalida un certificat FI, titularii trebuie să îndeplinească cel puțin două dintre următoarele trei cerințe înainte de data de expirare a certificatului FI: (i) să fi efectuat: (A) în cazul unei FI(A) și al unei FI(H), cel puțin 50 de ore de instruire practică pe categoria corespunzătoare de aeronave, în calitate de FI, TRI, CRI, IRI, MI sau de examinatori. Dacă privilegiile de a oferi instruire pentru BIR și IR trebuie revalidate, 10 din respectivele 50 de ore trebuie să reprezinte instruire practică pentru o BIR sau IR și se efectuează în intervalul de 12 luni imediat premurgător datei de expirare a certificatului de FI; (B) în cazul unui FI(As), cel puțin 20 de ore de instruire practică pe dirijabile în calitate de FI, IRI sau de examinatori. Dacă privilegiile de a oferi instruire pentru IR urmează a fi revalidate, 10 dintre orele respective trebuie să reprezinte instruire practică pentru o IR și se efectuează în intervalul de 12 luni imediat precedent datei expirării certificatului de FI; (ii) să fi efectuat pregătire în vederea perfecționării pentru instructori ca FI în cadrul unei ATO sau la autoritatea competentă; (iii) să fi promovat o evaluare a competențelor în conformitate cu punctul FCL.935 în intervalul de 12 luni imediat anterior datei expirării certificatului de FI. <u>(C) în cazul unui FI(G), cel puțin 50 de ore de instruire practică pe autogire în calitate de FI sau de examinatori;</u>	1. Pentru a revalida un certificat FI, titularii trebuie să îndeplinească cel puțin două dintre următoarele trei cerințe înainte de data de expirare a certificatului FI: (i) să fi efectuat: (A) în cazul unei FI(A) și al unei FI(H), cel puțin 50 de ore de instruire practică pe categoria corespunzătoare de aeronave, în calitate de FI, TRI, CRI, IRI, MI sau de examinatori. Dacă privilegiile de a oferi instruire pentru BIR și IR trebuie revalidate, 10 din respectivele 50 de ore trebuie să reprezinte instruire practică pentru o BIR sau IR și se efectuează în intervalul de 12 luni imediat premurgător datei de expirare a certificatului de FI; (B) în cazul unui FI(As), cel puțin 20 de ore de instruire practică pe dirijabile în calitate de FI, IRI sau de examinatori. Dacă privilegiile de a oferi instruire pentru IR urmează a fi revalidate, 10 dintre orele respective trebuie să reprezinte instruire practică pentru o IR și se efectuează în intervalul de 12 luni imediat precedent datei expirării certificatului de FI; (ii) să fi efectuat pregătire în vederea perfecționării pentru instructori ca FI în cadrul unei ATO sau la AAC. (iii) să fi promovat o evaluare a competențelor în conformitate cu FCL.935 în intervalul de 12 luni imediat anterior datei expirării certificatului de FI. <u>(C) în cazul unui FI(G), cel puțin 50 de ore de instruire practică pe autogire în calitate de FI sau de examinatori;</u>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
2. Pentru cel puțin fiecare a doua revalidare în cazul FI(A) sau FI(H) <u>sau FI(G)</u> sau pentru fiecare a treia revalidare în cazul FI(As), titularii certificatului de FI relevant trebuie să susțină cu succes o evaluare a competenței în conformitate cu punctul FCL.935. (b) Reînnoire Dacă certificatul FI a expirat, solicitantii trebuie, în termen de 12 luni înainte de data solicitării de reînnoire, să finalizeze o pregătire în vederea perfecționării pentru instructori ca FI în cadrul unei ATO sau la o autoritate competentă și să efectueze o evaluare a competenței în conformitate cu punctul FCL.935.	2. Pentru cel puțin fiecare a doua revalidare în cazul FI(A) sau FI(H) <u>sau FI(G)</u> sau pentru fiecare a treia revalidare în cazul FI(As), titularii certificatului FI relevant trebuie să promoveze o evaluare a competenței în conformitate cu FCL.935. (b) Reînnoire <u>Dacă certificatul FI a expirat, solicitantii trebuie, în termen de 12 luni înainte de data solicitării de reînnoire, să finalizeze o pregătire în vederea perfecționării pentru instructori ca FI în cadrul unei ATO sau la o autoritate competentă și să efectueze o evaluare a competenței în conformitate cu punctul FCL.935.</u>		
SECȚIUNEA 4 Cerințe specifice pentru instructor pentru calificare de tip – TRI FCL.905.TRI TRI – Privilegii și condiții (a) Privilegiile unui TRI constau în dreptul acestuia de a asigura instruire pentru: 1. revalidarea și reînnoirea unei IR, cu condiția ca TRI să fie titularul unei IR valabile; 2. eliberarea unui certificat de TRI sau SFI, cu condiția ca titularul să întrunească toate condițiile următoare: (i) să aibă cel puțin 50 de ore de experiență de instruire ca TRI sau SFI în conformitate cu prezentul regulament sau cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012;	FCL.905.TRI TRI – Privilegii și condiții (a) Privilegiile unui TRI constau în dreptul acestuia de a asigura instruire pentru: 1. revalidarea și reînnoirea unei IR, cu condiția ca TRI să fie titularul unei IR valabile; 2. eliberarea unui certificat de TRI sau SFI, cu condiția ca titularul să întrunească toate condițiile următoare: (i) să aibă cel puțin 50 de ore de experiență de instruire ca TRI sau SFI în conformitate cu prezentul Regulament sau cu Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la operațiunile aeriene;	Compatibil	Lipsesc

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(ii) să fi parcurs programa de instruire practică a părții relevante a cursului de pregătire TRI în conformitate cu punctul FCL.930.TRI litera (ab) punctul 3 într-un mod considerat satisfăcător de șeful activității de pregătire al unei ATO. 3. în cazul unui TRI pentru avioane cu un singur pilot: (i) eliberarea, revalidarea și reînnoirea calificărilor de tip pentru avioane complexe de înaltă performanță cu un singur pilot, cu condiția ca solicitantul să aibă în vedere privilegiile care îi conferă dreptul de a participa la operațiuni cu un singur pilot. Privilegiile TRI(SPA) pot fi extinse la instruirea practică pentru calificările de tip pentru avioane complexe de înaltă performanță cu un singur pilot în operațiuni multipilot, cu condiția ca TRI să îndeplinească oricare din următoarele condiții: (A) să dețină sau să fi deținut un certificat de TRI pentru avioane multipilot; (B) să aibă cel puțin 500 de ore pe avioane în operațiuni multipilot și să fi efectuat un curs de pregătire MCCI în conformitate cu punctul FCL.930.MCCI; (ii) cursul MPL referitor la faza de bază, cu condiția să aibă privilegiile extinse la operațiuni multipilot și să dețină sau să fi deținut un certificat de FI(A) sau IRI(A); 4. în cazul unui TRI pentru avioane multipilot: (i) eliberarea, revalidarea și reînnoirea calificărilor de tip pentru: (A) avioane multipilot;	(ii) să fi parcurs programa de instruire practică a părții relevante a cursului de pregătire TRI în conformitate cu FCL.930.TRI litera <u>(ab)</u> punctul 3 într-un mod considerat satisfăcător de șeful activității de pregătire al unei ATO; 3. în cazul unui TRI pentru avioane cu un singur pilot: (i) eliberarea, revalidarea și reînnoirea calificărilor de tip pentru avioane complexe de înaltă performanță cu un singur pilot, cu condiția ca solicitantul să aibă în vedere privilegiile care îi conferă dreptul de a participa la operațiuni cu un singur pilot. Privilegiile TRI(SPA) pot fi extinse la instruirea practică pentru calificările de tip pentru avioane complexe de înaltă performanță cu un singur pilot în operațiuni multipilot, cu condiția ca TRI să îndeplinească oricare din următoarele condiții: (A) să dețină sau să fi deținut un certificat de TRI pentru avioane multipilot; (B) să aibă cel puțin 500 de ore pe avioane în operațiuni multipilot și să fi efectuat un curs de pregătire MCCI în conformitate cu FCL.930.MCCI; (ii) cursul MPL referitor la faza de bază, cu condiția să aibă privilegiile extinse la operațiuni multipilot și să dețină sau să fi deținut un certificat de FI(A) sau IRI(A); 4. în cazul unui TRI pentru avioane multipilot: (i) eliberarea, revalidarea și reînnoirea calificărilor de tip pentru: (A) avioane multipilot; (B) avioane complexe de înaltă performanță cu un singur pilot, în cazul în care solicitantul are în vedere		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(B) avioane complexe de înaltă performanță cu un singur pilot, în cazul în care solicitantul are în vedere privilegii care să îi confere dreptul de a participa la operațiuni multipilot; (ii) pregătire MCC; (iii) cursul MPL privind fazele de bază, intermediară și avansată, cu condiția ca, pentru faza de bază, să dețină sau să fi deținut un certificat de FI(A) sau IRI(A); 5. în cazul unui TRI pentru elicoptere: (i) eliberarea, revalidarea și reînnoirea calificărilor de tip pentru elicoptere; (ii) pregătire MCC, cu condiția să fi efectuat cel puțin 350 de ore de timp de zbor ca pilot în operare multipilot, pe orice categorie de aeronavă; 6. în cazul unui TRI pentru aeronave cu decolare-aterizare verticală: (i) eliberarea, revalidarea și reînnoirea calificărilor de tip pentru aeronave cu decolare-aterizare verticală; (ii) pregătire MCC. (b) Privilegiile unui TRI includ privilegiile de a efectua o evaluare practică EBT la un operator EBT, cu condiția ca instructorul să respecte cerințele din anexa III (partea ORO) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 în ceea ce privește programele de standardizare pentru instructori EBT la respectivul operator EBT.	privilegii care să îi confere dreptul de a participa la operațiuni multipilot; (ii) pregătire MCC; (iii) cursul MPL privind fazele de bază, intermediară și avansată, cu condiția ca, pentru faza de bază, să dețină sau să fi deținut un certificat de FI(A) sau IRI(A); 5. în cazul unui TRI pentru elicoptere: (i) eliberarea, revalidarea și reînnoirea calificărilor de tip pentru elicoptere; <u>(ii) pregătire MCC, cu condiția să fi efectuat cel puțin 350 de ore de timp de zbor ca pilot în operare multipilot, pe orice categorie de aeronavă;</u> 6. în cazul unui TRI pentru aeronave cu decolare-aterizare verticală: (i) eliberarea, revalidarea și reînnoirea calificărilor de tip pentru aeronave cu decolare-aterizare verticală; (ii) pregătire MCC. (b) Privilegiile unui TRI includ privilegiile de a efectua o evaluare practică EBT la un operator EBT, cu condiția ca instructorul să respecte cerințele din Partea ORO la Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la operațiunile aeriene în ceea ce privește programele de standardizare pentru instructori EBT la respectivul operator EBT.		
FCL.910.TRI TRI – Privilegii limitate	FCL.910.TRI TRI – Privilegii limitate	Compatibil	Lipsesc

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(a) Dispoziții generale. Dacă pregătirea TRI se desfășoară exclusiv pe FSTD, privilegiile TRI se limitează la pregătirea pe FSTD. Această limitare include însă următoarele privilegii pentru efectuarea, la bordul aeronavei, a: 1. zborurilor de linie sub supraveghere (LIFUS), cu condiția ca respectivul curs de pregătire TRI să fi inclus pregătirea relevantă specificată la punctul FCL.930.TRI litera (ab) punctul 4; 2. pregătirii pentru aterizare, cu condiția ca respectivul curs de pregătire TRI să fi inclus pregătirea relevantă specificată la punctul FCL.930.TRI litera (ab) punctul 4; sau 3. zborului de pregătire specificat la punctul FCL.060 litera (c) punctul 2, cu condiția ca respectivul curs de pregătire TRI să fi inclus pregătirea menționată la litera (a) punctul 1 sau la litera (a) punctul 2. Limitarea la pregătirea pe FSTD este eliminată dacă TRI au efectuat o evaluare a competenței pe aeronavă. (b) TRI pentru avioane și aeronave cu decolare-aterizare verticală – TRI(A) și TRI(PL). Privilegiile TRI se limitează la tipul de avion sau aeronavă cu decolare-aterizare verticală pe care s-au efectuat pregătirea și evaluarea competenței. Cu excepția cazurilor în care se stabilește altfel în OSD, pentru a extinde privilegiile TRI la alte tipuri, TRI trebuie: 1. să fi efectuat, în intervalul de 12 luni care precedă solicitarea, cel puțin 15 segmente de rută, inclusiv decolări și aterizări pe tipul de aeronavă	(a) Dispoziții generale. Dacă pregătirea TRI se desfășoară exclusiv pe FSTD, privilegiile TRI se limitează la pregătirea pe FSTD. Această limitare include însă următoarele privilegii pentru efectuarea, la bordul aeronavei, a: 1. zborurilor de linie sub supraveghere (LIFUS), cu condiția ca respectivul curs de pregătire TRI să fi inclus pregătirea specificată la FCL.930.TRI litera <u>(ab)</u> punctul 4; 2. pregătirii pentru aterizare, cu condiția ca respectivul curs de pregătire TRI să fi inclus pregătirea specificată la FCL.930.TRI litera <u>(ab)</u> punctul 4; sau 3. zborului de pregătire specificat la FCL.060 litera (c) punctul 2, cu condiția ca respectivul curs de pregătire TRI să fi inclus pregătirea menționată la litera (a) punctul 1 sau la litera (a) punctul 2. Limitarea la pregătirea pe FSTD este eliminată dacă TRI au efectuat o evaluare a competenței pe aeronavă. (b) TRI pentru avioane și aeronave cu decolare-aterizare verticală – TRI(A) și TRI(PL). Privilegiile TRI se limitează la tipul de avion sau aeronavă cu decolare-aterizare verticală pe care s-au efectuat pregătirea și evaluarea competenței. Cu excepția cazurilor în care se stabilește altfel în OSD, pentru a extinde privilegiile TRI la alte tipuri, TRI trebuie: 1. să fi efectuat, în intervalul de 12 luni care precedă solicitarea, cel puțin 15 segmente de rută, inclusiv decolări și aterizări pe tipul de aeronavă aplicabil,		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
aplicabil, dintre care maximum 7 segmente se pot efectua pe un FSTD; 2. să fi efectuat componentele relevante de pregătire tehnică și componentele de instruire practică din cursul TRI aplicabil; 3. privilegiile TRI se extind la alte variante, cu condiția ca acestea să respecte punctul FCL.710 la respectivele variante și, după caz, elementele prevăzute în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa I (partea 21) la Regulamentul (UE) nr. 748/2012 pentru variantele respective. Privilegiile TRI se extind la alte variante în conformitate cu OSD dacă TRI au efectuat componentele relevante ale pregătirii tehnice și componentele instruirii practice ale cursului TRI aplicabil. (c) TRI pentru elicoptere – TRI(H). 1. Privilegiile TRI(H) se limitează la tipul de elicopter pe care s-a susținut evaluarea competenței pentru eliberarea certificatului TRI. Cu excepția cazului în care se prevede altfel în OSD, privilegiile TRI sunt extinse la alte tipuri dacă TRI: (i) au efectuat componentele relevante de pregătire tehnică și componentele de instruire practică din cursul TRI; (ii) au efectuat, în termen de 12 luni înaintea datei solicitării, cel puțin 10 ore pe tipul de elicopter aplicabil, dintre care maximum 5 ore pot fi efectuate pe un simulator complet de zbor (Full	dintre care maximum 7 segmente se pot efectua pe un FSTD; 2. să fi efectuat componentele relevante de pregătire tehnică și componentele de instruire practică din cursul TRI aplicabil; 3. <u>privilegiile TRI se extind la alte variante, cu condiția ca acestea să respecte punctul FCL.710 la respectivele variante și, după caz, elementele prevăzute în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa nr. 1 (partea 21) la HG nr. 91/2024 pentru variantele respective.</u> Privilegiile TRI se extind la alte variante în conformitate cu OSD dacă TRI au efectuat componentele relevante ale pregătirii tehnice și componentele instruirii practice ale cursului TRI aplicabil. (c) TRI pentru elicoptere – TRI(H) 1. Privilegiile TRI(H) se limitează la tipul de elicopter pe care s-a susținut evaluarea competenței pentru eliberarea certificatului TRI. Cu excepția cazului în care se prevede altfel în OSD, privilegiile TRI sunt extinse la alte tipuri dacă TRI: (i) au efectuat componentele relevante de pregătire tehnică și componentele de instruire practică din cursul TRI; (ii) au efectuat, în termen de 12 luni înaintea datei solicitării, cel puțin 10 ore pe tipul de elicopter aplicabil, dintre care maximum 5 ore pot fi efectuate pe un simulator complet de zbor (Full Flight		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
Flight Simulator – FFS) sau pe un echipament de pregătire pentru zbor (Flight Training Device – FTD) 2/3; și (iii) Privilegiile TRI se extind la alte variante, cu condiția ca acestea să respecte punctul FCL.710 la respectivele variante și, după caz, elementele prevăzute în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa I (partea 21) la Regulamentul (UE) nr. 748/2012 pentru variantele respective. Privilegiile TRI se extind la alte variante în conformitate cu OSD dacă TRI au efectuat componentele relevante ale pregătirii tehnice și componentele instruirii practice ale cursului TRI aplicabil. 2. Pentru a extinde privilegiile unui TRI(H) la operarea multipilot pe același tip de elicoptere cu un singur pilot, titularul trebuie să fi efectuat cel puțin 350 de ore de zbor ca pilot în operare multipilot pe orice categorie de aeronavă sau să aibă cel puțin 100 de ore de timp de zbor ca pilot în operare multipilot pe tipul specific în ultimii 2 ani. 3. Înainte ca privilegiile unui TRI(H) să fie extinse de la elicoptere cu un singur pilot la elicoptere multipilot, titularul trebuie să respecte punctul FCL.915.TRI litera (d) punctul 3. (d) În pofida punctelor de mai sus, titularii unui certificat de TRI care au primit o calificare de tip în conformitate cu punctul FCL.725 litera (e) au	Simulator – FFS) sau pe un echipament de pregătire pentru zbor (Flight Training Device – FTD) 2/3; și (iii) <u>Privilegiile TRI se extind la alte variante, cu condiția ca acestea să respecte punctul FCL.710 la respectivele variante și, după caz, elementele prevăzute în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa nr. I (partea 21) la HG nr. 91/2024 pentru variantele respective.</u> Privilegiile TRI se extind la alte variante în conformitate cu OSD dacă TRI au efectuat componentele relevante ale pregătirii tehnice și componentele instruirii practice ale cursului TRI aplicabil. 2. <u>Pentru a extinde privilegiile unui TRI(H) la operarea multipilot pe același tip de elicoptere cu un singur pilot, titularul trebuie să fi efectuat cel puțin 350 de ore de zbor ca pilot în operare multipilot pe orice categorie de aeronavă sau să aibă cel puțin 100 de ore de timp de zbor ca pilot în operare multipilot pe tipul specific în ultimii 2 ani.</u> 3. <u>Înainte ca privilegiile unui TRI(H) să fie extinse de la elicoptere cu un singur pilot la elicoptere multipilot, titularul trebuie să respecte punctul FCL.915.TRI litera (d) punctul 3.</u> (d) În pofida punctelor de mai sus, titularii unui certificat de TRI care au primit o calificare de tip în conformitate cu FCL.725 litera (e) au dreptul la		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
dreptul la extinderea privilegiilor lor de TRI la respectivul tip nou de aeronavă.	extinderea privilegiilor lor de TRI la respectivul tip nou de aeronavă.		
FCL.915.TRI TRI – Condiții indispensabile O persoană care solicită un certificat de TRI trebuie: (a) să dețină cel puțin o licență de pilot CPL, MPL sau ATPL pe categoria de aeronave aplicabilă; (b) pentru un certificat de TRI(MPA): 1. să fi efectuat 1 500 de ore timp de zbor ca pilot pe avioane multipilot; și 2. să fi efectuat, în intervalul de 12 luni care precede solicitarea, cel puțin 30 de segmente de rută, inclusiv decolări și aterizări ca PIC sau copilot pe tipul de aeronavă aplicabil, dintre care 15 segmente de rută se pot efectua pe un FFS reprezentând respectivul tip; (c) pentru un certificat de TRI(SPA): 1. să fi efectuat, în intervalul de 12 luni care precede data solicitării, cel puțin 30 de segmente de rută, inclusiv decolări și aterizări, ca PIC pe tipul de aeronavă aplicabil, dintre care maximum 15 segmente se pot efectua pe un FSTD reprezentând respectivul tip; și 2. (i) să fi efectuat cel puțin 500 de ore timp de zbor ca pilot pe avioane, inclusiv 30 de ore ca PIC pe tipul de avion aplicabil; sau (ii) să dețină sau să fi deținut un certificat de FI pentru avioane multimotor cu privilegii IR(A); (d) pentru TRI(H): 1. în cazul unui certificat de TRI(H) pentru elicoptere monomotor cu un singur pilot:	FCL.915.TRI TRI – Condiții indispensabile O persoană care solicită un certificat de TRI trebuie: (a) să dețină cel puțin o <u>licență</u> de pilot CPL, MPL sau ATPL pe categoria de aeronave aplicabilă; (b) pentru un certificat de TRI(MPA): 1. să fi efectuat 1500 de ore timp de zbor ca pilot pe avioane multipilot; și 2. să fi efectuat, în intervalul de 12 luni care precede solicitarea, cel puțin 30 de segmente de rută, inclusiv decolări și aterizări ca PIC sau copilot pe tipul de aeronavă aplicabil, dintre care 15 segmente de rută se pot efectua pe un FFS reprezentând respectivul tip; (c) pentru un certificat de TRI(SPA): 1. să fi efectuat, în intervalul de 12 luni care precedă data solicitării, cel puțin 30 de segmente de rută, inclusiv decolări și aterizări, ca PIC pe tipul de aeronavă aplicabil, dintre care maximum 15 segmente se pot efectua pe un FSTD reprezentând respectivul tip; și 2. (i) să fi efectuat cel puțin 500 de ore timp de zbor ca pilot pe avioane, inclusiv 30 de ore ca PIC pe tipul de avion aplicabil; sau (ii) să dețină sau să fi deținut un certificat de FI pentru avioane multimotor cu privilegii IR(A); (d) pentru TRI(H):	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(i) să fi efectuat 250 de ore ca pilot pe elicoptere sau (ii) să dețină un certificat de FI(H); 2. în cazul unui certificat de TRI(H) pentru elicoptere multimotor cu un singur pilot: (i) să fie efectuat 500 de ore ca pilot pe elicoptere, inclusiv 100 de ore ca PIC pe elicoptere multimotor cu un singur pilot, sau (ii) să dețină un certificat de FI(H) și să fi efectuat 100 de ore de timp de zbor ca pilot pe elicoptere multimotor; 3. în cazul unui certificat de TRI(H) pentru elicoptere multipilot, să fi efectuat 1 000 de ore de timp de zbor ca pilot pe elicoptere și să aibă fie 350 de ore în operare multipilot pe orice categorie de aeronavă, fie 100 de ore de timp de zbor ca pilot în operare multipilot pe tipul pentru care se solicită certificatul de TRI(H); (e) pentru TRI(PL): (1) să fi efectuat 1 500 de ore timp de zbor ca pilot pe avioane multipilot, aeronave cu decolare-aterizare verticală sau elicoptere multipilot; și (2) să fi efectuat, în intervalul de 12 luni care precede solicitarea, 30 segmente de rută, inclusiv decolări și aterizări, ca PIC sau copilot pe tipul aplicabil de aeronavă cu decolare-aterizare verticală, dintre care 15 segmente de rută se pot efectua pe un FFS reprezentând respectivul tip.	<u>1. pentru un certificat de TRI(H) pentru elicoptere monomotor cu un singur pilot: (i) să fi efectuat 250 de ore ca pilot pe elicoptere;</u> <u>(ii) să dețină un certificat de FI(H);</u> <u>2. în cazul unui certificat de TRI(H) pentru elicoptere multimotor cu un singur pilot:</u> <u>(i) să fie efectuat 500 de ore ca pilot pe elicoptere, inclusiv 100 de ore ca PIC pe elicoptere multimotor cu un singur pilot, sau</u> <u>(ii) să dețină un certificat de FI(H) și să fi efectuat 100 de ore de timp de zbor ca pilot pe elicoptere multimotor;</u> <u>3. pentru un certificat de TRI(H) pentru elicoptere multipilot, să fi efectuat 1000 de ore de zbor ca pilot pe elicoptere, inclusiv:</u> <u>(i) 350 de ore ca pilot pe elicoptere multipilot; sau</u> <u>(ii) pentru solicitanții care sunt deja titularii unui certificat de TRI(H) pentru elicoptere multimotor cu un singur pilot, 100 de ore ca pilot de respectivul tip în operațiuni multipilot;</u> (e) pentru TRI(PL): 1. să fi efectuat 1500 de ore de zbor ca pilot pe avioane multipilot, aeronave cu decolare-aterizare verticală sau elicoptere multipilot; și 2. să fi efectuat, în intervalul de 12 luni care precede solicitarea, 30 de segmente de rută, inclusiv decolări și aterizări, ca PIC sau copilot pe tipul aplicabil de aeronavă cu decolare-aterizare verticală, dintre care 15 segmente de rută se pot efectua pe un FFS reprezentând respectivul tip.		
FCL.930.TRI TRI – Curs de pregătire	FCL.930.TRI TRI – Curs de pregătire	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(a) Cursul de pregătire TRI se desfășoară: 1. în cazul MPA, pe un FFS sau într-o combinație între FSTD și FFS; 2. în cazul calificărilor de tip pentru SPA și elicoptere, în oricare dintre următoarele: (i) un FFS disponibil și accesibil sau într-o combinație a acestor FFS și FSTD; (ii) în mod combinat, pe FSTD-uri și pe aeronavă dacă nu este disponibil sau accesibil niciun FFS (iii) pe aeronavă dacă nu este disponibil sau accesibil niciun FSTD. (aa) Prin derogare de la litera (a), cursul de pregătire TRI: 1. în cazul elicopterelor necomplexe, se poate desfășura pe o combinație între FSTD și aeronavă, chiar dacă un FFS este disponibil și accesibil; 2. în cazul aeronavelor menționate în secțiunea A punctul 1e din apendicele 9, se poate desfășura în conformitate cu punctul FCL.930.TRI litera (a) punctul 2 subpunctul (i), (ii) sau (iii), indiferent de disponibilitatea și accesibilitatea FFS sau FSTD. (ab) Cursul de pregătire TRI include: 1. 25 de ore de predare-învățare; 2. 10 ore de pregătire tehnică, inclusiv recapitularea cunoștințelor tehnice, pregătirea planurilor de lecție și dezvoltarea capacității de pregătire la clasă sau pe simulator; 3. 5 ore de instruire practică pe aeronava corespunzătoare sau pe un FSTD reprezentând respectiva aeronavă în cazul aeronavelor cu un	(a) Cursul de pregătire TRI se desfășoară: 1. în cazul MPA, pe un FFS sau într-o combinație între FSTD și FFS; 2. în cazul calificărilor de tip pentru SPA și elicoptere, în oricare dintre următoarele: (i) un FFS disponibil și accesibil sau într-o combinație a acestor FFS și FSTD; (ii) în mod combinat, pe FSTD-uri și pe aeronavă dacă nu este disponibil sau accesibil niciun FFS (iii) pe aeronavă dacă nu este disponibil sau accesibil niciun FSTD. (aa) Prin derogare de la litera (a), cursul de pregătire TRI: 1. în cazul elicopterelor necomplexe, se poate desfășura pe o combinație între FSTD și aeronavă, chiar dacă un FFS este disponibil și accesibil; 2. în cazul aeronavelor menționate în secțiunea A punctul 1e din apendicele 9, se poate desfășura în conformitate cu punctul FCL.930.TRI litera (a) punctul 2 subpunctul (i), (ii) sau (iii), indiferent de disponibilitatea și accesibilitatea FFS sau FSTD. (ab) Cursul de pregătire TRI include: 1. 25 de ore de predare-învățare; 2. 10 ore de pregătire tehnică, inclusiv recapitularea cunoștințelor tehnice, pregătirea planurilor de lecție și dezvoltarea capacității de pregătire la clasă sau pe simulator; 3. 5 ore de instruire practică pe aeronava corespunzătoare sau pe un FSTD reprezentând respectiva aeronavă în cazul aeronavelor cu un		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
singur pilot și 10 ore pe o aeronavă multipilot sau pe un FSTD reprezentând respectiva aeronavă; 4. în cazul în care se solicită privilegii de zbor de linie sub supraveghere (LIFUS) sau pregătire pentru decolare și aterizare, următoarea pregătire, după caz: (i) pe un FSTD și în legătură cu privilegiile relevante, o pregătire specifică suplimentară care, în cazul privilegiilor pentru desfășurarea pregătirii pentru decolare și aterizare, include pregătirea pentru procedurile de urgență legate de aeronavă; (ii) consolidarea pregătirii specifice în conformitate cu punctul 4 litera (i), în cazul în care solicitantul trebuie, pe aeronavă, să efectueze LIFUS sau pregătire pentru decolare și aterizare, după caz, sub supravegherea unui TRI desemnat în acest scop de către ATO. (b) Solicitanții care dețin sau au deținut un certificat de instructor se creditează integral în ceea ce privește cerința de la litera (a) punctul 1. (c) Un solicitant al unui certificat de TRI care este titularul unui certificat de SFI pentru tipul relevant se creditează integral în ceea ce privește cerințele prezentului punct pentru eliberarea unui certificat de TRI limitat la instruirea practică pe simulatoare.	singur pilot și 10 ore pe o aeronavă multipilot sau pe un FSTD reprezentând respectiva aeronavă; 4. în cazul în care se solicită privilegii de zbor de linie sub supraveghere (LIFUS) sau pregătire pentru decolare și aterizare, următoarea pregătire, după caz: (i) pe un FSTD și în legătură cu privilegiile relevante, o pregătire specifică suplimentară care, în cazul privilegiilor pentru desfășurarea pregătirii pentru decolare și aterizare, include pregătirea pentru procedurile de urgență legate de aeronavă; (ii) consolidarea pregătirii specifice în conformitate cu punctul 4 litera (i), în cazul în care solicitantul trebuie, pe aeronavă, să efectueze LIFUS sau pregătire pentru decolare și aterizare, după caz, sub supravegherea unui TRI desemnat în acest scop de către ATO. (b) Solicitanții care dețin sau au deținut un certificat de instructor se creditează integral în ceea ce privește cerința de la litera (a) punctul 1. (c) Un solicitant al unui certificat de TRI care este titularul unui certificat de SFI pentru tipul relevant se creditează integral în ceea ce privește cerințele prezentului punct pentru eliberarea unui certificat de TRI limitat la instruirea practică pe simulatoare.		
FCL.935.TRI TRI – Evaluarea competenței (a) Evaluarea competenței pentru un TRI pe MPA și PL se efectuează pe un FFS. Dacă nu este disponibil sau accesibil niciun FFS, se utilizează o aeronavă.	FCL.935.TRI TRI – Evaluarea competenței (a) Evaluarea competenței pentru un TRI pe MPA și PL se efectuează pe un FFS. Dacă nu este disponibil sau accesibil niciun FFS, se utilizează o aeronavă.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(b) Evaluarea competenței pentru un TRI pentru avioane complexe de înaltă performanță cu un singur pilot și pentru elicoptere se efectuează pe oricare dintre următoarele: 1. pe un FFS disponibil și accesibil; 2. dacă nu este disponibil sau accesibil niciun FFS, pe o combinație de FSTD și o aeronavă; 3. dacă nu este disponibil sau accesibil niciun FSTD, pe o aeronavă.	(b) Evaluarea competenței pentru un TRI pentru avioane complexe de înaltă performanță cu un singur pilot și pentru elicoptere se efectuează pe oricare dintre următoarele: 1. pe un FFS disponibil și accesibil; 2. dacă nu este disponibil sau accesibil niciun FFS, pe o combinație de FSTD și o aeronavă; 3. dacă nu este disponibil sau accesibil niciun FSTD, pe o aeronavă.		
FCL.940.TRI TRI – Revalidare și reînnoire (a) Revalidare 1. Avioane Pentru a revalida un certificat TRI(A) solicitantii trebuie, în termen de 12 luni imediat anterior datei de expirare a certificatului, să îndeplinească cel puțin două dintre următoarele trei cerințe: (i) să realizeze una din următoarele părți ale unui curs complet de pregătire pentru calificare de tip sau recurent: o ședință de pregătire la simulator de cel puțin trei ore sau un exercițiu aerian de cel puțin o oră care să cuprindă cel puțin două decolări și aterizări; (ii) să efectueze un curs de perfecționare pentru instructori în calitate de TRI(A) în cadrul unei ATO; (iii) să promoveze evaluarea competenței în conformitate cu punctul FCL.935. Se consideră că solicitantii care au respectat punctul FCL.910.TRI litera (b) punctul 3 sunt în conformitate cu această cerință.	FCL.940.TRI TRI – Revalidare și reînnoire (a) Revalidare 1. Avioane Pentru a revalida un certificat TRI(A), solicitantii trebuie să îndeplinească, în termen de 12 luni imediat anterior datei de expirare a certificatului, cel puțin două dintre următoarele trei cerințe: (i) să realizeze una din următoarele părți ale unui curs complet de pregătire pentru calificare de tip sau recurent: o ședință de pregătire la simulator de cel puțin trei ore <u>sau</u> un exercițiu aerian de cel puțin o oră care să cuprindă cel puțin două decolări și aterizări; (ii) să efectueze un curs de perfecționare pentru instructori în calitate de TRI(A) în cadrul unei ATO; (iii) să promoveze evaluarea competenței în conformitate cu FCL.935. Se consideră că solicitantii care au respectat FCL.910.TRI litera (b) punctul 3 sunt în conformitate cu această cerință.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
2. Elicoptere și aeronave cu decolare-aterizare verticală Pentru a revalida un certificat de TRI (H) sau TRI(PL), solicitanții trebuie să îndeplinească, în perioada de valabilitate a certificatului de TRI, cel puțin două dintre următoarele trei cerințe: (i) să efectueze cel puțin 50 de ore de instruire practică pe fiecare dintre tipurile de aeronavă pentru care sunt titularii unor privilegii de asigurare a instruirii sau pe un FSTD reprezentând respectivele tipuri, dintre care cel puțin 15 ore se efectuează în intervalul de 12 luni imediat anterior datei de expirare a certificatului TRI. În cazul TRI(PL), orele respective se desfășoară ca TRI sau examinator pentru calificare de tip (TRE) ori ca SFI sau examinator de zbor sintetic (SFE). În cazul TRI(H), timpul de zbor ca FI, instructori pentru calificare de zbor instrumental (IRI), instructori de pregătire sintetică (STI) sau ca orice alt tip de examinatori este luat în considerare în acest scop; (ii) să participe la un curs de perfecționare pentru instructori în calitate de TRI(H) sau de TRI(PL), după caz, în cadrul unei ATO; (iii) în perioada de 12 luni imediat anterioară datei de expirare a certificatului, să fi promovat o evaluare a competenței în conformitate cu punctele FCL.935, FCL.910.TRI litera (b) punctul 3 sau FCL.910.TRI litera (c) punctul 3, după caz. 3. Pentru cel puțin fiecare a doua revalidare a unui certificat de TRI, titularii trebuie să promoveze evaluarea competenței în conformitate cu punctul FCL.935.	2. Elicoptere și aeronave cu decolare-aterizare verticală Pentru a revalida un certificat de TRI (H) sau TRI(PL), solicitanții trebuie să îndeplinească, în perioada de valabilitate a certificatului de TRI, cel puțin două dintre următoarele trei cerințe: (i) să efectueze cel puțin 50 de ore de instruire practică pe fiecare dintre tipurile de aeronavă pentru care sunt titularii unor privilegii de asigurare a instruirii sau pe un FSTD reprezentând respectivele tipuri, dintre care cel puțin 15 ore se efectuează în intervalul de 12 luni imediat anterior datei de expirare a certificatului TRI. În cazul TRI(PL), orele respective se desfășoară ca TRI sau examinator pentru calificare de tip (TRE) ori ca SFI sau examinator de zbor sintetic (SFE). În cazul TRI(H), timpul de zbor ca FI, instructori pentru calificare de zbor instrumental (IRI), instructori de pregătire sintetică (STI) sau ca orice alt tip de examinatori este luat în considerare în acest scop; (ii) să participe la un curs de perfecționare pentru instructori în calitate de TRI(H) sau de TRI(PL), după caz, în cadrul unei ATO; (iii) în perioada de 12 luni imediat anterioară datei de expirare a certificatului, să fi promovat o evaluare a competenței în conformitate cu FCL.935, FCL.910.TRI litera (b) punctul 3 sau FCL.910.TRI litera (c) punctul 3, după caz. 3. Pentru cel puțin fiecare a doua revalidare a unui certificat de TRI, titularii trebuie să promoveze evaluarea competenței în conformitate cu FCL.935.		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
4. Dacă TRI sunt titularii unui certificat pentru mai mult de un tip de aeronavă din aceeași categorie, evaluarea competenței susținută pe unul dintre tipurile respective de aeronave revalidează certificatul de TRI pentru celelalte tipuri deținute în cadrul aceleiași categorii de aeronave, cu excepția cazului în care OSD prevăd altfel. 5. Cerințe specifice pentru revalidarea unui certificat de TRI(H) Se consideră că TRI(H) titulari ai unui certificat de FI(H) pe tipul relevant sunt în conformitate cu cerințele de la litera (a). În acest caz, certificatul de TRI(H) este valabil până la data expirării certificatului de FI(H). (b) Reînnoire Pentru a reînnoi un certificat de TRI, solicitanții trebuie, în termenul de 12 luni imediat anterior datei solicitării, să fi promovat evaluarea competenței în conformitate cu punctul FCL.935 și să fi efectuat următoarele: 1. pentru avioane: (i) cel puțin 30 de segmente de rută, inclusiv decolări și aterizări pe tipul de avion aplicabil, dintre care maximum 15 segmente se pot efectua pe un FFS; (ii) cursuri de perfecționare pentru instructori ca TRI în cadrul unei ATO care trebuie să cuprindă elementele relevante ale cursului de pregătire TRI; 2. pentru elicoptere și aeronave cu decolare-aterizare verticală:	4. Dacă TRI sunt titularii unui certificat pentru mai mult de un tip de aeronavă din aceeași categorie, evaluarea competenței susținută pe unul dintre tipurile respective de aeronave revalidează certificatul de TRI pentru celelalte tipuri deținute în cadrul aceleiași categorii de aeronave, cu excepția cazului în care OSD prevăd altfel. 5. Cerințe specifice pentru revalidarea unui certificat de TRI(H) Se consideră că TRI(H) titulari ai unui certificat de FI(H) pe tipul relevant sunt în conformitate cu cerințele de la litera (a). În acest caz, certificatul de TRI(H) este valabil până la data expirării certificatului de FI(H). (b) Reînnoire Pentru a reînnoi un certificat de TRI, solicitanții trebuie, în termen de 12 luni imediat anterior datei solicitării, să fi promovat evaluarea competenței în conformitate cu FCL.935 și să fi efectuat următoarele: 1. pentru avioane: (i) cel puțin 30 de segmente de rută, inclusiv decolări și aterizări pe tipul de avion aplicabil, dintre care maximum 15 segmente se pot efectua pe un FFS; (ii) cursuri de perfecționare pentru instructori ca TRI în cadrul unei ATO care trebuie să cuprindă elementele relevante ale cursului de pregătire TRI; 2. pentru elicoptere și aeronave cu decolare-aterizare verticală:		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(i) cel puțin 10 ore timp de zbor, inclusiv decolări și aterizări pe tipul de aeronavă aplicabil, dintre care maximum 5 ore se pot efectua pe un FFS sau pe un FTD 2/3; (ii) cursuri de perfecționare pentru instructori ca TRI în cadrul unei ATO, care trebuie să cuprindă elementele relevante ale cursului de pregătire TRI; 3. dacă solicitanții sunt titularii unui certificat pentru mai mult de un tip de aeronavă din aceeași categorie, evaluarea competenței susținută pe unul dintre tipurile respective de aeronave reînnoiește certificatul de TRI pentru celelalte tipuri deținute în cadrul aceleiași categorii de aeronave, cu excepția cazului în care OSD prevăd altfel.	(i) cel puțin 10 ore timp de zbor, inclusiv decolări și aterizări pe tipul de aeronavă aplicabil, dintre care maximum 5 ore se pot efectua pe un FFS sau pe un FTD 2/3; (ii) cursuri de perfecționare pentru instructori ca TRI în cadrul unei ATO, care trebuie să cuprindă elementele relevante ale cursului de pregătire TRI; 3. dacă solicitanții sunt titularii unui certificat pentru mai mult de un tip de aeronavă din aceeași categorie, evaluarea competenței susținută pe unul dintre tipurile respective de aeronave reînnoiește certificatul de TRI pentru celelalte tipuri deținute în cadrul aceleiași categorii de aeronave, cu excepția cazului în care OSD prevăd altfel.		
SECȚIUNEA 5 Cerințe specifice pentru instructor pentru calificarea de clasă – CRI FCL.905.CRI CRI – Privilegii și condiții (a) Privilegiile unui CRI constau în dreptul acestuia de a asigura pregătire pentru: 1. eliberarea, revalidarea sau reînnoirea calificărilor de clasă sau de tip pentru avioane cu un singur pilot, cu excepția avioanelor complexe de înaltă performanță cu un singur pilot, în cazul în care solicitantul are în vedere privilegii care să îi confere dreptul de a participa la operațiuni cu un singur pilot; 2. o calificare de tractare sau de zbor acrobatic pentru categoria avioane, cu condiția ca CRI să fie	FCL.905.CRI CRI – Privilegii și condiții (a) Privilegiile unui CRI constau în dreptul acestuia de a asigura pregătire pentru: 1. eliberarea, revalidarea sau reînnoirea calificărilor de clasă sau de tip pentru avioane cu un singur pilot, cu excepția avioanelor complexe de înaltă performanță cu un singur pilot, în cazul în care solicitantul are în vedere privilegii care să îi confere dreptul de a participa la operațiuni cu un singur pilot; 2. o calificare de tractare sau de zbor acrobatic pentru categoria avioane, cu condiția ca CRI să fie titularul	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
titularul calificării relevante și să fi demonstrat capacitatea de a asigura pregătire pentru respectiva calificare unui FI calificat în conformitate cu punctul FCL.905.FI litera (j) 3. extinderea privilegiilor LAPL(A) la o altă clasă sau variantă de avion. (b) Privilegiile unui CRI se limitează la clasa sau tipul de avion pe care s-a susținut evaluarea competențelor de instructor. Privilegiile CRI se extind la alte clase sau tipuri în cazul în care CRI a efectuat în ultimele 12 luni: 1. 15 ore timp de zbor ca PIC pe avioane din clasa sau tipul aplicabile de avioane; 2. un zbor de instruire de pe scaunul din dreapta sub supravegherea unui alt CRI sau FI calificat pentru respectiva clasă sau respectivul tip și aflat pe scaunul celui alt pilot. (ba) Privilegiile CRI sunt de a oferi instruirea pentru calificările de clasă și de tip pentru avioanele cu un singur pilot, cu excepția avioanelor complexe de înaltă performanță cu un singur pilot, în operațiuni multipilot, cu condiția ca CRI să îndeplinească oricare dintre următoarele condiții: 1. să dețină sau să fi deținut un certificat de TRI pentru avioane multipilot; 2. să aibă cel puțin 500 de ore pe avioane în operațiuni multipilot și să fi efectuat un curs de pregătire MCCI în conformitate cu punctul FCL.930.MCCI. (c) Solicitanții unui CRI pentru avioane multimotor care dețin un certificat CRI pentru avioane cu un	calificării relevante și să fi demonstrat capacitatea de a asigura pregătire pentru respectiva calificare unui FI calificat în conformitate cu punctul FCL.905.FI litera (j): 3. extinderea privilegiilor LAPL(A) la o altă clasă sau variantă de avion. (b) Privilegiile unui CRI se limitează la clasa sau tipul de avion pe care s-a susținut evaluarea competențelor de instructor. Privilegiile CRI se extind la alte clase sau tipuri în cazul în care CRI a efectuat în ultimele 12 luni: 1. 15 ore timp de zbor ca PIC pe avioane din clasa sau tipul aplicabile de avioane; 2. un zbor de instruire de pe scaunul din dreapta sub supravegherea unui alt CRI sau FI calificat pentru respectiva clasă sau respectivul tip și aflat pe scaunul celui alt pilot. (ba) Privilegiile CRI constau în a oferi instruirea pentru calificările de clasă și de tip pentru avioanele cu un singur pilot, cu excepția avioanelor complexe de înaltă performanță cu un singur pilot, în operațiuni multipilot, cu condiția ca CRI să îndeplinească oricare dintre următoarele condiții: 1. să dețină sau să fi deținut un certificat de TRI pentru avioane multipilot; 2. să aibă cel puțin 500 de ore pe avioane în operațiuni multipilot și să fi efectuat un curs de pregătire MCCI în conformitate cu FCL.930.MCCI.		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
singur motor trebuie să îndeplinească condițiile indispensabile pentru un CRI stabilite la punctul FCL.915.CRI litera (a) și cerințele de la punctul FCL.930.CRI litera (a) punctul 3 și de la punctul FCL.935.	(c) Solicitanții unui CRI pentru avioane multimotor care dețin un certificat CRI pentru avioane cu un singur motor trebuie să îndeplinească condițiile indispensabile pentru un CRI stabilite la punctul FCL.915.CRI litera (a) și cerințele de la punctul FCL.930.CRI litera (a) punctul 3 și de la punctul FCL.935.		
FCL.915.CRI CRI– Condiții indispensabile O persoană care solicită un certificat de CRI trebuie să fi efectuat cel puțin: (a) pentru avioane multimotor: 1. 500 de ore timp de zbor ca pilot pe avioane; 2. 30 de ore ca PIC pe clasa sau tipul de avion aplicabile; (b) pentru avioane monomotor: 1. 300 de ore timp de zbor ca pilot pe avioane; 2. 30 de ore ca PIC pe clasa sau tipul de avion aplicabile.	FCL.915.CRI CRI – Condiții indispensabile O persoană care solicită un certificat de CRI trebuie să fi efectuat cel puțin: (a) pentru avioane multimotor: 1. 500 de ore de zbor ca pilot pe avioane; 2. 30 de ore ca PIC pe clasa sau tipul de avion aplicabile; (b) pentru avioane monomotor: 1. 300 de ore de zbor ca pilot pe avioane; 2. 30 de ore ca PIC pe clasa sau tipul de avion aplicabile.	Compatibil	Lipsă
FCL.930.CRI CRI – Curs de pregătire (a) Cursul de pregătire practică pentru CRI cuprinde cel puțin: 1. 25 de ore de predare-învățare; 2. 10 ore de pregătire tehnică, inclusiv recapitularea cunoștințelor tehnice, pregătirea planurilor de lecție și dezvoltarea capacității de a pregăti la clasă sau pe simulator; 3. cinci ore de instruire practică pe avioane multimotor sau pe un FSTD reprezentând clasa sau tipul respectiv de avion, inclusiv cel puțin trei ore pe avion, sau cel puțin trei ore de instruire practică	FCL.930.CRI CRI – Curs de pregătire (a) Cursul de pregătire practică pentru CRI cuprinde cel puțin: 1. 25 de ore de predare-învățare; 2. 10 ore de pregătire tehnică, inclusiv recapitularea cunoștințelor tehnice, pregătirea planurilor de lecție și dezvoltarea capacității de a pregăti la clasă sau pe simulator; 3. cinci ore de instruire practică pe avioane multimotor sau pe un FSTD reprezentând clasa sau tipul respectiv de avion, inclusiv cel puțin trei ore pe avion, sau cel puțin trei ore de instruire practică pe	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
pe avioane monomotor, asigurată de un FI(A) calificat în conformitate cu punctul FCL.905.FI litera (j). (b) Solicitanții care dețin sau au deținut un certificat de instructor se creditează integral în ceea ce privește cerința de la litera (a) punctul 1.	avioane monomotor, asigurată de un FI(A) calificat în conformitate cu FCL.905.FI litera (j). (b) Solicitanții care dețin sau au deținut un certificat de instructor se creditează integral în ceea ce privește cerința de la litera (a) punctul 1.		
FCL.940.CRI CRI – Revalidare și reînnoire (a) Pentru a revalida un certificat de CRI, solicitanții trebuie să îndeplinească, în perioada de valabilitate a certificatului de CRI, cel puțin două dintre următoarele trei cerințe: 1. să asigure cel puțin 10 ore de instruire practică în calitate de CRI. În cazul în care solicitanții dețin privilegii de CRI atât pe avioane monomotor, cât și pe avioane multimotor, orele respective de instruire practică se împart în mod egal între avioanele monomotor și cele multimotor; 2. să efectueze un curs de perfecționare în calitate de CRI în cadrul unei ATO sau la o autoritate competentă; 3. să promoveze evaluarea competenței în conformitate cu punctul FCL.935 pentru avioane multimotor sau monomotor, după caz. (b) Pentru cel puțin fiecare a doua revalidare a unui certificat de CRI, titularii trebuie să fi îndeplinit cerința de la litera (a) punctul 3. (c) Reînnoire	FCL.940.CRI CRI – Revalidare și reînnoire (a) Pentru a revalida un certificat de CRI, solicitanții trebuie să îndeplinească, în perioada de valabilitate a certificatului de CRI, cel puțin două dintre următoarele trei cerințe: 1. să asigure cel puțin 10 ore de instruire practică în calitate de CRI. În cazul în care solicitanții dețin privilegii de CRI atât pe avioane monomotor, cât și pe avioane multimotor, orele respective de instruire practică se împart în mod egal între avioanele monomotor și cele multimotor; 2. să efectueze un curs de perfecționare în calitate de CRI în cadrul unei ATO sau la AAC; 3. să promoveze evaluarea competenței în conformitate cu FCL.935 pentru avioane multimotor sau monomotor, după caz. (b) Pentru cel puțin fiecare a doua revalidare a unui certificat de CRI, titularii trebuie să fi îndeplinit cerința de la litera (a) punctul 3. (c) Reînnoire	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
În cazul în care certificatul de CRI a expirat, acesta se reînnoiește dacă, în perioada de 12 luni înainte de solicitarea reînnoirii, solicitantii: 1. au efectuat un curs de perfecționare în calitate de CRI în cadrul unei ATO sau la o autoritate competentă; 2. au efectuat evaluarea competenței astfel cum se prevede la punctul FCL.935.	În cazul în care certificatul de CRI a expirat, acesta se reînnoiește dacă, în perioada de 12 luni înainte de solicitarea reînnoirii, solicitantii: 1. au efectuat un curs de perfecționare în calitate de CRI în cadrul unei ATO sau la AAC; 2. au efectuat evaluarea competenței astfel cum se prevede la FCL.935.		
SECȚIUNEA 6 Cerințe specifice pentru instructor pentru calificarea de zbor instrumental – IRI FCL.905.IRI IRI – Privilegii și condiții (a) Privilegiile IRI constau în a oferi pregătire pentru eliberarea, revalidarea și reînnoirea unei BIR sau a unei IR pe categoria corespunzătoare de aeronave. (b) Cerințe specifice pentru cursul MPL. Pentru a asigura pregătire pentru faza de bază a unui curs MPL, IRI(A) trebuie: 1. să fie titularul unei IR pentru avioane multimotor; și 2. să fi efectuat cel puțin 1 500 de ore timp de zbor în operațiuni cu echipaj multiplu. 3. În cazul unui IRI deja calificat să asigure pregătire pentru cursuri integrate ATP(A) sau CPL(A)/IR, cerința de la punctul FCL.905.IRI litera (b) punctul 2 poate fi înlocuită cu obligația de a absolvi cursul prevăzut la FCL.905.FI litera (k) punctul 3.	FCL.905.IRI IRI – Privilegii și condiții (a) Privilegiile IRI constau în a oferi pregătire pentru eliberarea, revalidarea și reînnoirea unei BIR sau a unei IR pe categoria corespunzătoare de aeronave. (b) Cerințe specifice pentru cursul MPL. Pentru a asigura pregătire pentru faza de bază a unui curs MPL, IRI(A) trebuie: 1. să fie titularul unei IR pentru avioane multimotor; și 2. să fi efectuat cel puțin 1500 de ore de zbor în operațiuni cu echipaj multiplu. 3. În cazul unui IRI deja calificat să asigure pregătire pentru cursuri integrate ATP(A) sau CPL(A)/IR, cerința de la litera (b) punctul 2 poate fi înlocuită cu obligația de a absolvi cursul prevăzut la FCL.905.FI litera <u>(k)</u> punctul 3.	Compatibil	Lipsă
FCL.915.IRI IRI – Condiții indispensabile	FCL.915.IRI IRI – Condiții indispensabile	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
Solicitanții unui certificat de IRI trebuie: (a) în cazul unui IRI(A): 1. care urmează să asigure pregătire pe FSTD-uri pe durata unui curs aprobat de pregătire în cadrul unei ATO, să fi efectuat cel puțin 200 de ore timp de zbor în condiții IFR după eliberarea BIR sau a IR, dintre care cel puțin 50 de ore să fie pe avioane; 2. care urmează să asigure pregătire pe un avion, să fi efectuat cel puțin 800 de ore timp de zbor în condiții IFR, dintre care cel puțin 400 de ore pe avioane; 3. care urmează să solicite un IRI(A) pe avioane multimotor, să îndeplinească cerințele de la punctul FCL.915.CRI litera (a), de la punctul FCL.930.CRI și de la punctul FCL.935; (b) în cazul unui IRI(H): 1. care urmează să asigure pregătire pe FSTD-uri pe durata unui curs aprobat de pregătire în cadrul unei ATO, să fi efectuat cel puțin 125 de ore timp de zbor în condiții IFR după eliberarea IR, dintre care cel puțin 65 de ore să fie timp de zbor instrumental pe elicoptere; 2. care urmează să asigure pregătire pe un elicopter, să fi efectuat cel puțin 500 de ore timp de zbor în condiții IFR, dintre care cel puțin 250 de ore timp de zbor instrumental pe elicoptere și; 3. atunci când solicită privilegiile pentru a furniza pregătire pe elicoptere multimotor, să îndeplinească cerințele de la punctele FCL.910.TRI litera (c) punctul 1 și FCL.915.TRI litera (d) punctul 2;	Solicitanții unui certificat de IRI trebuie: (a) în cazul unui IRI(A): 1. care urmează să asigure pregătire pe FSTD-uri pe durata unui curs aprobat de pregătire în cadrul unei ATO, să fi efectuat cel puțin 200 de ore timp de zbor în condiții IFR după eliberarea BIR sau a IR, dintre care cel puțin 50 de ore să fie pe avioane; 2. care urmează să asigure pregătire pe un avion, să fi efectuat cel puțin 800 de ore timp de zbor în condiții IFR, dintre care cel puțin 400 de ore pe avioane; 3. care urmează să solicite un IRI(A) pe avioane multimotor, să îndeplinească cerințele de la FCL.915.CRI litera (a), de la FCL.930.CRI și de la FCL.935; (b) în cazul unui IRI(H): 1. care urmează să asigure pregătire pe FSTD-uri pe durata unui curs aprobat de pregătire în cadrul unei ATO, să fi efectuat cel puțin 125 de ore timp de zbor în condiții IFR după eliberarea IR, dintre care cel puțin 65 de ore să fie timp de zbor instrumental pe elicoptere; 2. care urmează să asigure pregătire pe un elicopter, să fi efectuat cel puțin 500 de ore timp de zbor în condiții IFR, dintre care cel puțin 250 de ore timp de zbor instrumental pe elicoptere; și 3. <u>atunci când solicită privilegiile pentru a furniza pregătire pe elicoptere multimotor, să îndeplinească cerințele de la punctele FCL.910.TRI litera (c) punctul 1 și FCL.915.TRI litera (d) punctul 2;</u>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(c) Solicitanții unui certificat de IRI(As) trebuie să fi efectuat cel puțin 300 de ore timp de zbor în condiții IFR, dintre care cel puțin 100 de ore timp de zbor instrumental pe dirijabile.	(c) solicitanții unui certificat de IRI(As) trebuie să fi efectuat cel puțin 300 de ore timp de zbor în condiții IFR, dintre care cel puțin 100 de ore timp de zbor instrumental pe dirijabile.		
FCL.930.IRI IRI – Curs de pregătire (a) Cursul de pregătire practică pentru IRI cuprinde cel puțin: 1. 25 de ore de predare-învățare; 2. 10 ore de pregătire tehnică, inclusiv recapitularea cunoștințelor teoretice instrumentale, pregătirea planurilor de lecție și dezvoltarea capacității de a pregăti la clasă; 3. (i) pentru IRI(A), cel puțin 10 ore de instruire practică pe un avion, FFS, FTD 2/3 sau FPNT II. În cazul solicitanților titulari ai unui certificat de FI(A), numărul acestor ore se reduce la 5; (ii) pentru IRI(H), cel puțin 10 ore de instruire practică pe un elicopter, FFS, FTD 2/3 sau FPNT II/III. În cazul solicitanților titulari ai unui certificat de FI(H), numărul orelor respective se reduce la cel puțin cinci; (iii) pentru IRI(As), cel puțin 10 ore de instruire practică pe un dirijabil, FFS, FTD 2/3 sau FPNT II. (b) Instruirea practică se asigură de către un FI calificat în conformitate cu punctul FCL.905.FI litera (j). (c) Solicitanții care dețin sau au deținut un certificat de instructor se creditează integral în ceea ce privește cerința de la litera (a) punctul 1.	FCL.930.IRI IRI – Curs de pregătire (a) Cursul de pregătire practică pentru IRI cuprinde cel puțin: 1. 25 de ore de predare-învățare; 2. 10 ore de pregătire tehnică, inclusiv recapitularea cunoștințelor teoretice instrumentale, pregătirea planurilor de lecție și dezvoltarea capacității de a pregăti la clasă; 3. (i) pentru IRI(A), cel puțin 10 ore de instruire practică pe un avion, FFS, FTD 2/3 sau FPNT II. În cazul solicitanților titulari ai unui certificat de FI(A), numărul acestor ore se reduce la 5; (ii) pentru IRI(H), cel puțin 10 ore de instruire practică pe un elicopter, FFS, FTD 2/3 sau FPNT II/III. În cazul solicitanților titulari ai unui certificat de FI(H), numărul orelor respective se reduce la cel puțin cinci; (iii) pentru IRI(As), cel puțin 10 ore de instruire practică pe un dirijabil, FFS, FTD 2/3 sau FPNT II. (b) Instruirea practică se asigură de către un FI calificat în conformitate cu punctul FCL.905.FI litera <u>(j)</u>. (c) Solicitanții care dețin sau au deținut un certificat de instructor se creditează integral în ceea ce privește cerința de la litera (a) punctul 1.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
FCL.940.IRI IRI – Revalidare și reînnoire Pentru revalidarea și reînnoirea unui certificat de IRI, titularul trebuie să îndeplinească cerințele pentru revalidarea și reînnoirea unui certificat de FI, în conformitate cu punctul FCL.940.FI.	FCL.940.IRI IRI – Revalidare și reînnoire Pentru revalidarea și reînnoirea unui certificat de IRI, titularul trebuie să îndeplinească cerințele pentru revalidarea și reînnoirea unui certificat de FI, în conformitate cu punctul FCL.940.FI.	Compatibil	Lipsă
SECȚIUNEA 7 Cerințe specifice pentru instructor de zbor sintetic – SFI FCL.905.SFI SFI – Privilegii și condiții (a) Privilegiile SFI constau în dreptul de a asigura instruire practică de zbor sintetic pe categoria de aeronave relevantă pentru: 1. revalidarea și reînnoirea unei IR, cu condiția ca aceștia să dețină sau să fi deținut o IR pe categoria de aeronave relevantă; 2. eliberarea unei IR, cu condiția ca aceștia să dețină sau să fi deținut o IR pe categoria de aeronave relevantă și să fi urmat un curs de pregătire IRI. (b) Privilegiile asociate SFI pentru avioanele cu un singur pilot constau în asigurarea instruirii practice de zbor sintetic pentru: 1. eliberarea, revalidarea și reînnoirea calificărilor de tip pentru avioane complexe de înaltă performanță cu un singur pilot, în cazul în care solicitanții au în vedere privilegii care să le confere dreptul de a participa la operațiuni cu un singur pilot.	FCL.905.SFI SFI – Privilegii și condiții (a) Privilegiile SFI constau în dreptul de a asigura instruire practică de zbor sintetic pe categoria de aeronave relevantă pentru: 1. revalidarea și reînnoirea unei IR, cu condiția ca aceștia să dețină sau să fi deținut o IR pe categoria de aeronave relevantă; 2. eliberarea unei IR, cu condiția ca aceștia să dețină sau să fi deținut o IR pe categoria de aeronave relevantă și să fi urmat un curs de pregătire IRI. (b) Privilegiile asociate SFI pentru avioanele cu un singur pilot constau în asigurarea instruirii practice de zbor sintetic pentru: 1. eliberarea, revalidarea și reînnoirea calificărilor de tip pentru avioane complexe de înaltă performanță cu un singur pilot, în cazul în care solicitanții au în vedere privilegii care să le confere dreptul de a participa la operațiuni cu un singur pilot.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
Privilegiile SFI pentru avioanele cu un singur pilot pot fi extinse la instruirea practică pentru calificările de tip pentru avioane complexe de înaltă performanță cu un singur pilot în operațiuni multipilot, cu condiția ca aceștia să îndeplinească oricare dintre următoarele condiții: (i) să dețină sau să fi deținut un certificat de TRI pentru avioane multipilot; (ii) să aibă cel puțin 500 de ore pe avioane în operațiuni multipilot și să fi efectuat un curs de pregătire de MCCI în conformitate cu punctul FCL.930.MCCI; 2. cursurile de pregătire de MCC și MPL cu privire la faza de bază, cu condiția ca privilegiile SFI(SPA) să fi fost extinse la operațiuni multipilot în conformitate cu punctul 1. (c) Privilegiile asociate SFI pentru avioanele multipilot constau în asigurarea instruirii practice de zbor sintetic pentru: 1. eliberarea, revalidarea și reînnoirea calificărilor de tip pentru avioane multipilot și, în cazul în care solicitanții doresc să obțină privilegii în vederea participării în operațiuni multipilot, pentru avioanele complexe de înaltă performanță cu un singur pilot; 2. cursul de pregătire pentru MCC; 3. cursul MPL cu privire la fazele de bază, intermediară și avansată, cu condiția ca, pentru faza de bază, să dețină sau să fi deținut un certificat de FI(A) sau de IRI(A).	Privilegiile SFI pentru avioanele cu un singur pilot pot fi extinse la instruirea practică pentru calificările de tip pentru avioane complexe de înaltă performanță cu un singur pilot în operațiuni multipilot, cu condiția ca aceștia să îndeplinească oricare dintre următoarele condiții: (i) să dețină sau să fi deținut un certificat de TRI pentru avioane multipilot; (ii) să aibă cel puțin 500 de ore pe avioane în operațiuni multipilot și să fi efectuat un curs de pregătire de MCCI în conformitate cu FCL.930.MCCI; 2. cursurile de pregătire de MCC și MPL cu privire la faza de bază, cu condiția ca privilegiile SFI(SPA) să fi fost extinse la operațiuni multipilot în conformitate cu punctul 1. (c) Privilegiile asociate SFI pentru avioanele multipilot constau în asigurarea instruirii practice de zbor sintetic pentru: 1. eliberarea, revalidarea și reînnoirea calificărilor de tip pentru avioane multipilot și, în cazul în care solicitanții doresc să obțină privilegii în vederea participării în operațiuni multipilot, pentru avioanele complexe de înaltă performanță cu un singur pilot; 2. cursul de pregătire pentru MCC; 3. cursul MPL cu privire la fazele de bază, intermediară și avansată, cu condiția ca, pentru faza de bază, să dețină sau să fi deținut un certificat de FI(A) sau de IRI(A).		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(d) Privilegiile SFI pentru elicoptere constau în dreptul de a asigura instruire practică de zbor sintetic pentru: 1. eliberarea, revalidarea și reînnoirea calificărilor de tip pentru elicoptere; 2. pregătire MCC, cu condiția să aibă cel puțin 350 de ore ca pilot în operare multipilot pe orice categorie de aeronavă. (e) Privilegiile unui SFI includ privilegiile de a efectua o evaluare practică EBT la un operator EBT, cu condiția ca instructorul să respecte cerințele din anexa III (partea ORO) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 în ceea ce privește programele de standardizare pentru instructori EBT la respectivul operator EBT.	(d) Privilegiile SFI pentru elicoptere constau în dreptul de a asigura instruire practică de zbor sintetic pentru: 1. eliberarea, revalidarea și reînnoirea calificărilor de tip pentru elicoptere; 2. <u>pregătire MCC, cu condiția să aibă cel puțin 350 de ore ca pilot în operare multipilot pe orice categorie de aeronavă.</u> (e) Privilegiile unui SFI includ privilegiile de a efectua o evaluare practică EBT la un operator EBT, cu condiția ca instructorul să respecte cerințele din Partea ORO la Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la operațiunile aeriene în ceea ce privește programele de standardizare pentru instructori EBT la respectivul operator EBT.		
FCL.910.SFI SFI – Privilegii limitate Privilegiile SFI se limitează la FTD 2/3 sau FFS din tipul de aeronavă pe care s-a urmat cursul de pregătire SFI. Cu excepția cazului în care se prevede altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa I (partea 21) la Regulamentul (UE) nr. 748/2012, pentru a extinde privilegiile SFI la alte FSTD reprezentând alte tipuri din aceeași categorie de aeronave, SFI trebuie să fi realizat următoarele: (a) au parcurs conținutul referitor la simulator al cursului relevant pentru calificarea de tip;	FCL.910.SFI SFI – Privilegii limitate Privilegiile SFI se limitează la FTD 2/3 sau FFS din tipul de aeronavă pe care s-a urmat cursul de pregătire SFI. <u>Cu excepția cazului în care se prevede altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa nr. 1 (partea 21) la HG nr. 91/2024, pentru a extinde privilegiile SFI la alte FSTD reprezentând alte tipuri din aceeași categorie de aeronave, SFI trebuie să fi realizat următoarele:</u> (a) au parcurs conținutul referitor la simulator al cursului relevant pentru calificarea de tip;	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(b) au efectuat componentele relevante de pregătire tehnică și componentele FSTD ale programei de instruire practică din cursul TRI aplicabil; (c) au desfășurat, în cadrul unui curs complet pentru calificare de tip, cel puțin trei ore de instruire practică legată de sarcinile unui SFI pe tipul aplicabil sub supravegherea și spre satisfacția unui TRE sau a unui SFE calificat în acest scop. Privilegiile unui SFI se extind la alte variante în conformitate cu OSD dacă SFI a efectuat componentele relevante de tip ale pregătirii tehnice și componentele FSTD ale programei de instruire practică a cursului TRI aplicabil.	(b) au efectuat componentele relevante de pregătire tehnică și componentele FSTD ale programei de instruire practică din cursul TRI aplicabil; (c) au desfășurat, în cadrul unui curs complet pentru calificare de tip, cel puțin trei ore de instruire practică legată de sarcinile unui SFI pe tipul aplicabil sub supravegherea și spre satisfacția unui TRE sau a unui SFE calificat în acest scop. Privilegiile unui SFI se extind la alte variante în conformitate cu OSD dacă SFI a efectuat componentele relevante de tip ale pregătirii tehnice și componentele FSTD ale programei de instruire practică a cursului TRI aplicabil.		
FCL.915.SFI SFI – Condiții indispensabile O persoană care solicită un certificat de SFI trebuie: (a) să dețină sau să fi deținut cel puțin o CPL, MPL sau ATPL pe categoria de aeronave corespunzătoare; (b) să fi promovat verificarea competenței pentru eliberarea calificării de tip pentru o aeronavă specifică pe un FFS reprezentând tipul relevant, în intervalul de 12 luni care precede solicitarea; și (c) în plus, pentru un SFI(A) pentru avioane multipilot sau SFI(PL): 1. să fi efectuat cel puțin 1 500 de ore timp de zbor ca pilot pe avioane multipilot sau aeronave cu decolare-aterizare verticală, după caz; 2. au efectuat, ca pilot sau ca asistent, în intervalul de 12 luni care precede solicitarea, cel puțin: (i) 3 segmente de rută în cabina de pilotaj a tipului de aeronavă aplicabil; sau	FCL.915.SFI SFI – Condiții indispensabile O persoană care solicită un certificat de SFI trebuie: (a) să dețină sau să fi deținut cel puțin un CPL, MPL sau ATPL pe categoria de aeronave corespunzătoare; (b) să fi promovat verificarea competenței pentru eliberarea calificării de tip pentru o aeronavă specifică pe un FFS reprezentând tipul relevant, în intervalul de 12 luni care precede solicitarea; și (c) în plus, pentru un SFI(A) pentru avioane multipilot sau SFI(PL): 1. să fi efectuat cel puțin 1500 de ore de zbor ca pilot pe avioane multipilot sau aeronave cu decolare-aterizare verticală, după caz; 2. să fi efectuat, ca pilot sau ca asistent, în intervalul de 12 luni care precede solicitarea, cel puțin: (i) 3 segmente de rută în cabina de pilotaj a tipului de aeronavă aplicabil; sau	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(ii) 2 ședințe de pregătire la simulator orientată pe zborul de linie realizate de un echipaj de zbor calificat în cabina de pilotaj a tipului aplicabil. Aceste ședințe la simulator trebuie să cuprindă 2 zboruri de cel puțin 2 ore fiecare între 2 aerodromuri diferite, precum și activitățile asociate de planificare înaintea zborului și de debriefing; (d) în plus, pentru un SFI(A) pentru avioane complexe de înaltă performanță cu un singur pilot: 1. să fi efectuat cel puțin 500 de ore timp de zbor ca PIC pe avioane cu un singur pilot; 2. să dețină sau să fi deținut o calificare IR(A) multimotor; și 3. să fi îndeplinit cerințele de la litera (c) punctul 2; (e) în plus, pentru un SFI(H): 1. să fi efectuat, ca pilot sau ca asistent, cel puțin 1 oră timp de zbor în cabina de pilotaj a tipului aplicabil, în intervalul de 12 luni care precede solicitarea; și 2. să dețină, în cazul elicopterelor multipilot, cel puțin 1 000 de ore de experiență de zbor ca pilot pe elicoptere, inclusiv cel puțin 350 de ore în operare multipilot pe orice categorie de aeronavă; 3. în cazul elicopterelor multimotor cu un singur pilot, să fi efectuat 500 de ore ca pilot de elicoptere, inclusiv 100 de ore ca PIC pe elicoptere multimotor cu un singur pilot; 4. în cazul elicopterelor monomotor cu un singur pilot, să fi efectuat 250 de ore ca pilot pe elicoptere; 5. în cazul elicopterelor cu un singur pilot în operare multipilot, să fi efectuat cel puțin 350 de	(ii) 2 ședințe de pregătire la simulator orientată pe zborul de linie realizate de un echipaj de zbor calificat în cabina de pilotaj a tipului aplicabil. Aceste ședințe la simulator trebuie să cuprindă 2 zboruri de cel puțin 2 ore fiecare între 2 aerodromuri diferite, precum și activitățile asociate de planificare înaintea zborului și de debriefing; (d) în plus, pentru un SFI(A) pentru avioane complexe de înaltă performanță cu un singur pilot: 1. să fi efectuat cel puțin 500 de ore de zbor ca PIC pe avioane cu un singur pilot; 2. să dețină sau să fi deținut o calificare IR(A) multimotor; și 3. să fi îndeplinit cerințele de la litera (c) punctul 2; (e) în plus, pentru un SFI(H): 1. să fi efectuat, ca pilot sau ca asistent, cel puțin o oră timp de zbor în cabina de pilotaj a tipului aplicabil, în intervalul de 12 luni care precede solicitarea; și 2. <u>să dețină, în cazul elicopterelor multipilot, cel puțin 1 000 de ore de experiență de zbor ca pilot pe elicoptere, inclusiv cel puțin 350 de ore în operare multipilot pe orice categorie de aeronavă;</u> 3. în cazul elicopterelor multimotor cu un singur pilot, să fi efectuat 500 de ore ca pilot de elicoptere, inclusiv 100 de ore ca PIC pe elicoptere multimotor cu un singur pilot; 4. în cazul elicopterelor monomotor cu un singur pilot, să fi efectuat 250 de ore ca pilot pe elicoptere.		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
ore în operare multipilot pe orice categorie de aeronavă.	<u>5. în cazul elicopterelor cu un singur pilot în operare multipilot, să fi efectuat cel puțin 350 de ore în operare multipilot pe orice categorie de aeronavă.</u>		
FCL.930.SFI SFI – Curs de pregătire (a) Cursul de pregătire practică pentru SFI cuprinde: 1. conținutul FTSD al cursului pentru calificare de tip aplicabil; 2. componentele relevante de pregătire tehnică și componentele FSTD ale programei de instruire practică din cursul TRI aplicabil; 3. 25 de ore de predare-învățare. (b) Un solicitant al unui certificat de SFI care: 1. deține un certificat de TRI pentru tipul relevant se creditează integral în ceea ce privește cerințele de la litera (a); 2. deține sau a deținut un certificat de instructor se creditează integral în ceea ce privește cerința de la litera (a) punctul 3.	FCL.930.SFI SFI – Curs de pregătire (a) Cursul de pregătire practică pentru SFI cuprinde: 1. conținutul FTSD al cursului pentru calificare de tip aplicabil; 2. componentele relevante de pregătire tehnică și componentele FSTD ale programei de instruire practică din cursul TRI aplicabil; 3. 25 de ore de predare-învățare. (b) <u>Un solicitant al unui certificat de SFI care:</u> <u>1. deține un certificat de TRI pentru tipul relevant se creditează integral în ceea ce privește cerințele de la litera (a);</u> <u>2. deține sau a deținut un certificat de instructor se creditează integral în ceea ce privește cerința de la litera (a) punctul 3.</u>	Compatibil	Lipsă
FCL.940.SFI SFI – Revalidare și reînnoire (a) Revalidare Pentru a revalida un certificat de SFI, solicitanții trebuie să îndeplinească, înainte de data expirării certificatului de SFI, cel puțin două dintre următoarele trei cerințe: 1. să fi efectuat cel puțin 50 de ore ca instructori sau examinatori pe FSTD, dintre care cel puțin 15 ore în intervalul de 12 luni imediat precedent datei expirării certificatului de SFI;	FCL.940.SFI SFI – Revalidare și reînnoire (a) Revalidare Pentru a revalida un certificat de SFI, solicitanții trebuie să îndeplinească, înainte de data expirării certificatului de SFI, cel puțin două dintre următoarele trei cerințe: 1. să fi efectuat cel puțin 50 de ore ca instructori sau examinatori pe FSTD, dintre care cel puțin 15 ore în intervalul de 12 luni imediat precedent datei expirării certificatului de SFI;	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
2. să fi participat la un curs de perfecționare pentru instructori în calitate de SFI în cadrul unei ATO; 3. să fi promovat secțiunile relevante ale evaluării competenței în conformitate cu punctul FCL.935. (b) În plus, solicitanții trebuie să fi fost supuși, pe un FFS, verificărilor competenței pentru eliberarea calificărilor de tip pentru o aeronavă specifică reprezentând tipurile pentru care aceștia sunt titulari de privilegii. (c) Pentru cel puțin fiecare a doua revalidare a unui certificat de SFI, titularii trebuie să îndeplinească cerința de la litera (a) punctul 3. (d) Dacă un SFI este titularul unui certificat pe mai mult de un tip de aeronavă din aceeași categorie, evaluarea competenței susținută pe unul dintre tipurile respective revalidează certificatul de SFI pentru celelalte tipuri deținute în cadrul aceleiași categorii de aeronave, cu excepția cazului în care OSD prevăd altfel. (e) Reînnoire Pentru a reînnoi certificatul de SFI, solicitanții trebuie ca, în intervalul de 12 luni imediat anterior solicitării reînnoirii, să întrunească toate condițiile următoare: 1. să fi participat la un curs de perfecționare pentru instructori în calitate de SFI în cadrul unei ATO;	2. să fi participat la un curs de perfecționare pentru instructori în calitate de SFI în cadrul unei ATO; 3. să fi promovat secțiunile relevante ale evaluării competenței în conformitate cu FCL.935. (b) În plus, solicitanții trebuie să fi fost supuși, pe un FFS, verificărilor competenței pentru eliberarea calificărilor de tip pentru o aeronavă specifică reprezentând tipurile pentru care aceștia sunt titulari de privilegii. (c) Pentru cel puțin fiecare a doua revalidare a unui certificat de SFI, titularii trebuie să îndeplinească cerința de la litera (a) punctul 3. (d) Dacă un SFI este titularul unui certificat pe mai mult de un tip de aeronavă din aceeași categorie, evaluarea competenței susținută pe unul dintre tipurile respective revalidează certificatul de SFI pentru celelalte tipuri deținute în cadrul aceleiași categorii de aeronave, cu excepția cazului în care OSD prevăd altfel. (e) Reînnoire Pentru a reînnoi certificatul de SFI, solicitanții trebuie să întrunească, în intervalul de 12 luni imediat anterior solicitării reînnoirii, toate condițiile următoare: 1. să fi participat la un curs de perfecționare pentru instructori în calitate de SFI în cadrul unei ATO;		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
2. să fi promovat evaluarea competenței în conformitate cu punctul FCL.935; 3. să fi efectuat, pe un FSTD, testul de îndemânare pentru eliberarea calificărilor de tip pentru o aeronavă specifică reprezentând tipurile pentru care urmează a fi reînnoite privilegiile.	2. să fi promovat evaluarea competenței în conformitate cu FCL.935; 3. să fi efectuat, pe un FSTD, testul de îndemânare pentru eliberarea calificărilor de tip pentru o aeronavă specifică reprezentând tipurile pentru care urmează a fi reînnoite privilegiile.		
SECȚIUNEA 8 Cerințe specifice pentru instructor pentru cooperare în echipaj multiplu – MCCI FCL.905. MCCI MCCI – Privilegii și condiții (a) Privilegiile unui MCCI constau în dreptul acestuia de a asigura instruire practică în timpul: 1. părții practice a cursurilor MCC, dacă nu se combină cu pregătirea pentru calificare de tip; și 2. în cazul MCCI(A), fazei de bază a cursului integrat de pregătire MPL, cu condiția să dețină sau să fi deținut un certificat de FI(A) sau IRI(A).	FCL.905. MCCI MCCI – Privilegii și condiții (a) Privilegiile unui MCCI constau în dreptul acestuia de a asigura instruire practică în timpul: 1. părții practice a cursurilor MCC, dacă nu se combină cu pregătirea pentru calificare de tip; și 2. în cazul MCCI(A), fazei de bază a cursului integrat de pregătire MPL, cu condiția să dețină sau să fi deținut un certificat de FI(A) sau IRI(A).	Compatibil	Lipsă
FCL.910.MCCI MCCI – Privilegii limitate Privilegiile titularului unui certificat de MCCI se limitează la FNPT II/III MCC, FTD 2/3 sau FFS pe care s-a urmat cursul de pregătire MCCI. Privilegiile se pot extinde pe alte FSTD reprezentând alte tipuri de aeronave dacă titularul a urmat pregătirea practică din cursul MCCI pe respectivul tip de FNPT II/III MCC, FTD 2/3 sau FFS.	FCL.910.MCCI MCCI – Privilegii limitate Privilegiile titularului unui certificat de MCCI se limitează la FNPT II/III MCC, FTD 2/3 sau FFS pe care s-a urmat cursul de pregătire MCCI. Privilegiile se pot extinde pe alte FSTD reprezentând alte tipuri de aeronave dacă titularul a urmat pregătirea practică din cursul MCCI pe respectivul tip de FNPT II/III MCC, FTD 2/3 sau FFS.	Compatibil	Lipsă
FCL.915.MCCI MCCI – Condiții indispensabile	FCL.915.MCCI MCCI – Condiții indispensabile	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
O persoană care solicită un certificat de MCCI trebuie: (a) să dețină sau să fi deținut cel puțin o CPL, MPL sau ATPL pe categoria de aeronave corespunzătoare; (b) să aibă cel puțin: 1. în cazul avioanelor, al dirijabilelor și al aeronavelor cu decolare-aterizare verticală, 1 500 de ore de experiență de zbor ca pilot în operare multipilot, din care cel puțin 350 de ore pe categoria de aeronavă corespunzătoare; 2. în cazul elicopterelor, 1 000 de ore de experiență de zbor ca pilot în operare multipilot, din care cel puțin 350 de ore pe elicoptere.	O persoană care solicită un certificat de MCCI trebuie: (a) să dețină sau să fi deținut cel puțin un CPL, MPL sau ATPL pe categoria de aeronave corespunzătoare; (b) să aibă cel puțin: <u>1. în cazul avioanelor, al dirijabilelor și al aeronavelor cu decolare-aterizare verticală, 1 500 de ore de experiență de zbor ca pilot în operare multipilot, din care cel puțin 350 de ore pe categoria de aeronavă corespunzătoare;</u> <u>2. în cazul elicopterelor, 1 000 de ore de experiență de zbor ca pilot în operare multipilot, din care cel puțin 350 de ore pe elicoptere.</u>		
FCL.930.MCCI MCCI – Curs de pregătire (a) Cursul de pregătire practică pentru MCCI cuprinde cel puțin: 1. 25 de ore de predare-învățare; 2. pregătire tehnică cu privire la tipul de FSTD pe care solicitantul dorește să asigure pregătire practică; 3. 3 ore de instrucție practică, care poate fi instruire practică sau pregătire MCC pe FNPT II/III MCC, FTD 2/3 sau FFS relevante, sub supravegherea unui TRI, SFI sau MCCI desemnat de ATO în acest scop. Aceste ore de instruire practică sub supraveghere cuprind evaluarea competenței solicitantului în conformitate cu punctul FCL.920.	FCL.930.MCCI MCCI – Curs de pregătire (a) Cursul de pregătire practică pentru MCCI cuprinde cel puțin: 1. 25 de ore de predare-învățare; 2. pregătire tehnică cu privire la tipul de FSTD pe care solicitantul dorește să asigure pregătire practică; 3. 3 ore de instrucție practică, care poate fi instruire practică sau pregătire MCC pe FNPT II/III MCC, FTD 2/3 sau FFS relevante, sub supravegherea unui TRI, SFI sau MCCI desemnat de ATO în acest scop. Aceste ore de instruire practică sub supraveghere cuprind evaluarea competenței solicitantului în conformitate cu punctul FCL.920.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(b) Solicitanții care dețin sau au deținut un certificat de FI, TRI, CRI, IRI sau SFI se creditează integral în ceea ce privește cerința de la litera (a) punctul 1.	(b) Solicitanții care dețin sau au deținut un certificat de FI, TRI, CRI, IRI sau SFI se creditează integral în ceea ce privește cerința de la litera (a) punctul 1.		
FCL.940.MCCI MCCI – Revalidare și reînnoire (a) Pentru revalidarea unui certificat de MCCI, solicitantul trebuie să fi îndeplinit cerințele de la punctul FCL.930.MCCI litera (a) punctul 3 pe tipul relevant de FNPT II/III, FTD 2/3 sau FFS, în ultimele 12 luni ale perioadei de valabilitate a certificatului de MCCI. (b) Reînnoire. În cazul în care certificatul de MCCI expiră, solicitantul trebuie să îndeplinească cerințele de la punctul FCL.930.MCCI litera (a) punctele 2 și 3 pe tipul relevant de FNPT II/III MCC, FTD 2/3 sau FFS.	FCL.940.MCCI MCCI – Revalidare și reînnoire (a) Pentru revalidarea unui certificat de MCCI, solicitantul trebuie să fi îndeplinit cerințele de la punctul FCL.930.MCCI litera (a) punctul 3 pe tipul relevant de FNPT II/III, FTD 2/3 sau FFS, în ultimele 12 luni ale perioadei de valabilitate a certificatului de MCCI. (b) Reînnoire. În cazul în care certificatul de MCCI expiră, solicitantul trebuie să îndeplinească cerințele de la punctul FCL.930.MCCI litera (a) punctele 2 și 3 pe tipul relevant de FNPT II/III MCC, FTD 2/3 sau FFS.	Compatibil	Lipsă
SECȚIUNEA 9 Cerințe specifice pentru instructor de pregătire sintetică – STI FCL.905.STI STI – Privilegii și condiții (a) Privilegiile unui STI constau în dreptul acestuia de a asigura instruire practică de zbor sintetic pe categoria de aeronave corespunzătoare pentru: 1. eliberarea unei licențe; 2. eliberarea, revalidarea sau reînnoirea unei BIR, a unei IR și a unei calificări de tip sau de clasă pentru aeronave cu un singur pilot, cu excepția avioanelor complexe de înaltă performanță cu un singur pilot.	FCL.905.STI STI – Privilegii și condiții (a) Privilegiile unui STI constau în dreptul acestuia de a asigura instruire practică de zbor sintetic pe categoria de aeronave corespunzătoare pentru: 1. eliberarea <u>unei licențe</u> ; 2. eliberarea, revalidarea sau reînnoirea unei BIR, a unei IR și a unei calificări de tip sau de clasă pentru aeronave cu un singur pilot, cu excepția avioanelor complexe de înaltă performanță cu un singur pilot.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(b) Privilegii suplimentare pentru STI(A). Privilegiile unui STI(A) cuprind instruirea practică de zbor sintetic în timpul pregătirii pentru faza esențială de zbor din cadrul cursului integrat de pregătire MPL.	(b) Privilegii suplimentare pentru STI(A). Privilegiile unui STI(A) cuprind instruirea practică de zbor sintetic în timpul pregătirii pentru faza esențială de zbor din cadrul cursului integrat de pregătire MPL.		
FCL.910.STI SFI – Privilegii limitate Privilegiile titularilor unui certificat de STI se limitează la FSTD pe care s-a urmat cursul de pregătire STI. Privilegiile se pot extinde la alte FSTD reprezentând alte tipuri de aeronave dacă, în perioada de 12 luni imediat anterioară solicitării, titularii: (a) au parcurs conținutul FSTD al cursului CRI sau TRI pe clasa sau pe tipul de aeronavă pentru care se solicită privilegiile de asigurare a instruirii; (b) au promovat, pe FSTD pe care urmează să se desfășoare instruirea practică, secțiunea aplicabilă a verificării competenței în conformitate cu apendicele 9 la prezenta anexă pentru clasa sau tipul de aeronavă corespunzătoare. Pentru STI(A) care oferă instruire exclusiv pe echipament de pregătire instrumentală de bază (BITD), verificarea competenței cuprinde numai exercițiile corespunzătoare unui test de îndemânare pentru eliberarea unei PPL(A); (c) au efectuat, în cadrul unui curs pentru CPL, IR, PPL sau pentru calificare de clasă sau de tip, cel puțin trei ore de instruire practică sub supravegherea unui FI, CRI(A), IRI sau TRI	FCL.910.STI STI – Privilegii limitate Privilegiile titularilor unui certificat de STI se limitează la FSTD pe care s-a urmat cursul de pregătire STI. Privilegiile se pot extinde la alte FSTD reprezentând alte tipuri de aeronave dacă, în perioada de 12 luni imediat anterioară solicitării, titularii: (a) au parcurs conținutul FSTD al cursului CRI sau TRI pe clasa sau pe tipul de aeronavă pentru care se solicită privilegiile de asigurare a instruirii; (b) au promovat, pe FSTD pe care urmează să se desfășoare instruirea practică, secțiunea aplicabilă a verificării competenței în conformitate cu Apendicele nr.9 la prezenta Anexă (Partea FCL) pentru clasa sau tipul de aeronavă corespunzător. Pentru STI(A) care oferă instruire exclusiv pe echipament de pregătire instrumentală de bază (BITD), verificarea competenței cuprinde numai exercițiile corespunzătoare unui test de îndemânare pentru eliberarea unui PPL(A); (c) au efectuat, în cadrul unui curs pentru CPL, IR, PPL sau pentru calificare de clasă sau de tip, cel puțin trei ore de instruire practică sub supravegherea unui FI, CRI(A), IRI sau TRI desemnat de ATO în acest	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
desemnat de ATO în acest scop, inclusiv cel puțin o oră de instruire practică sub supravegherea unui FIE în categoria de aeronavă corespunzătoare.	scop, inclusiv cel puțin o oră de instruire practică sub supravegherea unui FIE în categoria de aeronavă corespunzătoare.		
FCL.915.STI SFI – Condiții indispensabile (a) Persoanele care solicită eliberarea unui certificat de STI trebuie: 1. să dețină sau să fi deținut, în intervalul de trei ani care precede solicitarea, o licență de pilot și privilegii de asigurare a instruirii adecvate cursurilor care se intenționează a fi oferite; 2. să fi efectuat pe un FSTD verificarea competenței corespunzătoare calificării de clasă sau de tip în intervalul de 12 luni care precedă imediat solicitarea. Persoanele care solicită eliberarea unui certificat de STI(A) și care doresc să ofere instruire exclusiv pe BITD efectuează doar exercițiile corespunzătoare unui test de îndemânare pentru eliberarea unei PPL(A). (b) Pe lângă cerințele prevăzute la litera (a), persoanele care solicită eliberarea unui certificat de STI(H) trebuie să fi efectuat cel puțin o oră timp de zbor ca asistent în cabina de pilotaj a tipului aplicabil de elicopter, în intervalul de 12 luni imediat anterior solicitării.	FCL.915.STI STI – Condiții indispensabile (a) Persoanele care solicită eliberarea unui certificat de STI trebuie: 1. să dețină sau să fi deținut, în intervalul de trei ani care precedă solicitarea, <u>o licență</u> de pilot și privilegii de asigurare a instruirii adecvate cursurilor care se intenționează a fi oferite; 2. să fi efectuat pe un FSTD verificarea competenței corespunzătoare calificării de clasă sau de tip în intervalul de 12 luni care precedă imediat solicitarea. Persoanele care solicită eliberarea unui certificat de STI(A) și care doresc să ofere instruire exclusiv pe BITD efectuează doar exercițiile corespunzătoare unui test de îndemânare pentru eliberarea unui PPL(A). (b) Pe lângă cerințele prevăzute la litera (a), persoanele care solicită eliberarea unui certificat de STI(H) trebuie să fi efectuat cel puțin o oră timp de zbor ca asistent în cabina de pilotaj a tipului aplicabil de elicopter, în intervalul de 12 luni imediat anterior solicitării.	Compatibil	Lipsă
FCL.930.STI STI – Curs de pregătire (a) Cursul de pregătire pentru STI cuprinde cel puțin 3 ore de instruire practică legată de sarcinile unui STI pe un FFS, FTD 2/3 sau FNPT II/III, sub	FCL.930.STI STI – Curs de pregătire (a) Cursul de pregătire pentru STI cuprinde cel puțin 3 ore de instruire practică legată de sarcinile unui STI pe un FFS, FTD 2/3 sau FNPT II/III, sub	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
supravegherea unui FIE. Aceste ore de instruire practică sub supraveghere cuprind evaluarea competenței solicitantului în conformitate cu punctul FCL.920. Solicitanții unui certificat de STI(A) care doresc să asigure pregătire exclusiv pe un BITD efectuează instruirea practică pe un BITD. (b) Pentru solicitanții unui certificat de STI(H), cursul cuprinde și conținutul FFS al cursului TRI aplicabil.	supravegherea unui FIE. Aceste ore de instruire practică sub supraveghere cuprind evaluarea competenței solicitantului în conformitate cu punctul FCL.920. Solicitanții unui certificat de STI(A) care doresc să asigure pregătire exclusiv pe un BITD efectuează instruirea practică pe un BITD. (b) Pentru solicitanții unui certificat de STI(H), cursul cuprinde și conținutul FFS al cursului TRI aplicabil.		
FCL.940.STI STI – Revalidarea și reînnoirea certificatului de STI (a) Revalidare Pentru a reînnoi un certificat de STI, solicitanții trebuie ca, în intervalul de 12 luni imediat anterior datei expirării certificatului de STI, să întrunească toate condițiile următoare: 1. să fi efectuat cel puțin trei ore de instruire practică pe un FSTD, ca parte a unui curs complet pentru CPL, IR, PPL sau pentru calificarea de clasă sau de tip; 2. să fi promovat, pe FSTD pe care se desfășoară instruirea practică, secțiunile aplicabile ale verificării competenței în conformitate cu apendicele 9 la prezenta anexă pentru clasa sau tipul de aeronavă corespunzătoare. Pentru STI(A) care oferă instruire exclusiv pe BITD, verificarea competenței cuprinde exercițiile	FCL.940.STI STI – Revalidarea și reînnoirea certificatului de STI (a) Revalidare Pentru a reînnoi un certificat de STI, solicitanții trebuie ca, în intervalul de 12 luni imediat anterior datei expirării certificatului de STI, să întrunească toate condițiile următoare: 1. să fi efectuat cel puțin trei ore de instruire practică pe un FSTD, ca parte a unui curs complet pentru CPL, IR, PPL sau pentru calificarea de clasă sau de tip; 2. să fi promovat, pe FSTD pe care se desfășoară instruirea practică, secțiunile aplicabile ale verificării competenței în conformitate cu Apendicele nr.9 la prezenta Anexă (Partea FCL) pentru clasa sau tipul de aeronavă corespunzătoare. Pentru STI(A) care oferă instruire exclusiv pe BITD, verificarea competenței cuprinde exercițiile	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
corespunzătoare unui test de îndemânare doar pentru eliberarea unei PPL(A). (b) Reînnoire Pentru a reînnoi certificatul de STI, solicitanții trebuie ca, în intervalul de 12 luni imediat anterior solicitării de reînnoire: 1. să urmeze un curs de perfecționare în calitate de STI în cadrul unei ATO; 2. să promoveze, pe FSTD pe care se desfășoară instruirea practică, secțiunile aplicabile ale verificării competenței în conformitate cu apendicele 9 la prezenta anexă pentru clasa sau tipul de aeronavă corespunzătoare. Pentru un STI(A) care oferă instruire exclusiv pe BITD, verificarea competenței cuprinde exercițiile corespunzătoare unui test de îndemânare doar pentru eliberarea unei PPL(A); 3. să efectueze, în categoria relevantă de aeronave, în cadrul unui curs complet CPL, IR, PPL sau pentru calificare de clasă sau de tip, cel puțin trei ore de instruire practică sub supravegherea unui FI, CRI, IRI sau TRI desemnat de ATO în acest scop, inclusiv cel puțin o oră de instruire practică sub supravegherea unui examinator pentru instructori de zbor (FIE).	corespunzătoare unui test de îndemânare doar pentru eliberarea unui PPL(A). (b) Reînnoire Pentru a reînnoi certificatul de STI, solicitanții trebuie ca, în intervalul de 12 luni imediat anterior solicitării de reînnoire: 1. să urmeze un curs de perfecționare în calitate de STI în cadrul unei ATO; 2. să promoveze, pe FSTD pe care se desfășoară instruirea practică, secțiunile aplicabile ale verificării competenței în conformitate cu Apendicele nr.9 la prezenta Anexă (Partea FCL) pentru clasa sau tipul de aeronavă corespunzătoare. Pentru un STI(A) care oferă instruire exclusiv pe BITD, verificarea competenței cuprinde exercițiile corespunzătoare unui test de îndemânare doar pentru eliberarea unui PPL(A); 3. să efectueze, în categoria relevantă de aeronave, în cadrul unui curs complet CPL, IR, PPL sau pentru calificare de clasă sau de tip, cel puțin trei ore de instruire practică sub supravegherea unui FI, CRI, IRI sau TRI desemnat de ATO în acest scop, inclusiv cel puțin o oră de instruire practică sub supravegherea unui examinator pentru instructori de zbor (FIE).		
SECȚIUNEA 10 Instructor pentru calificare de zbor în munți – MI		Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
FCL.905.MI MI – Privilegii și condiții Privilegiile unui MI constau în dreptul acestuia de a asigura instruire practică pentru eliberarea unei calificări de zbor în munți.	FCL.905.MI MI – Privilegii și condiții Privilegiile unui MI constau în dreptul acestuia de a asigura instruire practică pentru eliberarea unei calificări de zbor în munți.		
FCL.915.MI MI – Condiții indispensabile O persoană care solicită un certificat de MI trebuie: (a) să fie titulara unui certificat de FI, CRI sau TRI, cu privilegii pentru avioane cu un singur pilot; (b) să dețină o calificare de zbor în munți.	FCL.915.MI MI – Condiții indispensabile O persoană care solicită un certificat de MI trebuie: (a) să fie titulara unui certificat de FI, CRI sau TRI, cu privilegii pentru avioane cu un singur pilot; (b) să dețină o calificare de zbor în munți.	Compatibil	Lipsă
FCL.930.MI MI – Curs de pregătire (a) Cursul de pregătire pentru MI cuprinde evaluarea competenței solicitantului în conformitate cu punctul FCL.920. (b) Înainte de participarea la curs, solicitanții trebuie să fi promovat un test practic preliminar în compania unui MI titular al unui certificat de FI pentru evaluarea experienței și a capacității lor de a participa la cursul de pregătire.	FCL.930.MI MI – Curs de pregătire (a) Cursul de pregătire pentru MI cuprinde evaluarea competenței solicitantului în conformitate cu punctul FCL.920. (b) Înainte de participarea la curs, solicitanții trebuie să fi promovat un test practic preliminar în compania unui MI titular al unui certificat de FI pentru evaluarea experienței și a capacității lor de a participa la cursul de pregătire.	Compatibil	Lipsă
FCL.940.MI Valabilitatea certificatului de MI Certificatul de MI este valabil atât timp cât este valabil certificatul de FI, TRI sau CRI.	FCL.940.MI Valabilitatea certificatului de MI Certificatul de MI este valabil atât timp cât este valabil certificatul de FI, TRI sau CRI.	Compatibil	Lipsă
SECȚIUNEA 11 Cerințe specifice pentru pilot instructor de încercare – FTI FCL.905.FTI FTI – Privilegii și condiții	FCL.905.FTI FTI – Privilegii și condiții	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(a) Privilegiile unui pilot instructor de încercare (FTI) constau în dreptul acestuia de a asigura pregătire, pe categoria de aeronave corespunzătoare, pentru: 1. eliberarea calificărilor de pilot de încercare de categoria 1 sau 2, cu condiția ca acesta să fie titularul categoriei relevante a calificării de pilot de încercare; 2. eliberarea unui certificat de FTI, în cadrul categoriei relevante a calificării de pilot de încercare, cu condiția ca instructorul să aibă cel puțin 2 ani de experiență în asigurarea pregătirii pentru eliberarea calificărilor de pilot de încercare. (b) Privilegiile unui FTI titular al unei calificări de pilot de încercare de categoria 1 cuprind asigurarea instruirii practice și în ceea ce privește calificările de pilot de încercare de categoria 2.	(a) Privilegiile unui pilot instructor de încercare (FTI) constau în dreptul acestuia de a asigura pregătire, pe categoria de aeronave corespunzătoare, pentru: 1. eliberarea calificărilor de pilot de încercare de categoria 1 sau 2, cu condiția ca acesta să fie titularul categoriei relevante a calificării de pilot de încercare; 2. eliberarea unui certificat de FTI, în cadrul categoriei relevante a calificării de pilot de încercare, cu condiția ca instructorul să aibă cel puțin 2 ani de experiență în asigurarea pregătirii pentru eliberarea calificărilor de pilot de încercare. (b) Privilegiile unui FTI titular al unei calificări de pilot de încercare de categoria 1 cuprind asigurarea instruirii practice și în ceea ce privește calificările de pilot de încercare de categoria 2.		
FCL.915.FTI FTI – Condiții indispensabile O persoană care solicită un certificat de FTI trebuie: (a) să fie titulara unei calificări de pilot de încercare eliberate în conformitate cu punctul FCL.820; (b) să fi efectuat cel puțin 200 de ore de zbor de încercare de categoria 1 sau 2.	FCL.915.FTI FTI – Condiții indispensabile O persoană care solicită un certificat de FTI trebuie: (a) să fie titulara unei calificări de pilot de încercare eliberate în conformitate cu punctul FCL.820; (b) să fi efectuat cel puțin 200 de ore de zbor de încercare de categoria 1 sau 2.	Compatibil	Lipsă
FCL.930.FTI FTI – Curs de pregătire (a) Cursul de pregătire practică pentru FTI cuprinde cel puțin: 1. 25 de ore de predare-învățare;	FCL.930.FTI FTI – Curs de pregătire (a) Cursul de pregătire practică pentru FTI cuprinde cel puțin: 1. 25 de ore de predare-învățare;	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
2. 10 ore de pregătire tehnică, inclusiv recapitularea cunoștințelor tehnice, pregătirea planurilor de lecție și dezvoltarea capacității de a pregăti la clasă sau pe simulator; 3. 5 ore de instruire practică sub supravegherea unui FTI calificat în conformitate cu punctul FCL.905.FTI litera (b). Aceste ore de instruire practică cuprind evaluarea competenței solicitantului în conformitate cu punctul FCL.920. (b) Credite 1. Solicitanții care dețin sau au deținut un certificat de instructor se creditează integral în ceea ce privește cerința de la litera (a) punctul 1. 2. În plus, solicitanții care dețin sau au deținut un certificat de FI sau TRI pe categoria de aeronave relevantă se creditează integral în ceea ce privește cerințele de la litera (a) punctul 2.	2. 10 ore de pregătire tehnică, inclusiv recapitularea cunoștințelor tehnice, pregătirea planurilor de lecție și dezvoltarea capacității de a pregăti la clasă sau pe simulator; 3. 5 ore de instruire practică sub supravegherea unui FTI calificat în conformitate cu punctul FCL.905.FTI litera (b). Aceste ore de instruire practică cuprind evaluarea competenței solicitantului în conformitate cu punctul FCL.920. (b) Credite 1. Solicitanții care dețin sau au deținut un certificat de instructor se creditează integral în ceea ce privește cerința de la litera (a) punctul 1. 2. În plus, solicitanții care dețin sau au deținut un certificat de FI sau TRI pe categoria de aeronave relevantă se creditează integral în ceea ce privește cerințele de la litera (a) punctul 2.		
FCL.940.FTI FTI – Revalidare și reînnoire (a) Revalidare. Pentru revalidarea unui certificat de FTI, solicitantul trebuie să îndeplinească, în perioada de valabilitate a certificatului de FTI, una dintre următoarele cerințe: 1. să efectueze cel puțin: (i) 50 de ore de zbor de încercare, dintre care cel puțin 15 se efectuează în intervalul de 12 luni precedent datei expirării certificatului de FTI; și (ii) 5 ore de instruire practică pentru zbor de încercare în intervalul de 12 luni precedent datei expirării certificatului de FTI; sau	FCL.940.FTI FTI – Revalidare și reînnoire (a) Revalidare. Pentru revalidarea unui certificat de FTI, solicitantul trebuie să îndeplinească, în perioada de valabilitate a certificatului de FTI, una dintre următoarele cerințe: 1. să efectueze cel puțin: (i) 50 de ore de zbor de încercare, dintre care cel puțin 15 se efectuează în intervalul de 12 luni precedent datei expirării certificatului de FTI; și (ii) 5 ore de instruire practică pentru zbor de încercare în intervalul de 12 luni precedent datei expirării certificatului de FTI; sau	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
2. să urmeze pregătire de reîmprospătare a cunoștințelor în calitate de FTI în cadrul unei ATO. Pregătirea de reîmprospătare a cunoștințelor se bazează pe elementul de instruire practică al cursului de pregătire FTI, în conformitate cu FCL.930.FTI litera (a) punctul 3, și cuprinde cel puțin 1 zbor de instruire sub supravegherea unui FTI calificat în conformitate cu punctul FCL.905.FTI litera (b). (b) Reînnoire. În cazul în care certificatul de FTI expiră, solicitantului i se asigură pregătire de reîmprospătare a cunoștințelor ca FTI în cadrul unei ATO. Pregătirea de reîmprospătare a cunoștințelor trebuie să respecte cel puțin cerințele de la FCL.930.FTI litera (a) punctul 3.	2. să urmeze pregătire de reîmprospătare a cunoștințelor în calitate de FTI în cadrul unei ATO. Pregătirea de reîmprospătare a cunoștințelor se bazează pe elementul de instruire practică al cursului de pregătire FTI, în conformitate cu FCL.930.FTI litera (a) punctul 3, și cuprinde cel puțin un zbor de instruire sub supravegherea unui FTI calificat în conformitate cu punctul FCL.905.FTI litera (b). (b) Reînnoire. În cazul în care certificatul de FTI expiră, solicitantului i se asigură pregătire de reîmprospătare a cunoștințelor ca FTI în cadrul unei ATO. Pregătirea de reîmprospătare a cunoștințelor trebuie să respecte cel puțin cerințele de la FCL.930.FTI litera (a) punctul 3.		
SUBPARTEA K EXAMINATORI			
SECȚIUNEA 1 Cerințe comune FCL.1000 Certificate de examiner (a) Dispoziții generale Titularii unui certificat de examiner trebuie: 1. cu excepția cazului în care prezenta anexă prevede altfel, să fie titularii unei licențe, unei calificări sau unui certificat echivalent celor pentru care sunt autorizați să desfășoare teste de îndemânare, verificări ale competenței sau evaluări ale competenței și să aibă privilegiul de a oferi instruire pentru acestea;	FCL.1000 Certificate de examiner (a) Dispoziții generale Titularii unui certificat de examiner trebuie: 1. cu excepția cazului în care prezenta Anexă (Partea FCL) prevede altfel, să fie titularii <u>unei licențe</u>, ai unei calificări sau ai unui certificat echivalent celor pentru care sunt autorizați să desfășoare teste de îndemânare, verificări ale competenței sau evaluări ale competenței și să aibă privilegiul de a oferi instruire pentru acestea;	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
2. să fie calificați să acționeze ca PIC pe aeronavă în timpul unui test de îndemânare, al verificării competenței sau al evaluării competenței, dacă acestea se desfășoară pe o aeronavă. (b) Condiții speciale: 1. Autoritatea competentă poate elibera un certificat specific care acordă privilegii pentru desfășurarea testelor de îndemânare, a verificărilor competenței și a evaluărilor competenței dacă nu este posibilă respectarea cerințelor stabilite în prezenta subparte din cauza introducerii oricăror dintre următoarele: (i) aeronave noi în statele membre sau în flota unui operator; (ii) cursuri noi de pregătire în prezenta anexă. Un astfel de certificat se limitează la testele de îndemânare, verificările competenței și evaluările competenței necesare pentru introducerea noului tip de aeronavă sau a noului curs de pregătire, iar valabilitatea sa nu poate depăși, în niciun caz, un an. 2. Titularii unui certificat eliberat în conformitate cu litera (b) punctul 1 care doresc să solicite eliberarea unui certificat de examinator trebuie să îndeplinească condițiile indispensabile și cerințele de revalidare pentru respectiva categorie de certificat de examinator. 3. În cazul în care nu este disponibil niciun examinator calificat, autoritățile competente pot, în funcție de caz, să autorizeze inspectori sau examinatori care nu îndeplinesc cerințele relevante	2. să fie calificați să acționeze ca PIC pe aeronavă în timpul unui test de îndemânare, al verificării competenței sau al evaluării competenței, dacă acestea se desfășoară pe o aeronavă. (b) Condiții speciale: 1. AAC poate elibera un certificat specific care acordă privilegii pentru desfășurarea testelor de îndemânare, a verificărilor competenței și a evaluărilor competenței dacă nu este posibilă respectarea cerințelor stabilite în prezenta subparte din cauza introducerii oricăror dintre următoarele: (i) aeronave noi în Republica Moldova sau în flota unui operator; (ii) cursuri noi de pregătire în prezenta Anexă (Partea FCL). Un astfel de certificat se limitează la testele de îndemânare, verificările competenței și evaluările competenței necesare pentru introducerea noului tip de aeronavă sau a noului curs de pregătire, iar valabilitatea sa nu poate depăși, în niciun caz, un an. 2. Titularii unui certificat eliberat în conformitate cu litera (b) punctul 1 care doresc să solicite eliberarea unui certificat de examinator trebuie să îndeplinească condițiile indispensabile și cerințele de revalidare pentru respectiva categorie de certificat de examinator. 3. În cazul în care nu este disponibil niciun examinator calificat, AAC autorizează inspectori sau examinatori care nu îndeplinesc cerințele relevante pentru calificarea de clasă, de tip sau de instructor, astfel cum sunt specificate la litera (a), în vederea		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
pentru calificarea de clasă, de tip sau de instructor, astfel cum sunt specificate la litera (a), în vederea efectuării testelor de îndemânare, a verificărilor competenței și a evaluărilor competenței. (c) Examinarea furnizată în afara teritoriului statelor membre: 1. Prin derogare de la dispozițiile literei (a), în cazul testelor de îndemânare și al verificărilor competenței furnizate în afara teritoriului pentru care statele membre sunt responsabile în temeiul Convenției de la Chicago, autoritatea competentă eliberează un certificat de examinator solicitanților care dețin o licență de pilot conformă cu anexa 1 la Convenția de la Chicago, cu condiția ca solicitanții respectivi: (i) să fie titulari cel puțin ai unei licențe, calificări sau certificat echivalent celui pentru care sunt autorizați să desfășoare teste de îndemânare, verificări ale competenței sau evaluări ale competenței și, în orice caz, să fie titularii cel puțin ai unei CPL; (ii) să fie calificați să acționeze ca PIC în aeronavă în timpul unui test de îndemânare sau al unei verificări a competenței care se desfășoară în aeronavă; (iii) să îndeplinească cerințele prevăzute în prezenta subparte pentru eliberarea certificatului de examinator relevant; și (iv) să demonstreze autorității competente un nivel corespunzător de cunoaștere a normelor europene de siguranță a aviației, astfel încât să își poată	efectuării testelor de îndemânare, a verificărilor competenței și a evaluărilor competenței. (c) Examinarea furnizată în afara Republicii Moldova: 1. Prin derogare de la dispozițiile literei (a), în cazul testelor de îndemânare și al verificărilor competenței furnizate în afara Republicii Moldova pentru care statele respective sunt responsabile în temeiul Convenției de la Chicago, AAC eliberează un certificat de examinator solicitanților care dețin <u>o licență</u> de pilot conform cu Anexa 1 la Convenția de la Chicago, cu condiția ca solicitanții respectivi: (i) să fie titulari cel puțin ai <u>unei licențe</u>, ai unei calificări sau ai unui certificat echivalent celui pentru care sunt autorizați să desfășoare teste de îndemânare, verificări ale competenței sau evaluări ale competenței și, în orice caz, să fie titularii cel puțin ai unui CPL; (ii) să fie calificați să acționeze ca PIC în aeronavă în timpul unui test de îndemânare sau al unei verificări a competenței care se desfășoară în aeronavă; (iii) să îndeplinească cerințele prevăzute în prezenta subparte pentru eliberarea certificatului de examinator relevant; și (iv) să demonstreze AAC un nivel corespunzător de cunoaștere a normelor internaționale de siguranță a		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
exercita privilegiile de examinator în conformitate cu prezenta anexă. 2. Certificatul menționat la punctul 1 se limitează la efectuarea de teste de îndemânare și verificări ale competenței: (i) în afara teritoriilor pentru care statele membre sunt responsabile în temeiul Convenției de la Chicago; și (ii) pentru piloții care cunosc suficient limba în care se face testul/verificarea.	aviației, astfel încât să își poată exercita privilegiile de examinator în conformitate cu prezenta Anexă (Partea FCL). 2. Certificatul menționat la punctul 1 se limitează la efectuarea de teste de îndemânare și verificări ale competenței: (i) în afara teritoriului Republicii Moldova pentru care statele-membre OACI sunt responsabile în temeiul Convenției de la Chicago; și (ii) pentru piloții care cunosc suficient limba în care se face testul/verificarea.		
FCL.1005 Limitarea privilegiilor în cazul unor interese directe Examinatorii nu desfășoară: (a) teste de îndemânare sau evaluări ale competenței pentru persoanele care solicită eliberarea unei licențe, unei calificări sau a unui certificat și căroră le-au furnizat peste 25 % din instruirea practică necesară pentru licența, calificarea sau certificatul pentru care se susține testul de îndemânare sau evaluarea competenței; și (b) teste de îndemânare, verificări ale competenței sau evaluări ale competenței ori de câte ori cred că obiectivitatea lor ar putea fi afectată.	FCL.1005 Limitarea privilegiilor în cazul unor interese directe Examinatorii nu desfășoară: (a) teste de îndemânare sau evaluări ale competenței pentru persoanele care solicită eliberarea <u>unei licențe, unei calificări sau a unui certificat</u> și căroră le-au furnizat peste 25% din instruirea practică necesară pentru <u>licența, calificarea sau certificatul</u> pentru care se susține testul de îndemânare sau evaluarea competenței; și (b) teste de îndemânare, verificări ale competenței sau evaluări ale competenței ori de câte ori cred că obiectivitatea lor ar putea fi afectată.	Compatibil	Lipsă
FCL.1010 Condiții indispensabile pentru examinatori Solicitanții unui certificat de examinator trebuie să demonstreze:	FCL.1010 Condiții indispensabile pentru examinatori Solicitanții unui certificat de examinator trebuie să demonstreze:	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(a) cunoștințe relevante, pregătire și experiență corespunzătoare în ceea ce privește privilegiile unui examinator; (b) faptul că nu au suferit nicio sancțiune, inclusiv suspendarea, limitarea sau revocarea oricăreia dintre licențele, calificările sau certificatele lor eliberate în conformitate cu prezenta parte, pentru nerespectarea regulamentului de bază și a normelor de aplicare a acestuia în ultimii 3 ani.	(a) cunoștințe relevante, pregătire și experiență corespunzătoare în ceea ce privește privilegiile unui examinator; (b) faptul că nu au suferit nicio sancțiune, inclusiv suspendarea, limitarea sau revocarea oricăreia dintre <u>licențele, calificările sau certificatele</u> lor eliberate în conformitate cu prezenta Anexă (Partea FCL), pentru nerespectarea regulamentului de bază și a normelor de aplicare a acestuia în ultimii 3 ani.		
FCL.1015 Standardizarea examinatorilor (a) Solicitantul unui certificat de examinator trebuie să urmeze un curs de standardizare care este asigurat de autoritatea competentă sau care este asigurat de o ATO și aprobat de autoritatea competentă. (b) Cursul de standardizare constă în pregătire teoretică și instruire practică și cuprinde cel puțin: 1. desfășurarea a 2 teste de îndemânare, verificări ale competenței sau evaluări ale competenței pentru licențele, calificările sau certificatele pentru care solicitantul dorește să obțină privilegiul de a desfășura teste sau verificări; 2. instruire cu privire la cerințele aplicabile prevăzute în prezenta parte și cerințele aplicabile privind operațiunile aerieni, desfășurarea unor teste de îndemânare, verificări ale competenței și evaluări ale competenței, precum și rapoartele și documentația aferente; 3. o informare cu privire la procedurile administrative naționale, cerințele privind protecția	FCL.1015 Standardizarea examinatorilor (a) Solicitantul unui certificat de examinator trebuie să urmeze un curs de standardizare care este asigurat de AAC sau care este asigurat de o ATO și aprobat de AAC. (b) Cursul de standardizare constă în pregătire teoretică și instruire practică și cuprinde cel puțin: 1. desfășurarea a 2 teste de îndemânare, verificări ale competenței sau evaluări ale competenței pentru <u>licențele, calificările sau certificatele</u> pentru care solicitantul dorește să obțină privilegiul de a desfășura teste sau verificări; 2. instruire cu privire la cerințele aplicabile prevăzute în prezenta Anexă (Partea FCL) și cerințele aplicabile privind operațiunile aeriene, desfășurarea unor teste de îndemânare, verificări ale competenței și evaluări ale competenței, precum și rapoartele și documentația aferente; 3. o informare cu privire la procedurile administrative naționale, cerințele privind protecția	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
datelor cu caracter personal, răspundere, asigurarea împotriva accidentelor și taxe; 4. o informare cu privire la necesitatea de a revizui și a aplica elementele de la punctul 3, atunci când desfășoară teste de îndemânare, verificări ale competenței sau evaluări ale competenței unui solicitant care nu se află în responsabilitatea aceleiași autorități competente care a eliberat și certificatul examinatorului; și 5. o instruire cu privire la modul de a obține acces la respectivele proceduri și cerințe naționale ale celorlalte autorități competente, atunci când este necesar. (c) Titularii unui certificat de examinator nu desfășoară teste de îndemânare, verificări ale competenței sau evaluări ale competenței unui solicitant care nu se află în responsabilitatea aceleiași autorități competente care i-a eliberat certificatul de examinator, cu excepția cazului în care au analizat cele mai recente informații disponibile care conțin procedurile naționale relevante ale autorității competente a solicitantului.	datelor cu caracter personal, răspundere, asigurarea împotriva accidentelor și taxe; 4. o informare cu privire la necesitatea de a revizui și a aplica elementele de la punctul 3, atunci când desfășoară teste de îndemânare, verificări ale competenței sau evaluări ale competenței unui solicitant care nu se află în responsabilitatea AAC care a eliberat și certificatul examinatorului; și 5. o instruire cu privire la modul de a obține acces la respectivele proceduri și cerințe naționale ale celorlalte autorități competente, atunci când este necesar. (c) Titularii unui certificat de examinator nu desfășoară teste de îndemânare, verificări ale competenței sau evaluări ale competenței unui solicitant care se află în responsabilitatea AAC care i-a eliberat certificatul de examinator, cu excepția cazului în care au analizat cele mai recente informații disponibile care conțin procedurile naționale relevante ale autorității competente a solicitantului.		
FCL.1020 Evaluarea competenței examinatorilor Solicitanții unui certificat de examinator trebuie să își demonstreze competența în fața unui inspector al autorității competente sau a unui examinator superior autorizat în mod expres în acest sens de către autoritatea competentă care eliberează certificatul de examinator, prin desfășurarea unui test de îndemânare, a unei verificări a competenței	FCL.1020 Evaluarea competenței examinatorilor Solicitanții unui certificat de examinator trebuie să își demonstreze competența în fața unui inspector al AAC sau a unui examinator superior autorizat în mod expres în acest sens de către AAC care a eliberat certificatul de examinator, prin desfășurarea unui test de îndemânare, a unei verificări a competenței sau a unei evaluări a competenței în rolul examinatorului		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
sau a unei evaluări a competenței în rolul examinatorului pentru care se solicită privilegiile, inclusiv a informării, desfășurării testului de îndemânare, verificării competenței sau evaluării competenței și a evaluării persoanei care susține testul de îndemânare, verificarea competenței sau evaluarea competenței, a debriefing-ului și a înregistrării documentelor.	pentru care se solicită privilegiile, inclusiv a informării, desfășurării testului de îndemânare, verificării competenței sau evaluării competenței și a evaluării persoanei care susține testul de îndemânare, verificarea competenței sau evaluarea competenței, a debriefing-ului și a înregistrării documentelor.		
FCL.1025 Valabilitatea, revalidarea și reînnoirea certificatelor de examinator (a) Valabilitate Un certificat de examinator este valabil trei ani. (b) Revalidare Pentru a revalida un certificat de examinator, titularii trebuie să îndeplinească toate condițiile următoare: 1. înainte de data expirării certificatului, să fi efectuat cel puțin șase teste de îndemânare, verificări ale competenței, evaluări ale competenței sau faze de evaluare EBT în cadrul unui modul EBT menționat la punctul ORO.FC.231 din anexa III (partea ORO) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012; 2. în perioada de 12 luni imediat anterioară datei expirării certificatului, să fi efectuat un curs de reîmprospătare a cunoștințelor pentru examinatori, asigurat de autoritatea competentă sau asigurat de o ATO și aprobat de autoritatea competentă; 3. unul dintre testele de îndemânare, verificările competenței, evaluările competenței sau faze de	FCL.1025 Valabilitatea, revalidarea și reînnoirea certificatelor de examinator (a) Valabilitate Un certificat de examinator este valabil trei ani. (b) Revalidare Pentru a revalida un certificat de examinator, titularii trebuie să îndeplinească toate condițiile următoare: 1. înainte de data expirării certificatului, să fi efectuat cel puțin șase teste de îndemânare, verificări ale competenței, evaluări ale competenței sau faze de evaluare EBT în cadrul unui modul EBT menționat la ORO.FC.231 din partea ORO la Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la operațiunile aeriene; 2. în perioada de 12 luni imediat anterioară datei expirării certificatului, să fi efectuat un curs de reîmprospătare a cunoștințelor pentru examinatori, asigurat de AAC sau asigurat de o ATO și aprobat de AAC; 3. unul dintre testele de îndemânare, verificările competenței, evaluările competenței sau faze de	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
evaluare EBT efectuate în conformitate cu punctul 1 se desfășoară în perioada de 12 luni imediat anterioară datei expirării certificatului de examinator; și: (i) să fi fost evaluat de un inspector din partea autorității competente sau de un examinator superior autorizat în mod expres în acest sens de către autoritatea competentă care eliberează certificatul de examinator; sau (ii) să respecte cerințele de la punctul FCL.1020. Dacă solicitanții unei revalidări sunt titularii unor privilegii pentru mai mult de o categorie de examinatori, toate privilegiile de examinator pot fi revalidate în cazul în care solicitanții îndeplinesc cerințele de la litera (b) punctele 1 și 2 și de la punctul FCL.1020 pentru una dintre categoriile de certificate de examinator deținute, în acord cu autoritatea competentă. (c) Reînnoire Dacă certificatul a expirat, înainte de reluarea exercitării privilegiilor solicitanții trebuie să îndeplinească cerințele de la litera (b) punctul 2 și de la punctul FCL.1020 în perioada de 12 luni imediat anterioară solicitării reînnoirii. (d) Un certificat de examinator se revalidează sau se reînnoiește numai dacă solicitanții demonstrează că îndeplinesc în permanență cerințele prevăzute la punctele FCL.1010 și FCL.1030.	evaluare EBT efectuate în conformitate cu punctul 1 se desfășoară în perioada de 12 luni imediat anterioară datei expirării certificatului de examinator; și: (i) să fi fost evaluat de un inspector din partea AAC sau de un examinator superior autorizat în mod expres în acest sens de către AAC care eliberează certificatul de examinator; sau (ii) să respecte cerințele de la FCL.1020. Dacă solicitanții unei revalidări sunt titularii unor privilegii pentru mai mult de o categorie de examinatori, toate privilegiile de examinator pot fi revalidate în cazul în care solicitanții îndeplinesc cerințele de la litera (b) punctele 1 și 2 și de la FCL.1020 pentru una dintre categoriile de certificate de examinator deținute, în acord cu AAC. (c) Reînnoire Dacă certificatul a expirat, înainte de reluarea exercitării privilegiilor solicitanții trebuie să îndeplinească cerințele de la litera (b) punctul 2 și de la FCL.1020 în perioada de 12 luni imediat anterioară solicitării reînnoirii. (d) Un certificat de examinator se revalidează sau se reînnoiește numai dacă solicitanții demonstrează că îndeplinesc în permanență cerințele prevăzute la FCL.1010 și FCL.1030.		
FCL.1030 Desfășurarea testelor de îndemânare, a verificărilor competenței și a evaluărilor competenței	FCL.1030 Desfășurarea testelor de îndemânare, a verificărilor competenței și a evaluărilor competenței	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(a) Atunci când desfășoară teste de îndemânare, verificări ale competenței și evaluări ale competenței, examinatorii: 1. se asigură că se poate stabili o comunicare cu solicitantul, fără bariere lingvistice; 2. se asigură că solicitantul îndeplinește toate cerințele privind calificarea, pregătirea și experiența prevăzute în prezenta parte pentru eliberarea, revalidarea sau reînnoirea licenței, a calificării sau a certificatului pentru care se susțin testul de îndemnare, verificarea competenței sau evaluarea competenței; 3. explică solicitantului consecințele oferirii de informații incomplete, inexacte sau false în ceea ce privește pregătirea și experiența de zbor. (b) După încheierea testului de îndemânare sau a verificării competenței, examinatorul: 1. aduce la cunoștința solicitantului rezultatul testului. În eventualitatea unei promovări parțiale sau a unui eșec, examinatorul aduce la cunoștința solicitantului faptul că acesta nu își poate exercita privilegiile asociate calificării până la promovarea integrală a examenului. Examinatorul detaliază orice cerință suplimentară de pregătire și explică dreptul solicitantului de a face contestație; 2. în eventualitatea unei promovări a verificării competenței sau a evaluării competenței pentru revalidare sau reînnoire, înscrie pe licența sau certificatul solicitantului noua dată la care expiră calificarea sau certificatul, dacă este autorizat în	(a) Atunci când desfășoară teste de îndemânare, verificări ale competenței și evaluări ale competenței, examinatorii: 1. se asigură că se poate stabili o comunicare cu solicitantul, fără bariere lingvistice; 2. se asigură că solicitantul îndeplinește toate cerințele privind calificarea, pregătirea și experiența prevăzute în prezenta Anexă (Partea FCL) pentru eliberarea, revalidarea sau reînnoirea <u>licenței, a calificării sau a certificatului</u> pentru care se susțin testul de îndemnare, verificarea competenței sau evaluarea competenței; 3. explică solicitantului consecințele oferirii de informații incomplete, inexacte sau false în ceea ce privește pregătirea și experiența de zbor. (b) După încheierea testului de îndemânare sau a verificării competenței, examinatorul: 1. aduce la cunoștința solicitantului rezultatul testului. În eventualitatea unei promovări parțiale sau a unui eșec, examinatorul aduce la cunoștința solicitantului faptul că acesta nu își poate exercita privilegiile asociate calificării până la promovarea integrală a examenului. Examinatorul detaliază orice cerință suplimentară de pregătire și explică dreptul solicitantului de a face contestație; 2. în eventualitatea unei promovări a verificării competenței sau a evaluării competenței pentru revalidare sau reînnoire, înscrie pe <u>certificatul sau licența</u> solicitantului noua dată la care expiră calificarea sau certificatul, dacă este autorizat în mod		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
mod expres în acest sens de autoritatea competentă care a eliberat licența solicitantului; 3. furnizează solicitantului un raport semnat referitor la testul de îndemânare sau la verificarea competenței și înaintează, în cel mai scurt timp, copii ale raportului autorității competente care a eliberat licența solicitantului și autorității competente care a eliberat certificatul de examinator. Raportul trebuie să conțină: (i) o declarație conform căreia examinatorul a primit de la solicitant informații cu privire la pregătirea și experiența acestuia și a constatat că pregătirea și experiența respectă cerințele aplicabile din prezenta parte; (ii) confirmarea faptului că au fost executate toate manevrele și exercițiile necesare, precum și detalii cu privire la examenul teoretic oral, dacă este cazul. În cazul în care la unul dintre aceste elemente s-a înregistrat un eșec, examinatorul notează motivele acestei evaluări; (iii) rezultatul testului, al verificării sau evaluării competenței; (iv) o declarație conform căreia examinatorul a analizat și a aplicat procedurile și cerințele naționale ale autorității competente a solicitantului, în cazul în care licența solicitantului nu se află în responsabilitatea aceleiași autorități competente care i-a eliberat certificatul de examinator; (v) o copie a certificatului de examinator care conține domeniul de aplicare a privilegiilor sale în calitate de examinator în cazul testelor de îndemânare, al verificărilor competenței sau al	expres în acest sens de AAC care a eliberat <u>licența</u> solicitantului; 3. furnizează solicitantului un raport semnat referitor la testul de îndemânare sau la verificarea competenței și înaintează, în cel mai scurt timp, copii ale raportului AAC care a eliberat <u>licența</u> solicitantului și autorității competente care a eliberat certificatul de examinator. Raportul trebuie să conțină: (i) o declarație conform căreia examinatorul a primit de la solicitant informații cu privire la pregătirea și experiența acestuia și a constatat că pregătirea și experiența respectă cerințele aplicabile din prezenta Anexă (Partea FCL); (ii) confirmarea faptului că au fost executate toate manevrele și exercițiile necesare, precum și detalii cu privire la examenul teoretic oral, dacă este cazul. În cazul în care la unul dintre aceste elemente s-a înregistrat un eșec, examinatorul notează motivele acestei evaluări; (iii) rezultatul testului, al verificării sau al evaluării competenței; (iv) o declarație conform căreia examinatorul a analizat și a aplicat procedurile și cerințele naționale ale autorității competente a solicitantului, în cazul în care <u>licența</u> solicitantului nu se află în responsabilitatea aceleiași autorități competente care i-a eliberat certificatul de examinator; (v) o copie a certificatului de examinator care conține domeniul de aplicare a privilegiilor sale în calitate de examinator în cazul testelor de îndemânare, al verificărilor competenței sau al evaluărilor		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
evaluărilor competenței unui solicitant care nu se află în responsabilitatea aceleiași autorități competente care i-a eliberat certificatul de examinator. (c) Examinatorii păstrează, pentru o perioadă de 5 ani, dosare cu detaliile tuturor testelor de îndemânare, verificărilor competenței și evaluărilor competenței efectuate și cu rezultatele acestora. (d) La cererea autorității competente care a eliberat certificatul de examinator sau a autorității competente care a eliberat licența solicitantului, examinatorii înaintează toate dosarele și rapoartele, precum și orice alte informații, în funcție de necesitățile de supraveghere.	competenței unui solicitant care nu se află în responsabilitatea aceleiași autorități competente care i-a eliberat certificatul de examinator. (c) Examinatorii păstrează, pentru o perioadă de 5 ani, dosare cu detaliile tuturor testelor de îndemânare, verificărilor competenței și evaluărilor competenței efectuate și cu rezultatele acestora. (d) La cererea AAC, examinatorii înaintează toate dosarele și rapoartele, precum și orice alte informații, în funcție de necesitățile de supraveghere.		
SECȚIUNEA 2 Cerințe specifice pentru examinatorii de zbor – FE FCL.1005.FE FE – Privilegii și condiții (a) FE(A). Privilegiile unui FE pentru avioane constau în dreptul acestuia de a desfășura: 1. teste de îndemânare pentru eliberarea unei PPL(A), precum și teste de îndemânare și verificări ale competenței pentru calificările de clasă și de tip pentru un singur pilot asociate, cu excepția avioanelor complexe de înaltă performanță cu un singur pilot, cu condiția ca examinatorul să fi efectuat cel puțin 1 000 de ore timp de zbor ca pilot pe avioane sau TMG, inclusiv cel puțin 250 de ore de instruire practică;	FCL.1005.FE FE – Privilegii și condiții (a) FE(A). Privilegiile unui FE pentru avioane constau în dreptul acestuia de a desfășura: 1. teste de îndemânare pentru eliberarea unui PPL(A), precum și teste de îndemânare și verificări ale competenței pentru calificările de clasă și de tip pentru un singur pilot asociate, cu excepția avioanelor complexe de înaltă performanță cu un singur pilot, cu condiția ca examinatorul să fi efectuat cel puțin 1000 de ore de zbor ca pilot pe avioane sau TMG, inclusiv cel puțin 250 de ore de instruire practică;	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
2. teste de îndemânare pentru eliberarea unei CPL(A), precum și teste de îndemânare și verificări ale competenței pentru calificările de clasă și de tip pentru un singur pilot asociate, cu excepția avioanelor complexe de înaltă performanță cu un singur pilot, cu condiția ca examinatorul să fi efectuat cel puțin 2 000 de ore timp de zbor ca pilot pe avioane sau TMG, inclusiv cel puțin 250 de ore de instruire practică; 3. teste de îndemânare și verificări ale competenței pentru LAPL(A), cu condiția ca examinatorul să fi efectuat cel puțin 500 de ore timp de zbor ca pilot pe avioane sau TMG, inclusiv cel puțin 100 de ore de instruire practică; 4. teste de îndemânare pentru eliberarea unei calificări de zbor în munți, cu condiția ca examinatorul să fi efectuat cel puțin 500 de ore timp de zbor ca pilot pe avioane sau TMG, inclusiv cel puțin 500 de decolări și aterizări de instruire practică pentru calificarea de zbor în munți; 5. teste de verificare a competenței pentru revalidarea și reînnoirea EIR, cu condiția ca FE să fi efectuat 1 500 de ore timp de zbor ca pilot pe avioane și să respecte cerințele de la punctul FCL.1010.IRE litera (a) punctul 2. (b) FE(H). Privilegiile unui FE pentru elicoptere constau în dreptul acestuia de a desfășura: 1. teste de îndemânare pentru eliberarea unei PPL(H), precum și teste de îndemânare și verificări ale competenței pentru calificările de tip pentru elicoptere monomotor cu un singur pilot înscrise	2. teste de îndemânare pentru eliberarea unui CPL(A), precum și teste de îndemânare și verificări ale competenței pentru calificările de clasă și de tip pentru un singur pilot asociate, cu excepția avioanelor complexe de înaltă performanță cu un singur pilot, cu condiția ca examinatorul să fi efectuat cel puțin 2000 de ore de zbor ca pilot pe avioane sau TMG, inclusiv cel puțin 250 de ore de instruire practică; 3. teste de îndemânare și verificări ale competenței pentru LAPL(A), cu condiția ca examinatorul să fi efectuat cel puțin 500 de ore de zbor ca pilot pe avioane sau TMG, inclusiv cel puțin 100 de ore de instruire practică; 4. teste de îndemânare pentru eliberarea unei calificări de zbor în munți, cu condiția ca examinatorul să fi efectuat cel puțin 500 de ore de zbor ca pilot pe avioane sau TMG, inclusiv cel puțin 500 de decolări și aterizări de instruire practică pentru calificarea de zbor în munți; 5. teste de verificare a competenței pentru revalidarea și reînnoirea EIR, cu condiția ca FE să fi efectuat 1500 de ore de zbor ca pilot pe avioane și să respecte cerințele de la punctul FCL.1010.IRE litera (a) punctul 2. (b) FE(H). Privilegiile unui FE pentru elicoptere constau în dreptul acestuia de a desfășura: 1. teste de îndemânare pentru eliberarea unui PPL(H), precum și teste de îndemânare și verificări ale competenței pentru calificările de tip pentru elicoptere monomotor cu un singur pilot înscrise		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
într-o PPL(H), cu condiția ca examinatorul să fi efectuat 1 000 de ore timp de zbor ca pilot pe elicoptere, inclusiv cel puțin 250 de ore de instruire practică; 2. teste de îndemânare pentru eliberarea unei CPL(H), precum și teste de îndemânare și verificări ale competenței pentru calificările de tip pentru elicoptere monomotor cu un singur pilot înscrise într-o CPL(H), cu condiția ca examinatorul să fi efectuat 2 000 de ore timp de zbor ca pilot pe elicoptere, inclusiv cel puțin 250 de ore de instruire practică; 3. teste de îndemânare și verificări ale competenței pentru calificările de tip pentru elicoptere multimotor cu un singur pilot înscrise într-o PPL(H) sau CPL(H), cu condiția ca examinatorul să fi respectat cerințele de la punctul 1 sau 2, după caz, și să fie titularul unei CPL(H) sau al unei ATPL(H) și, dacă este cazul, al unei IR(H); 4. teste de îndemânare și verificări ale competenței pentru LAPL(H), cu condiția ca examinatorul să fi efectuat cel puțin 500 de ore timp de zbor ca pilot pe elicoptere, inclusiv cel puțin 150 de ore de instruire practică. (c) FE(As). Privilegiile unui FE pentru dirijabile constau în dreptul acestuia de a desfășura teste de îndemânare pentru eliberarea PPL(As) și CPL(As) și teste de îndemânare și verificări ale competenței pentru calificările de tip asociate pentru dirijabile, cu condiția ca examinatorul să fi efectuat 500 de	într-un PPL(H), cu condiția ca examinatorul să fi efectuat 1000 de ore de zbor ca pilot pe elicoptere, inclusiv cel puțin 250 de ore de instruire practică; 2. teste de îndemânare pentru eliberarea unui CPL(H), precum și teste de îndemânare și verificări ale competenței pentru calificările de tip pentru elicoptere monomotor cu un singur pilot înscrise într-un CPL(H), cu condiția ca examinatorul să fi efectuat 2000 de ore de zbor ca pilot pe elicoptere, inclusiv cel puțin 250 de ore de instruire practică; 3. teste de îndemânare și verificări ale competenței pentru calificările de tip pentru elicoptere multimotor cu un singur pilot înscrise într-un PPL(H) sau CPL(H), cu condiția ca examinatorul să fi respectat cerințele de la punctul 1 sau 2, după caz, și să fie titularul unui CPL(H) sau al unui ATPL(H) și, dacă este cazul, al unei IR(H); 4. teste de îndemânare și verificări ale competenței pentru LAPL(H), cu condiția ca examinatorul să fi efectuat cel puțin 500 de ore de zbor ca pilot pe elicoptere, inclusiv cel puțin 150 de ore de instruire practică. (c) FE(As). Privilegiile unui FE pentru dirijabile constau în dreptul acestuia de a desfășura teste de îndemânare pentru eliberarea PPL(As) și CPL(As) și teste de îndemânare și verificări ale competenței pentru calificările de tip asociate pentru dirijabile, cu condiția ca examinatorul să fi efectuat 500 de ore de		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
ore timp de zbor ca pilot pe dirijabile, inclusiv 100 de ore de instruire practică. <i>(d) FE(G). Privilegiile unui FE pentru autogire constau în efectuarea de teste de îndemânare și verificări ale competenței pentru GPL și pentru privilegiile asociate pentru clasele și tipurile de autogire, cu condiția ca FE să fi efectuat cel puțin 500 de ore timp de zbor ca pilot pe autogire, inclusiv cel puțin 100 de ore de instruire practică, dintre care până la 40 de ore de instruire practică pot fi efectuate ca FI(A) sau FI(H).</i>	zbor ca pilot pe dirijabile, inclusiv 100 de ore de instruire practică. <i>(d) FE(G). Privilegiile unui FE pentru autogire constau în efectuarea de teste de îndemânare și verificări ale competenței pentru GPL și pentru privilegiile asociate pentru clasele și tipurile de autogire, cu condiția ca FE să fi efectuat cel puțin 500 de ore timp de zbor ca pilot pe autogire, inclusiv cel puțin 100 de ore de instruire practică, dintre care până la 40 de ore de instruire practică pot fi efectuate ca FI(A) sau FI(H).</i>		
FCL.1010.FE FE – Condiții indispensabile O persoană care solicită un certificat de FE trebuie să dețină: un certificat de FI pe categoria corespunzătoare de aeronave.	FCL.1010.FE FE – Condiții indispensabile O persoană care solicită un certificat de FE trebuie să dețină un certificat de FI pe categoria corespunzătoare de aeronave.	Compatibil	Lipsă
SECȚIUNEA 3 Cerințe specifice pentru examinatorii pentru calificarea de tip – TRE FCL.1005.TRE TRE – Privilegii și condiții (a) TRE(A) și TRE(PL). Privilegiile unui TRE pentru avioane sau aeronave cu decolare-aterizare verticală constau în dreptul acestuia de a desfășura: 1. teste de îndemânare pentru obținerea calificărilor de tip pentru avioane sau aeronave cu decolare-aterizare verticală, după caz; 2. verificări ale competenței pentru revalidarea sau reînnoirea calificărilor de tip și a IR;	FCL.1005.TRE TRE – Privilegii și condiții (a) TRE(A) și TRE(PL). Privilegiile unui TRE pentru avioane sau aeronave cu decolare-aterizare verticală constau în dreptul acestuia de a desfășura: 1. teste de îndemânare pentru obținerea calificărilor de tip pentru avioane sau aeronave cu decolare-aterizare verticală, după caz; 2. verificări ale competenței pentru revalidarea sau reînnoirea calificărilor de tip și a IR;	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
3. teste de îndemânare pentru eliberarea ATPL(A); 4. teste de îndemânare pentru eliberarea MPL, cu condiția ca examinatorul să respecte cerințele de la punctul FCL.925; 5. evaluarea competenței pentru eliberarea, revalidarea sau reînnoirea unor certificate de TRI sau SFI pe categoria de aeronave aplicabilă, cu condiția ca aceștia să fi acumulat cel puțin trei ani de experiență ca TRE și să fi urmat pregătire specifică pentru evaluarea competenței în conformitate cu punctul FCL.1015 litera (b). (b) TRE(H). Privilegiile unui TRE(H) constau în dreptul acestuia de a desfășura: 1. teste de îndemânare și verificări ale competenței pentru eliberarea, revalidarea sau reînnoirea calificărilor de tip pentru elicoptere; 2. verificări ale competenței pentru revalidarea sau reînnoirea IR-urilor, cu condiția ca TRE(H) să dețină o IR(H) valabilă; 3. teste de îndemânare pentru eliberarea ATPL(H); 4. evaluarea competenței pentru eliberarea, revalidarea sau reînnoirea unor certificate de TRI(H) sau SFI(H), cu condiția ca aceștia să fi acumulat cel puțin trei ani de experiență ca TRE și să fi urmat pregătire specifică pentru evaluarea competenței în conformitate cu punctul FCL.1015 litera (b).	3. teste de îndemânare pentru eliberarea ATPL(A); 4. teste de îndemânare pentru eliberarea MPL, cu condiția ca examinatorul să respecte cerințele de la punctul FCL.925; 5. evaluarea competenței pentru eliberarea, revalidarea sau reînnoirea unor certificate de TRI sau SFI pe categoria de aeronave aplicabilă, cu condiția ca aceștia să fi acumulat cel puțin trei ani de experiență ca TRE și să fi urmat pregătire specifică pentru evaluarea competenței în conformitate cu FCL.1015 litera (b). (b) TRE(H). Privilegiile unui TRE(H) constau în dreptul acestuia de a desfășura: 1. teste de îndemânare și verificări ale competenței pentru eliberarea, revalidarea sau reînnoirea calificărilor de tip pentru elicoptere; 2. <u>verificări ale competenței pentru revalidarea sau reînnoirea IR cu condiția ca TRE(H) să fie titularul unei IR(H) valabile;</u> 3. teste de îndemânare pentru eliberarea ATPL(H); 4. evaluarea competenței pentru eliberarea, revalidarea sau reînnoirea unor certificate de TRI(H) sau SFI(H), cu condiția ca aceștia să fi acumulat cel puțin trei ani de experiență ca TRE și să fi urmat pregătire specifică pentru evaluarea competenței în conformitate cu punctul FCL.1015 litera (b).		
FCL.1010.TRE TRE – Condiții indispensabile (a) TRE(A) și TRE(PL). Solicitanții unui certificat de TRE pentru avioane și aeronave cu decolare-aterizare verticală trebuie:	FCL.1010.TRE TRE – Condiții indispensabile (a) TRE(A) și TRE(PL). Solicitanții unui certificat de TRE pentru avioane și aeronave cu decolare-aterizare verticală trebuie:	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
1. în cazul avioanelor multipilot sau al aeronavelor cu decolare-aterizare verticală, să fi efectuat 1 500 de ore de zbor ca pilot pe avioane multipilot sau pe aeronave cu decolare-aterizare verticală, dintre care cel puțin 500 de ore ca PIC; 2. în cazul avioanelor complexe de înaltă performanță cu un singur pilot, să fi efectuat 500 de ore timp de zbor ca pilot pe avioane cu un singur pilot, dintre care cel puțin 200 de ore ca PIC; 3. să fie titularii unei CPL sau ATPL și ai unui certificat de TRI pentru tipul aplicabil; 4. pentru obținerea unui certificat TRE, să fi efectuat cel puțin 50 de ore de instruire practică în calitate de TRI, FI sau SFI pe tipul aplicabil sau pe un FSTD reprezentând acel tip. (b) TRE(H). Solicitanții unui certificat de TRE(H) pentru elicoptere trebuie: 1. să fie titularii unui certificat de TRI(H) sau, în cazul elicopterelor monomotor cu un singur pilot, ai unui certificat valabil de FI(H) pentru tipul aplicabil; 2. pentru obținerea unui certificat de TRE, să fi efectuat 50 de ore de instruire practică în calitate de TRI, FI sau SFI pe tipul aplicabil sau pe un FSTD reprezentând acel tip; 3. în cazul elicopterelor multipilot, să fie titularii unei CPL(H) sau ATPL(H) și să fi efectuat 1 500 de ore de zbor ca pilot pe elicoptere multipilot, dintre care cel puțin 500 de ore ca PIC; 4. în cazul elicopterelor multimotor cu un singur pilot:	1. în cazul avioanelor multipilot sau al aeronavelor cu decolare-aterizare verticală, să fi efectuat 1500 de ore de zbor ca pilot pe avioane multipilot sau pe aeronave cu decolare-aterizare verticală, dintre care cel puțin 500 de ore ca PIC; 2. în cazul avioanelor complexe de înaltă performanță cu un singur pilot, să fi efectuat 500 de ore de zbor ca pilot pe avioane cu un singur pilot, dintre care cel puțin 200 de ore ca PIC; 3. să fie titularii unui CPL sau ATPL și ai unui certiicat de TRI pentru tipul aplicabil; 4. pentru obținerea unui certificat TRE, să fi efectuat cel puțin 50 de ore de instruire practică în calitate de TRI, FI sau SFI pe tipul aplicabil sau pe un FSTD reprezentând acel tip. (b) TRE(H). Solicitanții unui certificat de TRE(H) pentru elicoptere trebuie: 1. să fie titularii unui certificat de TRI(H) sau, în cazul elicopterelor monomotor cu un singur pilot, ai unui certificat valabil de FI(H) pentru tipul aplicabil; 2. pentru obținerea unui certificat de TRE, să fi efectuat 50 de ore de instruire practică în calitate de TRI, FI sau SFI pe tipul aplicabil sau pe un FSTD reprezentând acel tip; 3. în cazul elicopterelor multipilot, să fie titularii unui CPL(H) sau ATPL(H) și să fi efectuat 1 500 de ore de zbor ca pilot pe elicoptere multipilot, dintre care cel puțin 500 de ore ca PIC;		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(i) să fi efectuat 1 000 de ore de zbor ca pilot pe elicoptere, dintre care cel puțin 500 de ore ca PIC; (ii) să fie titularii unei CPL(H) sau ATPL(H) și, dacă este cazul, ai unei IR(H) valabile; 5. în cazul elicopterelor monomotor cu un singur pilot: (i) să fi efectuat 750 de ore de zbor ca pilot pe elicoptere, dintre care cel puțin 500 de ore ca PIC; (ii) să fie titularii unei CPL(H) sau ATPL(H); 6. Înainte ca privilegiile unui TRE(H) să fie extinse de la operarea cu singur pilot la operarea multipilot pe același tip de elicopter, titularul trebuie să aibă: (i) cel puțin 100 de ore în operare multipilot pe tipul respectiv sau (ii) cel puțin 350 de ore în operare multipilot pe orice categorie de aeronavă; 7. în cazul persoanelor care solicită obținerea unui certificat de TRE multipilot multimotor, cele 1 500 de ore experiență de zbor pe elicoptere multipilot prevăzute la litera (b) punctul 3 se pot considera ca fiind efectuate dacă aceste persoane au efectuat cele 500 de ore timp de zbor ca PIC pe un elicopter multipilot de același tip.	4. în cazul elicopterelor multimotor cu un singur pilot: (i) să fi efectuat 1000 de ore de zbor ca pilot pe elicoptere, dintre care cel puțin 500 de ore ca PIC; (ii) să fie titularii unui CPL(H) sau ATPL(H) și, dacă este cazul, ai unei IR(H) valabile; 5. în cazul elicopterelor monomotor cu un singur pilot: (i) să fi efectuat 750 de ore de zbor ca pilot pe elicoptere, dintre care cel puțin 500 de ore ca PIC; (ii) să fie titularii unui CPL(H) sau ATPL(H); <u>6. Înainte ca privilegiile unui TRE(H) să fie extinse de la operarea cu singur pilot la operarea multipilot pe același tip de elicopter, titularul trebuie să aibă:</u> <u>(i) cel puțin 100 de ore în operare multipilot pe tipul respectiv sau</u> <u>(ii) cel puțin 350 de ore în operare multipilot pe orice categorie de aeronavă;</u> 7. în cazul persoanelor care solicită obținerea unui certificat de TRE multipilot multimotor, cele 1500 de ore experiență de zbor pe elicoptere multipilot prevăzute la litera (b) punctul 3 se pot considera ca fiind efectuate dacă aceste persoane au efectuat cele 500 de ore timp de zbor ca PIC pe un elicopter multipilot de același tip.		
SECȚIUNEA 4 Cerințe specifice pentru examinatorii pentru calificarea de clasă – CRE FCL.1005.CRE CRE – Privilegii	FCL.1005.CRE CRE – Privilegii	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
Privilegiile unui CRE constau în dreptul acestuia de a desfășura, pentru avioane cu un singur pilot, cu excepția avioanelor complexe de înaltă performanță cu un singur pilot: (a) teste de îndemânare pentru eliberarea calificărilor de clasă și de tip; (b) verificări ale competenței pentru: 1. revalidarea sau reînnoirea calificărilor de clasă și de tip; 2. revalidarea IR, cu condiția ca aceștia să fi executat cel puțin 1 500 de ore ca piloți pe avioane și să fi efectuat cel puțin 450 de ore timp de zbor în condiții IFR; 3. reînnoirea IR, cu condiția să respecte cerințele prevăzute la punctul FCL.1010.IRE litera (a); și 4. revalidarea și reînnoirea BIR, cu condiția ca CRE să fie efectuat: (i) 1 500 de ore timp de zbor ca pilot pe avioane; și (ii) 450 de ore timp de zbor în condiții IFR; și (c) teste de îndemânare pentru extinderea privilegiilor LAPL(A) la o altă clasă sau variantă de avion.	Privilegiile unui CRE constau în dreptul acestuia de a desfășura, pentru avioane cu un singur pilot, cu excepția avioanelor complexe de înaltă performanță cu un singur pilot: (a) teste de îndemânare pentru eliberarea calificărilor de clasă și de tip; (b) verificări ale competenței pentru: 1. revalidarea sau reînnoirea calificărilor de clasă și de tip; 2. revalidarea IR, cu condiția ca aceștia să fi executat cel puțin 1500 de ore ca piloți pe avioane și să fi efectuat cel puțin 450 de ore timp de zbor în condiții IFR; 3. reînnoirea IR, cu condiția să respecte cerințele prevăzute la punctul FCL.1010.IRE litera (a); și 4. revalidarea și reînnoirea BIR, cu condiția ca CRE să fie efectuat: (i) 1500 de ore timp de zbor ca pilot pe avioane; (ii) 450 de ore timp de zbor în condiții IFR. (c) teste de îndemânare pentru extinderea privilegiilor LAPL(A) la o altă clasă sau variantă de avion.		
FCL.1010.CRE CRE– Condiții indispensabile Solicitanții unui certificat de CRE trebuie: (a) să dețină o CPL(A), MPL(A) sau ATPL(A) cu privilegii pentru un singur pilot sau să fi deținut o astfel de licență și să fie titularii unei PPL(A); (b) să fie titularii unui certificat de CRI sau de FI cu privilegii de asigurare a instruirii pentru clasa sau tipul aplicabile;	FCL.1010.CRE CRE – Condiții indispensabile Solicitanții unui certificat de CRE trebuie: (a) să dețină un CPL(A), MPL(A) sau ATPL(A) cu privilegii pentru un singur pilot sau să fi deținut o astfel de <u>licență</u> și să fie titularii unui PPL(A); (b) să fie titularii unui certificat de CRI sau de FI cu privilegii de asigurare a instruirii pentru clasa sau tipul aplicabil;	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(c) să fi efectuat 500 de ore timp de zbor ca pilot pe avioane.	(c) să fi efectuat 500 de ore de zbor ca pilot pe avioane.		
SECȚIUNEA 5 Cerințe specifice pentru examinatorii pentru calificarea de zbor instrumental – IRE FCL.1005.IRE IRE – Privilegii Privilegiile titularilor unui certificat de examinator pentru calificarea de zbor instrumental (IRE) constau în dreptul de a desfășura teste de îndemânare pentru eliberarea de BIR și IR și verificări ale competenței pentru revalidarea sau reînnoirea BIR și a IR.	FCL.1005.IRE IRE – Privilegii Privilegiile titularilor unui certificat de examinator pentru calificarea de zbor instrumental (IRE) constau în dreptul de a desfășura teste de îndemânare pentru eliberarea de BIR și IR și verificări ale competenței pentru revalidarea sau reînnoirea BIR și a IR.	Compatibil	Lipsă
FCL.1010.IRE IRE – Condiții indispensabile (a) IRE(A) Persoanele care solicită un certificat de IRE (examinator pentru calificarea de zbor instrumental) pentru avioane trebuie să fie titularii unui certificat de IRI(A) sau de FI(A) cu privilegiul de a oferi instruire pentru IR(A) și trebuie să fi efectuat: 1. 2 000 de ore timp de zbor ca piloți pe avioane; și 2. 450 de ore timp de zbor în condiții IFR, dintre care 250 de ore ca instructor. (b) IRE(H) Persoanele care solicită un certificat de IRE pentru elicoptere trebuie să fie titularii unui certificat de IRI(H) sau de FI(H) cu privilegiul de a oferi instruire pentru IR(H) și trebuie să fi efectuat:	FCL.1010.IRE IRE – Condiții indispensabile (a) IRE(A) Persoanele care solicită un certificat de IRE (examinator pentru calificarea de zbor instrumental) pentru avioane trebuie să fie titularii unui certificat de IRI(A) sau de FI(A) cu privilegiul de a oferi instruire pentru IR(A) și trebuie să fi efectuat: 1. 2000 de ore timp de zbor ca piloți pe avioane; și 2. 450 de ore timp de zbor în condiții IFR, dintre care 250 de ore ca instructor. (b) IRE(H) Persoanele care solicită un certificat de IRE pentru elicoptere trebuie să fie titularii unui certificat de IRI(H) sau de FI(H) cu privilegiul de a oferi instruire pentru IR(H) și trebuie să fi efectuat:	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
1. 2 000 de ore timp de zbor ca piloți pe elicoptere; și 2. 300 de ore timp de zbor instrumental pe elicoptere, dintre care 200 de ore ca instructor. (c) IRE(As) Persoanele care solicită un certificat de IRE pentru dirijabile trebuie să fie titularii unui certificat de IRI(As) sau de FI(As) cu privilegiul de a oferi instruire pentru IR(As) și trebuie să fi efectuat: 1. 500 de ore timp de zbor ca piloți pe dirijabile; și 2. 100 de ore timp de zbor instrumental pe dirijabile, dintre care 50 de ore ca instructor.	1. 2000 de ore timp de zbor ca piloți pe elicoptere; și 2. 300 de ore timp de zbor instrumental pe elicoptere, dintre care 200 de ore ca instructor. (c) IRE(As) Persoanele care solicită un certificat de IRE pentru dirijabile trebuie să fie titularii unui certificat de IRI(As) sau de FI(As) cu privilegiul de a oferi instruire pentru IR(As) și trebuie să fi efectuat: 1. 500 de ore timp de zbor ca piloți pe dirijabile; și 2. 100 de ore timp de zbor instrumental pe dirijabile, dintre care 50 de ore ca instructor.		
SECȚIUNEA 6 Cerințe specifice pentru examinatorii de zbor sintetic – SFE FCL.1005.SFE SFE – Privilegii și condiții (a) SFE (examinatorii de zbor sintetic) pentru avioane [SFE(A)] și SFE pentru aeronave cu decolare-aterizare verticală [SFE(PL)] Privilegiile SFE pentru avioane sau pentru aeronave cu decolare-aterizare verticală constau în efectuarea, pe un FFS sau pentru evaluările de la punctul 5 pe FSTD aplicabile: 1. a unor teste de îndemânare și verificări ale competenței pentru eliberarea, revalidarea sau reînnoirea calificărilor de tip pentru avioane sau aeronave cu decolare-aterizare verticală, după caz; 2. a unor verificări ale competenței pentru revalidarea sau reînnoirea IR dacă sunt combinate	FCL.1005.SFE SFE – Privilegii și condiții (a) SFE (examinatorii de zbor sintetic) pentru avioane [SFE(A)] și SFE pentru aeronave cu decolare-aterizare verticală [SFE(PL)] Privilegiile SFE pentru avioane sau pentru aeronave cu decolare-aterizare verticală constau în efectuarea, pe un FFS sau pentru evaluările de la punctul 5 pe FSTD aplicabile: 1. a unor teste de îndemânare și verificări ale competenței pentru eliberarea, revalidarea sau reînnoirea calificărilor de tip pentru avioane sau aeronave cu decolare-aterizare verticală, după caz; 2. a unor verificări ale competenței pentru revalidarea sau reînnoirea IR dacă sunt combinate cu	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
cu revalidarea sau reînnoirea unei calificări de tip, cu condiția să fi promovat o verificare a competenței pentru tipul de aeronavă, inclusiv calificarea de zbor instrumental din decursul ultimului an; 3. a unor teste de îndemânare pentru eliberarea ATPL(A); 4. a unor teste de îndemânare pentru eliberarea MPL, cu condiția să fi respectat cerințele prevăzute la punctul FCL.925; și 5. a unei evaluări a competenței pentru eliberarea, revalidarea sau reînnoirea unui certificat de SFI pe categoria de aeronave relevantă, cu condiția să fi acumulat cel puțin trei ani de experiență ca SFE(A) și să fi urmat pregătire specifică pentru evaluarea competenței în conformitate cu punctul FCL.1015 litera (b). (b) SFE pentru elicoptere – [SFE(H)] Privilegiile unui SFE(H) constau în efectuarea pe un FFS sau pentru evaluările de la punctul 4 pe FSTD aplicabil: 1. a unor teste de îndemânare și verificări ale competenței pentru eliberarea, revalidarea și reînnoirea calificărilor de tip; 2. a unor verificări ale competenței pentru revalidarea și reînnoirea IR dacă verificările respective sunt combinate cu revalidarea sau reînnoirea unei calificări de tip, cu condiția ca SFE să fi promovat o verificare a competenței pentru tipul de aeronavă, inclusiv calificarea de zbor	revalidarea sau reînnoirea unei calificări de tip, cu condiția să fi promovat o verificare a competenței pentru tipul de aeronavă, inclusiv calificarea de zbor instrumental din decursul ultimului an; 3. a unor teste de îndemânare pentru eliberarea ATPL(A); 4. a unor teste de îndemânare pentru eliberarea MPL, cu condiția să fi respectat cerințele prevăzute la FCL.925; și 5. a unei evaluări a competenței pentru eliberarea, revalidarea sau reînnoirea unui certificat de SFI pe categoria de aeronave relevantă, cu condiția să fi acumulat cel puțin trei ani de experiență ca SFE(A) și să fi urmat pregătire specifică pentru evaluarea competenței în conformitate cu FCL.1015 litera (b). (b) SFE pentru elicoptere – [SFE(H)] Privilegiile unui SFE(H) constau în efectuarea, pe un FFS sau pentru evaluările de la punctul 4 pe FSTD aplicabil: 1. a unor teste de îndemânare și verificări ale competenței pentru eliberarea, revalidarea și reînnoirea calificărilor de tip; 2. a unor verificări ale competenței pentru revalidarea și reînnoirea IR dacă verificările respective sunt combinate cu revalidarea sau reînnoirea unei calificări de tip, cu condiția ca SFE să fi promovat o verificare a competenței pentru tipul de aeronavă, inclusiv calificarea de zbor		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
instrumental din decursul ultimului an anterior verificării competenței; 3. a unor teste de îndemânare pentru eliberarea ATPL(H); și 4. a unor evaluări ale competenței pentru eliberarea, revalidarea sau reînnoirea unui certificat de SFI(H), cu condiția să fi acumulat cel puțin trei ani de experiență ca SFE(H) și să fi urmat pregătire specifică pentru evaluarea competenței în conformitate cu punctul FCL.1015 litera (b).	instrumental din decursul ultimului an anterior verificării competenței; 3. a unor teste de îndemânare pentru eliberarea ATPL(H); și 4. a unor evaluări ale competenței pentru eliberarea, revalidarea sau reînnoirea unui certificat de SFI(H), cu condiția să fi acumulat cel puțin trei ani de experiență ca SFE(H) și să fi urmat pregătire specifică pentru evaluarea competenței în conformitate cu FCL.1015 litera (b).		
FCL.1010.SFE SFE – Condiții indispensabile (a) SFE(A) Solicitanții unui certificat de SFE(A) trebuie să îndeplinească toate condițiile următoare: 1. în cazul avioanelor multipilot: (i) să dețină sau să fi deținut o ATPL(A) și o calificare de tip; (ii) să dețină un certificat de SFI(A) pentru tipul aplicabil de avion; și (iii) să fi efectuat cel puțin 1 500 de ore timp de zbor ca piloți pe avioane multipilot; 2. în cazul avioanelor complexe de înaltă performanță cu un singur pilot: (i) să dețină sau să fi deținut o CPL(A) sau o ATPL(A) și o calificare de tip; (ii) să dețină un certificat de SFI(A) pentru clasa sau tipul aplicabil(ă) de avion; și (iii) să fi efectuat cel puțin 500 de ore timp de zbor ca piloți pe avioane cu un singur pilot; 3. pentru obținerea unui certificat de SFE, să fi efectuat cel puțin 50 de ore de instruire practică de	FCL.1010.SFE SFE – Condiții indispensabile (a) SFE(A) Solicitanții unui certificat de SFE(A) trebuie să îndeplinească toate condițiile următoare: 1. în cazul avioanelor multipilot: (i) să dețină sau să fi deținut un ATPL(A) și o calificare de tip; (ii) să dețină un certificat de SFI(A) pentru tipul aplicabil de avion; și (iii) să fi efectuat cel puțin 1500 de ore timp de zbor ca piloți pe avioane multipilot; 2. în cazul avioanelor complexe de înaltă performanță cu un singur pilot: (i) să dețină sau să fi deținut un CPL(A) sau un ATPL(A) și o calificare de tip; (ii) să dețină un certificat de SFI(A) pentru clasa sau tipul aplicabil de avion; și (iii) să fi efectuat cel puțin 500 de ore timp de zbor ca piloți pe avioane cu un singur pilot;	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
zbor sintetic ca TRI(A) sau SFI(A) pe tipul aplicabil. (b) SFE(H) Persoanele care solicită un certificat de SFE(H) trebuie să îndeplinească toate condițiile următoare: 1. să dețină sau să fi deținut o ATPL(H) și o calificare de tip pentru tipul aplicabil de elicopter; 2. să fie titularii unui certificat de SFI(H) pentru tipul aplicabil de elicopter; 3. în cazul elicopterelor multipilot, să aibă cel puțin 1 000 de ore de timp de zbor ca piloți pe elicoptere multipilot; 4. în cazul elicopterelor cu un singur pilot în operare multipilot, să fi efectuat cel puțin 350 de ore în operare multipilot pe orice categorie de aeronavă; 5. pentru prima eliberare a unui certificat de SFE, să fi efectuat cel puțin 50 de ore de instruire practică de zbor sintetic ca TRI(H) sau SFI(H) pe tipul aplicabil.	3. pentru obținerea unui certificat de SFE, să fi efectuat cel puțin 50 de ore de instruire practică de zbor sintetic ca TRI(A) sau SFI(A) pe tipul aplicabil. (b) SFE(H) Persoanele care solicită un certificat de SFE(H) trebuie să îndeplinească toate condițiile următoare: 1. să dețină sau să fi deținut un ATPL(H) și o calificare de tip pentru tipul aplicabil de elicopter; 2. să fie titularii unui certificat de SFI(H) pentru tipul aplicabil de elicopter; <u>3. în cazul elicopterelor multipilot, să aibă cel puțin 1 000 de ore de timp de zbor ca piloți pe elicoptere multipilot;</u> <u>4. în cazul elicopterelor cu un singur pilot în operare multipilot, să fi efectuat cel puțin 350 de ore în operare multipilot pe orice categorie de aeronavă;</u> <u>5. pentru prima eliberare a unui certificat de SFE, să fi efectuat cel puțin 50 de ore de instruire practică de zbor sintetic ca TRI(H) sau SFI(H) pe tipul aplicabil.</u>		
SECȚIUNEA 7 Cerințe specifice pentru examinatorii pentru instructori de zbor – FIE FCL.1005.FIE FIE – Privilegii și condiții (a) FIE(A). Privilegiile unui FIE pe avioane constau în dreptul acestuia de a desfășura evaluări ale competenței pentru eliberarea, revalidarea sau	FCL.1005.FIE FIE – Privilegii și condiții (a) FIE(A). Privilegiile unui FIE pe avioane constau în dreptul acestuia de a desfășura evaluări ale competenței pentru eliberarea, revalidarea sau	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
reînnoirea certificatelor pentru FI(A), CRI(A), IRI(A) și TRI(A) pe avioane cu un singur pilot, cu condiția deținerii certificatului de instructor relevant. (b) FIE(H). Privilegiile unui FIE pe elicoptere constau în dreptul acestuia de a desfășura evaluări ale competenței pentru eliberarea, revalidarea sau reînnoirea certificatelor pentru FI(H), IRI(H) și TRI(H) pe elicoptere cu un singur pilot, cu condiția deținerii certificatului de instructor relevant. (c) FIE(As) <i>și FIE(G)</i>. Privilegiile unui FIE pe dirijabile <i>și autogire</i> constau în dreptul de a desfășura evaluări ale competenței pentru eliberarea, revalidarea sau reînnoirea certificatelor de instructor pe dirijabile, cu condiția deținerii certificatului de instructor relevant.	reînnoirea certificatelor pentru FI(A), CRI(A), IRI(A) și TRI(A) pe avioane cu un singur pilot, cu condiția deținerii certificatului de instructor relevant. (b) FIE(H). Privilegiile unui FIE pe elicoptere constau în dreptul acestuia de a desfășura evaluări ale competenței pentru eliberarea, revalidarea sau reînnoirea certificatelor pentru FI(H), IRI(H) și TRI(H) pe elicoptere cu un singur pilot, cu condiția deținerii certificatului de instructor relevant. (c) FIE(As) <i>și FIE(G)</i>. Privilegiile unui FIE pe dirijabile <i>și autogire</i> constau în dreptul de a desfășura evaluări ale competenței pentru eliberarea, revalidarea sau reînnoirea certificatelor de instructor pe dirijabile, cu condiția deținerii certificatului de instructor relevant.		
FCL.1010.FIE FIE – Condiții indispensabile (a) FIE(A). Solicitanții unui certificat de FIE pentru avioane trebuie: în cazul solicitanților care doresc să desfășoare evaluări ale competenței: 1. să fie titularii certificatului de instructor relevant, după caz; 2. să fi efectuat 2 000 de ore timp de zbor ca pilot pe avioane sau TMG; și 3. să fi efectuat cel puțin 100 de ore timp de zbor pregătind solicitanții unui certificat de instructor.	FCL.1010.FIE FIE – Condiții indispensabile (a) FIE(A). Solicitanții unui certificat de FIE pentru avioane, care doresc să desfășoare evaluări ale competenței, trebuie: 1. să fie titularii certificatului de instructor relevant, după caz; 2. să fi efectuat 2000 de ore de zbor ca pilot pe avioane sau TMG; și 3. să fi efectuat cel puțin 100 de ore de zbor pregătind solicitanții unui certificat de instructor.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(b) FIE(H). Solicitanții unui certificat de FIE pentru elicoptere trebuie: 1. să fie titularii certificatului de instructor relevant, după caz; 2. să fi efectuat 2 000 de ore timp de zbor ca pilot pe elicoptere; 3. să fi efectuat cel puțin 100 de ore timp de zbor pregătind solicitanții unui certificat de instructor. (c) FIE(As). Solicitanții unui certificat de FIE pentru dirijabile trebuie: 1. să fi efectuat 500 de ore timp de zbor ca pilot pe dirijabile; 2. să fi efectuat cel puțin 20 de ore timp de zbor pregătind solicitanții unui certificat de FI(As). 3. să fie titularii certificatului de instructor relevant. <i>(d) FIE(G). Solicitanții unui certificat de FIE pentru autogire trebuie:</i> <i>1. să dețină un certificat de instructor FI(G);</i> <i>2. să fi efectuat 1 000 de ore timp de zbor ca pilot pe autogire; și</i> <i>3. să fi efectuat cel puțin 100 de ore timp de zbor de pregătire a solicitanților unui certificat de FI(G). În cazul solicitanților care dețin un certificat FIE(A) sau FIE(H), această cerință se reduce la 50 de ore.</i>	(b) FIE(H). Solicitanții unui certificat de FIE pentru elicoptere trebuie: 1. să fie titularii certificatului de instructor relevant, după caz; 2. să fi efectuat 2000 de ore de zbor ca pilot pe elicoptere; 3. să fi efectuat cel puțin 100 de ore de zbor pregătind solicitanții unui certificat de instructor. (c) FIE(As). Solicitanții unui certificat de FIE pentru dirijabile trebuie: 1. să fi efectuat 500 de ore de zbor ca pilot pe dirijabile; 2. să fi efectuat cel puțin 20 de ore de zbor pregătind solicitanții unui certificat de FI(As). 3. să fie titularii certificatului de instructor relevant. <i>(d) FIE(G). Solicitanții unui certificat de FIE pentru autogire trebuie:</i> <i>1. să dețină un certificat de instructor FI(G);</i> <i>2. să fi efectuat 1 000 de ore timp de zbor ca pilot pe autogire; și</i> <i>3. să fi efectuat cel puțin 100 de ore timp de zbor de pregătire a solicitanților unui certificat de FI(G). În cazul solicitanților care dețin un certificat FIE(A) sau FIE(H), această cerință se reduce la 50 de ore.</i>		
Apendicele 1 Credite pentru cunoștințele teoretice CREDITE PENTRU CUNOȘTINȚELE TEORETICE ÎN PRIVINȚA ACELEIAȘI SAU A ALTEI CATEGORII DE AERONAVE – CERINȚE PRIVIND INSTRUIREA DE DIFERENȚE ȘI EXAMINAREA			
1. LAPL și PPL <u>și GPL</u>	1. LAPL și PPL <u>și GPL</u>	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
1.1. Pentru eliberarea unei LAPL, titularul unei LAPL pe o altă categorie de aeronave se creditează integral în ceea ce privește cerințele referitoare la cunoștințele teoretice pe subiectele comune stabilite la punctul FCL.120 litera (a). 1.2. Pentru eliberarea unei LAPL sau a unei PPL, titularii unei PPL, CPL, sau ATPL pe o altă categorie de aeronave se creditează în ceea ce privește cerințele referitoare la cunoștințele teoretice pe subiectele comune stabilite la punctul FCL.215 litera (a). Acest credit se aplică, de asemenea, solicitanților unei LAPL sau PPL care dețin o BPL eliberată în conformitate cu anexa III (partea BFCL) la Regulamentul (UE) 2018/395 sau o SPL eliberată în conformitate cu anexa III (partea SFCL) la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/1976, cu excepția subiectului „navigație”, pentru care nu se transferă credite. 1.3. Pentru eliberarea unei PPL, titularul unei LAPL pe aceeași categorie de aeronave se creditează integral în ceea ce privește cerințele referitoare la instruirea teoretică și examinarea teoretică. Creditul respectiv se aplică și solicitanților unei PPL care au absolvit deja examenul teoretic pentru LAPL pe aceeași categorie de aeronave, atât timp cât se află în perioada de valabilitate specificată la punctul FCL.025 litera (c).	1.1. Pentru eliberarea unui LAPL, titularul unui LAPL pe o altă categorie de aeronave se creditează integral în ceea ce privește cerințele referitoare la cunoștințele teoretice pe subiectele comune stabilite la FCL.120 litera (a). 1.2. Pentru eliberarea unui LAPL sau a unui PPL, titularii unui PPL, CPL, sau ATPL pe o altă categorie de aeronave se creditează în ceea ce privește cerințele referitoare la cunoștințele teoretice pe subiectele comune stabilite la FCL.215 litera (a). Acest credit se aplică, de asemenea, solicitanților unui LAPL sau PPL care dețin un BPL eliberat în conformitate cu Anexa nr.3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor sau un SPL eliberat în conformitate cu Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor, cu excepția subiectului „navigație”, pentru care nu se transferă credite. 1.3. Pentru eliberarea unui PPL, titularul unui LAPL pe aceeași categorie de aeronave se creditează integral în ceea ce privește cerințele referitoare la instruirea teoretică și examinarea teoretică. <u>Creditul respectiv se aplică și solicitanților unei PPL care au absolvit deja examenul teoretic pentru LAPL pe aceeași categorie de aeronave, atât timp cât se află în perioada de valabilitate specificată la punctul FCL.025 litera (c).</u>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
1.4. Prin derogare de la punctul 1.2, pentru eliberarea unei LAPL(A), titularul unei SPL eliberate în conformitate cu anexa III (partea SFCL) la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/1976 cu privilegii de zbor pe TMG trebuie să demonstreze un nivel adecvat de cunoștințe teoretice pentru clasa de avioane SEP (aterizare pe uscat) în conformitate cu punctul FCL.135.A litera (a) punctul 2. <u>1.5. Pentru eliberarea unei GPL, titularului unei licențe de pilot pentru avioane sau elicoptere în conformitate cu prezentul regulament i se creditează integral îndeplinirea cerințelor de pregătire teoretică și de examinare teoretică pe următoarele subiecte:</u> <u>(a) Legislația aeriană și procedurile ATC;</u> <u>(b) Performanțe umane;</u> <u>(c) Meteorologie;</u> <u>(d) Comunicații;</u> <u>(e) Navigație.</u>	1.4. Prin derogare de la punctul 1.2, pentru eliberarea unui LAPL(A), titularul unui SPL eliberat în conformitate cu Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor cu privilegii de zbor pe TMG trebuie să demonstreze un nivel adecvat de cunoștințe teoretice pentru clasa de avioane <u>SEP</u> (aterizare pe uscat) în conformitate cu FCL.135.A litera (a) punctul 2. <u>1.5. Pentru eliberarea unei GPL, titularului unei licențe de pilot pentru avioane sau elicoptere în conformitate cu prezentul regulament i se creditează integral îndeplinirea cerințelor de pregătire teoretică și de examinare teoretică pe următoarele subiecte:</u> <u>(a) Legislația aeriană și procedurile ATC;</u> <u>(b) Performanțe umane;</u> <u>(c) Meteorologie;</u> <u>(d) Comunicații;</u> <u>(e) Navigație.</u>		
2. CPL 2.1. Persoanele care solicită eliberarea unei CPL și care dețin o CPL pe o altă categorie de aeronave trebuie să fi beneficiat de pregătire teoretică de diferențe la o ATO în cadrul unui curs aprobat, în funcție de diferențele identificate între programele CPL pentru diferite categorii de aeronave.	2. CPL 2.1. Persoanele care solicită eliberarea unui CPL și care dețin un CPL pe o altă categorie de aeronave trebuie să fi beneficiat de pregătire teoretică de diferențe la o ATO în cadrul unui curs aprobat, în funcție de diferențele identificate între programele CPL pentru diferite categorii de aeronave.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
2.2. Solicitanții trebuie să promoveze examenele teoretice stabilite în prezenta anexă (partea FCL) pe următoarele subiecte, pe categoria de aeronave corespunzătoare: 021 — Cunoașterea generală a aeronavei: structură și sisteme, electrică, motoare, echipamente de urgență; 022 — Cunoașterea generală a aeronavei: instrumente; 032/034 – Elicoptere sau avioane de performanță, după caz; 070 – Proceduri operaționale; 081/082 – Principii de zbor pentru avioane sau elicoptere, după caz. 2.3. Persoanele care solicită eliberarea unei CPL și care au promovat examenele teoretice relevante pentru o IR pe aceeași categorie de aeronave se creditează în ceea ce privește cerințele referitoare la cunoștințele teoretice în materie de performanțe umane și meteorologie, cu excepția cazului în care au absolvit cursul de pregătire IR în conformitate cu secțiunea Aa din appendicele 6 la prezenta anexă (partea FCL). 2.4. Persoanele care solicită eliberarea unei CPL și care au promovat examenele teoretice relevante pentru o IR pe aceeași categorie de aeronave se creditează în ceea ce privește cerințele referitoare la cunoștințele teoretice în domeniul comunicațiilor.	2.2. Solicitanții trebuie să promoveze examenele teoretice definite în prezenta Anexă (Partea FCL) pe următoarele subiecte, pe categoria de aeronave corespunzătoare: - 021 – Cunoașterea generală a aeronavei: structură și sisteme, electrică, motoare, echipamente de urgență; - 022 – Cunoașterea generală a aeronavei: instrumente; - 032/034 – Elicoptere sau avioane de performanță, după caz; - 070 – Proceduri operaționale și - <u>081/082 – Principii de zbor pentru avioane sau elicoptere, după caz.</u> 2.3. Persoanele care solicită eliberarea unui CPL și care au promovat examenele teoretice relevante pentru o IR pe aceeași categorie de aeronave se creditează în ceea ce privește cerințele referitoare la cunoștințele teoretice în materie de performanțe umane și meteorologie, cu excepția cazului în care au absolvit cursul de pregătire IR în conformitate cu secțiunea Aa din appendicele nr.6 la prezenta Anexă (Partea FCL). 2.4. Persoanele care solicită eliberarea unui CPL și care au promovat examenele teoretice relevante pentru o IR pe aceeași categorie de aeronave se creditează în ceea ce privește cerințele referitoare la cunoștințele teoretice în domeniul comunicațiilor.		
3. ATPL	3. ATPL	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
3.1. Persoanele care solicită eliberarea unei ATPL și care dețin o ATPL pe o altă categorie de aeronave trebuie să fi beneficiat de pregătire teoretică de diferențe la o ATO în cadrul unui curs aprobat, în funcție de diferențele identificate între programele ATPL pentru diferite categorii de aeronave. 3.2. Solicitanții trebuie să promoveze examenele teoretice definite în prezenta anexă (partea FCL) pe următoarele subiecte, pe categoria de aeronave corespunzătoare: 021 — Cunoașterea generală a aeronavei: structură și sisteme, electrică, motoare, echipamente de urgență; 022 — Cunoașterea generală a aeronavei: instrumente; 032/034 – Elicoptere sau avioane de performanță, după caz; 070 – Proceduri operaționale 081/082 – Principii de zbor pentru avioane sau elicoptere, după caz. 3.3. Persoanele care solicită eliberarea unei ATPL(A) și care au promovat examenul teoretic relevant pentru o CPL(A) se creditează în ceea ce privește cerințele referitoare la cunoștințele teoretice în domeniul „comunicații”. 3.4. Persoanele care solicită eliberarea unei ATPL(H) și care au promovat examenele teoretice relevante pentru o CPL(H) se creditează în ceea ce	3.1. Persoanele care solicită eliberarea unui ATPL și care dețin un ATPL pe o altă categorie de aeronave trebuie să fi beneficiat de pregătire teoretică de diferențe la o ATO în cadrul unui curs aprobat, în funcție de diferențele identificate între programele ATPL pentru diferite categorii de aeronave. 3.2. Solicitanții trebuie să promoveze examenele teoretice definite în prezenta Anexă (partea FCL) pe următoarele subiecte, pe categoria de aeronave corespunzătoare: - 021 – Cunoașterea generală a aeronavei: structură și sisteme, electrică, motoare, echipamente de urgență; - 022 – Cunoașterea generală a aeronavei: instrumente; - 032/034 – Elicoptere sau avioane de performanță, după caz; - 070 – Proceduri operaționale și - <u>081/082 – Principii de zbor pentru avioane sau elicoptere, după caz.</u> 3.3. Persoanele care solicită eliberarea unui ATPL(A) și care au promovat examenul teoretic relevant pentru un CPL(A) se creditează în ceea ce privește cerințele referitoare la cunoștințele teoretice în domeniul „comunicații”. 3.4. Persoanele care solicită eliberarea unui ATPL(H) și care au promovat examenele teoretice relevante pentru o CPL(H) se creditează în ceea ce		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
privește cerințele referitoare la cunoștințele teoretice în privința următoarelor subiecte: — legislație aeronautică; — principii de zbor (elicopter) și — comunicații. 3.5. Persoanele care solicită eliberarea unei ATPL(A) și care au promovat examenul teoretic relevant pentru o IR(A) se creditează în ceea ce privește cerințele referitoare la cunoștințele teoretice în domeniul „comunicații”. 3.6. Persoanele care solicită eliberarea unei ATPL(H) cu o IR(H) și care au promovat examenele teoretice relevante pentru o CPL(H) se creditează în ceea ce privește cerințele referitoare la cunoștințele teoretice în privința următoarelor subiecte: — principii de zbor (elicopter) și — comunicații.	privește cerințele referitoare la cunoștințele teoretice în privința următoarelor subiecte: - legislație aeronautică; - principii de zbor (elicopter); și - comunicații. 3.5. Persoanele care solicită eliberarea unui ATPL(A) și care au promovat examenul teoretic relevant pentru o IR(A) se creditează în ceea ce privește cerințele referitoare la cunoștințele teoretice în domeniul „comunicații”. 3.6. Persoanele care solicită eliberarea unui ATPL(H) cu o IR(H) și care au promovat examenele teoretice relevante pentru un CPL(H) se creditează în ceea ce privește cerințele referitoare la cunoștințele teoretice în privința următoarelor subiecte: - principii de zbor (elicopter); și - comunicații.		
4. IR 4.1. Solicitanții unei IR sau a unei BIR care au promovat examinările teoretice relevante pentru o CPL pe aceeași categorie de aeronave se creditează în ceea ce privește cerințele referitoare la cunoștințele teoretice la următoarele subiecte: — performanțe umane; — meteorologie; — comunicații.	4. IR 4.1. Solicitanții unei IR sau ai unei BIR care au promovat examinările teoretice relevante pentru un CPL pe aceeași categorie de aeronave se creditează în ceea ce privește cerințele referitoare la cunoștințele teoretice la următoarele subiecte: - performanțe umane; - meteorologie; - comunicații.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
4.2. Persoanele care solicită eliberarea unei IR(H) și care au promovat examenele teoretice relevante pentru o ATPL(H) VFR trebuie să promoveze examenele pe următoarele subiecte: — legislație aeronautică; — planificarea și monitorizarea zborului și — radionavigație.	4.2. Persoanele care solicită eliberarea unei IR(H) și care au promovat examenele teoretice relevante pentru un ATPL(H) VFR trebuie să promoveze examenele pe următoarele subiecte: - legislație aeronautică; - planificarea și monitorizarea zborului; și - radionavigație.		
Apendicele 2			
Grila de evaluare a competențelor lingvistice – nivelurile expert, avansat și operațional			
TABEL	TABEL	Compatibil	Lipsă
Apendicele 3			
Cursuri de pregătire pentru eliberarea unei CPL și a unei ATPL 1. Prezentul apendice descrie cerințele pentru diferitele tipuri de cursuri de pregătire pentru eliberarea unei CPL și a unei ATPL cu sau fără o IR. 2. O persoană care dorește să se transfere în cadrul altei ATO pe durata unui curs de pregătire solicită autorității competente o evaluare formală a orelor de pregătire suplimentare necesare. A. Curs integrat ATP – Avioane DISPOZIȚII GENERALE 1. Scopul unui curs integrat ATP(A) este acela de a pregăti piloții la nivelul de competență necesar pentru ca aceștia să poată opera în calitate de copilot pe avioane multimotor multipilot în transportul aerian comercial și să poată obține CPL(A)/IR.	Cursuri de pregătire pentru eliberarea unui CPL și a unui ATPL 1. Prezentul apendice descrie cerințele pentru diferitele tipuri de cursuri de pregătire pentru eliberarea unui CPL și a unui ATPL cu sau fără o IR. 2. O persoană care dorește să se transfere în cadrul altei ATO pe durata unui curs de pregătire solicită AAC o evaluare formală a orelor de pregătire suplimentare necesare. A. Curs integrat ATP – Avioane Dispoziții generale 1. Scopul unui curs integrat ATP(A) este acela de a pregăti piloții la nivelul de competență necesar pentru ca aceștia să poată opera în calitate de copilot pe avioane multimotor multipilot în transportul aerian comercial și să poată obține CPL(A)/IR.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
2. Un solicitant care dorește să urmeze un curs integrat ATP(A) trebuie să efectueze toate etapele de pregătire într-un singur curs de pregătire, așa cum se organizează în cadrul unei ATO. 3. Un solicitant poate fi admis la un curs de pregătire fie în calitate de candidat ab-initio, fie ca titular al unei PPL(A) sau PPL(H) eliberate în conformitate cu anexa 1 la Convenția de la Chicago. În cazul unui candidat PPL(A) sau PPL(H), 50 % dintre orele de zbor anterioare cursului se creditează cu până la un maxim de 40 de ore experiență de zbor sau 45 de ore în cazul în care s-a obținut o calificare de zbor pe timp de noapte pe avioane, dintre care până la 20 de ore se pot contabiliza pentru cerința privind durata zborurilor de instruire în dublă comandă. 4. Cursul trebuie să cuprindă: (a) pregătire teoretică la nivelul de cunoștințe necesar pentru ATPL(A); (b) pregătire practică în zbor la vedere și în zbor instrumental; (c) pregătire MCC pentru operarea pe avioane multipilot și (d) pregătire UPRT în conformitate cu punctul FCL.745.A, cu excepția cazului în care solicitanții au efectuat deja acest curs de pregătire înainte de a începe cursul integrat ATP. 5. Solicitanții care nu au reușit sau nu au avut posibilitatea să urmeze cursul ATP(A) în întregime pot solicita autorității competente un examen teoretic și un test de îndemânare pentru o licență cu	2. Un solicitant care dorește să urmeze un curs integrat ATP(A) trebuie să efectueze toate etapele de pregătire într-un singur curs de pregătire, așa cum se organizează în cadrul unei ATO. 3. Un solicitant poate fi admis la un curs de pregătire fie în calitate de candidat ab initio, fie ca titular al unui PPL(A) sau PPL(H) eliberate în conformitate cu Anexa 1 OACI. În cazul unui candidat PPL(A) sau PPL(H), 50% dintre orele de zbor anterioare cursului se creditează cu până la un maxim de 40 de ore experiență de zbor sau 45 de ore în cazul în care s-a obținut o calificare de zbor pe timp de noapte pe avioane, dintre care până la 20 de ore se pot contabiliza pentru cerința privind durata zborurilor de instruire în dublă comandă. 4. Cursul trebuie să cuprindă: (a) pregătire teoretică la nivelul de cunoștințe necesar pentru ATPL(A); (b) pregătire practică în zbor la vedere și în zbor instrumental; (c) pregătire MCC pentru operarea pe avioane multipilot; și (d) pregătire UPRT în conformitate cu punctul FCL.745.A, cu excepția cazului în care solicitanții au efectuat deja acest curs de pregătire înainte de a începe cursul integrat ATP. 5. Solicitanții care nu au reușit sau nu au avut posibilitatea să urmeze cursul ATP(A) în întregime pot solicita AAC un examen teoretic și un test de		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
privilegii reduse și pentru o IR, dacă sunt respectate cerințele aplicabile. CUNOȘTINȚE TEORETICE 6. Un curs teoretic ATP(A) cuprinde cel puțin 750 de ore de pregătire. 7.1. Cursul MCC cuprinde cel puțin 25 de ore de pregătire teoretică și exerciții. 7.2. Pregătirea teoretică UPRT se desfășoară în conformitate cu punctul FCL.745.A. EXAMEN TEORETIC 8. Un solicitant trebuie să demonstreze un nivel de cunoștințe corespunzător privilegiilor acordate titularului unei ATPL(A). PREGĂTIRE PRACTICĂ 9. Pregătirea practică, cu excepția pregătirii pentru calificarea de tip, trebuie să cuprindă un total de cel puțin 195 de ore, care include toate testele de evaluare a progreselor, dintre care până la 55 de ore din întregul curs pot reprezenta timp instrumental la sol. În cadrul totalului de 195 de ore, solicitanții trebuie să efectueze cel puțin: (a) 95 de ore de instruire în dublă comandă, dintre care până la 55 pot reprezenta timp instrumental la sol; (b) 70 de ore ca PIC, inclusiv timp de zbor în condiții VFR și timp de zbor instrumental ca SPIC. Timpul	îndemănare pentru <u>o licență</u> cu privilegii reduse și pentru o IR, dacă sunt respectate cerințele aplicabile. Cunoștințe teoretice 6. Un curs teoretic ATP(A) cuprinde cel puțin 750 de ore de pregătire. 7.1 Cursul MCC cuprinde cel puțin 25 de ore de pregătire teoretică și exerciții. 7.2 Pregătirea teoretică UPRT se desfășoară în conformitate cu punctul FCL.745.A. Examen teoretic 8. Un solicitant trebuie să demonstreze un nivel de cunoștințe corespunzător privilegiilor acordate titularului unui ATPL(A). Pregătire practică 9. Pregătirea practică, cu excepția pregătirii pentru calificarea de tip, trebuie să cuprindă un total de cel puțin 195 de ore, care include toate testele de evaluare a progreselor, dintre care până la 55 de ore din întregul curs pot reprezenta timp instrumental la sol. În cadrul totalului de 195 de ore, solicitanții trebuie să efectueze cel puțin: (a) 95 de ore de instruire în dublă comandă, dintre care până la 55 pot reprezenta timp instrumental la sol; (b) 70 de ore ca PIC, <u>inclusiv timp de zbor în condiții VFR și timp de zbor instrumental ca SPIC</u>. Timpul de zbor instrumental ca SPIC se contabilizează ca		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
de zbor instrumental ca SPIC se contabilizează ca timp de zbor ca PIC numai până la un maxim de 20 de ore; (c) 50 de ore de zbor în raid ca PIC, care să cuprindă un zbor în raid în condiții VFR de cel puțin 540 km (300 MN) în cursul căruia se efectuează aterizări cu oprire completă pe două aerodromuri diferite de aerodromul de decolare și (d) cinci ore de timp de zbor pe timp de noapte, cuprinzând trei ore de instruire în dublă comandă, care să includă cel puțin: 1. o oră de navigare în raid; 2. cinci decolări în simplă comandă și 3. cinci aterizări cu oprire completă în simplă comandă; (e) instruire practică UPRT în conformitate cu punctul FCL.745.A; (f) 115 ore de timp instrumental, cuprinzând cel puțin: 1. 20 de ore ca SPIC; 2. 15 ore de pregătire MCC, pentru care se poate folosi un FFS sau un FNPT II; 3. 50 de ore de instruire practică instrumentală, dintre care până la: (i) 25 de ore pot reprezenta timp instrumental la sol pe un FNPT I sau (ii) 40 de ore pot reprezenta timp instrumental la sol pe un FNPT II, pe un FTD 2 sau pe un FFS, dintre care 10 ore se pot efectua pe un FNPT I. Solicitanții care dețin o BIR sau un certificat de absolvire a modulului pentru pregătirea de bază în	timp de zbor ca PIC numai până la un maxim de 20 de ore. (c) 50 de ore de zbor în raid ca PIC, care să cuprindă un zbor în raid în condiții VFR de cel puțin 540 km (300 MN) în cursul căruia se efectuează aterizări cu oprire completă pe două aerodromuri diferite de aerodromul de decolare; și (d) cinci ore de zbor pe timp de noapte, cuprinzând trei ore de instruire în dublă comandă, care să includă cel puțin: 1. o oră de navigare în raid; 2. cinci decolări în simplă comandă; și 3. cinci aterizări cu oprire completă în simplă comandă; (e) instruire practică UPRT în conformitate cu punctul FCL.745.A; (f) 115 ore de timp instrumental, cuprinzând cel puțin: 1. 20 de ore ca SPIC; 2. 15 ore de pregătire MCC, pentru care se poate folosi un FFS sau un FNPT II; 3. 50 de ore de instruire practică instrumentală, dintre care până la: (i) 25 de ore pot reprezenta timp instrumental la sol pe un FNPT I; sau (ii) 40 de ore pot reprezenta timp instrumental la sol pe un FNPT II, pe un FTD 2 sau pe un FFS, dintre care 10 ore se pot efectua pe un FNPT I. Solicitanții care dețin o BIR sau un certificat de absolvire a modulului pentru pregătirea de bază în zbor instrumental se creditează cu până la 10 ore în		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
zbor instrumental se creditează cu până la 10 ore în ceea ce privește timpul de instruire instrumentală necesar. Nu se creditează orele efectuate pe un BITD. (g) cinci ore pe un avion care: 1. să fie certificat pentru transportul a cel puțin patru persoane și 2. să fie prevăzut cu o elice cu pas variabil și cu un tren de aterizare retractabil. TEST DE ÎNDEMÂNARE 10. La încheierea pregătirii practice aferente, solicitantul susține testul de îndemânare CPL(A) fie pe avion monomotor, fie pe avion multimotor, precum și testul de îndemânare IR pe avion multimotor.	ceea ce privește timpul de instruire instrumentală necesar. Nu se creditează orele efectuate pe un BITD. (g) cinci ore pe un avion care: 1. să fie certificat pentru transportul a cel puțin patru persoane; și 2. să fie prevăzut cu o elice cu pas variabil și cu un tren de aterizare retractabil. Test de îndemânare 10. La încheierea pregătirii practice aferente, solicitantul susține testul de îndemânare CPL(A) fie pe avion monomotor, fie pe avion multimotor, precum și testul de îndemânare IR pe avion multimotor.		
B. Curs modular ATP – Avioane 1. Solicitanții unei ATPL(A) care urmează pregătirea teoretică în cadrul unui curs modular trebuie: (a) să dețină cel puțin o PPL(A) eliberată în conformitate cu anexa 1 la Convenția de la Chicago; și să efectueze cel puțin următorul număr de ore de pregătire teoretică: 1. pentru solicitanții titulari ai unei PPL(A): 650 de ore; 2. pentru solicitanții titulari ai unei CPL(A): 400 de ore; 3. pentru solicitanții titulari ai unei IR(A): 500 de ore;	B. Curs modular ATP – Avioane 1. Solicitanții unui ATPL(A) care urmează pregătirea teoretică în cadrul unui curs modular trebuie: (a) să dețină cel puțin un PPL(A) eliberat în conformitate cu Anexa 1 OACI; și (b) să efectueze cel puțin următorul număr de ore de pregătire teoretică: 1. pentru solicitanții titulari ai unei PPL(A): 650 de ore; 2. pentru solicitanții titulari ai unei CPL(A): 400 de ore; 3. pentru solicitanții titulari ai unei IR(A): 500 de ore; 4. pentru solicitanții titulari ai unui CPL(A) și ai unei IR(A): 250 de ore.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
4. pentru solicitanții titulari ai unei CPL(A) și ai unei IR(A): 250 de ore. Pregătirea teoretică se efectuează înainte de susținerea testului de îndemânare pentru ATPL(A).	Pregătirea teoretică se efectuează înainte de susținerea testului de îndemânare pentru ATPL(A).		
C. Curs integrat CPL/IR – Avioane DISPOZIȚII GENERALE 1. Scopul unui curs integrat CPL(A) și IR(A) este acela de a pregăti piloții la nivelul de competență necesar pentru ca aceștia să poată opera pe avioane multimotor sau monomotor cu un singur pilot în transportul aerian comercial și să poată obține CPL(A)/IR. 2. Un solicitant care dorește să urmeze un curs integrat CPL(A)/IR trebuie să efectueze toate etapele de pregătire într-un singur curs de pregătire, așa cum se organizează în cadrul unei ATO. 3. Un solicitant poate fi admis la un curs de pregătire fie în calitate de candidat ab-initio, fie ca titular al unei PPL(A) sau PPL(H) eliberate în conformitate cu anexa 1 la Convenția de la Chicago. În cazul unui candidat PPL(A) sau PPL(H), 50 % dintre orele de zbor anterioare cursului se creditează cu până la un maxim de 40 de ore experiență de zbor sau 45 de ore în cazul în care s-a obținut o calificare de zbor pe timp de noapte pe avioane, dintre care până la 20 de ore se pot contabiliza pentru cerința privind durata zborurilor de instruire în dublă comandă. 4. Cursul trebuie să cuprindă: (a) pregătire teoretică la nivelul de cunoștințe necesar pentru CPL(A) și IR; și	C. Curs integrat CPL/IR – Avioane Dispoziții generale 1. Scopul unui curs integrat CPL(A) și IR(A) este acela de a pregăti piloții la nivelul de competență necesar pentru ca aceștia să poată opera pe avioane multimotor sau monomotor cu un singur pilot în transportul aerian comercial și să poată obține CPL(A)/IR. 2. Un solicitant care dorește să urmeze un curs integrat CPL(A)/IR trebuie să efectueze toate etapele de pregătire într-un singur curs de pregătire, așa cum se organizează în cadrul unei ATO. 3. Un solicitant poate fi admis la un curs de pregătire fie în calitate de candidat ab initio, fie ca titular al unui PPL(A) sau PPL(H) eliberat în conformitate cu Anexa 1 OACI. În cazul unui candidat PPL(A) sau PPL(H), 50% din orele de zbor anterioare cursului se creditează cu până la un maxim de 40 de ore experiență de zbor sau 45 de ore în cazul în care s-a obținut o calificare de zbor pe timp de noapte pe avioane, dintre care până la 20 de ore se pot contabiliza pentru cerința privind durata zborurilor de instruire în dublă comandă. 4. Cursul trebuie să cuprindă: (a) pregătire teoretică la nivelul de cunoștințe necesar pentru CPL(A) și IR; și	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(b) pregătire practică în zbor la vedere și în zbor instrumental. 5. Un solicitant care nu a reușit sau nu a avut posibilitatea să urmeze cursul CPL/IR(A) în întregime poate solicita autorității competente un examen teoretic și un test de îndemânare pentru o licență cu privilegii reduse și o IR, dacă sunt respectate cerințele aplicabile. CUNOȘTINȚE TEORETICE 6. Un curs teoretic CPL(A)/IR cuprinde cel puțin 500 de ore de pregătire. EXAMEN TEORETIC 7. Un solicitant trebuie să demonstreze un nivel de cunoștințe corespunzător privilegiilor acordate titularului unei CPL(A) și al unei IR. PREGĂTIRE PRACTICĂ 8. Pregătirea practică, cu excepția pregătirii pentru calificarea de tip, trebuie să cuprindă un total de cel puțin 180 de ore, care include toate testele de evaluare a progreselor, dintre care până la 40 de ore din întregul curs pot reprezenta timp instrumental la sol. În cadrul totalului de 180 de ore, solicitanții trebuie să efectueze cel puțin: (a) 80 de ore de instruire în dublă comandă, dintre care până la 40 pot reprezenta timp instrumental la sol; (b) 70 de ore ca PIC, dintre care până la 55 de ore pot fi efectuate ca elev pilot comandant (SPIC). Timpul de zbor instrumental ca SPIC se	(b) pregătire practică în zbor la vedere și în zbor instrumental. 5. Un solicitant care nu a reușit sau nu a avut posibilitatea să urmeze cursul CPL/IR(A) în întregime poate solicita <u>AAC</u> un examen teoretic și un test de îndemânare pentru <u>o licență</u> cu privilegii reduse și o IR, dacă sunt respectate cerințele aplicabile. Cunoștințe teoretice 6. Un curs teoretic CPL(A)/IR cuprinde cel puțin 500 de ore de pregătire. Examen teoretic 7. Un solicitant trebuie să demonstreze un nivel de cunoștințe corespunzător privilegiilor acordate titularului unui CPL(A) și al unei IR. Pregătire practică 8. Pregătirea practică, cu excepția pregătirii pentru calificarea de tip, trebuie să cuprindă un total de cel puțin 180 de ore, care include toate testele de evaluare a progreselor, dintre care până la 40 de ore din întregul curs pot reprezenta timp instrumental la sol. În cadrul totalului de 180 de ore, solicitanții trebuie să efectueze cel puțin: (a) 80 de ore de instruire în dublă comandă, dintre care până la 40 pot reprezenta timp instrumental la sol; (b) 70 de ore ca PIC, dintre care până la 55 de ore pot fi efectuate ca elev pilot comandant (SPIC). Timpul de zbor instrumental ca SPIC se contabilizează ca		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
contabilizează ca timp de zbor ca PIC numai până la un maxim de 20 de ore; (c) 50 de ore de zbor în raid ca PIC, care să cuprindă un zbor în raid în condiții VFR de cel puțin 540 km (300 MN) în cursul căruia se efectuează aterizări cu oprire completă pe două aerodromuri diferite de aerodromul de decolare; (d) 5 ore timp de zbor efectuate pe timp de noapte, cuprinzând 3 ore de instruire în dublă comandă, inclusiv cel puțin 1 oră de navigare în raid, precum și 5 decolări în simplă comandă și 5 aterizări cu oprire completă în simplă comandă; și (e) 100 ore timp instrumental, cuprinzând cel puțin: 1. 20 ore ca SPIC; și 2. 50 ore de instruire practică instrumentală, dintre care până la: (i) 25 de ore pot reprezenta timp instrumental la sol pe un FNPT I sau (ii) 40 de ore pot reprezenta timp instrumental la sol pe un FNPT II, FTD 2 sau FFS, dintre care 10 ore se pot efectua pe un FNPT I. Solicitanții care dețin o BIR sau un certificat de absolvire a modulului pentru pregătirea de bază în zbor instrumental se creditează cu până la 10 ore în ceea ce privește timpul de instruire instrumentală necesar. Nu se creditează orele efectuate pe un BITD; și (f) 5 ore pe un avion certificat pentru transportul a cel puțin 4 persoane, prevăzut cu o elice cu pas variabil și tren de aterizare retractabil.	timp de zbor ca PIC numai până la un maxim de 20 de ore; (c) 50 de ore de zbor în raid ca PIC, care să cuprindă un zbor în raid în condiții VFR de cel puțin 540 km (300 MN) în cursul căruia se efectuează aterizări cu oprire completă pe două aerodromuri diferite de aerodromul de decolare; (d) 5 ore de zbor efectuate pe timp de noapte, cuprinzând 3 ore de instruire în dublă comandă, inclusiv cel puțin o oră de navigare în raid, precum și 5 decolări în simplă comandă și 5 aterizări cu oprire completă în simplă comandă; și (e) 100 de ore timp instrumental, cuprinzând cel puțin: 1. 20 de ore ca SPIC; și 2. 50 de ore de instruire practică instrumentală, dintre care până la: (i) 25 de ore pot reprezenta timp instrumental la sol pe un FNPT I; sau (ii) 40 de ore pot reprezenta timp instrumental la sol pe un FNPT II, FTD 2 sau FFS, dintre care 10 ore se pot efectua pe un FNPT I. Solicitanții care dețin o BIR sau un certificat de absolvire a modulului pentru pregătirea de bază în zbor instrumental se creditează cu până la 10 ore în ceea ce privește timpul de instruire instrumentală necesar. Nu se creditează orele efectuate pe un BITD; și (f) 5 ore pe un avion certificat pentru transportul a cel puțin 4 persoane, prevăzut cu o elice cu pas variabil și tren de aterizare retractabil.		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
TESTE DE ÎNDEMÂNARE 9. La încheierea pregătirii practice aferente, solicitantul susține testul de îndemânare CPL(A) și testul de îndemânare IR fie pe un avion multimotor, fie pe un avion monomotor.	Teste de îndemânare 9. La încheierea pregătirii practice aferente, solicitantul susține testul de îndemânare CPL(A) și testul de îndemânare IR fie pe un avion multimotor, fie pe un avion monomotor.		
D. Curs integrat CPL- Avioane DISPOZIȚII GENERALE 1. Scopul cursului integrat CPL(A) este acela de a pregăti piloții la nivelul de competență necesar eliberării unei CPL(A). 2. Un solicitant care dorește să urmeze un curs integrat CPL(A) trebuie să efectueze toate etapele de pregătire într-un singur curs de pregătire, așa cum se organizează în cadrul unei ATO. 3. Un solicitant poate fi admis la un curs de pregătire fie în calitate de candidat ab-initio, fie ca titular al unei PPL(A) sau PPL(H) eliberate în conformitate cu anexa 1 la Convenția de la Chicago. În cazul unui candidat PPL(A) sau PPL(H), 50 % dintre orele de zbor anterioare cursului se creditează cu până la un maxim de 40 de ore experiență de zbor sau 45 de ore în cazul în care s-a obținut o calificare de zbor pe timp de noapte pe avioane, dintre care până la 20 de ore se pot contabiliza pentru cerința privind durata zborurilor de instruire în dublă comandă. 4. Cursul trebuie să cuprindă: (a) pregătire teoretică la nivelul de cunoștințe necesar pentru CPL(A); și (b) pregătire practică în zbor la vedere și în zbor instrumental .	D. Curs integrat CPL – Avioane Dispoziții generale 1. Scopul cursului integrat CPL(A) este acela de a pregăti piloții la nivelul de competență necesar eliberării unui CPL(A). 2. Un solicitant care dorește să urmeze un curs integrat CPL(A) trebuie să efectueze toate etapele de pregătire într-un singur curs de pregătire, așa cum se organizează în cadrul unei ATO. 3. Un solicitant poate fi admis la un curs de pregătire fie în calitate de candidat ab initio, fie ca titular al unui PPL(A) sau PPL(H) eliberat în conformitate cu Anexa 1 OACI. În cazul unui candidat PPL(A) sau PPL(H), 50% din orele de zbor anterioare cursului se creditează cu până la un maxim de 40 de ore experiență de zbor sau 45 de ore în cazul în care s-a obținut o calificare de zbor pe timp de noapte pe avioane, dintre care până la 20 de ore se pot contabiliza pentru cerința privind durata zborurilor de instruire în dublă comandă. 4. Cursul trebuie să cuprindă: (a) pregătire teoretică la nivelul de cunoștințe necesar pentru CPL(A); și (b) pregătire practică în zbor la vedere și în zbor instrumental. 5. Un solicitant care nu a reușit sau nu a avut posibilitatea să urmeze cursul CPL(A) în întregime	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
5. Un solicitant care nu a reușit sau nu a avut posibilitatea să urmeze cursul CPL(A) în întregime poate solicita autorității competente un examen teoretic și un test de îndemânare pentru o licență cu privilegii reduse, dacă sunt respectate cerințele aplicabile. CUNOȘTINȚE TEORETICE 6. Un curs teoretic CPL(A) cuprinde cel puțin 350 de ore de pregătire. EXAMEN TEORETIC 7. Un solicitant trebuie să demonstreze un nivel de cunoștințe corespunzător privilegiilor acordate titularului unei CPL(A). PREGĂTIRE PRACTICĂ 8. Pregătirea practică, cu excepția pregătirii pentru calificarea de tip, trebuie să cuprindă un total de cel puțin 150 de ore, care include toate testele de evaluare a progreselor, dintre care până la 5 de ore din întregul curs pot reprezenta timp instrumental la sol. În cadrul totalului de 150 de ore, solicitanții trebuie să efectueze cel puțin: (a) 80 de ore de instruire în dublă comandă, dintre care până la 5 pot reprezenta timp instrumental la sol; (b) 70 de ore ca PIC, dintre care până la 55 de ore pot fi efectuate ca SPIC; (c) 20 de ore de zbor în raid ca PIC, care să cuprindă un zbor în raid în condiții VFR de cel puțin 540 km (300 MN) în cursul căruia se efectuează aterizări cu	poate solicita <u>AAC</u> un examen teoretic și un test de îndemânare pentru <u>o licență</u> cu privilegii reduse, dacă sunt respectate cerințele aplicabile. Cunoștințe teoretice 6. Un curs teoretic CPL(A) cuprinde cel puțin 350 de ore de pregătire. Examen teoretic 7. Un solicitant trebuie să demonstreze un nivel de cunoștințe corespunzător privilegiilor acordate titularului unui CPL(A). Pregătire practică 8. Pregătirea practică, cu excepția pregătirii pentru calificarea de tip, trebuie să cuprindă un total de cel puțin 150 de ore, care include toate testele de evaluare a progreselor, dintre care până la 5 ore din întregul curs pot reprezenta timp instrumental la sol. În cadrul totalului de 150 de ore, solicitanții trebuie să efectueze cel puțin: (a) 80 de ore de instruire în dublă comandă, dintre care până la 5 pot reprezenta timp instrumental la sol; (b) 70 de ore ca PIC, dintre care până la 55 de ore pot fi efectuate ca SPIC; (c) 20 de ore de zbor în raid ca PIC, care să cuprindă un zbor în raid în condiții VFR de cel puțin 540 km (300 MN) în cursul căruia se efectuează aterizări cu oprire completă pe două aerodromuri diferite de aerodromul de decolare;		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
oprire completă pe două aerodromuri diferite de aerodromul de decolare; (d) 5 ore timp de zbor efectuate pe timp de noapte, cuprinzând 3 ore de instruire în dublă comandă, inclusiv cel puțin 1 oră de navigare în raid, precum și 5 decolări în simplă comandă și 5 aterizări cu oprire completă în simplă comandă; (e) 10 ore instruire practică instrumentală, dintre care până la cinci ore pot reprezenta timp instrumental la sol pe un FNPT I, FTD 2, FNPT II sau FFS. Solicitanții care dețin o BIR sau un certificat de absolvire a modulului pentru pregătirea de bază în zbor instrumental se creditează cu până la 10 ore în ceea ce privește timpul de instruire instrumentală necesar. Nu se creditează orele efectuate pe un BITD; (f) 5 ore care se efectuează pe un avion certificat pentru transportul a cel puțin patru persoane, prevăzut cu o elice cu pas variabil și tren de aterizare retractabil. TEST DE ÎNDEMÂNARE 9. La încheierea pregătirii practice, solicitantul susține testul de îndemânare CPL(A) pe un avion monomotor sau pe un avion multimotor.	(d) 5 ore de zbor efectuate pe timp de noapte, cuprinzând 3 ore de instruire în dublă comandă, inclusiv cel puțin o oră de navigare în raid, precum și 5 decolări în simplă comandă și 5 aterizări cu oprire completă în simplă comandă; (e) 10 ore de instruire practică instrumentală, dintre care până la cinci ore pot reprezenta timp instrumental la sol pe un FNPT I, FTD 2, FNPT II sau FFS. Solicitanții care dețin o BIR sau un certificat de absolvire a modulului pentru pregătirea de bază în zbor instrumental se creditează cu până la 10 ore în ceea ce privește timpul de instruire instrumentală necesar. Nu se creditează orele efectuate pe un BITD; (f) 5 ore care se efectuează pe un avion certificat pentru transportul a cel puțin patru persoane, prevăzut cu o elice cu pas variabil și tren de aterizare retractabil. Test de îndemânare 9. La încheierea pregătirii practice, solicitantul susține testul de îndemânare CPL(A) pe un avion monomotor sau pe un avion multimotor.		
E. Curs modular CPL – Avioane DISPOZIȚII GENERALE 1. Scopul cursului modular CPL(A) este acela de a pregăti titularii unei PPL(A) pentru nivelul de competență necesar eliberării unei CPL(A).	E. Curs modular CPL – Avioane Dispoziții generale 1. Scopul cursului modular CPL(A) este acela de a pregăti titularii unui PPL(A) pentru nivelul de competență necesar eliberării unui CPL(A).	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
2. Înainte de a participa la un curs modular CPL(A), un solicitant trebuie să fie titularul unei PPL(A) eliberate în conformitate cu anexa 1 la Convenția de la Chicago. 3. Înainte de a începe pregătirea practică, solicitantul trebuie: (a) să fi efectuat 150 de ore timp de zbor; inclusiv 50 de ore ca PIC pe avioane, dintre care 10 ore să reprezinte timp de zbor în raid. Cu excepția cerinței de 50 de ore ca PIC pe avioane, numărul de ore ca PIC pe alte categorii de aeronave poate fi luat în considerare pentru cele 150 de ore de timp de zbor pe avion în oricare dintre următoarele cazuri: 1. 20 de ore pe elicoptere, dacă solicitanții sunt titularii unei PPL(H); 2. 50 de ore pe elicoptere, dacă solicitanții sunt titularii unei CPL(H); 3. 10 ore pe TMG sau pe planoare; 4. 20 de ore pe dirijabile, dacă solicitanții sunt titularii unei PPL(As); 5. 50 de ore pe dirijabile, dacă solicitanții sunt titularii unei CPL(As). (b) să fi îndeplinit condițiile indispensabile pentru eliberarea unei calificări de clasă sau de tip pentru avioane multimotor în conformitate cu subpartea H dacă, pentru testul de îndemânare, urmează a fi utilizat un avion multimotor. 4. Un solicitant care dorește să urmeze un curs modular CPL(A) trebuie să efectueze toate etapele de instruire practică într-un singur curs de pregătire, așa cum se organizează în cadrul unei	2. Înainte de a participa la un curs modular CPL(A), un solicitant trebuie să fie titularul unui PPL(A) eliberat în conformitate cu Anexa 1 OACI. 3. Înainte de a începe pregătirea practică, solicitantul trebuie: (a) să fi efectuat 150 de ore timp de zbor; inclusiv 50 de ore ca PIC pe avioane, dintre care 10 ore să reprezinte timp de zbor în raid. Cu excepția cerinței de 50 de ore ca PIC pe avioane, numărul de ore ca PIC pe alte categorii de aeronave poate fi luat în considerare pentru cele 150 de ore de timp de zbor pe avion în oricare dintre următoarele cazuri: (i) 20 de ore pe elicoptere, dacă solicitanții sunt titularii unui PPL(H); (ii) 50 de ore pe elicoptere, dacă solicitanții sunt titularii unui CPL(H); (iii) 10 ore pe TMG sau planoare; (iv) 20 de ore pe dirijabile, dacă solicitanții sunt titularii unui PPL(As); (v) 50 de ore pe dirijabile, dacă solicitanții sunt titularii unui CPL(As). (b) să fi îndeplinit condițiile indispensabile pentru eliberarea unei calificări de clasă sau de tip pentru avioane multimotor în conformitate cu subpartea H dacă, pentru testul de îndemânare, urmează a fi utilizat un avion multimotor. 4. Un solicitant care dorește să urmeze un curs modular CPL(A) trebuie să efectueze toate etapele de instruire practică într-un singur curs de pregătire,		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
ATO. Pregătirea teoretică poate fi asigurată în cadrul unei ATO care se ocupă exclusiv de pregătirea teoretică. 5. Cursul trebuie să cuprindă: (a) pregătire teoretică la nivelul de cunoștințe necesar pentru CPL(A); și (b) pregătire practică în zbor la vedere și în zbor instrumental. CUNOȘTINȚE TEORETICE 6. Un curs teoretic CPL(A) aprobat cuprinde cel puțin 250 de ore de pregătire. EXAMEN TEORETIC 7. Un solicitant trebuie să demonstreze un nivel de cunoștințe corespunzător privilegiilor acordate titularului unei CPL(A). PREGĂTIRE PRACTICĂ 8. Solicitanților care nu sunt titularii unei IR li se asigură cel puțin 25 de ore de instruire practică în dublă comandă, inclusiv 10 ore de instruire instrumentală, dintre care 5 ore pot reprezenta timp instrumental la sol pe un BITD, un FNPT I sau II, un FTD 2 sau un FFS. 9. Solicitanții care dețin o IR(A) valabilă se creditează în ceea ce privește timpul de instruire instrumentală în dublă comandă. Solicitanții care dețin o IR(H) valabilă se creditează cu până la 5 ore de instruire instrumentală în dublă comandă, caz în care cel puțin 5 ore timp de instruire instrumentală în dublă comandă se asigură pe un avion.	asa cum se organizează în cadrul unei ATO. Pregătirea teoretică poate fi asigurată în cadrul unei ATO care se ocupă exclusiv de pregătirea teoretică. 5. Cursul trebuie să cuprindă: (a) pregătire teoretică la nivelul de cunoștințe necesar pentru CPL(A); și (b) pregătire practică în zbor la vedere și în zbor instrumental. Cunoștințe teoretice 6. Un curs teoretic CPL(A) aprobat cuprinde cel puțin 250 de ore de pregătire. Examen teoretic 7. Un solicitant trebuie să demonstreze un nivel de cunoștințe corespunzător privilegiilor acordate titularului unei CPL(A). Pregătire practică 8. Solicitanților care nu sunt titularii unei IR li se asigură cel puțin 25 de ore de instruire practică în dublă comandă, inclusiv 10 ore de instruire instrumentală, dintre care 5 ore pot reprezenta timp instrumental la sol pe un BITD, un FNPT I sau II, un FTD 2 sau un FFS. 9. Solicitanții care dețin o IR(A) valabilă se creditează în ceea ce privește timpul de instruire instrumentală în dublă comandă. Solicitanții care dețin o IR(H) valabilă se creditează cu până la 5 ore de instruire instrumentală în dublă comandă, caz în care cel puțin 5 ore timp de instruire instrumentală în		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
Solicitanții care dețin o BIR sau un certificat de absolvire a modulului pentru pregătirea de bază în zbor instrumental se creditează cu până la 10 ore în ceea ce privește timpul de instruire instrumentală necesar. 10. (a) Solicitanților cu o IR valabilă li se asigură cel puțin 15 ore de instruire practică la vedere în dublă comandă. (b) Solicitanților care nu sunt titularii unei calificări de zbor pe timp de noapte pentru avioane li se asigură în plus cel puțin 5 ore de instruire practică pe timp de noapte, cuprinzând 3 ore de instruire în dublă comandă, inclusiv cel puțin 1 oră de navigare în raid, precum și 5 decolări în simplă comandă și 5 aterizări cu oprire completă în simplă comandă. 11. Cel puțin 5 ore din instruirea practică se efectuează pe un avion certificat pentru transportul a cel puțin 4 persoane, prevăzut cu o elice cu pas variabil și tren de aterizare retractabil. EXPERIENȚĂ 12. Solicitantul unei CPL(A) trebuie să efectueze cel puțin 200 de ore timp de zbor, inclusiv cel puțin: (a) 100 de ore ca PIC, dintre care 20 de ore de zbor în raid ca PIC, cuprinzând un zbor în raid în condiții VFR de cel puțin 540 km (300 MN) în cursul căruia se efectuează aterizări cu oprire completă pe două aerodromuri diferite de aerodromul de decolare; (b) 5 ore timp de zbor efectuate pe timp de noapte, cuprinzând 3 ore de instruire în dublă comandă,	dublă comandă se asigură pe un avion. Solicitanții care dețin o BIR sau un certificat de absolvire a modulului pentru pregătirea de bază în zbor instrumental se creditează cu până la 10 ore în ceea ce privește timpul de instruire instrumentală necesar. 10. (a) Solicitanților cu o IR valabilă li se asigură cel puțin 15 ore de instruire practică la vedere în dublă comandă. (b) Solicitanților care nu sunt titularii unei calificări de zbor pe timp de noapte pentru avioane li se asigură în plus cel puțin 5 ore de instruire practică pe timp de noapte, cuprinzând 3 ore de instruire în dublă comandă, inclusiv cel puțin o oră de navigare în raid, precum și 5 decolări în simplă comandă și 5 aterizări cu oprire completă în simplă comandă. 11. Cel puțin 5 ore din instruirea practică se efectuează pe un avion certificat pentru transportul a cel puțin 4 persoane, prevăzut cu o elice cu pas variabil și tren de aterizare retractabil. Experiență 12. Solicitantul unui CPL(A) trebuie să efectueze cel puțin 200 de ore de zbor, inclusiv cel puțin: (a) 100 de ore ca PIC, dintre care 20 de ore de zbor în raid ca PIC, cuprinzând un zbor în raid în condiții VFR de cel puțin 540 km (300 MN) în cursul căruia se efectuează aterizări cu oprire completă pe două aerodromuri diferite de aerodromul de decolare;		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
inclusiv cel puțin 1 oră de navigare în raid, precum și 5 decolări în simplă comandă și 5 aterizări cu oprire completă în simplă comandă; și (c) 10 ore timp de instruire practică instrumentală, dintre care până la 5 ore pot reprezenta timp instrumental la sol pe un FNPT I, FNTP II sau FFS. Solicitanții care dețin o BIR sau un certificat de absolvire a modulului pentru pregătirea de bază în zbor instrumental se creditează cu până la 10 ore în ceea ce privește timpul de instruire instrumentală necesar. Nu se creditează orele efectuate pe un BITD; (d) 6 ore timp de zbor efectuate pe un avion multimotor, dacă pentru testul de îndemânare este utilizat un avion multimotor; (e) orele efectuate ca PIC pe alte categorii de aeronave se pot contabiliza pentru cele 200 de ore timp de zbor în următoarele cazuri: (i) 30 de ore pe elicoptere, dacă solicitantul este titularul unei PPL(H); sau (ii) 100 de ore pe elicoptere, dacă solicitantul este titularul unei CPL(H); sau (iii) 30 de ore pe TMG sau planoare; sau (iv) 30 de ore pe dirijabile, dacă solicitantul este titularul unei PPL(As); sau (v) 60 de ore pe dirijabile, dacă solicitantul este titularul unei CPL(As). TEST DE ÎNDEMÂNARE 13. La încheierea pregătirii practice și după îndeplinirea cerințelor relevante privind experiența, solicitantul susține testul de îndemânare CPL(A)	(b) 5 ore de zbor efectuate pe timp de noapte, cuprinzând 3 ore de instruire în dublă comandă, inclusiv cel puțin o oră de navigare în raid, precum și 5 decolări în simplă comandă și 5 aterizări cu oprire completă în simplă comandă; și (c) 10 ore timp de instruire practică instrumentală, dintre care până la 5 ore pot reprezenta timp instrumental la sol pe un FNPT I, FNTP II sau FFS. Solicitanții care dețin o BIR sau un certificat de absolvire a modulului pentru pregătirea de bază în zbor instrumental se creditează cu până la 10 ore în ceea ce privește timpul de instruire instrumentală necesar. Nu se creditează orele efectuate pe un BITD; (d) 6 ore de zbor efectuate pe un avion multimotor, dacă pentru testul de îndemânare este utilizat un avion multimotor; (e) orele efectuate ca PIC pe alte categorii de aeronave se pot contabiliza pentru cele 200 de ore de zbor în următoarele cazuri: (i) 30 de ore pe elicoptere, dacă solicitantul este titularul unui PPL(H); sau (ii) 100 de ore pe elicoptere, dacă solicitantul este titularul unui CPL(H); sau (iii) 30 de ore pe TMG sau planoare; sau (iv) 30 de ore pe dirijabile, dacă solicitantul este titularul unui PPL(As); sau (v) 60 de ore pe dirijabile, dacă solicitantul este titularul unui CPL(As). Test de îndemânare		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
fie pe un avion monomotor, fie pe un avion multimotor.	13. La încheierea pregătirii practice și după îndeplinirea cerințelor relevante privind experiența, solicitantul susține testul de îndemânare CPL(A) fie pe un avion monomotor, fie pe un avion multimotor.		
F. Curs integrat ATP/IR – Elicoptere DISPOZIȚII GENERALE 1. Scopul unui curs integrat ATP(H)/IR este acela de a pregăti piloții la nivelul de competență necesar pentru ca aceștia să poată în calitate de copilot pe elicoptere multimotor multipilot în transportul aerian comercial și să poată obține CPL(H)/IR. 2. Un solicitant care dorește să urmeze un curs integrat ATP(H)/IR trebuie să efectueze toate etapele de pregătire într-un singur curs de pregătire, așa cum se organizează în cadrul unei ATO. 3. Un solicitant poate fi admis la un curs de pregătire fie în calitate de candidat ab-initio, fie ca titular al unei PPL(H) eliberate în conformitate cu anexa 1 la Convenția de la Chicago. În cazul unui candidat PPL(H), 50 % din experiența relevantă se creditează cu până la un maxim de: (a) 40 de ore, dintre care până la 20 ore pot reprezenta instruire în dublă comandă; sau (b) 50 de ore, dintre care până la 25 de ore pot reprezenta instruire în dublă comandă, în cazul în care s-a obținut o calificare de zbor pe timp de noapte pentru elicoptere. 4. Cursul trebuie să cuprindă: (a) pregătire teoretică la nivelul de cunoștințe necesar pentru ATPL(H) și IR; (b) pregătire practică în zbor la vedere și în zbor instrumental; și	F. Curs integrat ATP/IR – Elicoptere Dispoziții generale 1. Scopul unui curs integrat ATP(H)/IR este acela de a pregăti piloții la nivelul de competență necesar pentru ca aceștia să poată opera în calitate de copilot pe elicoptere multimotor multipilot în transportul aerian comercial și să poată obține CPL(H)/IR. 2. Un solicitant care dorește să urmeze un curs integrat ATP(H)/IR trebuie să efectueze toate etapele de pregătire într-un singur curs de pregătire, așa cum se organizează în cadrul unei ATO. 3. Un solicitant poate fi admis la un curs de pregătire fie în calitate de candidat ab initio, fie ca titular al unui PPL(H) eliberat în conformitate cu Anexa 1 OACI. În cazul unui candidat PPL(H), 50% din experiența relevantă se creditează cu până la un maxim de: (a) 40 de ore, dintre care până la 20 ore pot reprezenta instruire în dublă comandă; sau (b) 50 de ore, dintre care până la 25 de ore pot reprezenta instruire în dublă comandă, în cazul în care s-a obținut o calificare de zbor pe timp de noapte pentru elicoptere. 4. Cursul trebuie să cuprindă: (a) pregătire teoretică la nivelul de cunoștințe necesar pentru ATPL(H) și IR; (b) pregătire practică în zbor la vedere și în zbor instrumental; și	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(c) pregătire MCC pentru operarea pe elicoptere multipilot. 5. Un solicitant care nu a reușit sau nu a avut posibilitatea să urmeze cursul ATP(H)/IR în întregime poate solicita autorității competente un examen teoretic și un test de îndemânare pentru o licență cu privilegii reduse și o IR, dacă sunt respectate cerințele aplicabile. CUNOȘTINȚE TEORETICE 6. Un curs teoretic ATP(H)/IR cuprinde cel puțin 750 de ore de pregătire. 7. Cursul MCC cuprinde cel puțin 25 de ore de pregătire teoretică prin exerciții. EXAMEN TEORETIC 8. Un solicitant trebuie să demonstreze un nivel de cunoștințe corespunzător privilegiilor acordate titularului unei ATPL(H) și al unei IR. PREGĂTIRE PRACTICĂ 9. Pregătirea practică trebuie să cuprindă un total de cel puțin 195 de ore, care include toate testele de evaluare a progreselor. În cadrul totalului de 195 de ore, solicitanții trebuie să efectueze cel puțin: (a) 140 de ore de instruire în dublă comandă, dintre care: 1. 75 de ore de instruire la vedere pot include: (i) 30 de ore pe un FFS pentru elicoptere, de nivel C/D, sau (ii) 25 de ore pe un FTD 2,3 sau	(c) pregătire MCC pentru operarea pe elicoptere multipilot. 5. Un solicitant care nu a reușit sau nu a avut posibilitatea să urmeze cursul ATP(H)/IR în întregime poate solicita AAC un examen teoretic și un test de îndemânare pentru <u>o licență</u> cu privilegii reduse și o IR, dacă sunt respectate cerințele aplicabile. Cunoștințe teoretice 6. Un curs teoretic ATP(H)/IR cuprinde cel puțin 750 de ore de pregătire. 7. Cursul MCC cuprinde cel puțin 25 de ore de pregătire teoretică prin exerciții. Examen teoretic 8. Un solicitant trebuie să demonstreze un nivel de cunoștințe corespunzător privilegiilor acordate titularului unui ATPL(H) și al unei IR. Pregătire practică 9. Pregătirea practică trebuie să cuprindă un total de cel puțin 195 de ore, care include toate testele de evaluare a progreselor. În cadrul totalului de 195 de ore, solicitanții trebuie să efectueze cel puțin: (a) 140 de ore de instruire în dublă comandă, dintre care: 1. 75 de ore de instruire la vedere pot include: (i) 30 de ore pe un FFS pentru elicoptere, de nivel C/D; sau (ii) 25 de ore pe un FTD 2,3; sau		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(iii) 20 de ore pe un FNPT II/III pentru elicoptere sau (iv) 20 de ore pe un avion sau TMG; 2. 50 de ore de instruire instrumentală pot include: (i) până la 20 de ore pe un FFS, FTD 2,3 sau FNPT II/III pentru elicoptere sau (ii) 10 ore pe cel puțin un FNPT 1 pentru elicoptere sau pe un avion; 3. 15 ore de pregătire MCC, pentru care se poate folosi un FFS pentru elicoptere, FTD 2,3(MCC) pentru elicoptere sau un FNPT II/III(MCC). Dacă elicopterul folosit pentru pregătirea practică aparține unui tip diferit de cel al FFS pentru elicoptere folosit pentru pregătirea la vedere, creditul maxim se limitează la cel prevăzut pentru FNPT II/III pentru elicoptere; (b) 55 de ore ca PIC, dintre care 40 de ore pot fi efectuate ca SPIC. Se efectuează cel puțin 14 ore de zbor în simplă comandă pe timp de zi și 1 oră de zbor în simplă comandă pe timp de noapte; (c) 50 de ore de zbor în raid, inclusiv cel puțin 10 ore de zbor în raid ca SPIC, cuprinzând un zbor în raid în condiții VFR de cel puțin 185 km (100 MN) în cursul căruia se efectuează aterizări pe două aerodromuri diferite de aerodromul de decolare; (d) 5 ore timp de zbor pe elicoptere efectuate pe timp de noapte, inclusiv 3 ore de instruire în dublă comandă care cuprinde cel puțin 1 oră de navigare în raid și 5 circuite în simplă comandă pe timp de noapte. Fiecare circuit trebuie să cuprindă o decolare și o aterizare;	(iii) 20 de ore pe un FNPT II/III pentru elicoptere; sau (iv) 20 de ore pe un avion sau TMG; 2. 50 de ore de instruire instrumentală pot include: (i) până la 20 de ore pe un FFS, FTD 2,3 sau FNPT II/III pentru elicoptere; sau (ii) 10 ore pe cel puțin un FNPT 1 pentru elicoptere sau pe un avion; 3. 15 ore de pregătire MCC, pentru care se poate folosi un FFS pentru elicoptere, FTD 2,3(MCC) pentru elicoptere sau un FNPT II/III(MCC). Dacă elicopterul folosit pentru pregătirea practică aparține unui tip diferit de cel al FFS pentru elicoptere folosit pentru pregătirea la vedere, creditul maxim se limitează la cel prevăzut pentru FNPT II/III pentru elicoptere; (b) 55 de ore ca PIC, dintre care 40 de ore pot fi efectuate ca SPIC. Se efectuează cel puțin 14 ore de zbor în simplă comandă pe timp de zi și o oră de zbor în simplă comandă pe timp de noapte; (c) 50 de ore de zbor în raid, inclusiv cel puțin 10 ore de zbor în raid ca SPIC, cuprinzând un zbor în raid în condiții VFR de cel puțin 185 km (100 MN) în cursul căruia se efectuează aterizări pe două aerodromuri diferite de aerodromul de decolare; (d) 5 ore de zbor pe elicoptere efectuate pe timp de noapte, inclusiv 3 ore de instruire în dublă comandă care cuprinde cel puțin o oră de navigare în raid și 5 circuite în simplă comandă pe timp de noapte. Fiecare circuit trebuie să cuprindă o decolare și o aterizare;		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(e) 50 de ore de timp instrumental în dublă comandă cuprinzând: (i) 10 ore timp de instruire instrumentală de bază; și (ii) 40 de ore de pregătire IR, care includ cel puțin 10 ore pe un elicopter multimotor certificat IFR. TESTE DE ÎNDEMÂNARE 10. La încheierea pregătirii practice aferente, solicitantul susține testul de îndemânare CPL(H) pe un elicopter multimotor, precum și testul de îndemânare IR pe un elicopter multimotor certificat IFR și îndeplinește cerințele privind pregătirea MCC.	(e) 50 de ore de timp instrumental în dublă comandă cuprinzând: (i) 10 ore de instruire instrumentală de bază; și (ii) 40 de ore de pregătire IR, care includ cel puțin 10 ore pe un elicopter multimotor certificat IFR. Teste de îndemânare 10. La încheierea pregătirii practice aferente, solicitantul susține testul de îndemânare CPL(H) pe un elicopter multimotor, precum și testul de îndemânare IR pe un elicopter multimotor certificat IFR și îndeplinește cerințele privind pregătirea MCC.		
G. Curs integrat ATP – Elicoptere DISPOZIȚII GENERALE 1. Scopul unui curs integrat ATP(H) este acela de a pregăti piloții la nivelul de competență necesar pentru ca aceștia să poată opera în calitate de copilot pe elicoptere multimotor multipilot în limita privilegiilor VFR în transportul aerian comercial și să poată obține CPL(H). 2. Un solicitant care dorește să urmeze un curs integrat ATP(H) trebuie să efectueze toate etapele de pregătire într-un singur curs de pregătire, așa cum se organizează în cadrul unei ATO. 3. Un solicitant poate fi admis la un curs de pregătire fie în calitate de candidat ab-initio, fie ca titular al unei PPL(H) eliberate în conformitate cu anexa 1 la Convenția de la Chicago. În cazul unui candidat PPL(H), 50 % din experiența relevantă se creditează cu până la un maxim de:	G. Curs integrat ATP – Elicoptere Dispoziții generale 1. Scopul unui curs integrat ATP(H) este acela de a pregăti piloții la nivelul de competență necesar pentru ca aceștia să poată opera în calitate de copilot pe elicoptere multimotor multipilot în limita privilegiilor VFR în transportul aerian comercial și să poată obține CPL(H). 2. Un solicitant care dorește să urmeze un curs integrat ATP(H) trebuie să efectueze toate etapele de pregătire într-un singur curs de pregătire, așa cum se organizează în cadrul unei ATO. 3. Un solicitant poate fi admis la un curs de pregătire fie în calitate de candidat ab initio, fie ca titular al unui PPL(H) eliberat în conformitate cu Anexa 1 OACI. În cazul unui candidat PPL(H), 50% din experiența relevantă se creditează cu până la un maxim de:	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(a) 40 de ore, dintre care până la 20 ore pot reprezenta instruire în dublă comandă; sau (b) 50 de ore, dintre care până la 25 de ore pot reprezenta instruire în dublă comandă, în cazul în care s-a obținut o calificare de zbor pe timp de noapte pentru elicoptere. 4. Cursul trebuie să cuprindă: (a) pregătire teoretică la nivelul de cunoștințe necesar pentru ATPL(H); (b) pregătire practică în zbor la vedere și pregătire practică de bază în zbor instrumental; și (c) pregătire MCC pentru operarea pe elicoptere multipilot. 5. Un solicitant care nu a reușit sau nu a avut posibilitatea să urmeze cursul ATP(H) în întregime poate solicita autorității competente un examen teoretic și un test de îndemânare pentru o licență cu privilegii reduse, dacă sunt respectate cerințele aplicabile. CUNOȘTINȚE TEORETICE 6. Un curs teoretic ATP(H) cuprinde cel puțin 650 de ore de pregătire. 7. Cursul MCC cuprinde cel puțin 20 de ore de pregătire teoretică prin exerciții. EXAMEN TEORETIC 8. Un solicitant trebuie să demonstreze un nivel de cunoștințe corespunzător privilegiilor acordate titularului unei ATPL(H). PREGĂTIRE PRACTICĂ	(a) 40 de ore, dintre care până la 20 ore pot reprezenta instruire în dublă comandă; sau (b) 50 de ore, dintre care până la 25 de ore pot reprezenta instruire în dublă comandă, în cazul în care s-a obținut o calificare de zbor pe timp de noapte pentru elicoptere. 4. Cursul trebuie să cuprindă: (a) pregătire teoretică la nivelul de cunoștințe necesar pentru ATPL(H); (b) pregătire practică în zbor la vedere și pregătire practică de bază în zbor instrumental; și (c) pregătire MCC pentru operarea pe elicoptere multipilot. 5. Un solicitant care nu a reușit sau nu a avut posibilitatea să urmeze cursul ATP(H) în întregime poate solicita AAC un examen teoretic și un test de îndemânare pentru <u>o licență</u> cu privilegii reduse, dacă sunt respectate cerințele aplicabile. Cunoștințe teoretice 6. Un curs teoretic ATP(H) cuprinde cel puțin 650 de ore de pregătire. 7. Cursul MCC cuprinde cel puțin 20 de ore de pregătire teoretică prin exerciții. Examen teoretic 8. Un solicitant trebuie să demonstreze un nivel de cunoștințe corespunzător privilegiilor acordate titularului unui ATPL(H). Pregătire practică		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
9. Pregătirea practică trebuie să cuprindă un total de cel puțin 150 de ore, care include toate testele de evaluare a progreselor. În cadrul totalului de 150 de ore, solicitantii trebuie să efectueze cel puțin: (a) 95 de ore de instruire în dublă comandă, dintre care: (i) 75 de ore de instruire la vedere pot include: 30 de ore pe un FFS pentru elicoptere, de nivel C/D, sau 25 de ore pe un FTD 2,3 pentru elicoptere sau 20 de ore pe un FNPT II/III pentru elicoptere sau 20 de ore pe un avion sau TMG; (ii) 10 ore de instruire instrumentală de bază, inclusiv 5 ore pe cel puțin un FNPT I pentru elicoptere sau pe un avion; (iii) 10 ore de pregătire MCC, pentru care se poate folosi un elicopter, un FFS, FTD 2,3(MCC) sau FNPT II/III(MCC) pentru elicoptere. Dacă elicopterul folosit pentru pregătirea practică aparține unui tip diferit de cel al FFS pentru elicoptere folosit pentru pregătirea la vedere, creditul maxim se limitează la cel prevăzut pentru FNPT II/III pentru elicoptere; (b) 55 de ore ca PIC, dintre care 40 de ore pot fi efectuate ca SPIC. Se efectuează cel puțin 14 ore de zbor în simplă comandă pe timp de zi și 1 oră de zbor în simplă comandă pe timp de noapte; (c) 50 de ore de zbor în raid, inclusiv cel puțin 10 ore de zbor în raid ca SPIC, cuprinzând un zbor în raid în condiții VFR de cel puțin 185 km (100 MN) în cursul căruia se efectuează aterizări pe două aerodromuri diferite de aerodromul de decolare;	9. Pregătirea practică trebuie să cuprindă un total de cel puțin 150 de ore, care include toate testele de evaluare a progreselor. În cadrul totalului de 150 de ore, solicitantii trebuie să efectueze cel puțin: (a) 95 de ore de instruire în dublă comandă, dintre care: (i) 75 de ore de instruire la vedere pot include: 30 de ore pe un FFS pentru elicoptere, de nivel C/D; sau 25 de ore pe un FTD 2,3 pentru elicoptere; sau 20 de ore pe un FNPT II/III pentru elicoptere; sau 20 de ore pe un avion sau TMG; (ii) 10 ore de instruire instrumentală de bază, inclusiv 5 ore pe cel puțin un FNPT I pentru elicoptere sau pe un avion; (iii) 10 ore de pregătire MCC, pentru care se poate folosi un elicopter, un FFS, FTD 2,3(MCC) sau FNPT II/III(MCC) pentru elicoptere. Dacă elicopterul folosit pentru pregătirea practică aparține unui tip diferit de cel al FFS pentru elicoptere folosit pentru pregătirea la vedere, creditul maxim se limitează la cel prevăzut pentru FNPT II/III pentru elicoptere; (b) 55 de ore ca PIC, dintre care 40 de ore pot fi efectuate ca SPIC. Se efectuează cel puțin 14 ore de zbor în simplă comandă pe timp de zi și o oră de zbor în simplă comandă pe timp de noapte; (c) 50 de ore de zbor în raid, inclusiv cel puțin 10 ore de zbor în raid ca SPIC, cuprinzând un zbor în raid în condiții VFR de cel puțin 185 km (100 MN) în cursul căruia se efectuează aterizări pe două aerodromuri diferite de aerodromul de decolare;		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(d) 5 ore timp de zbor pe elicoptere efectuate pe timp de noapte, inclusiv 3 ore de instruire în dublă comandă care cuprinde cel puțin 1 oră de navigare în raid și 5 circuite în simplă comandă pe timp de noapte. Fiecare circuit cuprinde o decolare și o aterizare. TESTE DE ÎNDEMÂNARE 10. La încheierea pregătirii practice aferente, solicitantul susține testul de îndemânare CPL(H) pe un elicopter multimotor și îndeplinește cerințele cu privire la pregătirea MCC.	(d) 5 ore de zbor pe elicoptere efectuate pe timp de noapte, inclusiv 3 ore de instruire în dublă comandă care cuprinde cel puțin o oră de navigare în raid și 5 circuite în simplă comandă pe timp de noapte. Fiecare circuit cuprinde o decolare și o aterizare. Teste de îndemânare 10. La încheierea pregătirii practice aferente, solicitantul susține testul de îndemânare CPL(H) pe un elicopter multimotor și îndeplinește cerințele cu privire la pregătirea MCC.		
H. Curs modular ATP – Elicoptere 1. Solicitanții unei ATPL(H) care urmează pregătirea teoretică în cadrul unui curs modular trebuie să fie titularii cel puțin ai unei PPL(H) și să efectueze cel puțin următorul număr de ore de pregătire într-un interval de 18 luni: (a) pentru solicitanții titulari ai unei PPL(H) eliberată în conformitate cu anexa 1 la Convenția de la Chicago: 550 de ore; (b) pentru solicitanții titulari ai unei CPL(H): 300 de ore. 2. Solicitanții unei ATPL(H)/IR care urmează pregătirea teoretică în cadrul unui curs modular trebuie să fie titularii cel puțin ai unei PPL(H) și să efectueze cel puțin următorul număr de ore de pregătire: (a) pentru solicitanții titulari ai unei PPL(H): 650 de ore; (b) pentru solicitanții titulari ai unei CPL(H): 400 de ore;	H. Curs modular ATP – Elicoptere 1. Solicitanții unui ATPL(H) care urmează pregătirea teoretică în cadrul unui curs modular trebuie să fie titularii cel puțin al unui PPL(H) și să efectueze cel puțin următorul număr de ore de pregătire într-un interval de 18 luni: (a) pentru solicitanții titulari ai unui PPL(H) eliberat în conformitate cu Anexa 1 OACI: 550 de ore; (b) pentru solicitanții titulari ai unui CPL(H): 300 de ore. 2. Solicitanții unui ATPL(H)/IR care urmează pregătirea teoretică în cadrul unui curs modular trebuie să fie titularii cel puțin al unui PPL(H) și să efectueze cel puțin următorul număr de ore de pregătire: (a) pentru solicitanții titulari ai unui PPL(H): 650 de ore; (b) pentru solicitanții titulari ai unui CPL(H): 400 de ore;	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(c) pentru solicitanții titulari ai unei IR(H): 500 de ore; (d) pentru solicitanții titulari ai unei CPL(H) și ai unei IR(H): 250 de ore.	(c) pentru solicitanții titulari ai unei IR(H): 500 de ore; (d) pentru solicitanții titulari ai unui CPL(H) și ai unei IR(H): 250 de ore.		
I. Curs integrat CPL/IR— Elicoptere DISPOZIȚII GENERALE 1. Scopul unui curs integrat CPL(H)/IR este acela de a pregăti piloții la nivelul de competență necesar pentru ca aceștia să poată pe elicoptere multimotor cu un singur pilot și să poată obține CPL(H)/IR pentru elicoptere multimotor. 2. Un solicitant care dorește să urmeze un curs integrat CPL(H)/IR trebuie să efectueze toate etapele de pregătire într-un singur curs de pregătire, așa cum se organizează în cadrul unei ATO. 3. Un solicitant poate fi admis la un curs de pregătire fie în calitate de candidat ab-initio, fie ca titular al unei PPL(H) eliberate în conformitate cu anexa 1 la Convenția de la Chicago. În cazul unui candidat titular al unei PPL(H), 50 % din experiența relevantă se creditează cu până la un maxim de: (a) 40 de ore, dintre care până la 20 ore pot reprezenta instruire în dublă comandă; sau (b) 50 de ore, dintre care până la 25 de ore pot reprezenta instruire în dublă comandă, în cazul în care s-a obținut o calificare de zbor pe timp de noapte pentru elicoptere. 4. Cursul trebuie să cuprindă: (a) pregătire teoretică la nivelul de cunoștințe necesar pentru CPL(H) și IR și pentru calificarea inițială de tip pentru elicoptere multimotor; și	I. Curs integrat CPL/IR – Elicoptere Dispoziții generale 1. Scopul unui curs integrat CPL(H)/IR este acela de a pregăti piloții la nivelul de competență necesar pentru ca aceștia să poată opera pe elicoptere multimotor cu un singur pilot și să poată obține CPL(H)/IR pentru elicoptere multimotor. 2. Un solicitant care dorește să urmeze un curs integrat CPL(H)/IR trebuie să efectueze toate etapele de pregătire într-un singur curs de pregătire, așa cum se organizează în cadrul unei ATO. 3. Un solicitant poate fi admis la un curs de pregătire fie în calitate de candidat ab initio, fie ca titular al unui PPL(H) eliberat în conformitate cu Anexa 1 OACI. În cazul unui candidat titular al unui PPL(H), 50% din experiența relevantă se creditează cu până la un maxim de: (a) 40 de ore, dintre care până la 20 ore pot reprezenta instruire în dublă comandă; sau (b) 50 de ore, dintre care până la 25 de ore pot reprezenta instruire în dublă comandă, în cazul în care s-a obținut o calificare de zbor pe timp de noapte pentru elicoptere. 4. Cursul trebuie să cuprindă: (a) pregătire teoretică la nivelul de cunoștințe necesar pentru CPL(H) și IR și pentru calificarea inițială de tip pentru elicoptere multimotor; și	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(b) pregătire practică în zbor la vedere și în zbor instrumental. 5. Un solicitant care nu a reușit sau nu a avut posibilitatea să urmeze cursul CPL(H)/IR în întregime poate solicita autorității competente un examen teoretic și un test de îndemânare pentru o licență cu privilegii reduse și o IR, dacă sunt respectate cerințele aplicabile. CUNOȘTINȚE TEORETICE 6. Un curs teoretic CPL(H)/IR cuprinde cel puțin 500 de ore de pregătire. EXAMEN TEORETIC 7. Un solicitant trebuie să demonstreze un nivel de cunoștințe corespunzător privilegiilor acordate titularului unei CPL(H) și al unei IR. PREGĂTIRE PRACTICĂ 8. Pregătirea practică cuprinde un total de cel puțin 180 de ore, care include toate testele de evaluare a progreselor. În cadrul celor 180 de ore, solicitanții trebuie să efectueze cel puțin: (a) 125 de ore de instruire în dublă comandă, dintre care: (i) 75 de ore de instruire la vedere, care pot include: 30 de ore pe un FFS pentru elicoptere, de nivel C/D, sau 25 de ore pe un FTD 2,3 pentru elicoptere sau 20 de ore pe un FNPT II/III pentru elicoptere sau 20 de ore pe un avion sau TMG;	(b) pregătire practică în zbor la vedere și în zbor instrumental. 5. Un solicitant care nu a reușit sau nu a avut posibilitatea să urmeze cursul CPL(H)/IR în întregime poate solicita AAC un examen teoretic și un test de îndemânare pentru <u>o licență</u> cu privilegii reduse și o IR, dacă sunt respectate cerințele aplicabile. Cunoștințe teoretice 6. Un curs teoretic CPL(H)/IR cuprinde cel puțin 500 de ore de pregătire. Examen teoretic 7. Un solicitant trebuie să demonstreze un nivel de cunoștințe corespunzător privilegiilor acordate titularului unui CPL(H) și al unei IR. Pregătire practică 8. Pregătirea practică cuprinde un total de cel puțin 180 de ore, care include toate testele de evaluare a progreselor. În cadrul celor 180 de ore, solicitanții trebuie să efectueze cel puțin: (a) 125 de ore de instruire în dublă comandă, dintre care: (i) 75 de ore de instruire la vedere, care pot include: 30 de ore pe un FFS pentru elicoptere, de nivel C/D; sau 25 de ore pe un FTD 2,3 pentru elicoptere; sau 20 de ore pe un FNPT II/III pentru elicoptere; sau 20 de ore pe un avion sau TMG;		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(ii) 50 de ore de instruire instrumentală, care pot include: 1. până la 20 de ore pe un FFS sau FTD 2,3 sau FNPT II, III pentru elicoptere sau 2. 10 ore pe cel puțin un FNPT I pentru elicoptere sau pe un avion. Dacă elicopterul folosit pentru pregătirea practică aparține unui tip diferit de cel al FFS folosit pentru pregătirea la vedere, creditul maxim se limitează la cel prevăzut pentru FNPT II/III; (b) 55 de ore ca PIC, dintre care 40 de ore pot fi efectuate ca SPIC. Se efectuează cel puțin 14 ore de zbor în simplă comandă pe timp de zi și 1 oră de zbor în simplă comandă pe timp de noapte; (c) 10 ore de zbor în raid în dublă comandă; (d) 10 ore de zbor în raid ca PIC, care să cuprindă un zbor în raid în condiții VFR de cel puțin 185 km (100 MN) în cursul căruia se efectuează aterizări cu oprire completă pe două aerodromuri diferite de aerodromul de decolare; (e) 5 ore timp de zbor pe elicoptere efectuate pe timp de noapte, inclusiv cel puțin 3 ore de instruire în dublă comandă care cuprinde cel puțin 1 oră de navigare în raid și 5 circuite în simplă comandă pe timp de noapte. Fiecare circuit trebuie să cuprindă o decolare și o aterizare; (f) 50 de ore de timp instrumental în dublă comandă cuprinzând: (i) 10 ore timp de instruire instrumentală de bază; și (ii) 40 de ore de pregătire IR, care includ cel puțin 10 ore pe un elicopter multimotor certificat IFR.	(ii) 50 de ore de instruire instrumentală, care pot include: 1. până la 20 de ore pe un FFS sau FTD 2,3 sau FNPT II, III pentru elicoptere; sau 2. 10 ore pe cel puțin un FNPT I pentru elicoptere sau pe un avion. Dacă elicopterul folosit pentru pregătirea practică aparține unui tip diferit de cel al FFS folosit pentru pregătirea la vedere, creditul maxim se limitează la cel prevăzut pentru FNPT II/III; (b) 55 de ore ca PIC, dintre care 40 de ore pot fi efectuate ca SPIC. Se efectuează cel puțin 14 ore de zbor în simplă comandă pe timp de zi și o oră de zbor în simplă comandă pe timp de noapte; (c) 10 ore de zbor în raid în dublă comandă; (d) 10 ore de zbor în raid ca PIC, care să cuprindă un zbor în raid în condiții VFR de cel puțin 185 km (100 MN) în cursul căruia se efectuează aterizări cu oprire completă pe două aerodromuri diferite de aerodromul de decolare; (e) 5 ore de zbor pe elicoptere efectuate pe timp de noapte, inclusiv cel puțin 3 ore de instruire în dublă comandă care cuprinde cel puțin o oră de navigare în raid și 5 circuite în simplă comandă pe timp de noapte. Fiecare circuit trebuie să cuprindă o decolare și o aterizare; (f) 50 de ore de timp instrumental în dublă comandă cuprinzând: (i) 10 ore de instruire instrumentală de bază; și (ii) 40 de ore de pregătire IR, care includ cel puțin 10 ore pe un elicopter multimotor certificat IFR.		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
TEST DE ÎNDEMÂNARE 9. La încheierea pregătirii de zbor aferente, solicitantul trebuie să susțină testul de îndemânare CPL(H) pe un elicopter multimotor sau pe un elicopter monomotor, precum și testul de îndemânare IR pe un elicopter certificat IFR.	Test de îndemânare 9. La încheierea pregătirii practice aferente, solicitantul susține testul de îndemânare CPL(H) fie pe un elicopter monomotor, fie pe un elicopter multimotor, precum și testul de îndemânare IR pe un elicopter multimotor certificat IFR.		
J. Curs integrat CPL – Elicoptere DISPOZIȚII GENERALE 1. Scopul cursului integrat CPL(H) este acela de a pregăti piloții pentru nivelul de competență necesar eliberării unei CPL(H). 2. Un solicitant care dorește să urmeze un curs integrat CPL(H) trebuie să efectueze toate etapele de pregătire într-un singur curs de pregătire, așa cum se organizează în cadrul unei ATO. 3. Un solicitant poate fi admis la un curs de pregătire fie în calitate de candidat ab-initio, fie ca titular al unei PPL(H) eliberate în conformitate cu anexa 1 la Convenția de la Chicago. În cazul unui candidat titular al unei PPL(H), 50 % din experiența relevantă se creditează cu până la un maxim de: (a) 40 de ore, dintre care până la 20 ore pot reprezenta instruire în dublă comandă; sau (b) 50 de ore, dintre care până la 25 de ore pot reprezenta instruire în dublă comandă, în cazul în care s-a obținut o calificare de zbor pe timp de noapte pentru elicoptere. 4. Cursul trebuie să cuprindă: (a) pregătire teoretică la nivelul de cunoștințe necesar pentru CPL(H); și	J. Curs integrat CPL – Elicoptere Dispoziții generale 1. Scopul cursului integrat CPL(H) este acela de a pregăti piloții pentru nivelul de competență necesar eliberării unui CPL(H). 2. Un solicitant care dorește să urmeze un curs integrat CPL(H) trebuie să efectueze toate etapele de pregătire într-un singur curs de pregătire, așa cum se organizează în cadrul unei ATO. 3. Un solicitant poate fi admis la un curs de pregătire fie în calitate de candidat ab initio, fie ca titular al unui PPL(H) eliberat în conformitate cu Anexa 1 OACI. În cazul unui candidat titular al unui PPL(H), 50% din experiența relevantă se creditează cu până la un maxim de: (a) 40 de ore, dintre care până la 20 ore pot reprezenta instruire în dublă comandă; sau (b) 50 de ore, dintre care până la 25 de ore pot reprezenta instruire în dublă comandă, în cazul în care s-a obținut o calificare de zbor pe timp de noapte pentru elicoptere. 4. Cursul trebuie să cuprindă:	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(b) pregătire practică în zbor la vedere și în zbor instrumental. 5. Un solicitant care nu a reușit sau nu a avut posibilitatea să urmeze cursul CPL(H) în întregime poate solicita autorității competente un examen teoretic și un test de îndemânare pentru o licență cu privilegii reduse, dacă sunt respectate cerințele aplicabile. CUNOȘTINȚE TEORETICE 6. Un curs teoretic CPL(H) aprobat cuprinde cel puțin 350 de ore de pregătire sau 200 de ore, în cazul în care solicitantul este titularul unei PPL. EXAMEN TEORETIC 7. Un solicitant trebuie să demonstreze un nivel de cunoștințe corespunzător privilegiilor acordate titularului unei CPL(H). PREGĂTIRE PRACTICĂ 8. Pregătirea practică cuprinde un total de cel puțin 135 de ore, care include toate testele de evaluare a progreselor, dintre care până la 5 ore pot reprezenta timp instrumental la sol. În cadrul celor 135 de ore, solicitanții trebuie să efectueze cel puțin: (a) 85 de ore de instruire în dublă comandă, dintre care: (i) până la 75 de ore pot reprezenta ore de instruire la vedere și pot include: 1. 30 de ore pe un FFS pentru elicoptere, de nivel C/D, sau 2. 25 de ore pe un FTD 2,3 pentru elicoptere sau	(a) pregătire teoretică la nivelul de cunoștințe necesar pentru CPL(H); și (b) pregătire practică în zbor la vedere și în zbor instrumental. 5. Un solicitant care nu a reușit sau nu a avut posibilitatea să urmeze cursul CPL(H) în întregime poate solicita AAC un examen teoretic și un test de îndemânare pentru <u>o licență</u> cu privilegii reduse, dacă sunt respectate cerințele aplicabile. Cunoștințe teoretice 6. Un curs teoretic CPL(H) aprobat cuprinde cel puțin 350 de ore de pregătire sau 200 de ore, în cazul în care solicitantul este titularul unui PPL. Examen teoretic 7. Un solicitant trebuie să demonstreze un nivel de cunoștințe corespunzător privilegiilor acordate titularului unui CPL(H). Pregătire practică 8. Pregătirea practică cuprinde un total de cel puțin 135 de ore, care include toate testele de evaluare a progreselor, dintre care până la 5 ore pot reprezenta timp instrumental la sol. În cadrul celor 135 de ore, solicitanții trebuie să efectueze cel puțin: (a) 85 de ore de instruire în dublă comandă, dintre care: (i) până la 75 de ore pot reprezenta ore de instruire la vedere și pot include:		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
3. 20 de ore pe un FNPT II/III pentru elicoptere sau 4. 20 de ore pe un avion sau TMG; (ii) până la 10 ore pot reprezenta instruire instrumentală și pot include 5 ore pe cel puțin un FNPT I pentru elicoptere sau pe un avion. Dacă elicopterul folosit pentru pregătirea practică aparține unui tip diferit de cel al FFS folosit pentru pregătirea la vedere, creditul maxim se limitează la cel prevăzut pentru FNPT II/III; (b) 50 de ore ca PIC, dintre care 35 de ore pot fi efectuate ca SPIC. Se efectuează cel puțin 14 ore de zbor în simplă comandă pe timp de zi și 1 oră de zbor în simplă comandă pe timp de noapte; (c) 10 ore de zbor în raid în dublă comandă; (d) 10 ore de zbor în raid ca PIC, care să cuprindă un zbor în raid în condiții VFR de cel puțin 185 km (100 MN) în cursul căruia se efectuează aterizări cu oprire completă pe două aerodromuri diferite de aerodromul de decolare; (e) 5 ore timp de zbor pe elicoptere efectuate pe timp de noapte, inclusiv 3 ore de instruire în dublă comandă care cuprinde cel puțin 1 oră de navigare în raid și 5 circuite în simplă comandă pe timp de noapte. Fiecare circuit trebuie să cuprindă o decolare și o aterizare; (f) 10 ore timp de instruire instrumentală în dublă comandă, inclusiv cel puțin 5 ore pe un elicopter. TEST DE ÎNDEMÂNARE 9. La încheierea pregătirii practice aferente, solicitantul susține testul de îndemânare CPL(H).	1. 30 de ore pe un FFS pentru elicoptere, de nivel C/D; sau 2. 25 de ore pe un FTD 2,3 pentru elicoptere; sau 3. 20 de ore pe un FNPT II/III pentru elicoptere; sau 4. 20 de ore pe un avion sau TMG; (ii) până la 10 ore pot reprezenta instruire instrumentală și pot include 5 ore pe cel puțin un FNPT I pentru elicoptere sau pe un avion. Dacă elicopterul folosit pentru pregătirea practică aparține unui tip diferit de cel al FFS folosit pentru pregătirea la vedere, creditul maxim se limitează la cel prevăzut pentru FNPT II/III; (b) 50 de ore ca PIC, dintre care 35 de ore pot fi efectuate ca SPIC. Se efectuează cel puțin 14 ore de zbor în simplă comandă pe timp de zi și o oră de zbor în simplă comandă pe timp de noapte; (c) 10 ore de zbor în raid în dublă comandă; (d) 10 ore de zbor în raid ca PIC, care să cuprindă un zbor în raid în condiții VFR de cel puțin 185 km (100 MN) în cursul căruia se efectuează aterizări cu oprire completă pe două aerodromuri diferite de aerodromul de decolare; (e) 5 ore de zbor pe elicoptere efectuate pe timp de noapte, inclusiv 3 ore de instruire în dublă comandă care cuprinde cel puțin o oră de navigare în raid și 5 circuite în simplă comandă pe timp de noapte. Fiecare circuit trebuie să cuprindă o decolare și o aterizare; (f) 10 ore de instruire instrumentală în dublă comandă, inclusiv cel puțin 5 ore pe un elicopter. Test de îndemânare		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
K. Curs modular CPL – Elicoptere DISPOZIȚII GENERALE 1. Scopul cursului modular CPL(H) este acela de a pregăti titularii unei PPL(H) pentru nivelul de competență necesar eliberării unei CPL(H). 2. Înainte de a participa la un curs modular CPL(H), un solicitant trebuie să fie titularul unei PPL(H) eliberate în conformitate cu anexa 1 la Convenția de la Chicago. 3. Înainte de a începe pregătirea practică, solicitantul trebuie: (a) să fi efectuat 155 de ore timp de zbor, inclusiv 50 de ore ca PIC pe elicoptere, dintre care 10 ore reprezintă zbor în raid. Cu excepția cerinței de 50 de ore ca PIC pe elicoptere, numărul de ore ca PIC pe alte categorii de aeronave poate fi luat în considerare pentru cele 155 de ore de timp de zbor pe elicopter în oricare din următoarele cazuri: 1. 20 de ore pe avioane dacă solicitanții sunt titularii unei PPL(A); 2. 50 de ore pe avioane dacă solicitanții sunt titularii unei CPL(A); 3. 10 ore pe TMG sau planoare; 4. 20 de ore pe dirijabile dacă solicitanții sunt titularii unei PPL(As); 5. 50 de ore pe dirijabile dacă solicitanții sunt titularii unei CPL(As); (b) să fi respectat dispozițiile de la punctele FCL.725 și FCL.720.H dacă pentru testul de	9. La încheierea pregătirii practice aferente, solicitantul susține testul de îndemânare CPL(H). K. Curs modular CPL – Elicoptere Dispoziții generale 1. Scopul cursului modular CPL(H) este acela de a pregăti titularii unui PPL(H) pentru nivelul de competență necesar eliberării unui CPL(H). 2. Înainte de a participa la un curs modular CPL(H), solicitantul trebuie să fie titularul unui PPL(H) eliberat în conformitate cu Anexa 1 OACI. 3. Înainte de a începe pregătirea practică, solicitantul trebuie: (a) să fi efectuat 155 de ore timp de zbor, inclusiv 50 de ore ca PIC pe elicoptere, dintre care 10 ore reprezintă zbor în raid. Cu excepția cerinței de 50 de ore ca PIC pe elicoptere, numărul de ore ca PIC pe alte categorii de aeronave poate fi luat în considerare pentru cele 155 de ore timp de zbor pe elicopter în oricare din următoarele cazuri: 1. 20 de ore pe avioane, dacă solicitanții sunt titularii unui PPL(A); 2. 50 de ore pe avioane, dacă solicitanții sunt titularii unui CPL(As); 3. 10 ore pe TMG sau planoare; 4. 20 de ore pe dirijabile, dacă solicitanții sunt titularii unui PPL(As); 5. 50 de ore pe dirijabile, dacă solicitanții sunt titularii unui CPL(As). (b) să fi respectat dispozițiile de la punctele FCL.725 și FCL.720.H, dacă pentru testul de îndemânare urmează să se folosească un elicopter multimotor.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
îndemânare urmează să se folosească un elicopter multimotor. 4. Un solicitant care dorește să urmeze un curs modular CPL(H) trebuie să efectueze toate etapele de instruire practică într-un singur curs de pregătire, așa cum se organizează în cadrul unei ATO. Pregătirea teoretică poate fi asigurată în cadrul unei ATO care se ocupă exclusiv de pregătirea teoretică. 5. Cursul trebuie să cuprindă: (a) pregătire teoretică la nivelul de cunoștințe necesar pentru CPL(H); și (b) pregătire practică în zbor la vedere și în zbor instrumental . CUNOȘTINȚE TEORETICE 6. Un curs teoretic CPL(H) aprobat cuprinde cel puțin 250 de ore de pregătire. EXAMEN TEORETIC 7. Un solicitant trebuie să demonstreze un nivel de cunoștințe corespunzător privilegiilor acordate titularului unei CPL(H). PREGĂTIRE PRACTICĂ 8. Solicitanților care nu sunt titularii unei IR li se asigură cel puțin 30 de ore de instruire practică în dublă comandă, dintre care: (a) 20 de ore de instruire la vedere, care pot cuprinde 5 ore pe un FFS sau FTD 2,3 sau FNPT II,III pentru elicoptere; și	4. Un solicitant care dorește să urmeze un curs modular CPL(H) trebuie să efectueze toate etapele de instruire practică într-un singur curs de pregătire, așa cum se organizează în cadrul unei ATO. Pregătirea teoretică poate fi asigurată în cadrul unei ATO care se ocupă exclusiv de pregătirea teoretică. 5. Cursul trebuie să cuprindă: (a) pregătire teoretică la nivelul de cunoștințe necesar pentru CPL(H); și (b) pregătire practică în zbor la vedere și în zbor instrumental. Cunoștințe teoretice 6. Un curs teoretic CPL(H) aprobat cuprinde cel puțin 250 de ore de pregătire. Examen teoretic 7. Un solicitant trebuie să demonstreze un nivel de cunoștințe corespunzător privilegiilor acordate titularului unui CPL(H). Pregătire practică 8. Solicitanților care nu sunt titularii unei IR li se asigură cel puțin 30 de ore de instruire practică în dublă comandă, dintre care: (a) 20 de ore de instruire la vedere, care pot cuprinde 5 ore pe un FFS sau FTD 2,3 sau FNPT II, III pentru elicoptere; și (b) 10 ore de instruire instrumentală, care pot include 5 ore pe cel puțin un FTD 1 sau FNPT I pentru elicoptere sau pe un avion;		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(b) 10 ore de instruire instrumentală, care pot include 5 ore pe cel puțin un FTD 1 sau FNPT I pentru elicoptere sau pe un avion; 9. Solicitanții titulari ai unei IR(H) valabile se creditează integral pentru timpul de instruire instrumentală în dublă comandă. Solicitanții titulari ai unei IR(A) valabile trebuie să efectueze cel puțin 5 ore de instruire instrumentală în dublă comandă pe un elicopter. 10. Solicitanților care nu sunt titularii unei calificări de zbor pe timp de noapte pentru elicoptere li se asigură în plus cel puțin 5 ore de instruire practică pe timp de noapte, cuprinzând 3 ore de instruire în dublă comandă, inclusiv cel puțin 1 oră de navigare în raid, precum și 5 circuite pe timp de noapte în simplă comandă. Fiecare circuit cuprinde o decolare și o aterizare. EXPERIENȚĂ 11. Solicitantul unei CPL(H) trebuie să fi efectuat cel puțin 185 de ore timp de zbor, inclusiv 50 de ore ca PIC, dintre care 10 ore de zbor în raid ca PIC, cuprinzând un zbor în raid în condiții VFR de cel puțin 185 km (100 MN) în cursul căruia se efectuează aterizări cu oprire completă pe două aerodromuri diferite de aerodromul de decolare. Orele efectuate ca pilot comandant pe alte categorii de aeronave se pot contabiliza pentru cele 185 de ore timp de zbor în următoarele cazuri: (a) 20 de ore pe avioane, dacă solicitantul este titularul unei PPL(A); sau	9. Solicitanții titulari ai unei IR(H) valabile se creditează integral pentru timpul de instruire instrumentală în dublă comandă. Solicitanții titulari ai unei IR(A) valabile trebuie să efectueze cel puțin 5 ore de instruire instrumentală în dublă comandă pe un elicopter. 10. Solicitanților care nu sunt titularii unei calificări de zbor pe timp de noapte pentru elicoptere li se asigură în plus cel puțin 5 ore de instruire practică pe timp de noapte, cuprinzând 3 ore de instruire în dublă comandă, inclusiv cel puțin o oră de navigare în raid, precum și 5 circuite pe timp de noapte în simplă comandă. Fiecare circuit cuprinde o decolare și o aterizare. Experiență 11. Solicitantul unui CPL(H) trebuie să fi efectuat cel puțin 185 de ore de zbor, inclusiv 50 de ore ca PIC, dintre care 10 ore de zbor în raid ca PIC, cuprinzând un zbor în raid în condiții VFR de cel puțin 185 km (100 MN) în cursul căruia se efectuează aterizări cu oprire completă pe două aerodromuri diferite de aerodromul de decolare. Orele efectuate ca pilot comandant pe alte categorii de aeronave se pot contabiliza pentru cele 185 de ore de zbor în următoarele cazuri: (a) 20 de ore pe avioane, dacă solicitantul este titularul unui PPL(A); sau (b) 50 de ore pe avioane, dacă solicitantul este titularul unui CPL(A); sau (c) 10 de ore pe TMG sau planoare; sau		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(b) 50 de ore pe avioane, dacă solicitantul este titularul unei CPL(A); sau (c) 10 de ore pe TMG sau planoare; sau (d) 20 de ore pe dirijabile, dacă solicitantul este titularul unei PPL(As); sau (e) 50 de ore pe dirijabile, dacă solicitantul este titularul unei CPL(As). TEST DE ÎNDEMÂNARE 12. La încheierea pregătirii practice aferente și după acumularea experienței relevante, solicitantul susține testul de îndemânare CPL(H).	(d) 20 de ore pe dirijabile, dacă solicitantul este titularul unui PPL(As); sau (e) 50 de ore pe dirijabile, dacă solicitantul este titularul unui CPL(As). Test de îndemânare 12. La încheierea pregătirii practice aferente și după acumularea experienței relevante, solicitantul susține testul de îndemânare CPL(H).		
L. Curs integrat CPL/IR – Dirijabile DISPOZIȚII GENERALE 1. Scopul unui curs integrat CPL(As)/IR este acela de a pregăti piloții la nivelul de competență necesar pentru ca aceștia să poată opera pe dirijabile și să poată obține CPL(As)/IR. 2. Un solicitant care dorește să urmeze un curs integrat CPL(As)/IR trebuie să efectueze toate etapele de instruire într-un singur curs de pregătire, așa cum se organizează în cadrul unei ATO. 3. Un solicitant poate fi admis la un curs de pregătire fie în calitate de candidat ab-initio, fie ca titular al unei PPL(As), PPL(A) sau PPL(H) eliberate în conformitate cu anexa 1 la Convenția de la Chicago. În cazul unui candidat titular al unei PPL(As), PPL(A) sau PPL(H), acesta se creditează cu până la un maxim de: (a) 10 de ore, dintre care până la 5 ore pot reprezenta instruire în dublă comandă; sau	L. Curs integrat CPL/IR – Dirijabile Dispoziții generale 1. Scopul unui curs integrat CPL(As)/IR este acela de a pregăti piloții la nivelul de competență necesar pentru ca aceștia să poată opera pe dirijabile și să poată obține CPL(As)/IR. 2. Un solicitant care dorește să urmeze un curs integrat CPL(As)/IR trebuie să efectueze toate etapele de instruire într-un singur curs de pregătire, așa cum se organizează în cadrul unei ATO. 3. Un solicitant poate fi admis la un curs de pregătire fie în calitate de candidat ab initio, fie ca titular al unui PPL(As), PPL(A) sau PPL(H) eliberat în conformitate cu Anexa 1 OACI. În cazul unui candidat titular al unui PPL(As), PPL(A) sau PPL(H), acesta se creditează cu până la un maxim de: (a) 10 ore, dintre care până la 5 ore pot reprezenta instruire în dublă comandă; sau	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(b) 15 ore, dintre care până la 7 ore pot reprezenta instruire în dublă comandă, în cazul în care s-a obținut o calificare de zbor pe timp de noapte pentru dirijabile. 4. Cursul trebuie să cuprindă: (a) pregătire teoretică la nivelul de cunoștințe necesar pentru CPL(As) și IR și pentru calificarea inițială de tip pentru dirijabile; și (b) pregătire practică în zbor la vedere și în zbor instrumental . 5. Un solicitant care nu a reușit sau nu a avut posibilitatea să urmeze cursul CPL/IR(As) în întregime poate solicita autorității competente un examen teoretic și un test de îndemânare pentru o licență cu privilegii reduse și o IR, dacă sunt respectate cerințele aplicabile. CUNOȘTINȚE TEORETICE 6. Un curs teoretic CPL(As)/IR cuprinde cel puțin 500 de ore de pregătire. EXAMEN TEORETIC 7. Un solicitant trebuie să demonstreze un nivel de cunoștințe corespunzător privilegiilor acordate titularului unei CPL(As) și al unei IR. PREGĂTIRE PRACTICĂ 8. Pregătirea practică cuprinde un total de cel puțin 80 de ore, care include toate testele de evaluare a progreselor. În cadrul celor 80 de ore, solicitanții trebuie să efectueze cel puțin:	(b) 15 ore, dintre care până la 7 ore pot reprezenta instruire în dublă comandă, în cazul în care s-a obținut o calificare de zbor pe timp de noapte pentru dirijabile. 4. Cursul trebuie să cuprindă: (a) pregătire teoretică la nivelul de cunoștințe necesar pentru CPL(As) și IR și pentru calificarea inițială de tip pentru dirijabile; și (b) pregătire practică în zbor la vedere și în zbor instrumental. 5. Un solicitant care nu a reușit sau nu a avut posibilitatea să urmeze cursul CPL/IR(As) în întregime poate solicita <u>AAC</u> un examen teoretic și un test de îndemânare pentru <u>o licență</u> cu privilegii reduse și o IR, dacă sunt respectate cerințele aplicabile. Cunoștințe teoretice 6. Un curs teoretic CPL(As)/IR cuprinde cel puțin 500 de ore de pregătire. Examen teoretic 7. Un solicitant trebuie să demonstreze un nivel de cunoștințe corespunzător privilegiilor acordate titularului unui CPL(As) și al unei IR. Pregătire practică 8. Pregătirea practică cuprinde un total de cel puțin 80 de ore, care include toate testele de evaluare a progreselor. În cadrul celor 80 de ore, solicitanții trebuie să efectueze cel puțin:		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(a) 60 de ore de instruire în dublă comandă, dintre care: (i) 30 de ore de instruire la vedere, care pot include: 1. 12 ore pe un FFS pentru dirijabile sau 2. 10 ore pe un FTD pentru dirijabile sau 3. 8 ore pe un FNPT II/III pentru dirijabile sau 4. 8 ore pe un avion, elicopter sau TMG; (ii) 30 de ore de instruire instrumentală, care pot include: 1. până la 12 ore pe un FFS sau FTD sau FNPT II, III pentru dirijabile sau 2. 6 ore pe cel puțin un FTD 1 sau FNTP I pentru dirijabile sau pe un avion. Dacă dirijabilul folosit pentru pregătirea practică aparține unui tip diferit de cel al FFS folosit pentru pregătirea la vedere, creditul maxim se limitează la 8 ore; (b) 20 de ore ca PIC, dintre care 5 de ore pot fi efectuate ca SPIC. Se efectuează cel puțin 14 ore de zbor în simplă comandă pe timp de zi și 1 oră de zbor în simplă comandă pe timp de noapte; (c) 5 ore de zbor în raid ca PIC, care să cuprindă un zbor în raid în condiții VFR de cel puțin 90 km (50 MN) în cursul căruia se efectuează două aterizări cu oprire completă pe aerodromul de destinație; (d) 5 ore timp de zbor pe dirijabile efectuate pe timp de noapte, inclusiv cel puțin 3 ore de instruire în dublă comandă care cuprinde cel puțin 1 oră de navigare în raid și 5 circuite în simplă comandă pe timp de noapte. Fiecare circuit cuprinde o decolare și o aterizare;	(a) 60 de ore de instruire în dublă comandă, dintre care: (i) 30 de ore de instruire la vedere, care pot include: 1. 12 ore pe un FFS pentru dirijabile; sau 2. 10 ore pe un FTD pentru dirijabile; sau 3. 8 ore pe un FNPT II/III pentru dirijabile; sau 4. 8 ore pe un avion, elicopter sau TMG; (ii) 30 de ore de instruire instrumentală, care pot include: 1. până la 12 ore pe un FFS sau FTD sau FNPT II, III pentru dirijabile; sau 2. 6 ore pe cel puțin un FTD 1 sau FNTP I pentru dirijabile sau pe un avion. Dacă dirijabilul folosit pentru pregătirea practică aparține unui tip diferit de cel al FFS folosit pentru pregătirea la vedere, creditul maxim se limitează la 8 ore; (b) 20 de ore ca PIC, dintre care 5 ore pot fi efectuate ca SPIC. Se efectuează cel puțin 14 ore de zbor în simplă comandă pe timp de zi și o oră de zbor în simplă comandă pe timp de noapte; (c) 5 ore de zbor în raid ca PIC, care să cuprindă un zbor în raid în condiții VFR de cel puțin 90 km (50 MN) în cursul căruia se efectuează două aterizări cu oprire completă pe aerodromul de destinație; (d) 5 ore de zbor pe dirijabile efectuate pe timp de noapte, inclusiv cel puțin 3 ore de instruire în dublă comandă care cuprinde cel puțin o oră de navigare în raid și 5 circuite în simplă comandă pe timp de noapte. Fiecare circuit cuprinde o decolare și o aterizare;		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(e) 30 de ore de timp instrumental în dublă comandă cuprinzând: (i) 10 ore timp de instruire instrumentală de bază; și (ii) 20 de ore de pregătire IR, care include cel puțin 10 ore pe un dirijabil multimotor certificat IFR. TEST DE ÎNDEMÂNARE 9. La încheierea pregătirii practice aferente, solicitantul susține testul de îndemânare CPL(As) fie pe un dirijabil monomotor, fie pe un dirijabil multimotor, precum și testul de îndemânare IR pe un dirijabil multimotor certificat IFR.	(e) 30 de ore de timp instrumental în dublă comandă cuprinzând: (i) 10 ore de instruire instrumentală de bază; și (ii) 20 de ore de pregătire IR, care include cel puțin 10 ore pe un dirijabil multimotor certificat IFR. Test de îndemânare 9. La încheierea pregătirii practice aferente, solicitantul susține testul de îndemânare CPL(As) fie pe un dirijabil monomotor, fie pe un dirijabil multimotor, precum și testul de îndemânare IR pe un dirijabil multimotor certificat IFR.		
M. Curs integrat CPL – Dirijabile DISPOZIȚII GENERALE 1. Scopul cursului integrat CPL(As) este acela de a pregăti piloții pentru nivelul de competență necesar eliberării unei CPL(As). 2. Un solicitant care dorește să urmeze un curs integrat CPL(As) trebuie să efectueze toate etapele de instruire într-un singur curs de pregătire, așa cum se organizează în cadrul unei ATO. 3. Un solicitant poate fi admis la un curs de pregătire fie în calitate de candidat ab-initio, fie ca titular al unei PPL(As), PPL(A) sau PPL(H) eliberate în conformitate cu anexa 1 la Convenția de la Chicago. În cazul unui candidat titular al unei PPL(As), PPL(A) sau PPL(H), acesta se creditează cu până la un maxim de: (a) 10 de ore, dintre care până la 5 ore pot reprezenta instruire în dublă comandă; sau	M. Curs integrat CPL – Dirijabile Dispoziții generale 1. Scopul cursului integrat CPL(As) este acela de a pregăti piloții pentru nivelul de competență necesar eliberării unui CPL(As). 2. Un solicitant care dorește să urmeze un curs integrat CPL(As) trebuie să efectueze toate etapele de instruire într-un singur curs de pregătire, așa cum se organizează în cadrul unei ATO. 3. Un solicitant poate fi admis la un curs de pregătire fie în calitate de candidat ab initio, fie ca titular al unui PPL(As), PPL(A) sau PPL(H) eliberat în conformitate cu Anexa 1 OACI. În cazul unui candidat titular al unui PPL(As), PPL(A) sau PPL(H), acesta se creditează cu până la un maxim de: (a) 10 ore, dintre care până la 5 ore pot reprezenta instruire în dublă comandă; sau	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(b) 15 ore, dintre care până la 7 ore pot reprezenta instruire în dublă comandă, în cazul în care s-a obținut o calificare de zbor pe timp de noapte pentru dirijabile. 4. Cursul trebuie să cuprindă: (a) pregătire teoretică la nivelul de cunoștințe necesar pentru CPL(As); și (b) pregătire practică în zbor la vedere și în zbor instrumental . 5. Un solicitant care nu a reușit sau nu a avut posibilitatea să urmeze cursul CPL(As) în întregime poate solicita autorității competente un examen teoretic și un test de îndemânare pentru o licență cu privilegii reduse, dacă sunt respectate cerințele aplicabile. CUNOȘTINȚE TEORETICE 6. Un curs teoretic CPL(As) aprobat cuprinde cel puțin 350 de ore de pregătire sau 200 de ore, în cazul în care solicitantul este titularul unei PPL. EXAMEN TEORETIC 7. Un solicitant trebuie să demonstreze un nivel de cunoștințe corespunzător privilegiilor acordate titularului unei CPL(As). PREGĂTIRE PRACTICĂ 8. Pregătirea practică cuprinde un total de cel puțin 50 de ore, care include toate testele de evaluare a progreselor, dintre care până la 5 ore pot reprezenta timp instrumental la sol. În cadrul celor 50 de ore, solicitantii trebuie să efectueze cel puțin:	(b) 15 ore, dintre care până la 7 ore pot reprezenta instruire în dublă comandă, în cazul în care s-a obținut o calificare de zbor pe timp de noapte pentru dirijabile. 4. Cursul trebuie să cuprindă: (a) pregătire teoretică la nivelul de cunoștințe necesar pentru CPL(As); și (b) pregătire practică în zbor la vedere și în zbor instrumental. 5. Un solicitant care nu a reușit sau nu a avut posibilitatea să urmeze cursul CPL(As) în întregime poate solicita AAC un examen teoretic și un test de îndemânare pentru <u>o licență</u> cu privilegii reduse, dacă sunt respectate cerințele aplicabile. Cunoștințe teoretice 6. Un curs teoretic CPL(As) aprobat cuprinde cel puțin 350 de ore de pregătire sau 200 de ore, în cazul în care solicitantul este titularul unui PPL. Examen teoretic 7. Un solicitant trebuie să demonstreze un nivel de cunoștințe corespunzător privilegiilor acordate titularului unui CPL(As). Pregătire practică 8. Pregătirea practică cuprinde un total de cel puțin 50 de ore, care include toate testele de evaluare a progreselor, dintre care până la 5 ore pot reprezenta timp instrumental la sol. În cadrul celor 50 de ore, solicitanții trebuie să efectueze cel puțin:		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(a) 30 de ore de instruire în dublă comandă, dintre care până la 5 pot reprezenta timp instrumental la sol; (b) 20 ore ca PIC; (c) 5 ore de zbor în raid în dublă comandă; (d) 5 ore de zbor în raid ca PIC, care să cuprindă un zbor în raid în condiții VFR de cel puțin 90 km (50 MN) în cursul căruia se efectuează două aterizări cu oprire completă pe aerodromul de destinație; (e) 5 ore timp de zbor pe dirijabile efectuate pe timp de noapte, inclusiv cel puțin 3 ore de instruire în dublă comandă care cuprinde cel puțin 1 oră de navigare în raid și 5 circuite în simplă comandă pe timp de noapte. Fiecare circuit cuprinde o decolare și o aterizare; (f) 10 ore timp de instruire instrumentală în dublă comandă, inclusiv cel puțin 5 ore pe un dirijabil. TEST DE ÎNDEMÂNARE 9. La încheierea pregătirii practice aferente, solicitantul susține testul de îndemânare CPL(As).	(a) 30 de ore de instruire în dublă comandă, dintre care până la 5 pot reprezenta timp instrumental la sol; (b) 20 de ore ca PIC; (c) 5 ore de zbor în raid în dublă comandă; (d) 5 ore de zbor în raid ca PIC, care să cuprindă un zbor în raid în condiții VFR de cel puțin 90 km (50 MN) în cursul căruia se efectuează două aterizări cu oprire completă pe aerodromul de destinație; (e) 5 ore de zbor pe dirijabile efectuate pe timp de noapte, inclusiv cel puțin 3 ore de instruire în dublă comandă care cuprinde cel puțin o oră de navigare în raid și 5 circuite în simplă comandă pe timp de noapte. Fiecare circuit cuprinde o decolare și o aterizare; (f) 10 ore de instruire instrumentală în dublă comandă, inclusiv cel puțin 5 ore pe un dirijabil. Test de îndemânare 9. La încheierea pregătirii practice aferente, solicitantul susține testul de îndemânare CPL(As).		
N. Curs modular CPL – Dirijabile DISPOZIȚII GENERALE 1. Scopul cursului modular CPL(As) este acela de a pregăti titularii unei PPL(As) pentru nivelul de competență necesar eliberării unei CPL(As). 2. Înainte de a participa la cursul modular CPL(As), un solicitant trebuie: (a) să dețină o PPL(As) eliberată în conformitate cu anexa 1 la Convenția de la Chicago;	N. Curs modular CPL – Dirijabile Dispoziții generale 1. Scopul cursului modular CPL(As) este acela de a pregăti titularii unui PPL(As) pentru nivelul de competență necesar eliberării unui CPL(As). 2. Înainte de a participa la cursul modular CPL(As), un solicitant trebuie: (a) să dețină un PPL(As) eliberat în conformitate cu Anexa 1 OACI;	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(b) să fi efectuat 200 de ore timp de zbor ca pilot pe dirijabile, inclusiv 100 de ore ca PIC, dintre care 50 de ore reprezintă zbor în raid. 3. Un solicitant care dorește să urmeze un curs modular CPL(As) trebuie să efectueze toate etapele de instruire practică într-un singur curs de pregătire, așa cum se organizează în cadrul unei ATO. Pregătirea teoretică poate fi asigurată în cadrul unei ATO care se ocupă exclusiv de pregătirea teoretică. 4. Cursul trebuie să cuprindă: (a) pregătire teoretică la nivelul de cunoștințe necesar pentru CPL(As); și (b) pregătire practică în zbor la vedere și în zbor instrumental . CUNOȘTINȚE TEORETICE 5. Un curs teoretic CPL(As) aprobat cuprinde cel puțin 250 de ore de pregătire. EXAMEN TEORETIC 6. Un solicitant trebuie să demonstreze un nivel de cunoștințe corespunzător privilegiilor acordate titularului unei CPL(As). PREGĂTIRE PRACTICĂ 7. Solicitanților care nu sunt titularii unei IR li se asigură cel puțin 20 de ore de instruire practică în dublă comandă, dintre care: 10 ore de instruire la vedere, care pot cuprinde 5 ore pe un FFS sau FTD 2,3 sau FNPT II,III pentru dirijabile; și	(b) să fi efectuat 200 de ore de zbor ca pilot pe dirijabile, inclusiv 100 de ore ca PIC, dintre care 50 de ore reprezintă zbor în raid. 3. Un solicitant care dorește să urmeze un curs modular CPL(As) trebuie să efectueze toate etapele de instruire practică într-un singur curs de pregătire, așa cum se organizează în cadrul unei ATO. Pregătirea teoretică poate fi asigurată în cadrul unei ATO care se ocupă exclusiv de pregătirea teoretică. 4. Cursul trebuie să cuprindă: (a) pregătire teoretică la nivelul de cunoștințe necesar pentru CPL(As); și (b) pregătire practică în zbor la vedere și în zbor instrumental. Cunoștințe teoretice 5. Un curs teoretic CPL(As) aprobat cuprinde cel puțin 250 de ore de pregătire. Examen teoretic 6. Un solicitant trebuie să demonstreze un nivel de cunoștințe corespunzător privilegiilor acordate titularului unui CPL(As). Pregătire practică 7. Solicitanților care nu sunt titularii unei IR li se asigură cel puțin 20 de ore de instruire practică în dublă comandă, dintre care: - 10 ore de instruire la vedere, care pot cuprinde 5 ore pe un FFS sau FTD 2,3 sau FNPT II, III pentru dirijabile; și		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
10 ore de instruire instrumentală, care pot include 5 ore pe cel puțin un FTD 1 sau FNPT I pentru dirijabile sau pe un avion. 8. Solicitanții titulari ai unei IR(As) valabile se creditează integral în ceea ce privește timpul de instruire instrumentală în dublă comandă. Solicitanții titulari ai unei IR valabile pe o altă categorie de aeronave trebuie să efectueze cel puțin 5 ore de instruire instrumentală în dublă comandă pe un dirijabil. 9. Solicitanților care nu sunt titularii unei calificări de zbor pe timp de noapte pentru dirijabile li se asigură în plus cel puțin 5 ore de instruire practică pe timp de noapte, cuprinzând 3 ore de instruire în dublă comandă, inclusiv cel puțin 1 oră de navigare în raid, precum și 5 circuite pe timp de noapte în simplă comandă. Fiecare circuit cuprinde o decolare și o aterizare. EXPERIENȚĂ 10. Solicitantul unei CPL(As) trebuie să fi efectuat cel puțin 250 de ore timp de zbor pe dirijabile, inclusiv 125 de ore ca PIC, dintre care 50 de ore de zbor în raid ca PIC, cuprinzând un zbor în raid în condiții VFR de cel puțin 90 km (50 MN) în cursul căruia se efectuează o aterizare cu oprire completă pe aerodromul de destinație. Orele efectuate ca PIC pe alte categorii de aeronave se pot contabiliza pentru cele 185 de ore timp de zbor în următoarele cazuri:	- 10 ore de instruire instrumentală, care pot include 5 ore pe cel puțin un FTD 1 sau FNPT I pentru dirijabile sau pe un avion. 8. Solicitanții titulari ai unei IR(As) valabile se creditează integral în ceea ce privește timpul de instruire instrumentală în dublă comandă. Solicitanții titulari ai unei IR valabile pe o altă categorie de aeronave trebuie să efectueze cel puțin 5 ore de instruire instrumentală în dublă comandă pe un dirijabil. 9. Solicitanților care nu sunt titularii unei calificări de zbor pe timp de noapte pentru dirijabile li se asigură în plus cel puțin 5 ore de instruire practică pe timp de noapte, cuprinzând 3 ore de instruire în dublă comandă, inclusiv cel puțin o oră de navigare în raid, precum și 5 circuite pe timp de noapte în simplă comandă. Fiecare circuit cuprinde o decolare și o aterizare. Experiență 10. Solicitantul unui CPL(As) trebuie să fi efectuat cel puțin 250 de ore de zbor pe dirijabile, inclusiv 125 de ore ca PIC, dintre care 50 de ore de zbor în raid ca PIC, cuprinzând un zbor în raid în condiții VFR de cel puțin 90 km (50 MN) în cursul căruia se efectuează o aterizare cu oprire completă pe aerodromul de destinație. Orele efectuate ca PIC pe alte categorii de aeronave se pot contabiliza pentru cele 185 de ore de zbor în următoarele cazuri:		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(a) 30 de ore pe avioane sau elicoptere, dacă solicitantul este titularul unei PPL(A), respectiv al unei PPL(H); sau (b) 60 de ore pe avioane sau elicoptere, dacă solicitantul este titularul unei CPL(A), respectiv al unei CPL(H); sau (c) 10 de ore pe TMG sau planoare; sau (d) 10 ore pe baloane. TEST DE ÎNDEMÂNARE 11. La încheierea pregătirii practice aferente și după acumularea experienței relevante, solicitantul susține testul de îndemânare CPL(As).	(a) 30 de ore pe avioane sau elicoptere, dacă solicitantul este titularul unui PPL(A), respectiv al unui PPL(H); sau (b) 60 de ore pe avioane sau elicoptere, dacă solicitantul este titularul unui CPL(A), respectiv al unui CPL(H); sau (c) 10 ore pe TMG sau planoare; sau (d) 10 ore pe baloane. Test de îndemânare 11. La încheierea pregătirii practice aferente și după acumularea experienței relevante, solicitantul susține testul de îndemânare CPL(As).		
Apendicele 4 Test de îndemânare pentru eliberarea unei CPL			
A. Dispoziții generale 1. Solicitantul unui test de îndemânare pentru CPL trebuie să fi urmat instruirea practică pe aceeași clasă sau același tip de aeronave ca și cele care urmează a fi folosite pentru test. 2. Un solicitant trebuie să promoveze toate secțiunile relevante ale testului de îndemânare. În cazul în care un element al unei secțiuni nu se promovează, întreaga secțiune este considerată nepromovată. Nepromovarea a mai mult de o secțiune duce la repetarea întregului test. Un solicitant care nu promovează o singură secțiune repetă examenul doar pentru respectiva secțiune. Nepromovarea oricărei secțiuni la reluarea testului, inclusiv a acelor secțiuni promovate într-o încercare anterioară, obligă solicitantul să susțină	A. Dispoziții generale 1. Solicitantul unui test de îndemânare pentru CPL trebuie să fi urmat instruirea practică pe aceeași clasă sau același tip de aeronave ca și cele care urmează a fi folosite pentru test. 2. Un solicitant trebuie să promoveze toate secțiunile relevante ale testului de îndemânare. În cazul în care un element al unei secțiuni nu se promovează, întreaga secțiune este considerată nepromovată. Nepromovarea a mai mult de o secțiune duce la repetarea întregului test. Un solicitant care nu promovează o singură secțiune repetă examenul doar pentru respectiva secțiune. Nepromovarea oricărei secțiuni la reluarea testului, inclusiv a acelor secțiuni promovate într-o încercare anterioară, obligă solicitantul să susțină din nou testul în întregime.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
din nou testul în întregime. Toate secțiunile relevante ale testului de îndemânare se promovează într-un interval de 6 luni. Dacă nu se promovează toate secțiunile relevante ale testului din două încercări este necesară o pregătire suplimentară. 3. În urma nepromovării oricărui test, poate fi necesară pregătire suplimentară. Nu există un număr limită de încercări de promovare a testului de îndemânare. DESFĂȘURAREA TESTULUI 4. În cazul în care solicitantul alege să întrerupă un test de îndemânare din motive considerate inadecvate de către examinatorul de zbor (Flight Examiner – FE), solicitantul susține din nou testul de îndemânare în întregime. Dacă testul este întrerupt din motive considerate adecvate de către FE, cu ocazia unui zbor ulterior se testează numai acele secțiuni pentru care nu s-a susținut testul. 5. La latitudinea FE, orice manevră sau procedură din cadrul testului poate fi repetată o dată de către solicitant. FE poate opri testul în orice moment dacă se consideră că abilitățile de zbor demonstrate de solicitant necesită refacerea completă a testului. 6. Un solicitant este obligat să piloteze aeronava dintr-o poziție în care se pot exercita atribuțiile de PIC și să susțină testul ca și când niciun alt membru al echipajului nu ar fi prezent. Răspunderea pentru zbor se împarte în conformitate cu reglementările naționale. 7. Un solicitant îi indică FE verificările și sarcinile efectuate, inclusiv identificarea echipamentelor	Toate secțiunile relevante ale testului de îndemânare se promovează într-un interval de 6 luni. Dacă nu se promovează toate secțiunile relevante ale testului din două încercări este necesară o pregătire suplimentară. 3. În urma nepromovării oricărui test, poate fi necesară pregătire suplimentară. Nu există un număr-limită de încercări de promovare a testului de îndemânare. Desfășurarea testului 4. În cazul în care solicitantul alege să întrerupă un test de îndemânare din motive considerate inadecvate de către examinatorul de zbor (Flight Examiner – FE), solicitantul susține din nou testul de îndemânare în întregime. Dacă testul este întrerupt din motive considerate adecvate de către FE, cu ocazia unui zbor ulterior se testează numai acele secțiuni pentru care nu s-a susținut testul. 5. La latitudinea FE, orice manevră sau procedură din cadrul testului poate fi repetată o dată de către solicitant. FE poate opri testul în orice moment dacă se consideră că abilitățile de zbor demonstrate de solicitant necesită refacerea completă a testului. 6. Solicitantul este obligat să piloteze aeronava dintr-o poziție în care se pot exercita atribuțiile de PIC și să susțină testul ca și când niciun alt membru al echipajului nu ar fi prezent. Răspunderea pentru zbor se împarte în conformitate cu reglementările naționale. 7. Solicitantul îi indică FE verificările și sarcinile efectuate, inclusiv identificarea echipamentelor		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
radio. Verificările se efectuează în conformitate cu lista de verificare specifică aeronavei pe care se susține testul. În timpul pregătirii înainte de zbor în vederea testului, solicitantul este obligat să determine regimul motoarelor și vitezele. Datele privind performanța la decolare, apropiere și aterizare se calculează de către solicitant în conformitate cu manualul de operare sau manualul de zbor al aeronavei utilizate. 8. FE nu se implică în operarea aeronavei, cu excepția cazului în care intervenția este necesară din motive de siguranță sau pentru evitarea întârzierilor inacceptabile pentru restul traficului.	radio. Verificările se efectuează în conformitate cu lista de verificare specifică aeronavei pe care se susține testul. În timpul pregătirii înainte de zbor în vederea testului, solicitantul este obligat să determine regimul motoarelor și vitezele. Datele privind performanța la decolare, apropiere și aterizare se calculează de către solicitant în conformitate cu manualul de operare sau manualul de zbor al aeronavei utilizate. 8. FE nu se implică în operarea aeronavei, cu excepția cazului în care intervenția este necesară din motive de siguranță sau pentru evitarea întârzierilor inacceptabile pentru restul traficului.		
B. Conținutul testului de îndemânare pentru eliberarea unei CPL – Avioane 1. Avionul utilizat pentru testul de îndemânare trebuie să îndeplinească cerințele pentru avioanele de pregătire, să fie certificat pentru transportul a cel puțin patru persoane și să fie prevăzut cu o elice cu pas variabil și un tren de aterizare retractabil. 2. Ruta de zbor se alege de către FE, iar destinația trebuie să fie un aerodrom controlat. Solicitantul este responsabil de planificarea zborului și se asigură că toate echipamentele și documentația necesare pentru efectuarea zborului se află la bord. Durata zborului este de cel puțin 90 de minute. 3. Solicitantul demonstrează capacitatea de a: (a) opera avionul în limitele sale operaționale; (b) efectua toate manevrele cu ușurință și precizie; (c) da dovadă de o bună judecată și de abilități de zbor;	B. Conținutul testului de îndemânare pentru eliberarea unui CPL – Avioane 1. Avionul utilizat pentru testul de îndemânare trebuie să îndeplinească cerințele pentru avioanele de pregătire, să fie certificat pentru transportul a cel puțin patru persoane și să fie prevăzut cu o elice cu pas variabil și un tren de aterizare retractabil. 2. Ruta de zbor se alege de către FE, iar destinația trebuie să fie un aerodrom controlat. Solicitantul este responsabil de planificarea zborului și se asigură că toate echipamentele și documentația necesare pentru efectuarea zborului se află la bord. Durata zborului este de cel puțin 90 de minute. 3. Solicitantul demonstrează capacitatea de: (a) a opera avionul în limitele sale operaționale; (b) a efectua toate manevrele cu ușurință și precizie; (c) a da dovadă de o bună judecată și de abilități de zbor;	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(d) folosi cunoștințele aeronautice; și (e) menține controlul asupra aeronavei în orice moment astfel încât reușita procedurilor și a manevrelor de zbor să nu fie niciodată pusă în mod serios sub semnul întrebării. TOLERANȚE PENTRU PROBELE DE ZBOR 4. Se aplică următoarele limite, corectate astfel încât să țină cont de condițiile de turbulență și de calitățile de manevrare și performanțele avionului utilizat. TABEL CONȚINUTUL TESTULUI 5. Exercițiile din secțiunea 2 litera (c) și litera (e) subpunctul (iv) și din secțiunea 3 litera (g), precum și secțiunile 5 și 6 în întregime pot fi efectuate pe un FNPT II sau pe un FFS. Examinatorul poate decide să nu aplice elemente din secțiunea 6 litera (d). Folosirea listelor de verificare a avionului, abilităților de zbor, controlului avionului folosind repere vizuale externe, procedurilor anti-givraj și de degivrare și principiilor de gestionare a amenințărilor și erorilor se aplică la toate secțiunile. TABEL	(d) a folosi cunoștințele aeronautice; și (e) a menține controlul asupra aeronavei în orice moment astfel încât reușita procedurilor și a manevrelor de zbor să nu fie niciodată pusă în mod serios sub semnul întrebării. Toleranțe pentru probele de zbor 4. Se aplică următoarele limite, corectate astfel încât să țină cont de condițiile de turbulență și de calitățile de manevrare și performanțele avionului utilizat. TABEL Conținutul testului <u>Exercițiile din secțiunea 2 litera (c) și litera (e) subpunctul (iv) și din secțiunea 3 litera (g), precum și secțiunile 5 și 6 în întregime pot fi efectuate pe un FNPT II sau pe un FFS. Examinatorul poate decide să nu aplice elemente din secțiunea 6 litera (d).</u> Folosirea listelor de verificare a avionului, abilităților de zbor, controlului avionului folosind repere vizuale externe, procedurilor antijivraj și de dejivrare și principiilor de gestionare a amenințărilor și erorilor se aplică la toate secțiunile. TABEL		
C. Conținutul testului de îndemânare pentru eliberarea unei CPL – Elicoptere 1. Elicopterul utilizat pentru testul de îndemânare trebuie să îndeplinească cerințele pentru elicopterele de pregătire.	C. Conținutul testului de îndemânare pentru eliberarea unui CPL – Elicoptere 1. Elicopterul utilizat pentru testul de îndemânare trebuie să îndeplinească cerințele pentru elicopterele de pregătire.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
2. Zona și ruta de zbor se aleg de către FE și tot lucrul la altitudine joasă sau la punct fix se efectuează pe un aerodrom/într-o zonă aprobate. Rutele folosite pentru secțiunea 3 pot avea capătul pe aerodromul de decolare sau pe un alt aerodrom, iar unul dintre aerodromurile de destinație trebuie să fie un aerodrom controlat. Testul de îndemânare poate fi efectuat în două zboruri. Durata totală a zborului (zborurilor) este de cel puțin 90 de minute. 3. Solicitantul demonstrează capacitatea de a: (a) opera elicopterul în limitele sale operaționale; (b) efectua toate manevrele cu ușurință și precizie; (c) da dovadă de o bună judecată și de abilități de zbor; (d) folosi cunoștințele aeronautice; și (e) menține controlul asupra elicopterului în orice moment, astfel încât reușita procedurilor și a manevrelor de zbor să nu fie niciodată pusă în mod serios sub semnul întrebării. TOLERANȚE PENTRU PROBELE DE ZBOR 4. Se aplică următoarele limite, corectate astfel încât să țină cont de condițiile de turbulență și de calitățile de manevrare și performanțele elicopterului utilizat. TABEL CONȚINUTUL TESTULUI 5. Exercițiile din secțiunea 4 se pot efectua pe un FNPT pentru elicoptere sau un FFS pentru elicoptere. Folosirea listelor de verificare a	2. Zona și ruta de zbor se aleg de către FE și tot lucrul la altitudine joasă sau la punct fix se efectuează pe un aerodrom/într-o zonă aprobate. Rutele folosite pentru secțiunea 3 pot avea capătul pe aerodromul de decolare sau pe un alt aerodrom, iar unul dintre aerodromurile de destinație trebuie să fie un aerodrom controlat. Testul de îndemânare poate fi efectuat în două zboruri. Durata totală a zborului (zborurilor) este de cel puțin 90 de minute. 3. Solicitantul demonstrează capacitatea de: (a) a opera elicopterul în limitele sale operaționale; (b) a efectua toate manevrele cu ușurință și precizie; (c) a da dovadă de o bună judecată și de abilități de zbor; (d) a folosi cunoștințele aeronautice; și (e) a menține controlul asupra elicopterului în orice moment, astfel încât reușita procedurilor și a manevrelor de zbor să nu fie niciodată pusă în mod serios sub semnul întrebării. Toleranțe pentru probele de zbor 4. Se aplică următoarele limite, corectate astfel încât să țină cont de condițiile de turbulență și de calitățile de manevrare și performanțele elicopterului utilizat. TABEL Conținutul testului 5. Exercițiile din secțiunea 4 se pot efectua pe un FNPT pentru elicoptere sau un FFS pentru elicoptere. Folosirea listelor de verificare a		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
elicopterului, abilităților de zbor, controlului elicopterului folosind repere vizuale externe, procedurilor anti-givraj și principiilor de gestionare a amenințărilor și erorilor se aplică la toate secțiunile. TABEL	elicopterului, abilităților de zbor, controlului elicopterului folosind repere vizuale externe, procedurilor anti-givraj și principiilor de gestionare a amenințărilor și erorilor se aplică la toate secțiunile. TABEL		
D. Conținutul testului de îndemânare pentru eliberarea unei CPL – Dirijabile 1. Dirijabilul utilizat pentru testul de îndemânare trebuie să îndeplinească cerințele pentru dirijabilele de pregătire. 2. Zona și ruta de zbor se aleg de către FE. Rutele folosite pentru secțiunea 3 pot avea capătul pe aerodromul de decolare sau pe un alt aerodrom, iar unul dintre aerodromurile de destinație trebuie să fie un aerodrom controlat. Testul de îndemânare poate fi efectuat în două zboruri. Durata totală a zborului (zborurilor) este de cel puțin 60 de minute. 3. Solicitantul demonstrează capacitatea de a: (a) opera dirijabilul în limitele sale operaționale; (b) efectua toate manevrele cu ușurință și precizie; (c) da dovadă de o bună judecată și de abilități de zbor; (d) folosi cunoștințele aeronautice; și (e) menține controlul asupra dirijabilului în orice moment, astfel încât reușita procedurilor și a manevrelor de zbor să nu fie niciodată pusă în mod serios sub semnul întrebării. TOLERANȚE PENTRU PROBELE DE ZBOR	D. Conținutul testului de îndemânare pentru eliberarea unui CPL – Dirijabile 1. Dirijabilul utilizat pentru testul de îndemânare trebuie să îndeplinească cerințele pentru dirijabilele de pregătire. 2. Zona și ruta de zbor se aleg de către FE. Rutele folosite pentru secțiunea 3 pot avea capătul pe aerodromul de decolare sau pe un alt aerodrom, iar unul dintre aerodromurile de destinație trebuie să fie un aerodrom controlat. Testul de îndemânare poate fi efectuat în două zboruri. Durata totală a zborului (zborurilor) este de cel puțin 60 de minute. 3. Solicitantul demonstrează capacitatea de: (a) a opera dirijabilul în limitele sale operaționale; (b) a efectua toate manevrele cu ușurință și precizie; (c) a da dovadă de o bună judecată și de abilități de zbor; (d) a folosi cunoștințele aeronautice; și (e) a menține controlul asupra dirijabilului în orice moment, astfel încât reușita procedurilor și a manevrelor de zbor să nu fie niciodată pusă în mod serios sub semnul întrebării. Toleranțe pentru probele de zbor	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
4. Se aplică următoarele limite, corectate astfel încât să țină cont de condițiile de turbulență și de calitățile de manevrare și performanțele dirijabilului utilizat. TABEL CONȚINUTUL TESTULUI 5. Exercițiile din secțiunile 5 și 6 se pot efectua pe un FNPT pentru dirijabile sau un FFS pentru dirijabile. Folosirea listelor de verificare a dirijabilului, abilităților de zbor, controlului dirijabilului folosind repere vizuale externe, procedurilor anti-givraj și principiilor de gestionare a amenințărilor și erorilor se aplică la toate secțiunile. TABEL	4. Se aplică următoarele limite, corectate astfel încât să țină cont de condițiile de turbulență și de calitățile de manevrare și performanțele dirijabilului utilizat. TABEL Conținutul testului 5. Exercițiile din secțiunile 5 și 6 se pot efectua pe un FNPT pentru dirijabile sau un FFS pentru dirijabile. Folosirea listelor de verificare a dirijabilului, abilităților de zbor, controlului dirijabilului folosind repere vizuale externe, procedurilor antijivraj și principiilor de gestionare a amenințărilor și erorilor se aplică la toate secțiunile. TABEL		
Apendicele 5 Curs integrat de pregătire MPL			
DISPOZIȚII GENERALE 1. Scopul cursului integrat MPL este acela de a pregăti piloții la nivelul de competență necesar pentru ca aceștia să poată opera în calitate de copilot pe un avion multipilot multimotor cu turbină, în condiții VFR și IFR, în transportul aerian comercial și să poată obține o MPL. 2. Aprobarea pentru un curs de pregătire MPL se acordă numai unei ATO care face parte dintr-un operator de transport aerian comercial certificat în conformitate cu partea ORO sau care are un acord specific cu un astfel de operator.	Dispoziții generale 1. Scopul cursului integrat MPL este acela de a pregăti piloții la nivelul de competență necesar pentru ca aceștia să poată opera în calitate de copilot pe un avion multipilot multimotor cu turbină, în condiții VFR și IFR, în transportul aerian comercial și să poată obține un MPL. 2. Aprobarea pentru un curs de pregătire MPL se acordă numai unei ATO care face parte dintr-un operator de transport aerian comercial certificat în conformitate cu partea ORO sau care are un acord specific cu un astfel de operator.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
3. Un solicitant care dorește să urmeze un curs integrat MPL trebuie să efectueze toate etapele de pregătire într-un singur curs de pregătire în cadrul unei ATO. Pregătirea se bazează pe formarea de competențe și se desfășoară într-un mediu operațional cu echipaj multiplu. 4. Doar solicitanții ab-initio sunt admiși în cadrul cursului. 5. Cursul trebuie să cuprindă: (a) pregătire teoretică la nivelul de cunoștințe necesar pentru ATPL(A); (b) pregătire practică în zbor la vedere și în zbor instrumental ; (c) pregătire MCC pentru operarea avioanelor multipilot; și (d) pregătire pentru calificarea de tip. 6. Un solicitant care nu a reușit sau nu a avut posibilitatea să urmeze cursul MPL în întregime poate solicita autorității competente un examen teoretic și un test de îndemânare pentru o licență cu privilegii reduse și o IR, dacă sunt respectate cerințele aplicabile. CUNOȘTINȚE TEORETICE 7. Un curs teoretic MPL aprobat cuprinde cel puțin 750 de ore de pregătire pentru un nivel de cunoștințe ATPL(A), precum și orele necesare pentru: (a) pregătirea teoretică pentru calificarea de tip relevantă, în conformitate cu subpartea H, și (b) pregătirea teoretică UPRT în conformitate cu punctul FCL.745.A.	3. Un solicitant care dorește să urmeze un curs integrat MPL trebuie să efectueze toate etapele de pregătire într-un singur curs de pregătire în cadrul unei ATO. Pregătirea se bazează pe formarea de competențe și se desfășoară într-un mediu operațional cu echipaj multiplu. 4. Doar solicitanții ab initio sunt admiși în cadrul cursului. 5. Cursul trebuie să cuprindă: (a) pregătire teoretică la nivelul de cunoștințe necesar pentru ATPL(A); (b) pregătire practică în zbor la vedere și în zbor instrumental; (c) pregătire MCC pentru operarea avioanelor multipilot; și (d) pregătire pentru calificarea de tip. 6. Un solicitant care nu a reușit sau nu a avut posibilitatea să urmeze cursul MPL în întregime poate solicita <u>AAC</u> un examen teoretic și un test de îndemânare pentru <u>o licență</u> cu privilegii reduse și o IR, dacă sunt respectate cerințele aplicabile. Cunoștințe teoretice 7. Un curs teoretic MPL aprobat cuprinde cel puțin 750 de ore de pregătire pentru un nivel de cunoștințe ATPL(A), precum și orele necesare pentru: (a) pregătirea teoretică pentru calificarea de tip relevantă, în conformitate cu subpartea H; și (b) pregătirea teoretică UPRT în conformitate cu punctul FCL.745.A.		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
PREGĂTIRE PRACTICĂ 8. Pregătirea practică cuprinde un total de cel puțin 240 de ore, compus din ore ca PF și PM, în zbor real sau simulat, care acoperă următoarele patru faze ale pregătirii: (a) Faza 1 – Abilități esențiale de zbor Pregătire specifică de bază în simplă comandă pe un avion (b) Faza 2 – De bază Introducere în operațiunile cu echipaj multiplu și zborul instrumental (c) Faza 3 – Intermediară Utilizarea operațiunilor cu echipaj multiplu pe un avion multimotor cu turbopropulsie certificat ca avion de înaltă performanță în conformitate cu anexa I (partea 21) la Regulamentul (UE) nr. 748/2012. (d) Faza 4 – Avansată Pregătirea pentru calificarea de tip într-un mediu orientat spre zborul de linie. Cerințele MCC sunt incorporate în fazele relevante de mai sus. Pregătirea în zbor asimetric se asigură fie pe un avion, fie pe un FFS. 8a. Experiența de zbor în zboruri reale cuprinde: (a) toate cerințele privind experiența din subpartea H; (b) instruire practică UPRT în conformitate cu punctul FCL.745.A;	Pregătire practică 8. Pregătirea practică cuprinde un total de cel puțin 240 de ore, compus din ore ca PF și PM, în zbor real sau simulat, care acoperă următoarele patru faze ale pregătirii: (a) Faza 1 – Abilități esențiale de zbor Pregătire specifică de bază în simplă comandă pe un avion. (b) Faza 2 – De bază Introducere în operațiunile cu echipaj multiplu și zborul instrumental. (c) Faza 3 – Intermediară Utilizarea operațiunilor cu echipaj multiplu pe un avion multimotor cu turbopropulsie certificat ca avion de înaltă performanță în conformitate cu Partea 21. (d) Faza 4 – Avansată Pregătirea pentru calificarea de tip într-un mediu orientat spre <u>zborul de linie</u>. Cerințele MCC sunt incorporate în fazele relevante de mai sus. Pregătirea în zbor asimetric se asigură fie pe un avion, fie pe un FFS. 8a. Experiența de zbor în zboruri reale cuprinde: (a) toate cerințele privind experiența din subpartea H; (b) instruire practică UPRT în conformitate cu punctul FCL.745.A;		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(c) exerciții UPRT cu avionul legate de particularitățile tipului relevant în conformitate cu punctul FCL.725.A litera (c); (d) zbor pe timp de noapte; (e) zbor numai cu ajutorul instrumentelor și (f) experiența necesară pentru dobândirea abilităților de zbor relevante. 9. Fiecare fază a pregătirii din programa de instruire practică este formată atât din pregătire teoretică fundamentală, cât și din segmente de pregătire practică. 10. Cursul de pregătire cuprinde un proces de evaluare continuă a programei de pregătire și o evaluare continuă a cursanților conform programei. Procesul de evaluare garantează că: (a) competențele și evaluarea aferentă sunt relevante pentru sarcinile unui copilot pe un avion multipilot; și (b) cursanții dobândesc competențele necesare într-un mod progresiv și satisfăcător. 11. Cursul de pregătire cuprinde cel puțin 12 decolări și aterizări pentru a garanta competența. Numărul acestor decolări și aterizări poate fi redus la cel puțin șase, cu condiția ca, înainte de efectuarea pregătirii, ATO și operatorul să se asigure că: (a) există o procedură destinată evaluării nivelului necesar al competențelor elevului pilot și (b) există un proces menit să garanteze că sunt adoptate măsuri corective în cazul în care evaluarea efectuată în cadrul pregătirii indică necesitatea adoptării unor astfel de măsuri.	(c) exerciții UPRT cu avionul legate de particularitățile tipului relevant în conformitate cu punctul FCL.725.A litera (c); (d) zbor pe timp de noapte; (e) zbor numai cu ajutorul instrumentelor; și (f) experiența necesară pentru dobândirea abilităților de zbor relevante. 9. Fiecare fază a pregătirii din programa de instruire practică este formată atât din pregătire teoretică fundamentală, cât și din segmente de pregătire practică. 10. Cursul de pregătire cuprinde un proces de evaluare continuă a programei de pregătire și o evaluare continuă a cursanților conform programei. Procesul de evaluare garantează că: (a) competențele și evaluarea aferentă sunt relevante pentru sarcinile unui copilot pe un avion multipilot; și (b) cursanții dobândesc competențele necesare într-un mod progresiv și satisfăcător. 11. Cursul de pregătire cuprinde cel puțin 12 decolări și aterizări pentru a garanta competența. Numărul acestor decolări și aterizări poate fi redus la cel puțin șase, cu condiția ca, înainte de efectuarea pregătirii, ATO și operatorul să se asigure că: (a) există o procedură destinată evaluării nivelului necesar al competențelor elevului pilot; și (b) există un proces menit să garanteze că sunt adoptate măsuri corective în cazul în care evaluarea efectuată în cadrul pregătirii indică necesitatea adoptării unor astfel de măsuri.		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
Aceste decolări și aterizări se efectuează sub supravegherea unui instructor pe un avion pentru care se eliberează calificarea de tip. NIVELUL DE EVALUARE 12. O persoană care solicită o MPL trebuie să fi demonstrat că atinge, în cazul tuturor celor 9 unități de competență specificate la punctul 13 de mai jos, nivelul avansat de competență necesar operării și interacțiunii în calitate de copilot pe un avion multipilot multimotor cu turbină, în condiții la vedere și instrumentale. Evaluarea trebuie să confirme faptul că avionul sau situația sunt sub control în orice moment, pentru a se garanta reușita unei proceduri sau manevre. Solicitantul trebuie să demonstreze constant cunoștințele teoretice, abilitățile și atitudinile necesare operării în siguranță a tipului de avion aplicabil, în conformitate cu criteriile de performanță MPL. UNITĂȚI DE COMPETENȚĂ 13. Solicitantul trebuie să demonstreze competență în următoarele 9 unități de competență: 1. aplicarea principiilor performanței umane, inclusiv a principiilor de gestionare a amenințărilor și erorilor; 2. efectuarea operațiunilor la sol pe un avion; 3. efectuarea decolării; 4. efectuarea urcării; 5. efectuarea zborului de croazieră; 6. efectuarea coborârii; 7. efectuarea apropierei;	Aceste decolări și aterizări se efectuează sub supravegherea unui instructor pe un avion pentru care se eliberează calificarea de tip. Nivelul de evaluare 12. O persoană care solicită un MPL trebuie să fi demonstrat că atinge, în cazul tuturor celor 9 unități de competență specificate la punctul 13, nivelul avansat de competență necesar operării și interacțiunii în calitate de copilot pe un avion multipilot multimotor cu turbină, în condiții la vedere și instrumentale. Evaluarea trebuie să confirme faptul că avionul sau situația sunt sub control în orice moment, pentru a se garanta reușita unei proceduri sau manevre. Solicitantul trebuie să demonstreze constant cunoștințele teoretice, abilitățile și atitudinile necesare operării în siguranță a tipului de avion aplicabil, în conformitate cu criteriile de performanță MPL. Unități de competență 13. Solicitantul trebuie să demonstreze competență în următoarele 9 unități de competență: 1. aplicarea principiilor performanței umane, inclusiv a principiilor de gestionare a amenințărilor și erorilor; 2. efectuarea operațiunilor la sol pe un avion; 3. efectuarea decolării; 4. efectuarea urcării; 5. efectuarea zborului de croazieră; 6. efectuarea coborârii; 7. efectuarea apropierei;		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
8. efectuarea aterizării; și 9. efectuarea operațiunilor după aterizare și după zbor pe un avion. ZBOR SIMULAT 14. Cerințe minime pentru FSTD: (a) Faza 1 – Abilități esențiale de zbor Pregătirea on-line și dispozitivele de segmentare a sarcinilor aprobate de autoritatea competentă care au următoarele caracteristici: — presupun alte accesorii decât cele asociate în mod normal cu computerele de birou, precum modele funcționale de bloc manetă, manșă laterală sau tastatură FMS; și — presupun activitate psihomotorie cu aplicarea corespunzătoare a forței și timpului de răspuns adecvați. (b) Faza 2 – De bază Un FNPT II MCC care reprezintă un avion multimotor cu turbopropulsie generic. (c) Faza 3 – Intermediară Un FSTD care reprezintă un avion multimotor cu turbopropulsie care se pilotează cu un copilot și care este calificat, conform unui standard echivalent, la nivelul B, incluzând suplimentar: — un sistem vizual diurn/crepuscular/nocturn cu câmp vizual cu colimare minimă ce acoperă întreaga carlingă, care oferă fiecărui pilot un unghi vizual pe orizontală de 180° și de 40° pe verticală, precum și — simularea mediului ATC. (d) Faza 4 – Avansată	8. efectuarea aterizării; și 9. efectuarea operațiunilor după aterizare și după zbor pe un avion. Zbor simulat 14. Cerințe minime pentru FSTD: (a) Faza 1 – Abilități esențiale de zbor Pregătirea on-line și dispozitivele de segmentare a sarcinilor aprobate de <u>AAC</u> care au următoarele caracteristici: - presupun alte accesorii decât cele asociate în mod normal cu computerele de birou, precum modele funcționale de bloc manetă, manșă laterală sau tastatură FMS; și - presupun activitate psihomotorie cu aplicarea corespunzătoare a forței și timpului de răspuns adecvați. (b) Faza 2 – De bază Un FNPT II MCC care reprezintă un avion multimotor cu turbopropulsie generic. (c) Faza 3 – Intermediară Un FSTD care reprezintă un avion multimotor cu turbopropulsie care se pilotează cu un copilot și care este calificat, conform unui standard echivalent, la nivelul B, incluzând suplimentar: - un sistem vizual diurn/crepuscular/nocturn cu câmp vizual cu colimare minimă ce acoperă întreaga carlingă, care oferă fiecărui pilot un unghi vizual pe orizontală de 180° și de 40° pe verticală, precum și - simularea mediului ATC. (d) Faza 4 – Avansată		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
Un FFS care corespunde integral nivelului D sau nivelului C cu un sistem de vizualizare pe timp de zi îmbunătățit, inclusiv simularea mediului ATC.	Un FFS care corespunde integral nivelului D sau nivelului C cu un sistem de vizualizare pe timp de zi îmbunătățit, inclusiv simularea mediului ATC.		
Apendicele 6 Cursuri modulare de pregătire pentru IR			
A. IR(A) – Curs modular de pregătire practică DISPOZIȚII GENERALE 1. Scopul cursului integrat IR(A) este acela de a pregăti piloții la nivelul de competență necesar pentru ca aceștia să poată opera pe avioane în condiții IFR și IMC. Cursul constă în două module care pot fi urmate separat sau în combinație: (a) Modulul pentru pregătirea de bază în zbor instrumental Acesta cuprinde 10 ore timp instrumental în regim de pregătire, dintre care până la 5 ore pot reprezenta timp instrumental la sol pe un BITD, FNPT I sau II sau un FFS. La încheierea modulului pentru pregătirea de bază în zbor instrumental, solicitantului i se eliberează un certificat de absolvire a cursului. (b) Modulul proceduri zbor instrumental Acesta cuprinde restul programei de pregătire pentru IR(A), 40 de ore timp instrumental monomotor în regim de pregătire sau 45 de ore timp instrumental multimotor în regim de pregătire, precum și cursul teoretic pentru IR(A). 2. Persoanele care solicită să urmeze un curs modular de IR(A) trebuie să fie titulari ale unei PPL(A) sau ale unei CPL(A). Persoanele care solicită să urmeze modulul Proceduri zbor	A. IR(A) – Curs modular de pregătire practică Dispoziții generale 1. Scopul cursului integrat IR(A) este acela de a pregăti piloții la nivelul de competență necesar pentru ca aceștia să poată opera pe avioane în condiții IFR și IMC. Cursul constă în două module care pot fi urmate separat sau în combinație: (a) Modulul pentru pregătirea de bază în zbor instrumental Acesta cuprinde 10 ore timp instrumental în regim de pregătire, dintre care până la 5 ore pot reprezenta timp instrumental la sol pe un BITD, FNPT I sau II sau un FFS. La încheierea modulului pentru pregătirea de bază în zbor instrumental, solicitantului i se eliberează un certificat de absolvire a cursului. (b) Modulul proceduri zbor instrumental Acesta cuprinde restul programei de pregătire pentru IR(A), 40 de ore timp instrumental monomotor în regim de pregătire sau 45 de ore timp instrumental multimotor în regim de pregătire, precum și cursul teoretic pentru IR(A). 2. Persoanele care solicită să urmeze un curs modular de IR(A) trebuie să fie titulari ai unui PPL(A) sau ai unui CPL(A). Persoanele care solicită să urmeze modulul „Proceduri zbor instrumental” și care nu	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
instrumental și care nu sunt titulare ale unei CPL(A) trebuie să fie titulare ale unei BIR sau ale unui certificat de absolvire a modulului de pregătire de bază în zbor instrumental. ATO trebuie să se asigure că persoana care solicită să urmeze un curs IR(A) multimotor și care nu a fost titulară a unei calificări de clasă sau de tip multimotor pentru avioane a urmat cursul de pregătire multimotor prevăzut în subpartea H înainte de a începe pregătirea practică pentru cursul IR(A). 3. Un solicitant care dorește să participe la modulul proceduri zbor instrumental din cadrul unui curs modular IR(A) este obligat să efectueze toate etapele de pregătire într-un singur curs de pregătire aprobat. Înainte de a începe modulul proceduri zbor instrumental, ATO garantează competența solicitantului în ceea ce privește abilitățile de bază în zbor instrumental. În funcție de necesități, se asigură pregătire de reîmprospătare a cunoștințelor 4. Cursul de pregătire teoretică trebuie efectuat într-un interval de 18 luni. Modulul proceduri zbor instrumental și testul de îndemânare trebuie efectuate în cursul perioadei de valabilitate a examenelor teoretice promovate. 5. Cursul trebuie să cuprindă: (a) pregătire teoretică la nivelul de cunoștințe necesar pentru IR; (b) instruire practică instrumentală. CUNOȘTINȚE TEORETICE	sunt titulari ai unui CPL(A) trebuie să fie titulari ai unei BIR sau ai unui certificat de absolvire a modulului de pregătire de bază în zbor instrumental. ATO trebuie să se asigure că persoana care solicită să urmeze un curs IR(A) multimotor și care nu a fost titular al unei calificări de clasă sau de tip multimotor pentru avioane a urmat cursul de pregătire multimotor prevăzut în subpartea H înainte de a începe pregătirea practică pentru cursul IR(A). 3. Un solicitant care dorește să participe la modulul proceduri zbor instrumental din cadrul unui curs modular IR(A) este obligat să efectueze toate etapele de pregătire într-un singur curs de pregătire aprobat. Înainte de a începe modulul proceduri zbor instrumental, ATO garantează competența solicitantului în ceea ce privește abilitățile de bază în zbor instrumental. În funcție de necesități, se asigură pregătire de reîmprospătare a cunoștințelor. 4. Cursul de pregătire teoretică trebuie efectuat într-un interval de 18 luni. Modulul proceduri zbor instrumental și testul de îndemânare trebuie efectuate în cursul perioadei de valabilitate a examenelor teoretice promovate. 5. Cursul trebuie să cuprindă: (a) pregătire teoretică la nivelul de cunoștințe necesar pentru IR; (b) instruire practică instrumentală. Cunoștințe teoretice		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
6. Un curs modular IR(A) aprobat trebuie să cuprindă cel puțin 150 de ore de pregătire teoretică. PREGĂTIRE PRACTICĂ 7. Un curs IR(A) monomotor trebuie să cuprindă cel puțin 50 de ore timp instrumental în regim de pregătire, dintre care până la 20 de ore pot reprezenta timp instrumental la sol pe un FNPT I, sau până la 35 de ore pe un FFS sau FNPT II. Un maxim de 10 ore timp instrumental la sol pe un FNPT II sau un FFS se poate efectua pe un FNPT I. 8. Un curs IR(A) multimotor trebuie să cuprindă cel puțin 55 de ore timp instrumental în regim de pregătire, dintre care până la 25 de ore pot reprezenta timp instrumental la sol pe un FNPT I sau până la 40 de ore pe un FFS sau FNPT II. Un maxim de 10 ore timp instrumental la sol pe un FNPT II sau un FFS se poate efectua pe un FNPT I. Restul de timp de instruire practică instrumentală trebuie să cuprindă cel puțin 15 ore pe avioane multimotor. 9. Titularul unei IR(A) monomotor care este și titularul unei calificări de clasă sau de tip multimotor și dorește să obțină o IR(A) multimotor trebuie să urmeze un curs în cadrul unei ATO, cuprinzând cel puțin 5 ore de instruire pentru zborul instrumental pe avioane multimotor, dintre care 3 ore se pot efectua pe un FFS sau un FNPT II. 10.1. Titularii unei CPL(A), ai unei BIR sau ai unui certificat de absolvire a modulului pentru pregătirea de bază în zbor instrumental sunt creditați cu până la 10 ore în ceea ce privește	6. Un curs modular IR(A) aprobat trebuie să cuprindă cel puțin 150 de ore de pregătire teoretică. Pregătire practică 7. Un curs IR(A) monomotor trebuie să cuprindă cel puțin 50 de ore timp instrumental în regim de pregătire, dintre care până la 20 de ore pot reprezenta timp instrumental la sol pe un FNPT I sau până la 35 de ore pe un FFS sau FNPT II. Un maxim de 10 ore timp instrumental la sol pe un FNPT II sau un FFS se poate efectua pe un FNPT I. 8. Un curs IR(A) multimotor trebuie să cuprindă cel puțin 55 de ore timp instrumental în regim de pregătire, dintre care până la 25 de ore pot reprezenta timp instrumental la sol pe un FNPT I sau până la 40 de ore pe un FFS sau FNPT II. Un maxim de 10 ore timp instrumental la sol pe un FNPT II sau un FFS se poate efectua pe un FNPT I. Restul de timp de instruire practică instrumentală trebuie să cuprindă cel puțin 15 ore pe avioane multimotor. 9. Titularul unei IR(A) monomotor care este și titularul unei calificări de clasă sau de tip multimotor și dorește să obțină o IR(A) multimotor trebuie să urmeze un curs în cadrul unei ATO, cuprinzând cel puțin 5 ore de instruire pentru zborul instrumental pe avioane multimotor, dintre care 3 ore se pot efectua pe un FFS sau un FNPT II. 10.1 Titularii unui CPL(A), ai unei BIR sau ai unui certificat de absolvire a modulului pentru pregătirea de bază în zbor instrumental sunt creditați cu până la		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
numărul total de ore de pregătire prevăzut la punctele 7 și 8 de mai sus. 10.2. Pentru titularul unei IR(H), se poate reduce la 10 ore numărul total de ore de pregătire prevăzut la punctul 7 sau 8 de mai sus. 10.3. Timpul total de instruire practică instrumentală pe avion trebuie să respecte dispozițiile de la punctul 7 sau 8, după caz. 11. Exercițiile de zbor premergătoare testului de îndemânare IR(A) trebuie să cuprindă: (a) Modulul pentru pregătirea de bază în zbor instrumental: Procedură și manevră pentru zborul instrumental de bază, cuprinzând cel puțin: zbor instrumental de bază fără repere vizuale externe: — zbor orizontal; — urcare; — coborâre; — viraje în zbor orizontal, urcare, coborâre; model instrumental; viraj strâns; radionavigație; revenirea din atitudini neobișnuite; utilizarea unui panou redus de instrumente de bord; recunoașterea și revenirea din angajare incipientă și totală. (b) Modulul proceduri zbor instrumental: (i) proceduri înainte de zbor pentru zboruri în condiții IFR, inclusiv folosirea manualului de zbor și a documentelor corespunzătoare ale serviciilor de trafic aerian pentru pregătirea unui plan de zbor în condiții IFR;	10 ore în ceea ce privește numărul total de ore de pregătire prevăzut la punctele 7 și 8. 10.2 Pentru titularul unei IR(H), se poate reduce la 10 ore numărul total de ore de pregătire prevăzut la punctul 7 sau 8. 10.3 Timpul total de instruire practică instrumentală pe avion trebuie să respecte dispozițiile de la punctul 7 sau 8, după caz. 11. Exercițiile de zbor premergătoare testului de îndemânare IR(A) trebuie să cuprindă: (a) Modulul pentru pregătirea de bază în zbor instrumental: procedură și manevră pentru zborul instrumental de bază, cuprinzând cel puțin: zbor instrumental de bază fără repere vizuale externe: - zbor orizontal; - urcare; - coborâre; - viraje în zbor orizontal, urcare, coborâre; model instrumental; viraj strâns; radionavigație; revenirea din atitudini neobișnuite; utilizarea unui panou redus de instrumente de bord; recunoașterea și revenirea din angajare incipientă și totală. (b) Modulul proceduri zbor instrumental: (i) proceduri înainte de zbor pentru zboruri în condiții IFR, inclusiv folosirea manualului de zbor și a documentelor corespunzătoare ale serviciilor de		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(ii) proceduri și manevre pentru operarea după reguli IFR în condiții normale, anormale și de urgență, cuprinzând cel puțin: — trecerea de la zborul la vedere la zborul instrumental în timpul decolării; — plecări și sosiri instrumentale obișnuite; — proceduri IFR pe rută; — proceduri de așteptare; — apropieri instrumentale la minimuri specificate; — proceduri de apropiere întreruptă; — aterizări din apropieri instrumentale, inclusiv apropiere cu manevre la vedere (circling); (iii) manevre în zbor și caracteristici particulare ale zborului; (iv) dacă este necesar, operarea unui avion multimotor în cadrul exercițiilor de mai sus, inclusiv operarea numai cu ajutorul instrumentelor, cu un motor simulat inoperant, precum și oprirea și repornirea motoarelor (acest exercițiu din urmă se efectuează la o altitudine de siguranță, cu excepția cazului în care se efectuează pe un FFS sau FNPT II).	trafic aerian pentru pregătirea unui plan de zbor în condiții IFR; (ii) proceduri și manevre pentru operarea după reguli IFR în condiții normale, anormale și de urgență, cuprinzând cel puțin: - trecerea de la zborul la vedere la zborul instrumental în timpul decolării; - plecări și sosiri instrumentale obișnuite; - proceduri IFR pe rută; - proceduri de așteptare; - apropieri instrumentale la minimuri specificate; - proceduri de apropiere întreruptă; - aterizări din apropieri instrumentale, inclusiv apropiere cu manevre la vedere (circling); (iii) manevre în zbor și caracteristici particulare ale zborului; (iv) dacă este necesar, operarea unui avion multimotor în cadrul exercițiilor de mai sus, inclusiv operarea numai cu ajutorul instrumentelor, cu un motor simulat inoperant, precum și oprirea și repornirea motoarelor (acest exercițiu din urmă se efectuează la o altitudine de siguranță, cu excepția cazului în care se efectuează pe un FFS sau FNPT II).		
Aa IR(A) — Curs modular de pregătire de zbor bazată pe competențe DISPOZIȚII GENERALE 1. Scopul cursului modular de pregătire de zbor bazată pe competențe este de a pregăti titularii de PPL sau CPL pentru calificarea de zbor instrumental, având în vedere instruirea în zbor	Aa IR(A) — Curs modular de pregătire de zbor bazată pe competențe Dispoziții generale 1. Scopul cursului modular de pregătire de zbor bazată pe competențe este de a pregăti titularii de PPL sau CPL pentru calificarea de zbor instrumental, având în vedere instruirea în zbor instrumental și	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
instrumental și experiența anterioare. Cursul este conceput să ofere nivelul de competență necesar pentru a opera avioane în condiții IFR și IMC. Acesta este urmat în cadrul unei ATO sau constă într-o combinație de instruire în zbor instrumental oferită de un IRI(A) sau un FI(A) titulari ai privilegiului de a asigura pregătire pentru IR și instruire în zbor în cadrul unei ATO. 2. Solicitantul unui astfel de curs modular IR(A) bazat pe competențe trebuie să fie titularul unei PPL(A) sau a unei CPL(A). 3. Cursul de pregătire teoretică se efectuează într-un interval de 18 luni. Instruirea în zbor instrumental și testul de îndemânare se efectuează în perioada de valabilitate a examenelor teoretice promovate. 4. Cursul cuprinde: (a) pregătire teoretică la nivelul de cunoștințe necesar pentru IR(A); (b) instruire în zbor instrumental. CUNOȘTINȚE TEORETICE 5. Un curs modular IR(A) bazat pe competențe aprobat cuprinde cel puțin 80 de ore de pregătire teoretică. Cursul teoretic poate conține instruire asistată de calculator și elemente de e-learning. Trebuie asigurat un număr minim de ore de predare în sala de curs, în conformitate cu ORA.ATO.305. PREGĂTIRE ÎN ZBOR 6. Metoda de obținere a unei IR(A) urmând cursul modular este bazată pe competențe. Cu toate acestea, solicitantul trebuie să îndeplinească cerințele minime de mai jos. Pentru dobândirea	experiența anterioare. Cursul este conceput să ofere nivelul de competență necesar pentru a opera avioane în condiții IFR și IMC. Acesta este urmat în cadrul unei ATO sau constă într-o combinație de instruire în zbor instrumental oferită de un IRI(A) sau un FI(A) titulari ai privilegiului de a asigura pregătire pentru IR și instruire în zbor în cadrul unei ATO. 2. Solicitantul unui astfel de curs modular IR(A) bazat pe competențe trebuie să fie titularul unui PPL(A) sau al unui CPL(A). 3. Cursul de pregătire teoretică se efectuează într-un interval de 18 luni. Instruirea în zbor instrumental și testul de îndemânare se efectuează în perioada de valabilitate a examenelor teoretice promovate. 4. Cursul cuprinde: (a) pregătire teoretică la nivelul de cunoștințe necesar pentru IR(A); (b) instruire în zbor instrumental. Cunoștințe teoretice 5. Un curs modular IR(A) bazat pe competențe aprobat cuprinde cel puțin 80 de ore de pregătire teoretică. Cursul teoretic poate conține instruire asistată de calculator și elemente de e-learning. Trebuie asigurat un număr minim de ore de predare în sala de curs, în conformitate cu ORA.ATO.305. Pregătire în zbor 6. Metoda de obținere a unei IR(A) urmând cursul modular este bazată pe competențe. Cu toate acestea, solicitantul trebuie să îndeplinească cerințele minime de mai jos. Pentru dobândirea competențelor necesare poate fi necesară o pregătire suplimentară.		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
competențelor necesare poate fi necesară o pregătire suplimentară. (a) Un curs modular IR(A) monomotor bazat pe competențe cuprinde cel puțin 40 de ore timp de zbor instrumental în regim de instruire, dintre care până la 10 ore pot reprezenta timp de zbor instrumental la sol pe un FNPT I sau până la 25 de ore pe un FFS sau FNPT II. Un maxim de 5 ore timp de zbor instrumental la sol pe un FNPT II sau un FFS se poate efectua pe un FNPT I. (i) În cazul în care solicitantul: (A) a efectuat instruire în zbor instrumental furnizată de un IRI(A) sau un FI(A) care este titularul privilegiului de a asigura pregătire pentru IR; sau (B) are experiență anterioară constând în timp de zbor instrumental ca PIC pe avioane, în condițiile unei calificări care acordă privilegiile de zbor în condiții IFR și IMC, orele respective pot fi creditate pentru cele 40 de ore menționate mai sus, până la un maxim de 30 ore; (ii) În cazul în care solicitantul are timp de zbor instrumental în regim de pregătire acumulat anterior, altul decât cel menționat la litera (a) subpunctul (i), orele respective pot fi creditate pentru cele 40 de ore necesare, până la un maxim de 15 ore. (iii) În orice caz, pregătirea în zbor cuprinde cel puțin 10 ore de zbor instrumental în regim de pregătire pe un avion, în cadrul unei ATO. (iv) Numărul total de ore de pregătire instrumentală pe dublă comandă nu este mai mic de 25 de ore.	(a) Un curs modular IR(A) monomotor bazat pe competențe cuprinde cel puțin 40 de ore de zbor instrumental în regim de instruire, dintre care până la 10 ore pot reprezenta timp de zbor instrumental la sol pe un FNPT I sau până la 25 de ore pe un FFS sau FNPT II. Un maxim de 5 ore de zbor instrumental la sol pe un FNPT II sau un FFS se poate efectua pe un FNPT I. (i) În cazul în care solicitantul: (A) a efectuat instruire în zbor instrumental furnizată de un IRI(A) sau un FI(A) care este titularul privilegiului de a asigura pregătire pentru IR; sau (B) are experiență anterioară constând în timp de zbor instrumental ca PIC pe avioane, în condițiile unei calificări care acordă privilegiile de zbor în condiții IFR și IMC, orele respective pot fi creditate pentru cele 40 de ore menționate mai sus, până la un maxim de 30 ore. (ii) În cazul în care solicitantul are timp de zbor instrumental în regim de pregătire acumulat anterior, altul decât cel menționat la litera (a) subpunctul (i), orele respective pot fi creditate pentru cele 40 de ore necesare, până la un maxim de 15 ore. (iii) În orice caz, pregătirea în zbor cuprinde cel puțin 10 ore de zbor instrumental în regim de pregătire pe un avion, în cadrul unei ATO. (iv) Numărul total de ore de pregătire instrumentală pe dublă comandă nu este mai mic de 25 de ore.		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(b) Un curs modular IR(A) multimotor bazat pe competențe cuprinde cel puțin 45 de ore timp de zbor instrumental în regim de instruire, dintre care până la 10 ore pot reprezenta timp de zbor instrumental la sol pe un FNPT I sau până la 30 de ore pe un FFS sau FNPT II. Un maxim de 5 ore timp de zbor instrumental la sol pe un FNPT II sau un FFS se poate efectua pe un FNPT I. (i) În cazul în care solicitantul: (A) a efectuat instruire în zbor instrumental furnizată de un IRI(A) sau un FI(A) care este titularul privilegiului de a asigura pregătire pentru IR; sau (B) are experiență anterioară constând în timp de zbor instrumental ca PIC pe avioane, în condițiile unei calificări care conferă privilegiile de zbor în condiții IFR și IMC, orele respective pot fi creditate pentru cele 45 de ore menționate mai sus, până la un maxim de 35 ore. (ii) În cazul în care solicitantul are timp de zbor instrumental în regim de pregătire acumulat anterior, altul decât cel menționat la litera (b) subpunctul (i), orele respective pot fi creditate pentru cele 45 de ore necesare, până la un maxim de 15 ore. (iii) În orice caz, pregătirea practică cuprinde cel puțin 10 ore de zbor instrumental în regim de pregătire pe un avion multimotor, în cadrul unei ATO. (iv) Numărul total de ore de instruire în zbor instrumental în dublă comandă nu este mai mic de	(b) Un curs modular IR(A) multimotor bazat pe competențe cuprinde cel puțin 45 de ore de zbor instrumental în regim de instruire, dintre care până la 10 ore pot reprezenta timp de zbor instrumental la sol pe un FNPT I sau până la 30 de ore pe un FFS sau FNPT II. Un maxim de 5 ore de zbor instrumental la sol pe un FNPT II sau un FFS se poate efectua pe un FNPT I. (i) În cazul în care solicitantul: (A) a efectuat instruire în zbor instrumental furnizată de un IRI(A) sau un FI(A) care este titularul privilegiului de a asigura pregătire pentru IR; sau (B) are experiență anterioară constând în timp de zbor instrumental ca PIC pe avioane, în condițiile unei calificări care conferă privilegiile de zbor în condiții IFR și IMC, orele respective pot fi creditate pentru cele 45 de ore menționate mai sus, până la un maxim de 35 ore. (ii) În cazul în care solicitantul are timp de zbor instrumental în regim de pregătire acumulat anterior, altul decât cel menționat la litera (b) subpunctul (i), orele respective pot fi creditate pentru cele 45 de ore necesare, până la un maxim de 15 ore. (iii) În orice caz, pregătirea practică cuprinde cel puțin 10 ore de zbor instrumental în regim de pregătire pe un avion multimotor, în cadrul unei ATO. (iv) Numărul total de ore de instruire în zbor instrumental în dublă comandă nu este mai mic de 25		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
25 de ore, dintre care cel puțin 15 ore se efectuează pe un avion multimotor. (c) Pentru a se determina numărul de ore de creditat și pentru a se stabili necesitățile de pregătire, solicitantul este supus unei evaluări preliminare în cadrul unei ATO. (d) Efectuarea pregătirii pentru zbor instrumental furnizată de un IRI(A) sau FI(A) în conformitate cu litera (a) subpunctul (i) sau litera (b) subpunctul (i) se documentează printr-o fișă de pregătire specifică și se semnează de către instructor. 7. Instruirea în zbor pentru cursul modular IR(A) bazat pe competențe cuprinde: (a) proceduri și manevre pentru zborul instrumental de bază, cuprinzând cel puțin: (i) zbor instrumental de bază fără repere vizuale externe; (ii) zbor orizontal; (iii) urcare; (iv) coborâre; (v) viraje în zbor orizontal, urcare, coborâre; (vi) model instrumental; (vii) viraj strâns; (viii) radionavigație; (ix) revenirea din poziții neobișnuite; (x) utilizarea unui panou limitat de instrumente de bord; și (xi) recunoașterea și revenirea din angajare incipientă și totală. (b) proceduri înainte de zbor pentru zboruri în condiții IFR, inclusiv folosirea manualului de zbor și a documentelor corespunzătoare ale serviciilor	de ore, dintre care cel puțin 15 ore se efectuează pe un avion multimotor. (c) Pentru a se determina numărul de ore de creditat și pentru a se stabili necesitățile de pregătire, solicitantul este supus unei evaluări preliminare în cadrul unei ATO. (d) Efectuarea pregătirii pentru zbor instrumental furnizată de un IRI(A) sau FI(A) în conformitate cu litera (a) subpunctul (i) sau litera (b) subpunctul (i) se documentează printr-o fișă de pregătire specifică și se semnează de către instructor. 7. Instruirea în zbor pentru cursul modular IR(A) bazat pe competențe cuprinde: (a) proceduri și manevre pentru zborul instrumental de bază, cuprinzând cel puțin: (i) zbor instrumental de bază fără repere vizuale externe; (ii) zbor orizontal; (iii) urcare; (iv) coborâre; (v) viraje în zbor orizontal, urcare, coborâre; (vi) model instrumental; (vii) viraj strâns; (viii) radionavigație; (ix) revenirea din poziții neobișnuite; (x) utilizarea unui panou limitat de instrumente de bord; și (xi) recunoașterea și revenirea din angajare incipientă și totală; (b) proceduri înainte de zbor pentru zboruri în condiții IFR, inclusiv folosirea manualului de zbor și a documentelor corespunzătoare ale serviciilor de		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
de trafic aerian pentru pregătirea unui plan de zbor în condiții IFR; (c) proceduri și manevre pentru operarea după reguli IFR în condiții normale, anormale și de urgență, cuprinzând cel puțin: (i) trecerea de la zborul la vedere la zborul instrumental în timpul decolării; (ii) proceduri instrumentale standard pentru plecări și sosiri; (iii) proceduri IFR pe rută; (iv) proceduri de așteptare; (v) apropieri instrumentale la minimuri specificate; (vi) proceduri de apropiere întreruptă; și (vii) aterizări din apropieri instrumentale, inclusiv apropiere cu manevre la vedere (circling); (d) manevre în zbor și caracteristici particulare ale zborului; (e) dacă este necesar, operarea unui avion multimotor în cadrul exercițiilor de mai sus, inclusiv: (i) operarea avionului numai cu ajutorul instrumentelor, cu un motor simulat nefuncțional; (ii) oprirea și repornirea motoarelor (exercițiul se efectuează la o altitudine de siguranță, cu excepția cazului în care se efectuează pe un FFS sau FNPT II). 8. Solicitanții unui curs modular IR(A) bazat pe competențe, titulari ai unei PPL sau CPL în conformitate cu partea FCL și a unei IR(A) valide, eliberate în conformitate cu cerințele din anexa 1 la Convenția de la Chicago de către o țară terță, pot fi acreditați integral pentru cursul de pregătire	trafic aerian pentru pregătirea unui plan de zbor în condiții IFR; (c) proceduri și manevre pentru operarea după reguli IFR în condiții normale, anormale și de urgență, cuprinzând cel puțin: (i) trecerea de la zborul la vedere la zborul instrumental în timpul decolării; (ii) proceduri instrumentale standard pentru plecări și sosiri; (iii) proceduri IFR pe rută; (iv) proceduri de așteptare; (v) apropieri instrumentale la minimuri specificate; (vi) proceduri de apropiere întreruptă; și (vii) aterizări din apropieri instrumentale, inclusiv apropiere cu manevre la vedere (circling); (d) manevre în zbor și caracteristici particulare ale zborului; (e) dacă este necesar, operarea unui avion multimotor în cadrul exercițiilor de mai sus, inclusiv: (i) operarea avionului numai cu ajutorul instrumentelor, cu un motor simulat nefuncțional; (ii) oprirea și repornirea motoarelor (exercițiul se efectuează la o altitudine de siguranță, cu excepția cazului în care se efectuează pe un FFS sau FNPT II). 8. Solicitanții unui curs modular IR(A) bazat pe competențe, titulari ai unui PPL sau CPL în conformitate cu Partea FCL și a unei IR(A) valide, eliberate în conformitate cu cerințele din Anexa 1 OACI de către un stat-membru OACI, pot fi acreditați		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
menționat la punctul 4. Pentru a i se elibera IR(A), solicitantul: (a) promovează testul de îndemânare pentru IR(A), în conformitate cu appendicele 7; (b) demonstrează examinatorului în timpul testului de îndemânare că a dobândit un nivel adecvat de cunoștințe teoretice de legislație aeronautică, meteorologie și planificarea zborului și performanțe de zbor (IR); și (c) are o experiență minimă de cel puțin 50 de ore timp de zbor în condiții IFR ca PIC pe avioane. 9. Solicitanții unui curs modular IR(A) pe bază de competențe care dețin o BIR în conformitate cu punctul FCL.835 și care au beneficiat de cel puțin 10 ore timp de zbor instrumental în regim de instruire în cadrul unei ATO pot fi acreditați în ceea ce privește cursul de pregătire menționat la punctul 4, cu condiția ca toate subiectele calificării de zbor instrumental pe bază de competențe să fi fost incluse în pregătirea respectivă pentru BIR și evaluate de ATO care oferă cursul modular de pregătire de zbor pe bază de competențe. 10. Solicitanții unui curs modular IR(A) pe bază de competențe care sunt titulari ai unei BIR și au o experiență de cel puțin 50 de ore timp de zbor în condiții IFR ca PIC pe avioane trebuie: (a) în cadrul unei ATO:	integral pentru cursul de pregătire menționat la punctul 4. Pentru a i se elibera IR(A), solicitantul: (a) promovează testul de îndemânare pentru IR(A), în conformitate cu appendicele nr.7 la prezenta Anexă (Partea FCL); (b) demonstrează examinatorului în timpul testului de îndemânare că a dobândit un nivel adecvat de cunoștințe teoretice de legislație aeronautică, meteorologie și planificarea zborului și performanțe de zbor (IR); și (c) are o experiență minimă de cel puțin 50 de ore de zbor în condiții IFR ca PIC pe avioane. 9. Solicitanții unui curs modular IR(A) pe bază de competențe care dețin o BIR în conformitate cu FCL.835 și care au beneficiat de cel puțin 10 ore timp de zbor instrumental în regim de instruire în cadrul unei ATO pot fi acreditați în ceea ce privește cursul de pregătire menționat la punctul 4, cu condiția ca toate subiectele calificării de zbor instrumental pe bază de competențe să fi fost incluse în pregătirea respectivă pentru BIR și evaluate de ATO care oferă cursul modular de pregătire de zbor pe bază de competențe. 10. Solicitanții unui curs modular IR(A) pe bază de competențe care sunt titulari ai unei BIR și au o experiență de cel puțin 50 de ore timp de zbor în condiții IFR ca PIC pe avioane trebuie: (a) în cadrul unei ATO:		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(i) să fie evaluați ca având un nivel admisibil de cunoștințe teoretice pentru calificarea de zbor instrumental pe bază de competențe; (ii) să beneficieze de pregătire de zbor corespunzătoare pentru a-și extinde privilegiile IFR în conformitate cu punctul FCL.605.IR litera (a); (b) după finalizarea celor prevăzute la litera (a): (i) să promoveze testul de îndemânare pentru IR(A) în conformitate cu apendicele 7; (ii) să demonstreze examinatorului, verbal, în timpul testului de îndemânare că au dobândit un nivel adecvat de cunoștințe teoretice de legislație aeronautică, de meteorologie, precum și de planificare a zborului și performanțe de zbor. EVALUARE PRELIMINARĂ 11. Conținutul și durata evaluării preliminare se stabilesc de către ATO pe baza experienței instrumentale prealabile a solicitantului. MULTIMOTOR 12. Titularul unei IR(A) monomotor care este, de asemenea, titularul unei calificări de clasă sau de tip multimotor și dorește să obțină o IR(A) multimotor pentru prima dată participă la un curs în cadrul unei ATO, cuprinzând cel puțin 5 ore timp instrumental în regim de pregătire pe avioane multimotor, dintre care 3 ore se pot efectua pe un FFS sau un FNPT II și promovează un test de îndemânare.	(i) să fie evaluați ca având un nivel admisibil de cunoștințe teoretice pentru calificarea de zbor instrumental pe bază de competențe; (ii) să beneficieze de pregătire de zbor corespunzătoare pentru a-și extinde privilegiile IFR în conformitate cu FCL.605.IR litera (a); (b) după finalizarea celor prevăzute la litera (a): (i) să promoveze testul de îndemânare pentru IR(A) în conformitate cu Apendicele nr.7 la Anexa nr.1 (Partea FCL); (ii) să demonstreze examinatorului, verbal, în timpul testului de îndemânare că au dobândit un nivel adecvat de cunoștințe teoretice de legislație aeronautică, de meteorologie, precum și de planificare a zborului și performanțe de zbor. Evaluare preliminară <u>11.</u> Conținutul și durata evaluării preliminare se stabilesc de către ATO pe baza experienței instrumentale prealabile a solicitantului. Multimotor <u>12.</u> Titularul unei IR(A) monomotor care este, de asemenea, titularul unei calificări de clasă sau de tip multimotor și dorește să obțină o IR(A) multimotor pentru prima dată participă la un curs în cadrul unei ATO, cuprinzând cel puțin 5 ore timp instrumental în regim de pregătire pe avioane multimotor, dintre care 3 ore se pot efectua pe un FFS sau un FNPT II și promovează un test de îndemânare.		
B. IR(H) – Curs modular de pregătire practică	B. IR(H) – Curs modular de pregătire practică	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
1. Scopul cursului integrat IR(H) este acela de a pregăti piloții la nivelul de competență necesar pentru ca aceștia să poată opera pe elicoptere în condiții IFR și IMC. 2. O persoană care solicită un curs modular IR(H) trebuie să fie titulara unei PPL(H), a unei CPL(H) sau a unei ATPL(H). Înainte de a începe faza de instruire pe aeronavă a cursului IR(H), solicitantul trebuie să fie titularul unei calificări de tip pentru elicopterul folosit pentru testul de îndemânare IR(H) sau să fi urmat un curs aprobat de pregătire pentru calificarea de tip pe tipul respectiv. Solicitantul trebuie să fie titularul unui certificat de promovare a unui curs MCC dacă testul de îndemânare urmează să se desfășoare în condiții multipilot. 3. Un solicitant care dorește să participe la un curs modular IR(H) este obligat să treacă prin toate etapele de pregătire într-un singur curs de pregătire aprobat. 4. Cursul de pregătire teoretică trebuie efectuat într-un interval de 18 luni. Instruirea practică și testul de îndemânare trebuie efectuate în cursul perioadei de valabilitate a examenelor teoretice promovate. 5. Cursul trebuie să cuprindă: (a) pregătire teoretică la nivelul de cunoștințe necesar pentru IR; (b) instruire practică instrumentală. CUNOȘTINȚE TEORETICE 6. Un curs modular IR(H) aprobat trebuie să cuprindă cel puțin 150 de ore de pregătire.	1. Scopul cursului integrat IR(H) este acela de a pregăti piloții la nivelul de competență necesar pentru ca aceștia să poată opera pe elicoptere în condiții IFR și IMC. 2. O persoană care solicită un curs modular IR(H) trebuie să fie titulara unui PPL(H), a unui CPL(H) sau a unui ATPL(H). Înainte de a începe faza de instruire pe aeronavă a cursului IR(H), solicitantul trebuie să fie titularul unei calificări de tip pentru elicopterul folosit pentru testul de îndemânare IR(H) sau să fi urmat un curs aprobat de pregătire pentru calificarea de tip pe tipul respectiv. Solicitantul trebuie să fie titularul unui certificat de promovare a unui curs MCC dacă testul de îndemânare urmează să se desfășoare în condiții multipilot. 3. Solicitantul care dorește să participe la un curs modular IR(H) este obligat să treacă prin toate etapele de pregătire într-un singur curs de pregătire aprobat. 4. Cursul de pregătire teoretică trebuie efectuat într-un interval de 18 luni. Instruirea practică și testul de îndemânare trebuie efectuate în cursul perioadei de valabilitate a examenelor teoretice promovate. 5. Cursul trebuie să cuprindă: (a) pregătire teoretică la nivelul de cunoștințe necesar pentru IR; (b) instruire practică instrumentală. Cunoștințe teoretice 6. Un curs modular IR(H) aprobat trebuie să cuprindă cel puțin 150 de ore de pregătire.		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
PREGĂTIRE PRACTICĂ 7. Un curs IR(H) trebuie să cuprindă cel puțin 55 de ore de timp instrumental în regim de pregătire, din care: (a) până la 20 de ore pot reprezenta timp instrumental la sol pe un FNPT I (H) sau (A). Aceste 20 de ore timp de pregătire pe FNTP I (H) sau (A) se pot înlocui cu 20 de ore de timp de pregătire pentru IR(H) pe un avion aprobat pentru acest curs; sau (b) până la 40 de ore pot reprezenta timp instrumental la sol pe un FTD 2/3, FNPT II/III sau FFS pentru elicoptere. Instruirea practică instrumentală trebuie să cuprindă cel puțin 10 ore pe un elicopter certificat IFR. 8.1. Titularilor unei ATPL(H) li se reduce cu 50 de ore numărul de ore de pregătire teoretică prevăzut. 8.2. Pentru titularul unei IR(A), numărul de ore de pregătire teoretică prevăzut se poate reduce la 10 ore. 8.3. Pentru titularul unei PPL(H) cu calificare de zbor pe timp de noapte pentru elicopter sau al unei CPL(H), numărul total de ore de timp instrumental în regim de pregătire necesar se poate reduce cu 5 ore. 9. Exercițiile de zbor premergătoare testului de îndemânare IR(H) trebuie să cuprindă: (a) proceduri înainte de zbor pentru zboruri în condiții IFR, inclusiv folosirea manualului de zbor și a documentelor corespunzătoare ale serviciilor	Pregătire practică 7. Un curs IR(H) monomotor trebuie să cuprindă cel puțin <u>55</u> de ore timp instrumental în regim de pregătire, dintre care: (a) până la 20 de ore pot reprezenta timp instrumental la sol pe un FNPT I(H) sau (A). Aceste 20 de ore de pregătire pe FNTP I (H) sau (A) se pot înlocui cu 20 de ore de pregătire pentru IR(H) pe un avion aprobat pentru acest curs; sau (b) până la <u>40</u> de ore pot reprezenta timp instrumental la sol pe un FTD 2/3, FNPT II/III sau FFS pentru elicoptere. Instruirea practică instrumentală trebuie să cuprindă cel puțin 10 ore pe un elicopter certificat IFR. <u>8.1. Titularilor unei ATPL(H) li se reduce cu 50 de ore numărul de ore de pregătire teoretică prevăzut.</u> <u>8.2. Pentru titularul unei IR(A), numărul de ore de pregătire teoretică prevăzut se poate reduce la 10 ore.</u> <u>8.3. Pentru titularul unei PPL(H) cu calificare de zbor pe timp de noapte pentru elicopter sau al unei CPL(H), numărul total de ore de timp instrumental în regim de pregătire necesar se poate reduce cu 5 ore.</u> <u>9. Exercițiile de zbor premergătoare testului de îndemânare IR(H) trebuie să cuprindă:</u> (a) proceduri înainte de zbor pentru zboruri în condiții IFR, inclusiv folosirea manualului de zbor și		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
de trafic aerian pentru pregătirea unui plan de zbor în condiții IFR; (b) proceduri și manevre pentru operarea după reguli IFR în condiții normale, anormale și de urgență, cuprinzând cel puțin: — trecerea de la zborul la vedere la zborul instrumental în timpul decolării; — plecări și sosiri instrumentale obișnuite; — proceduri IFR pe rută; — proceduri de așteptare; — apropieri instrumentale la minime specificate; — proceduri de apropiere întreruptă; — aterizări din apropieri instrumentale, inclusiv apropiere cu manevre la vedere; (c) manevre în zbor și caracteristici particulare ale zborului; (d) dacă este necesar, operarea unui elicopter multimotor în cadrul exercițiilor de mai sus, inclusiv operarea elicopterului numai cu ajutorul instrumentelor cu un motor simulat inoperant, precum și oprirea și repornirea motoarelor (acest exercițiu din urmă se efectuează pe un FFS sau FNPT II sau FTD 2/3).	a documentelor corespunzătoare ale serviciilor de trafic aerian pentru pregătirea unui plan de zbor în condiții IFR; (b) proceduri și manevre pentru operarea după reguli IFR în condiții normale, anormale și de urgență, cuprinzând cel puțin: - trecerea de la zborul la vedere la zborul instrumental în timpul decolării; - plecări și sosiri instrumentale obișnuite; - proceduri IFR pe rută; - proceduri de așteptare; - apropieri instrumentale la minimuri specificate; - proceduri de apropiere întreruptă; - aterizări din apropieri instrumentale, inclusiv apropiere cu manevre la vedere (circling); (c) manevre în zbor și caracteristici particulare ale zborului; (d) dacă este necesar, operarea unui elicopter multimotor în cadrul exercițiilor de mai sus, inclusiv operarea elicopterului numai cu ajutorul instrumentelor cu un motor simulat inoperant, precum și oprirea și repornirea motoarelor (acest exercițiu din urmă se efectuează pe un FFS sau FNPT II sau FTD 2/3).		
C. IR(As) – Curs modular de pregătire practică DISPOZIȚII GENERALE 1. Scopul cursului integrat IR(As) este acela de a pregăti piloții la nivelul de competență necesar pentru ca aceștia să poată opera pe dirijabile în condiții IFR și IMC. Cursul constă în două module care pot fi urmate separat sau în combinație:	C. IR(As) – Curs modular de pregătire practică Dispoziții generale 1. Scopul cursului integrat IR(As) este acela de a pregăti piloții la nivelul de competență necesar pentru ca aceștia să poată opera pe dirijabile în condiții IFR și IMC. Cursul constă în două module care pot fi urmate separat sau în combinație:	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(a) Modulul pentru pregătirea de bază în zbor instrumental Acesta cuprinde 10 ore timp instrumental în regim de pregătire, dintre care până la 5 ore pot reprezenta timp instrumental la sol pe un BITD, FNPT I sau II sau un FFS. La încheierea modulului pentru pregătirea de bază în zbor instrumental, solicitantului i se eliberează un certificat de absolvire a cursului. (b) Modulul proceduri zbor instrumental Acesta cuprinde restul programei de pregătire pentru IR(As), 25 de ore timp instrumental în regim de pregătire, precum și cursul teoretic pentru IR(As). 2. O persoană care solicită un curs modular IR(As) trebuie să fie titulara unei PPL(As), inclusiv a privilegiilor de zbor pe timp de noapte, sau a unei CPL(As). Un solicitant al modulului proceduri zbor instrumental care nu este titularul unei CPL(As) trebuie să fie titularul unui certificat de absolvire a modulului pentru pregătirea de bază în zbor instrumental. 3. Un solicitant care dorește să participe la modulul proceduri zbor instrumental din cadrul unui curs modular IR(As) este obligat să efectueze toate etapele de pregătire într-un singur curs de pregătire aprobat. Înainte de a începe modulul proceduri zbor instrumental, ATO garantează competența solicitantului în ceea ce privește abilitățile de bază	(a) Modulul pentru pregătirea de bază în zbor instrumental Acesta cuprinde 10 ore timp instrumental în regim de pregătire, dintre care până la 5 ore pot reprezenta timp instrumental la sol pe un BITD, FNPT I sau II sau un FFS. La încheierea modulului pentru pregătirea de bază în zbor instrumental, solicitantului i se eliberează un certificat de absolvire a cursului. (b) Modulul proceduri zbor instrumental Acesta cuprinde restul programei de pregătire pentru IR(As), 25 de ore timp instrumental în regim de pregătire, precum și cursul teoretic pentru IR(As). 2. O persoană care solicită un curs modular IR(As) trebuie să fie titulara unui PPL(As), inclusiv a privilegiilor de zbor pe timp de noapte, sau a unui CPL(As). Solicitantul modulului proceduri zbor instrumental care nu este titularul unui CPL(As) trebuie să fie titularul unui certificat de absolvire a modulului pentru pregătirea de bază în zbor instrumental. 3. Solicitantul care dorește să participe la modulul proceduri zbor instrumental din cadrul unui curs modular IR(As) este obligat să efectueze toate etapele de pregătire într-un singur curs de pregătire aprobat. Înainte de a începe modulul proceduri zbor instrumental, ATO garantează competența solicitantului în ceea ce privește abilitățile de bază în		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
în zbor instrumental. În funcție de necesități, se asigură pregătire de reîmprospătare a cunoștințelor. 4. Cursul de pregătire teoretică trebuie efectuat într-un interval de 18 luni. Modulul proceduri zbor instrumental și testul de îndemânare trebuie efectuate în cursul perioadei de valabilitate a examenelor teoretice promovate. 5. Cursul trebuie să cuprindă: (a) pregătire teoretică la nivelul de cunoștințe necesar pentru IR; (b) instruire practică instrumentală. CUNOȘTINȚE TEORETICE 6. Un curs modular IR(As) aprobat trebuie să cuprindă cel puțin 150 de ore de pregătire teoretică. PREGĂTIRE PRACTICĂ 7. Un curs IR(As) trebuie să cuprindă cel puțin 35 de ore timp instrumental în regim de pregătire, dintre care până la 15 ore pot reprezenta timp de pregătire instrumental la sol pe un FNPT I, sau până la 20 de ore pe un FFS sau FNPT II. Un maxim de 5 ore timp instrumental la sol pe un FNPT II sau un FFS se poate efectua pe un FNPT I. 8. Titularului unei CPL(As) sau al unui certificat de absolvire a modulului pentru pregătirea de bază în zbor instrumental i se poate reduce cu 10 ore numărul total de ore de pregătire prevăzut la punctul 7 Timpul total de instruire practică	zbor instrumental. În funcție de necesități, se asigură pregătirea de reîmprospătare a cunoștințelor. 4. Cursul de pregătire teoretică trebuie efectuat într-un interval de 18 luni. Modulul proceduri zbor instrumental și testul de îndemânare trebuie efectuate în cursul perioadei de valabilitate a examenelor teoretice promovate. 5. Cursul trebuie să cuprindă: (a) pregătire teoretică la nivelul de cunoștințe necesar pentru IR; (b) instruire practică instrumentală. Cunoștințe teoretice 6. Un curs modular IR(As) aprobat trebuie să cuprindă cel puțin 150 de ore de pregătire teoretică. Pregătire practică 7. Un curs IR(As) trebuie să cuprindă cel puțin 35 de ore timp instrumental în regim de pregătire, dintre care până la 15 ore pot reprezenta timp instrumental de pregătire la sol pe un FNPT I, sau până la 20 de ore pe un FFS sau FNPT II. Un maxim de 5 ore timp instrumental la sol pe un FNPT II sau un FFS se poate efectua pe un FNPT I. 8. Titularului unui CPL(As) sau al unui certificat de absolvire a modulului pentru pregătirea de bază în zbor instrumental i se poate reduce cu 10 ore numărul total de ore de pregătire prevăzut la punctul 7. Timpul total de instruire practică instrumentală pe		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
instrumentală pe dirijabil trebuie să respecte dispozițiile de la punctul 7 9. Dacă solicitantul este titularul unei IR pe o altă categorie de aeronave, numărul total de ore de instruire practică necesar se poate reduce cu 10 ore pe dirijabile. 10. Exercițiile de zbor premergătoare testului de îndemânare IR(As) trebuie să cuprindă: (a) Modulul pentru pregătirea de bază în zbor instrumental: Procedură și manevră pentru zborul instrumental de bază, cuprinzând cel puțin: zbor instrumental de bază fără repere vizuale externe: — zbor orizontal; — urcare; — coborâre; — viraje în zbor orizontal, urcare, coborâre; model instrumental; radionavigație; revenirea din atitudini neobișnuite; utilizarea unui panou redus de instrumente de bord. (b) Modulul proceduri zbor instrumental: (i) proceduri înainte de zbor pentru zboruri în condiții IFR, inclusiv folosirea manualului de zbor și a documentelor corespunzătoare ale serviciilor de trafic aerian pentru pregătirea unui plan de zbor în condiții IFR; (ii) proceduri și manevre pentru operarea după reguli IFR în condiții normale, anormale și de urgență, cuprinzând cel puțin:	dirijabil trebuie să respecte dispozițiile de la punctul 7. 9. Dacă solicitantul este titularul unei IR pe o altă categorie de aeronave, numărul total de ore de instruire practică necesar se poate reduce cu 10 ore pe dirijabile. 10. Exercițiile de zbor premergătoare testului de îndemânare IR(As) trebuie să cuprindă: (a) Modulul pentru pregătirea de bază în zbor instrumental: procedură și manevră pentru zborul instrumental de bază, cuprinzând cel puțin: zbor instrumental de bază fără repere vizuale externe: - zbor orizontal; - urcare; - coborâre; - viraje în zbor orizontal, urcare, coborâre; model instrumental; radionavigație; revenirea din atitudini neobișnuite; utilizarea unui panou redus de instrumente de bord. (b) Modulul proceduri zbor instrumental: (i) proceduri înainte de zbor pentru zboruri în condiții IFR, inclusiv folosirea manualului de zbor și a documentelor corespunzătoare ale serviciilor de trafic aerian pentru pregătirea unui plan de zbor în condiții IFR; (ii) proceduri și manevre pentru operarea după reguli IFR în condiții normale, anormale și de urgență, cuprinzând cel puțin:		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
— trecerea de la zborul la vedere la zborul instrumental în timpul decolării; — plecări și sosiri instrumentale obișnuite; — proceduri IFR pe rută; — proceduri de așteptare; — apropieri instrumentale la minimuri specificate; — proceduri de apropiere întreruptă; — aterizări din apropieri instrumentale, inclusiv apropiere cu manevre la vedere (circling); (iii) manevre în zbor și caracteristici particulare ale zborului; (iv) operarea unui dirijabil în cadrul exercițiilor de mai sus, inclusiv operarea dirijabilului numai cu ajutorul instrumentelor cu un motor simulat inoperant, precum și oprirea și repornirea motoarelor (acest exercițiu din urmă se efectuează la o altitudine de siguranță, cu excepția cazului în care se efectuează pe un FFS sau FNPT II).	- trecerea de la zborul la vedere la zborul instrumental în timpul decolării; - plecări și sosiri instrumentale obișnuite; - proceduri IFR pe rută; - proceduri de așteptare; - apropieri instrumentale la minimuri specificate; - proceduri de apropiere întreruptă; - aterizări din apropieri instrumentale, inclusiv apropiere cu manevre la vedere (circling); (iii) manevre în zbor și caracteristici particulare ale zborului; (iv) operarea unui dirijabil în cadrul exercițiilor de mai sus, inclusiv operarea dirijabilului numai cu ajutorul instrumentelor cu un motor simulat inoperant, precum și oprirea și repornirea motoarelor (acest exercițiu din urmă se efectuează la o altitudine de siguranță, cu excepția cazului în care se efectuează pe un FFS sau FNPT II).		
Apendicele 7 Testul de îndemânare pentru BIR și IR			
1. Solicitanții trebuie să fi beneficiat de instruire pe aeronave de aceeași clasă sau de același tip ca cele care urmează a fi folosite pentru test, care trebuie să fie echipate în mod corespunzător pentru operațiuni de pregătire și testare. 2. Un solicitant trebuie să promoveze toate secțiunile relevante ale testului de îndemânare. În cazul în care un element al unei secțiuni nu se promovează, întreaga secțiune este considerată nepromovată. Nepromovarea a mai mult de o secțiune duce la repetarea întregului test. Un	1. Solicitanții trebuie să fi beneficiat de instruire pe aeronave de aceeași clasă sau de același tip ca cele care urmează a fi folosite pentru test, care trebuie să fie echipate în mod corespunzător pentru operațiuni de pregătire și testare. 2. Un solicitant trebuie să promoveze toate secțiunile relevante ale testului de îndemânare. În cazul în care un element al unei secțiuni nu se promovează, întreaga secțiune este considerată nepromovată. Nepromovarea a mai mult de o secțiune duce la repetarea întregului test. Un solicitant care nu	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
solicitant care nu promovează o singură secțiune repetă examenul doar pentru respectiva secțiune. Nepromovarea oricărei secțiuni la reluarea testului, inclusiv a acelor secțiuni promovate într-o încercare anterioară, obligă solicitantul să susțină din nou testul în întregime. Toate secțiunile relevante ale testului de îndemânare se promovează într-un interval de 6 luni. Dacă nu se promovează toate secțiunile relevante ale testului din două încercări este necesară o pregătire suplimentară. 3. În urma nepromovării unui test, poate fi necesară pregătire suplimentară. Nu există un număr limită de încercări de promovare a testului de îndemânare. DESFĂȘURAREA TESTULUI 4. Testul este conceput pentru a simula un zbor real. Ruta de zbor se alege de către examinator. Un element esențial este capacitatea solicitantului de a planifica și efectua un zbor pe baza materialelor de informare de rutină. Solicitantul efectuează planificarea zborului și se asigură că se asigură că toate echipamentele și documentația necesare pentru efectuarea zborului se află la bord. Durata zborului este de cel puțin 1 oră. 5. În cazul în care solicitantul alege să întrerupă un test de îndemânare din motive considerate inadecvate de către examinator, solicitantul susține din nou testul de îndemânare în întregime. Dacă testul este întrerupt din motive considerate adecvate de către examinator, cu ocazia unui zbor	promovează o singură secțiune repetă examenul doar pentru respectiva secțiune. Nepromovarea oricărei secțiuni la reluarea testului, inclusiv a acelor secțiuni promovate într-o încercare anterioară, obligă solicitantul să susțină din nou testul în întregime. Toate secțiunile relevante ale testului de îndemânare se promovează într-un interval de 6 luni. Dacă nu se promovează toate secțiunile relevante ale testului din două încercări este necesară o pregătire suplimentară. 3. În urma nepromovării unui test, poate fi necesară pregătire suplimentară. Nu există un număr-limită de încercări de promovare a testului de îndemânare. Desfășurarea testului 4. Testul este conceput pentru a simula un zbor real. Ruta de zbor se alege de către examinator. Un element esențial este capacitatea solicitantului de a planifica și de a efectua un zbor pe baza materialelor de informare de rutină. Solicitantul efectuează planificarea zborului și se asigură că toate echipamentele și documentația necesare pentru efectuarea zborului se află la bord. Durata zborului este de cel puțin o oră. 5. În cazul în care solicitantul alege să întrerupă un test de îndemânare din motive considerate inadecvate de către examinator, solicitantul susține din nou testul de îndemânare în întregime. Dacă testul este întrerupt din motive considerate adecvate de către examinator, cu ocazia unui zbor ulterior se		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
ulterior se testează numai acele secțiuni pentru care nu s-a susținut testul. 6. La latitudinea examinadorului, orice manevră sau procedură din cadrul testului poate fi repetată o dată de către solicitant. Examinadorul poate opri testul în orice moment dacă se consideră că abilitățile de zbor demonstrate de solicitant necesită refacerea completă a testului. 7. Un solicitant este obligat să piloteze aeronava dintr-o poziție în care se pot exercita atribuțiile de PIC și să susțină testul ca și când niciun alt membru al echipajului nu ar fi prezent. Examinadorul nu se implică în operarea aeronavei, cu excepția cazului în care intervenția este necesară din motive de siguranță sau pentru evitarea întârzierilor inacceptabile pentru restul traficului. Răspunderea pentru zbor se împarte în conformitate cu reglementările naționale. 8. Înălțimile/altitudinile de decizie, înălțimile/altitudinile minime de coborâre și punctele de apropiere întreruptă sunt determinate de solicitant și aprobate de examinador. 9. Solicitanții trebuie să îi indice examinadorului verificările și sarcinile efectuate, inclusiv identificarea echipamentelor radio. Verificările se efectuează în conformitate cu lista de verificare autorizată specifică aeronavei pe care se susține testul. În timpul pregătirii înainte de zbor în	testează numai acele secțiuni pentru care nu s-a susținut testul. 6. La latitudinea examinadorului, orice manevră sau procedură din cadrul testului poate fi repetată o dată de către solicitant. Examinadorul poate opri testul în orice moment dacă se consideră că abilitățile de zbor demonstrate de solicitant necesită refacerea completă a testului. 7. Un solicitant este obligat să piloteze aeronava dintr-o poziție în care se pot exercita atribuțiile de PIC și să susțină testul ca și când niciun alt membru al echipajului nu ar fi prezent. Examinadorul nu se implică în operarea aeronavei, cu excepția cazului în care intervenția este necesară din motive de siguranță sau pentru evitarea întârzierilor inacceptabile pentru restul traficului. Răspunderea pentru zbor se împarte în conformitate cu reglementările naționale. 8. Înălțimile/altitudinile de decizie, înălțimile/altitudinile minime de coborâre și punctele de apropiere întreruptă sunt determinate de solicitant și aprobate de examinador. 9. Solicitanții trebuie să îi indice examinadorului verificările și sarcinile efectuate, inclusiv identificarea echipamentelor radio. Verificările se efectuează în conformitate cu lista de verificare autorizată specifică aeronavei pe care se susține testul. În timpul pregătirii înainte de zbor în vederea		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
vederea testului, solicitanții trebuie să determine regimul motoarelor și vitezele. Solicitanții trebuie să calculeze datele privind performanța la decolare, apropiere și aterizare în conformitate cu manualul de operațiuni sau cu manualul de zbor al aeronavei utilizate. TOLERANȚE PENTRU PROBELE DE ZBOR 10. Solicitantul demonstrează capacitatea de a: opera aeronava în limitele sale operaționale; efectua toate manevrele cu ușurință și precizie; da dovadă de o bună judecată și abilități de zbor; folosi cunoștințele aeronautice; și menține controlul asupra aeronavei în orice moment, astfel încât reușita procedurilor și a manevrelor de zbor să nu fie niciodată pusă în mod serios sub semnul întrebării. 11. Se aplică următoarele limite, corectate astfel încât să țină cont de condițiile de turbulență și de manevrabilitatea și performanțele aeronavei utilizate: TABEL	testului, solicitanții trebuie să determine regimul motoarelor și vitezele. Solicitanții trebuie să calculeze datele privind performanța la decolare, apropiere și aterizare în conformitate cu manualul de operațiuni sau cu manualul de zbor al aeronavei utilizate. Toleranțe pentru probele de zbor 10. Solicitantul demonstrează capacitatea de: a opera aeronava în limitele sale operaționale; a efectua toate manevrele cu ușurință și precizie; a da dovadă de o bună judecată și abilități de zbor; a folosi cunoștințele aeronautice; și a menține controlul asupra aeronavei în orice moment, astfel încât reușita procedurilor și a manevrelor de zbor să nu fie niciodată pusă în mod serios sub semnul întrebării. 11. Se aplică următoarele limite, corectate astfel încât să țină cont de condițiile de turbulență și de manevrabilitatea și performanțele aeronavei utilizate: TABEL		
CONȚINUTUL TESTULUI AVIOANE TABEL ELICOPTERE TABEL	CONȚINUTUL TESTULUI AVIOANE TABEL ELICOPTERE TABEL	Compatibil	Lipsă
Apendicele 8 Acordarea de credite cu privire la componenta IR a verificării competenței pentru o calificare de clasă sau de tip sau evaluarea practică EBT			

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
A. Avioane Se acordă credite numai dacă titularilor li se revalidează sau li se reînnoiesc privilegiile IR pentru avioane monomotor cu un singur pilot și pentru avioane multimotor cu un singur pilot, după caz. TABEL	A. Avioane Se acordă credite numai dacă titularilor li se revalidează sau li se reînnoiesc privilegiile IR pentru avioane monomotor cu un singur motor și pentru avioane multimotor cu un singur pilot, după caz. TABEL	Compatibil	Lipsă
B. Elicoptere Se acordă credite numai dacă titularilor li se revalidează sau li se reînnoiesc privilegiile IR pentru elicoptere cu un singur pilot, după caz. TABEL	B. Elicoptere <i>Se acordă credite numai dacă titularilor li se revalidează sau li se reînnoiesc privilegiile IR pentru elicoptere cu un singur pilot, după caz.</i> TABEL	Compatibil	Lipsă
Apendicele 9 Pregătire, test de îndemânare și verificare a competenței pentru MPL și ATPL, precum și pentru calificările de tip și de clasă, precum și verificări ale competenței pentru BIR și IR			
A. Dispoziții generale 1. Persoanele care solicită un test de îndemânare trebuie să fi efectuat instruirea pe aceeași clasă sau același tip de aeronave ca și cele care urmează a fi folosite pentru test. 1a. Pregătirea pe FFS în conformitate cu punctele 1b și 1c din prezenta secțiune se completează cu pregătirea pentru decolare și aterizare pe o aeronavă cu un singur pilot operată în operațiuni cu un singur pilot sau multipilot sau pe o aeronavă multipilot, după caz, în conformitate cu punctul 17 din prezenta secțiune, cu excepția cazului în care pregătirea se finalizează în conformitate cu punctul FCL.730.A sau constituie pregătire pentru copiloți	A. Dispoziții generale 1. Persoanele care solicită un test de îndemânare trebuie să fi efectuat instruirea pe aceeași clasă sau același tip de aeronave ca și cele care urmează a fi folosite pentru test. <i>1a. Pregătirea pe FFS în conformitate cu punctele 1b și 1c din prezenta secțiune se completează cu pregătirea pentru decolare și aterizare pe o aeronavă cu un singur pilot operată în operațiuni cu un singur pilot sau multipilot sau pe o aeronavă multipilot, după caz, în conformitate cu punctul 17 din prezenta secțiune, cu excepția cazului în care pregătirea se finalizează în conformitate cu punctul FCL.730.A sau constituie pregătire pentru copiloți</i>	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
suplimentari pentru rută în conformitate cu secțiunea B punctul 6 litera (i) din prezentul apendice. 1b. Pregătirea pentru calificările de tip MPA și PL se efectuează pe un FFS sau, în mod combinat, pe FSTD-uri și pe FFS. Testul de îndemânare sau verificarea competenței pentru calificările de tip MPA și PL și pentru eliberarea unei ATPL și a unei MPL se efectuează pe un FFS, dacă este disponibil. 1c. Pregătirea, testul de îndemânare sau verificarea competenței pentru calificările de clasă sau de tip pentru SPA și elicoptere se efectuează pe oricare dintre următoarele: (a) un FFS disponibil și accesibil sau într-o combinație a acestor FFS și FSTD; (b) în mod combinat, pe FSTD-uri și pe aeronavă dacă nu este disponibil sau accesibil niciun FFS; (c) pe aeronavă dacă nu este disponibil sau accesibil niciun FSTD. 1d. Prin derogare de la punctul 1c, pregătirea, testul de îndemânare sau verificarea competenței pentru calificările de clasă sau de tip pentru elicopterele necomplexe SPA și pentru elicopterele necomplexe se pot desfășura pe o combinație între FSTD și aeronavă, chiar dacă un FFS este disponibil și accesibil. 1e. Prin derogare de la punctul 1c, pregătirea, testul de îndemânare sau verificarea competenței pentru	<u>suplimentari pentru rută în conformitate cu secțiunea B punctul 6 litera (i) din prezentul apendice.</u> <u>1b. Pregătirea pentru calificările de tip MPA și PL se efectuează pe un FFS sau, în mod combinat, pe FSTD-uri și pe FFS. Testul de îndemânare sau verificarea competenței pentru calificările de tip MPA și PL și pentru eliberarea unei ATPL și a unei MPL se efectuează pe un FFS, dacă este disponibil.</u> <u>1c. Pregătirea, testul de îndemânare sau verificarea competenței pentru calificările de clasă sau de tip pentru SPA și elicoptere se efectuează pe oricare dintre următoarele:</u> <u>(a) un FFS disponibil și accesibil sau într-o combinație a acestor FFS și FSTD;</u> <u>(b) în mod combinat, pe FSTD-uri și pe aeronavă dacă nu este disponibil sau accesibil niciun FFS;</u> <u>(c) pe aeronavă dacă nu este disponibil sau accesibil niciun FSTD.</u> <u>1d. Prin derogare de la punctul 1c, pregătirea, testul de îndemânare sau verificarea competenței pentru calificările de clasă sau de tip pentru elicopterele necomplexe SPA și pentru elicopterele necomplexe se pot desfășura pe o combinație între FSTD și aeronavă, chiar dacă un FFS este disponibil și accesibil.</u>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
oricare dintre următoarele elemente se poate desfășura în conformitate cu punctul 1c litera (a), (b) sau (c), indiferent de disponibilitatea și de accesibilitatea FFS sau FSTD: (a) avioane necomplexe cu un singur pilot, altele decât cele de înaltă performanță; (b) TMG-uri; (c) elicoptere necomplexe pentru care configurația maximă certificată a locurilor nu depășește cinci locuri. 1f. Dacă în timpul pregătirii, al testării sau al verificării se utilizează FSTD-uri, adecvarea FSTD-urilor utilizate se verifică în raport cu „Tabelul de funcții și teste subiective” aplicabil și cu „Tabelul testelor de validare a FSTD” aplicabil, incluse în documentul principal de referință aplicabil dispozitivului utilizat. Trebuie luate în considerare toate restricțiile și limitările indicate în certificatul de calificare al dispozitivului. 2. Dacă nu se promovează toate secțiunile testului din două încercări este necesară o pregătire suplimentară. 3. Nu există un număr limită de încercări de promovare a testului de îndemânare. CONȚINUTUL PREGĂTIRII/TESTULUI DE ÎNDEMÂNARE/VERIFICĂRII COMPETENȚEI 4. Cu excepția cazului în care se prevede altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite	<u>1e. Prin derogare de la punctul 1c, pregătirea, testul de îndemânare sau verificarea competenței pentru oricare dintre următoarele elemente se poate desfășura în conformitate cu punctul 1c litera (a), (b) sau (c), indiferent de disponibilitatea și de accesibilitatea FFS sau FSTD:</u> <u>(a) avioane necomplexe cu un singur pilot, altele decât cele de înaltă performanță;</u> <u>(b) TMG-uri;</u> <u>(c) elicoptere necomplexe pentru care configurația maximă certificată a locurilor nu depășește cinci locuri.</u> <u>1f. Dacă în timpul pregătirii, al testării sau al verificării se utilizează FSTD-uri, adecvarea FSTD-urilor utilizate se verifică în raport cu „Tabelul de funcții și teste subiective” aplicabil și cu „Tabelul testelor de validare a FSTD” aplicabil, incluse în documentul principal de referință aplicabil dispozitivului utilizat. Trebuie luate în considerare toate restricțiile și limitările indicate în certificatul de calificare al dispozitivului.</u> 2. Dacă nu se promovează toate secțiunile testului din două încercări, este necesară o pregătire suplimentară. 3. Nu există un număr-limită de încercări de promovare a testului de îndemânare. Conținutul pregătirii/testului de îndemânare/verificării competenței		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
în conformitate cu anexa I (partea 21) la Regulamentul (UE) 748/2012 (OSD), programa de instruire practică, testul de îndemânare și testul de verificare a competenței trebuie să respecte dispozițiile prezentului apendice. Programa, testul de îndemânare și testul de verificare a competenței se pot reduce în vederea creditării pentru experiența anterioară pe tipuri similare de aeronave, după cum se prevede în OSD. 5. Cu excepția testelor de îndemânare pentru eliberarea unei ATPL, atunci când se prevede astfel în OSD pentru aeronava respectivă, se poate acorda credit pentru elementele testului de îndemânare comune altor tipuri sau variante pentru care piloții sunt calificați. DESFĂȘURAREA TESTULUI/VERIFICĂRII 6. Examinatorul poate alege între diferite scenarii ale testelor de îndemânare sau verificărilor competenței cuprinzând operațiuni relevante simulate. Se folosesc simulatoare complete de zbor sau alte echipamente de pregătire, după cum se prevede în prezenta anexă (partea FCL). 7. În timpul verificării competenței, examinatorul se asigură că titularii calificării de clasă sau de tip își păstrează un nivel corespunzător de cunoștințe teoretice. 8. În cazul în care aleg să întrerupă un test de îndemânare din motive considerate inadecvate de	4. Cu excepția cazului în care se prevede altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în corespundere cu Partea 21 (OSD), programa de instruire practică, testul de îndemânare și testul de verificare a competenței trebuie să respecte dispozițiile prezentului apendice. Programa, testul de îndemânare și testul de verificare a competenței se pot reduce în vederea creditării pentru experiența anterioară pe tipuri similare de aeronave, după cum se prevede în OSD. 5. Cu excepția testelor de îndemânare pentru eliberarea unui ATPL, atunci când se prevede astfel în OSD pentru aeronava respectivă, se poate acorda credit pentru elementele testului de îndemânare comune altor tipuri sau variante pentru care piloții sunt calificați. Desfășurarea testului/verificării 6. Examinatorul poate alege între diferite scenarii ale testelor de îndemânare sau verificărilor competenței cuprinzând operațiuni relevante simulate. Se folosesc simulatoare complete de zbor sau alte echipamente de pregătire, după cum se prevede în prezenta Anexă (Partea FCL). 7. În timpul verificării competenței, examinatorul se asigură că titularii calificării de clasă sau de tip își păstrează un nivel corespunzător de cunoștințe teoretice.		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
către examinator, solicitanții susțin din nou testul de îndemânare în întregime. Dacă testul este întrerupt din motive considerate adecvate de către examinator, cu ocazia unui zbor ulterior se testează numai acele secțiuni pentru care nu s-a susținut testul. 9. La latitudinea examinatorului, orice manevră sau procedură din cadrul testului poate fi repetată o dată de către solicitanți. Examinatorul poate opri testul în orice moment dacă se consideră că abilitățile de zbor demonstrate de solicitanți necesită refacerea completă a testului. 10. Solicitanții sunt obligați să piloteze aeronava dintr-o poziție în care se pot exercita, după caz, atribuțiile de PIC sau de copilot. În condiții de simplă comandă, testul se susține ca și când niciun alt membru al echipajului nu ar fi prezent. 11. În timpul pregătirii înainte de zbor în vederea testului, solicitanții sunt obligați să determine regimul motoarelor și vitezele. Solicitanții trebuie să îi indice examinatorului verificările și sarcinile efectuate, inclusiv identificarea echipamentelor radio. Verificările se efectuează în conformitate cu lista de verificare specifică aeronavei pe care se susține testul și, dacă este cazul, cu conceptul MCC. Datele privind performanța la decolare, apropiere și aterizare se calculează de către solicitanți în conformitate cu manualul de operare sau cu manualul de zbor al aeronavei utilizate.	8. În cazul în care aleg să întrerupă un test de îndemânare din motive considerate inadecvate de către examinator, solicitanții susțin din nou testul de îndemânare în întregime. Dacă testul este întrerupt din motive considerate adecvate de către examinator, cu ocazia unui zbor ulterior se testează numai acele secțiuni pentru care nu s-a susținut testul. 9. La latitudinea examinatorului, orice manevră sau procedură din cadrul testului poate fi repetată o dată de către solicitanți. Examinatorul poate opri testul în orice moment dacă se consideră că abilitățile de zbor demonstrate de solicitanți necesită refacerea completă a testului. 10. Solicitanții sunt obligați să piloteze aeronava dintr-o poziție în care se pot exercita, după caz, atribuțiile de PIC sau de copilot. În condiții de simplă comandă, testul se susține ca și când niciun alt membru al echipajului nu ar fi prezent. 11. În timpul pregătirii înainte de zbor în vederea testului, solicitanții sunt obligați să determine regimul motoarelor și vitezele. Solicitanții trebuie să îi indice examinatorului verificările și sarcinile efectuate, inclusiv identificarea echipamentelor radio. Verificările se efectuează în conformitate cu lista de verificare specifică aeronavei pe care se susține testul și, dacă este cazul, cu conceptul MCC. Datele privind performanța la decolare, apropiere și aterizare se calculează de către solicitanți în		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
Înălțimile/altitudinile de decizie, înălțimile/altitudinile minime de coborâre și punctele de apropiere întreruptă sunt convenite cu examinatorul. 12. Examinatorul nu se implică în operarea aeronavei, cu excepția cazului în care intervenția este necesară din motive de siguranță sau pentru evitarea întârzierilor inacceptabile pentru restul traficului. CERINȚE SPECIFICE PRIVIND PREGĂTIREA, TESTUL DE ÎNDEMÂNARE ȘI VERIFICAREA COMPETENȚEI PENTRU CALIFICĂRILE DE TIP PENTRU AERONAVE MULTIPILOT, PENTRU AERONAVE CU UN SINGUR PILOT ATUNCI CÂND SUNT PILOTATE ÎN OPERARE MULTIPILOT, PENTRU MPL ȘI PENTRU ATPL 13. Testul de îndemânare pentru o aeronavă multipilot sau pentru o aeronavă cu un singur pilot exploatată în operare multipilot se efectuează în condiții de echipaj multiplu. Un alt solicitant sau un alt pilot calificat care este titularul respectivei calificări de tip poate îndeplini funcția celui de al doilea pilot. Dacă se folosește o aeronavă, al doilea pilot este examinatorul sau un instructor. 14. Solicitanții acționează ca PF în timpul tuturor secțiunilor testului de îndemânare, cu excepția procedurilor anormale și de urgență, care pot fi efectuate ca PF sau ca PM, în conformitate cu	conformitate cu manualul de operare sau cu manualul de zbor al aeronavei utilizate. Înălțimile/altitudinile de decizie, înălțimile/altitudinile minime de coborâre și punctele de apropiere întreruptă sunt convenite cu examinatorul. 12. Examinatorul nu se implică în operarea aeronavei, cu excepția cazului în care intervenția este necesară din motive de siguranță sau pentru evitarea întârzierilor inacceptabile pentru restul traficului. <u>Cerințe specifice privind pregătirea, testul de îndemânare și verificarea competenței pentru calificările de tip pentru aeronave multipilot, pentru aeronave cu un singur pilot atunci când sunt pilotate în operare multipilot, pentru MPL și pentru ATPL</u> 13. Testul de îndemânare pentru o aeronavă multipilot sau pentru o aeronavă cu un singur pilot exploatat în operațiuni multipilot se efectuează în condiții de echipaj multiplu. Un alt solicitant sau un alt pilot calificat care este titularul respectivei calificări de tip poate îndeplini funcția celui de-al doilea pilot. Dacă se folosește o aeronavă, al doilea pilot este examinatorul sau un instructor. 14. Solicitanții acționează ca PF în timpul tuturor secțiunilor testului de îndemânare, cu excepția		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
MCC. Persoanele care solicită obținerea unei calificări de tip pentru aeronave multipilot sau ATPL trebuie să demonstreze și abilitatea de a acționa ca PM. Solicitanții pot alege fie scaunul din stânga, fie scaunul din dreapta pentru testul de îndemânare, dacă de pe scaunul ales se pot executa toate elementele testului. 15. Următoarele aspecte se verifică în mod special de către examinator în cazul persoanelor care solicită o ATPL sau o calificare de tip pentru aeronave multipilot sau pentru operarea multipilot pe o aeronavă cu un singur pilot extinse la sarcinile unui PIC, indiferent dacă solicitanții acționează ca PF sau ca PM: (a) gestionarea cooperării în cadrul echipajului; (b) un control continuu al operării aeronavei printr-o supraveghere corespunzătoare și (c) stabilirea priorităților și luarea deciziilor în conformitate cu aspectele privind siguranța și reglementările relevante adecvate situației operaționale, inclusiv situațiile de urgență. 16. Testul sau verificarea se efectuează în condiții IFR, în cazul în care este inclusă calificarea IR, și, pe cât posibil, se realizează într-un mediu de transport aerian comercial simulat. Un element esențial care trebuie verificat este capacitatea solicitantului de a planifica și de a efectua un zbor pe baza materialelor de informare de rutină.	procedurilor anormale și de urgență, care pot fi efectuate ca PF sau ca PM, în conformitate cu MCC. Persoanele care solicită obținerea unei calificări de tip pentru aeronave multipilot sau ATPL trebuie să demonstreze și abilitatea de a acționa ca PM. Solicitanții pot alege fie scaunul din stânga, fie scaunul din dreapta pentru testul de îndemânare, dacă de pe scaunul ales se pot executa toate elementele testului. 15. Următoarele aspecte se verifică în mod special de către examinator în cazul solicitanților unui ATPL sau ai unei calificări de tip pentru aeronave multipilot sau pentru operațiuni multipilot pe <u>o aeronavă</u> cu un singur pilot extinse la sarcinile unui PIC, indiferent dacă solicitanții acționează ca PF sau ca PM: (a) gestionarea cooperării în cadrul echipajului; (b) controlul continuu al operării aeronavei printr-o supraveghere corespunzătoare; și (c) stabilirea priorităților și luarea deciziilor în conformitate cu aspectele privind siguranța și reglementările relevante adecvate situației operaționale, inclusiv situațiile de urgență. 16. Testul sau verificarea se efectuează în condiții IFR, în cazul în care este inclusă calificarea IR, și, pe cât posibil, se realizează într-un mediu de transport aerian comercial simulat. Un element esențial care trebuie verificat este capacitatea solicitantului de a planifica și de a efectua un zbor pe baza materialelor de informare de rutină.		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
17. În cazul în care cursul pentru calificarea de tip a inclus mai puțin de 2 ore de pregătire pentru zbor pe aeronavă, solicitanții trebuie, înainte sau după testul de îndemânare, să efectueze o pregătire pentru zbor pe aeronavă. O astfel de pregătire pentru zbor aprobată trebuie să includă manevre de decolare și aterizare și se efectuează de către un instructor calificat, sub responsabilitatea: (a) unei ATO sau (b) unei organizații care deține un AOC eliberat în conformitate cu anexa III (partea ORO) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 și care a fost aprobată în mod expres pentru a oferi o astfel de pregătire sau (c) instructorului, în cazul în care nu este aprobată nicio pregătire practică pe aeronavă pentru aeronave cu un singur pilot în cadrul unei ATO sau al unui titular de AOC, iar pregătirea practică pe aeronavă a fost aprobată de autoritatea competentă a solicitanților. Un certificat de absolvire a cursului pentru calificarea de tip care include pregătirea practică pe aeronavă se înaintează autorității competente înainte ca noua calificare de tip să fie înscrisă pe licența solicitanților. 18. Pentru pregătirea în materie de restabilire a atitudinii normale de zbor, „eveniment de angajare” înseamnă fie o apropiere de viteza de angajare, fie o angajare. Un FFS poate fi utilizat de către ATO fie în scopul exersării revenirii din angajare sau al	<u>17. În cazul în care cursul pentru calificarea de tip a inclus mai puțin de 2 ore de pregătire pentru zbor pe aeronavă, solicitanții trebuie, înainte sau după testul de îndemânare, să efectueze o pregătire pentru zbor pe aeronavă.</u> <u>O astfel de pregătire pentru zbor aprobată trebuie să includă manevre de decolare și aterizare și se efectuează de către un instructor calificat, sub responsabilitatea:</u> (a) unei ATO; sau (b) unei organizații care deține un AOC eliberat în conformitate cu <u>anexa nr. 3 (partea ORO) la HG nr. 612/2022</u> și care a fost aprobată în mod expres pentru a oferi o astfel de pregătire; sau (c) instructorului, în cazul în care nu este aprobată nicio pregătire practică pe aeronavă pentru aeronave cu un singur pilot în cadrul unei ATO sau al unui titular de AOC, iar pregătirea practică pe aeronavă a fost aprobată de <u>AAC</u>. Un certificat de absolvire a cursului pentru calificarea de tip care include pregătirea practică pe aeronavă se înaintează <u>AAC</u> înainte ca noua calificare de tip să fie înscrisă pe <u>licența</u> solicitanților. 18. Pentru pregătirea în materie de restabilire a atitudinii normale de zbor, „eveniment de angajare” înseamnă fie o apropiere de viteza de angajare, fie o angajare. Un FFS poate fi utilizat de către ATO fie		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
demonstrării caracteristicilor specifice tipului ale unei angajări, fie în ambele scopuri, cu condiția ca: (a) FFS să fi fost calificat în conformitate cu cerințele speciale de evaluare din CS-FSTD(A) și (b) ATO să fie demonstrat cu succes autorității competente că se contracarează orice transfer negativ al pregătirii.	în scopul exersării revenirii din angajare sau al demonstrării caracteristicilor specifice tipului ale unei angajări, fie în ambele scopuri, cu condiția ca: (a) FFS să fi fost calificat în conformitate cu cerințele speciale de evaluare din CS-FSTD(A); și (b) ATO să fie demonstrat cu succes <u>AAC</u> că se contracarează orice transfer negativ al pregătirii.		
B. Cerințe specifice pentru categoria avioane NOTE DE PROMOVARE 1. În cazul avioanelor cu un singur pilot, cu excepția avioanelor complexe de înaltă performanță cu un singur pilot, solicitanții trebuie să promoveze toate secțiunile testului de îndemânare sau ale verificării competenței. Nepromovarea oricărui element al unei secțiuni conduce la nepromovarea întregii secțiuni. În cazul în care nu promovează o singură secțiune, solicitanții repetă examenul doar pentru secțiunea respectivă. Nepromovarea a mai mult de o secțiune duce la repetarea în întregime a testului sau a verificării. Nepromovarea oricărei secțiuni la reluarea testului sau a verificării, inclusiv a acelor secțiuni promovate într-o încercare anterioară, duce din nou la repetarea în întregime a testului sau a verificării. Pentru avioanele multimotor cu un singur pilot, trebuie promovată secțiunea 6 a testului sau a verificării relevante, referitoare la zborul asimetric. 2. În cazul avioanelor complexe de înaltă performanță multipilot și cu un singur pilot,	B. Cerințe specifice pentru categoria avioane Note de promovare 1. În cazul avioanelor cu un singur pilot, cu excepția avioanelor complexe de înaltă performanță cu un singur pilot, solicitanții trebuie să promoveze toate secțiunile testului de îndemânare sau ale verificării competenței. Nepromovarea oricărui element al unei secțiuni conduce la nepromovarea întregii secțiuni. În cazul în care nu promovează o singură secțiune, solicitanții repetă examenul doar pentru secțiunea respectivă. Nepromovarea a mai mult de o secțiune duce la repetarea în întregime a testului sau a verificării. Nepromovarea oricărei secțiuni la reluarea testului sau a verificării, inclusiv a acelor secțiuni promovate într-o încercare anterioară, duce din nou la repetarea în întregime a testului sau a verificării. Pentru avioanele multimotor cu un singur pilot, trebuie promovată secțiunea 6 a testului sau a verificării relevante, referitoare la zborul asimetric. 2. În cazul avioanelor complexe de înaltă performanță multipilot și cu un singur pilot,	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
solicitanții trebuie să promoveze toate secțiunile testului de îndemânare sau ale verificării competenței. Nepromovarea a mai mult de cinci elemente duce la repetarea în întregime a testului sau a verificării. Solicitanții care nu promovează cinci sau mai puține elemente repetă examenul pentru elementele nepromovate. Nepromovarea oricărui element la reluarea testului sau a verificării, inclusiv a acelor elemente promovate într-o încercare anterioară, obligă solicitanții să susțină din nou testul sau verificarea în întregime. TOLERANȚE PENTRU PROBELE DE ZBOR 3. Solicitanții trebuie să demonstreze capacitatea de a: (a) opera avionul fără a depăși limitările acestuia; (b) efectua toate manevrele cu finețe și acuratețe; (c) raționa corect și de a supraveghea situația aeriană; (d) aplica cunoștințele aeronautice; (e) menține în orice moment controlul avionului, astfel încât efectuarea cu succes a unei manevre sau proceduri să nu fie niciodată pusă la îndoială; (f) înțelege și aplica procedurile de coordonare a echipajului și procedurile în caz de incapacitate, dacă este cazul, și (g) comunica eficient cu ceilalți membri ai echipajului, dacă este cazul. 4. Se aplică următoarele limite, corectate astfel încât să țină cont de condițiile de turbulență și de	solicitanții trebuie să promoveze toate secțiunile testului de îndemânare sau ale verificării competenței. Nepromovarea a mai mult de cinci elemente duce la repetarea în întregime a testului sau a verificării. Solicitanții care nu promovează cinci sau mai puține elemente repetă examenul doar pentru elementele nepromovate. Nepromovarea oricărui element la reluarea testului sau a verificării, inclusiv a acelor elemente promovate într-o încercare anterioară, obligă solicitanții să susțină din nou testul sau verificarea în întregime. Toleranțe pentru probele de zbor 3. Solicitanții trebuie să demonstreze capacitatea de: (a) a opera avionul fără a depăși limitările acestuia; (b) a efectua toate manevrele cu finețe și acuratețe; (c) a raționa corect și de a supraveghea situația aeriană; (d) a aplica cunoștințele aeronautice; (e) a menține în orice moment controlul avionului, astfel încât efectuarea cu succes a unei manevre sau proceduri să nu fie niciodată pusă la îndoială; (f) a înțelege și a aplica procedurile de coordonare a echipajului și procedurile în caz de incapacitate, dacă este cazul; și (g) a comunica eficient cu ceilalți membri ai echipajului, dacă este cazul. 4. Se aplică următoarele limite, corectate astfel încât să țină cont de condițiile de turbulență și de calitățile de manevrare și performanțele avionului utilizat:		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
calitățile de manevrare și performanțele avionului utilizat: TABEL CONȚINUTUL PREGĂTIRII/TESTULUI DE ÎNDEMÂNARE/VERIFICĂRII COMPETENȚEI 5. Avioane cu un singur pilot, cu excepția avioanelor complexe de înaltă performanță (a) Următoarele simboluri înseamnă: TABEL (b) Pregătirea practică se desfășoară cel puțin la nivelul echipamentului de pregătire prezentat ca (P) sau se poate desfășura pe orice echipament de pregătire de nivel superior indicat de săgeată (---->). Pentru desemnarea echipamentelor de pregătire utilizate se folosesc următoarele abrevieri: TABEL (c) Elementele marcate cu asterisc (*) din secțiunea 3B și, pentru multimotor, secțiunea 6 se execută numai cu ajutorul instrumentelor dacă în testul de îndemânare sau în verificarea competenței este inclusă revalidarea/reînnoirea unei IR. Dacă elementele marcate cu asterisc (*) nu se execută numai cu ajutorul instrumentelor în timpul testului de îndemânare sau al verificării competenței, precum și dacă nu există credite pentru privilegiile IR, calificarea de clasă sau de tip se limitează exclusiv la VFR. (d) Secțiunea 3A se efectuează pentru revalidarea unei calificări de clasă multimotor sau de tip, numai	TABEL Conținutul pregătirii/testului de îndemânare/verificării competenței 5. Avioane cu un singur pilot, cu excepția avioanelor complexe de înaltă performanță (a) Următoarele simboluri înseamnă: TABEL (b) Pregătirea practică se desfășoară cel puțin la nivelul echipamentului de pregătire prezentat ca (P) sau se poate desfășura pe orice echipament de pregătire de nivel superior indicat de săgeată (---->). Pentru desemnarea echipamentelor de pregătire utilizate se folosesc următoarele abrevieri: TABEL (c) Elementele marcate cu asterisc (*) din secțiunea 3B și, pentru multimotor, secțiunea 6 se execută numai cu ajutorul instrumentelor dacă în testul de îndemânare sau în verificarea competenței este inclusă revalidarea/reînnoirea unei IR. Dacă elementele marcate cu asterisc (*) nu se execută numai cu ajutorul instrumentelor în timpul testului de îndemânare sau al verificării competenței, precum și dacă nu există credite pentru privilegiile IR, calificarea de clasă sau de tip se limitează exclusiv la VFR. (d) Secțiunea 3A se efectuează pentru revalidarea unei calificări de clasă multimotor sau de tip, numai		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
VFR, dacă cele 10 segmente de rută necesare ca experiență în ultimele 12 luni nu au fost efectuate. Secțiunea 3A nu este necesară dacă se efectuează secțiunea 3B. (e) Litera „M” înscrisă în coloana cu testul de îndemânare sau verificarea competenței indică un exercițiu obligatoriu sau o alegere în cazul în care apar mai multe exerciții. (f) La pregătirea practică pentru calificările de clasă ME sau de tip se folosește un FTSD dacă acestea fac parte dintr-un curs aprobat pentru calificare de clasă sau de tip. Următoarele considerente se aplică aprobării cursului: (i) calificarea FSTD, astfel cum se prevede în cerințele relevante din anexa VI (partea ARA) și anexa VII (partea ORA); (ii) calificările instructorilor; (iii) numărul de ore de pregătire pe FSTD asigurate în cadrul cursului și (iv) calificările și experiența anterioară, pe tipuri similare, ale piloților aflați în pregătire. (g) Pentru a exercita privilegiile unei calificări de clasă sau de tip în operațiuni multipilot în conformitate cu punctul FCL.725 litera (d) sau (da), piloții care au deja dreptul să opereze clasa sau tipul relevant de avion în operațiuni cu un singur pilot trebuie să îndeplinească următoarele condiții: 1. să finalizeze un curs de diferențe care să conțină manevre și proceduri, inclusiv MCC, precum și exercițiile prevăzute în secțiunea 7 utilizând gestionarea amenințărilor și a erorilor (TEM), CRM și factori umani în cadrul unei organizații	VFR, dacă cele 10 segmente de rută necesare ca experiență în ultimele 12 luni nu au fost efectuate. Secțiunea 3A nu este necesară dacă se efectuează secțiunea 3B. (e) Litera „M” înscrisă în coloana cu testul de îndemânare sau verificarea competenței indică un exercițiu obligatoriu sau o alegere în cazul în care apar mai multe exerciții. (f) La pregătirea practică pentru calificările de clasă ME sau de tip se folosește un FTSD, dacă acestea fac parte dintr-un curs aprobat pentru calificare de clasă sau de tip. Următoarele considerente se aplică aprobării cursului: (i) calificarea FSTD, astfel cum se prevede în cerințele relevante din Anexele nr.6 (Partea ARA) și nr.7 (Partea ORA); (ii) calificările instructorilor; (iii) numărul de ore de pregătire pe FSTD asigurate în cadrul cursului; și (iv) calificările și experiența anterioară, pe tipuri similare, ale piloților aflați în pregătire. (g) <u>Pentru a exercita privilegiile unei calificări de clasă sau de tip în operațiuni multipilot în conformitate cu punctul FCL.725 litera (d) sau (da), piloții care au deja dreptul să opereze clasa sau tipul relevant de avion în operațiuni cu un singur pilot trebuie să îndeplinească următoarele condiții:</u> (1) <u>să finalizeze un curs de diferențe care să conțină manevre și proceduri, inclusiv MCC, precum și exercițiile prevăzute în secțiunea 7 utilizând gestionarea amenințărilor și a erorilor (TEM), CRM și factori umani în cadrul unei organizații care este</u>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
care este specificată la punctul FCL.725 litera (d) punctul 1 subpunctul (i); 2. să promoveze o verificare a competenței în operațiuni multipilot. (h) Pentru a exercita privilegiile unei calificări de tip în operațiuni cu un singur pilot în conformitate cu punctul FCL.725 litera (d), piloții care au deja dreptul să piloteze tipul relevant de avion în operațiuni multipilot trebuie să fie formați într-o organizație specificată la punctul FCL.725 litera (d) punctul 1 subpunctul (i) și verificați pentru următoarele manevre și proceduri suplimentare în operațiuni cu un singur pilot: (i) pentru avioanele SE, 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 și, dacă este cazul, o apropiere din secțiunea 3.B; (ii) pentru avioanele ME, 1.6, secțiunea 6 și, dacă este cazul, o apropiere din secțiunea 3.B. (i) Piloții care au dreptul să exercite privilegiile unei calificări de clasă sau de tip atât în operațiuni cu un singur pilot, cât și în operațiuni multipilot în conformitate cu literele (g) și (h) își pot menține privilegiile pentru ambele forme de operare prin efectuarea unuia dintre elementele de mai jos: (i) două verificări ale competenței, una în operațiuni cu un singur pilot și una în operațiuni multipilot; (ii) o verificare a competenței în operațiuni multipilot, în plus față de exercițiile menționate la litera (h) subpunctul (i) sau la litera (h) subpunctul (ii), după caz, în operațiuni cu un singur pilot. Verificările competenței pentru revalidarea sau reînnoirea calificărilor de clasă includ întotdeauna	<u>specificată la punctul FCL.725 litera (d) punctul 1 subpunctul (i);</u> (2) să promoveze o verificare a competenței în operațiuni multipilot. <u>(h) Pentru a exercita privilegiile unei calificări de tip în operațiuni cu un singur pilot în conformitate cu punctul FCL.725 litera (d), piloții care au deja dreptul să piloteze tipul relevant de avion în operațiuni multipilot trebuie să fie formați într-o organizație specificată la punctul FCL.725 litera (d) punctul 1 subpunctul (i) și verificați pentru următoarele manevre și proceduri suplimentare în operațiuni cu un singur pilot:</u> <u>(i) pentru avioanele SE, 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 și, dacă este cazul, o apropiere din secțiunea 3.B;</u> <u>(ii) pentru avioanele ME, 1.6, secțiunea 6 și, dacă este cazul, o apropiere din secțiunea 3.B.</u> <u>(i) Piloții care au dreptul să exercite privilegiile unei calificări de clasă sau de tip atât în operațiuni cu un singur pilot, cât și în operațiuni multipilot în conformitate cu literele (g) și (h) își pot menține privilegiile pentru ambele forme de operare prin efectuarea unuia dintre elementele de mai jos:</u> <u>(i) două verificări ale competenței, una în operațiuni cu un singur pilot și una în operațiuni multipilot;</u> <u>(ii) o verificare a competenței în operațiuni multipilot, în plus față de exercițiile menționate la litera (h) subpunctul (i) sau la litera (h) subpunctul (ii), după caz, în operațiuni cu un singur pilot.</u> <u>Verificările competenței pentru revalidarea sau reînnoirea calificărilor de clasă includ întotdeauna exercițiile menționate la litera (h) subpunctul (i) sau</u>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
exercițiile menționate la litera (h) subpunctul (i) sau litera (h) subpunctul (ii), după caz, în operațiuni cu un singur pilot. (j) Pentru a elimina o restricție privind operațiunile multipilot dintr-o calificare de tip pentru un avion cu un singur pilot în conformitate cu punctul FCL.725 litera (d) punctul 2, piloții trebuie să se conformeze literei (h). (k) Pregătirea, testarea și verificarea respectă tabelul menționat mai jos. (1) Pregătire în cadrul unei ATO, cerințe de testare și verificare pentru privilegii pentru operațiuni cu un singur pilot (2) Pregătire în cadrul unei ATO, cerințe de testare și verificare pentru privilegii pentru operațiuni multipilot (3) Pregătire în cadrul unei ATO, cerințe de testare și verificare pentru piloți care dețin privilegii pentru operațiuni cu un singur pilot și solicită pentru prima dată obținerea privilegiilor multipilot (curs de diferențe) (4) Pregătire în cadrul unei ATO, cerințe de testare și verificare pentru piloți care dețin privilegii multipilot și solicită pentru prima dată obținerea privilegiilor pentru operațiuni cu un singur pilot (curs de diferențe) (5) Pregătire în cadrul unei ATO și cerințe de verificare pentru revalidarea și reînnoirea privilegiilor combinate pentru operațiuni multipilot și cu un singur pilot. TABEL	<u>litera (h) subpunctul (ii), după caz, în operațiuni cu un singur pilot.</u> <u>(j) Pentru a elimina o restricție privind operațiunile multipilot dintr-o calificare de tip pentru un avion cu un singur pilot în conformitate cu punctul FCL.725 litera (d) punctul 2, piloții trebuie să se conformeze literei (h).</u> (k) Pregătirea, testarea și verificarea respectă tabelul menționat mai jos. (1) Pregătire în cadrul unei ATO, cerințe de testare și verificare pentru privilegii pentru operațiuni cu un singur pilot. (2) Pregătire în cadrul unei ATO, cerințe de testare și verificare pentru privilegii pentru operațiuni multipilot. (3) Pregătire în cadrul unei ATO, cerințe de testare și verificare pentru piloți care dețin privilegii pentru operațiuni cu un singur pilot și solicită pentru prima dată obținerea privilegiilor multipilot (curs de diferențe). (4) Pregătire în cadrul unei ATO, cerințe de testare și verificare pentru piloți care dețin privilegii multipilot și solicită pentru prima dată obținerea privilegiilor pentru operațiuni cu un singur pilot (curs de diferențe). (5) Pregătire în cadrul unei ATO și cerințe de verificare pentru revalidarea și reînnoirea privilegiilor combinate pentru operațiuni multipilot și cu un singur pilot. TABEL		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(l) Pentru a obține sau a menține privilegii PBN, una dintre apropiieri trebuie să fie o RNP APCH. Atunci când o RNP APCH nu este posibilă din punct de vedere practic, aceasta se efectuează într-un FSTD echipat în mod corespunzător. Prin derogare de la primul paragraf, în cazurile în care o verificare a competenței pentru revalidarea privilegiilor PBN se efectuează pe o aeronavă sau pe un FSTD reprezentând aeronava respectivă, care nu sunt echipate pentru manevrele RNP APCH, se permite ca verificarea competenței să nu includă exerciții RNP APCH. În astfel de cazuri, privilegiile PBN ale pilotului nu includ RNP APCH. Restricția se ridică dacă pilotul a efectuat o verificare a competenței care include un exercițiu RNP APCH pentru clasa sau tipul relevant. TABEL 6. Avioane multipilot și avioane complexe de înaltă performanță cu un singur pilot (a) Următoarele simboluri înseamnă: TABEL (b) Pregătirea practică se desfășoară cel puțin la nivelul echipamentului de pregătire prezentat ca (P) sau se poate desfășura pe orice echipament de pregătire de nivel superior indicat de săgeată (---->).	(l) Pentru a obține sau a menține privilegii PBN, una dintre apropiieri trebuie să fie o RNP APCH. Atunci când o RNP APCH nu este posibilă din punct de vedere practic, aceasta se efectuează într-un FSTD echipat în mod corespunzător. <u>Prin derogare de la primul paragraf, în cazurile în care o verificare a competenței pentru revalidarea privilegiilor PBN se efectuează pe o aeronavă sau pe un FSTD reprezentând aeronava respectivă, care nu sunt echipate pentru manevrele RNP APCH, se permite ca verificarea competenței să nu includă exerciții RNP APCH. În astfel de cazuri, privilegiile PBN ale pilotului nu includ RNP APCH. Restricția se ridică dacă pilotul a efectuat o verificare a competenței care include un exercițiu RNP APCH pentru clasa sau tipul relevant.</u> TABEL 6. Avioane multipilot și avioane complexe de înaltă performanță cu un singur pilot (a) Următoarele simboluri înseamnă: TABEL (b) Pregătirea practică se desfășoară cel puțin la nivelul echipamentului de pregătire prezentat ca (P) sau se poate desfășura pe orice echipament de pregătire de nivel superior indicat de săgeată (----->).		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
Pentru desemnarea echipamentelor de pregătire utilizate se folosesc următoarele abrevieri: TABEL (c) Elementele marcate cu asterisc (*) se execută numai cu ajutorul instrumentelor. (d) Litera „M” înscrisă în coloana cu testul de îndemânare sau cu verificarea competenței indică un exercițiu obligatoriu sau o alegere în cazul în care apar mai multe exerciții. (e) La pregătirea practică și la testare se folosește un FFS dacă FFS-ul respectiv face parte dintr-un curs aprobat pentru calificare de tip. Următoarele considerente se aplică aprobării cursului: (i) calificările instructorilor; (ii) calificarea și numărul total de ore de pregătire furnizate pe parcursul cursului într-un FSTD și (iii) calificările și experiența anterioară, pe tipuri similare, ale piloților aflați în pregătire. (f) Manevrele și procedurile includ MCC pentru avioane multipilot și pentru avioane complexe de înaltă performanță cu un singur pilot în operațiuni multipilot. (g) Manevrele și procedurile se execută ca pilot unic pentru avioanele complexe de înaltă performanță cu un singur pilot în operațiuni cu un singur pilot. (h) Pentru a elimina o restricție la operațiunile multipilot în conformitate cu punctul FCL.725 litera (d) punctul 2 de pe o calificare de tip pentru avioane complexe de înaltă performanță cu un singur pilot, piloții trebuie să finalizeze	Pentru desemnarea echipamentelor de pregătire utilizate se folosesc următoarele abrevieri: TABEL (c) Elementele marcate cu asterisc (*) se execută numai cu ajutorul instrumentelor. (d) Litera «M» înscrisă în coloana cu testul de îndemânare sau cu verificarea competenței indică un exercițiu obligatoriu sau o alegere în cazul în care apar mai multe exerciții. (e) La pregătirea practică și la testare se folosește un FFS, dacă FFS-ul respectiv face parte dintr-un curs aprobat pentru calificare de tip. Următoarele considerente se aplică aprobării cursului: (i) calificările instructorilor; (ii) calificarea și numărul total de ore de pregătire furnizate pe parcursul cursului într-un FSTD; (iii) calificările și experiența anterioară, pe tipuri similare, ale piloților aflați în pregătire. (f) Manevrele și procedurile includ MCC pentru avioane multipilot și pentru avioane complexe de înaltă performanță cu un singur pilot în operațiuni multipilot. (g) Manevrele și procedurile se execută ca pilot unic pentru avioanele complexe de înaltă performanță cu un singur pilot în operațiuni cu un singur pilot. (h) <u>Pentru a elimina o restricție la operațiunile multipilot în conformitate cu punctul FCL.725 litera (d) punctul 2 de pe o calificare de tip pentru avioane complexe de înaltă performanță cu un singur pilot, piloții trebuie să finalizeze manevrele/procedurile de</u>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
manevre/procedurile de la 2.5, 3.8.3.4, 4.4 și 5.5, precum și cel puțin o manevră/procedură din secțiunea 3.4 în operare cu un singur pilot. (i) Solicitanții și titularii unei calificări de tip restricționate eliberate în conformitate cu punctul FCL.720.A litera (c) trebuie să urmeze cursuri de pregătire, teste de îndemânare și verificări ale competenței în conformitate cu prezentul apendice. Cu toate acestea, cu excepția cazului în care se supun unui test de îndemânare în conformitate cu punctul FCL.720.A litera (c) punctul 3, aceștia trebuie să efectueze, în timpul unui test de îndemânare sau al unei verificări a competenței, cel puțin manevrele de aterizare în rolul pilotului care monitorizează zborul, dar nu trebuie să efectueze următoarele: (i) manevre de decolare; (ii) manevre de aterizare în rolul pilotului aflat la comenzi. (j) Pentru a obține sau a menține privilegii PBN, una dintre apropieri trebuie să fie o RNP APCH. Atunci când o RNP APCH nu este posibilă din punct de vedere practic, aceasta se efectuează într-un FSTD echipat în mod corespunzător. Prin derogare de la primul paragraf, în cazurile în care o verificare a competenței pentru revalidarea privilegiilor PBN se efectuează pe o aeronavă sau pe un FSTD reprezentând aeronava respectivă, care nu sunt echipate pentru manevrele RNP APCH, se permite ca verificarea competenței să nu includă exerciții RNP APCH. În astfel de cazuri, privilegiile PBN ale pilotului nu includ RNP	<u>la 2.5, 3.8.3.4, 4.4 și 5.5, precum și cel puțin o manevră/procedură din secțiunea 3.4 în operare cu un singur pilot.</u> <u>(i) Solicitanții și titularii unei calificări de tip restricționate eliberate în conformitate cu punctul FCL.720.A litera (c) trebuie să urmeze cursuri de pregătire, teste de îndemânare și verificări ale competenței în conformitate cu prezentul apendice. Cu toate acestea, cu excepția cazului în care se supun unui test de îndemânare în conformitate cu punctul FCL.720.A litera (c) punctul 3, aceștia trebuie să efectueze, în timpul unui test de îndemânare sau al unei verificări a competenței, cel puțin manevrele de aterizare în rolul pilotului care monitorizează zborul, dar nu trebuie să efectueze următoarele:</u> <u>(i) manevre de decolare;</u> <u>(ii) manevre de aterizare în rolul pilotului aflat la comenzi</u> <u>(j) Pentru a obține sau a menține privilegii PBN, una dintre apropieri trebuie să fie o RNP APCH. Atunci când o RNP APCH nu este posibilă din punct de vedere practic, aceasta se efectuează într-un FSTD echipat în mod corespunzător.</u> <u>Prin derogare de la primul paragraf, în cazurile în care o verificare a competenței pentru revalidarea privilegiilor PBN se efectuează pe o aeronavă sau pe un FSTD reprezentând aeronava respectivă, care nu sunt echipate pentru manevrele RNP APCH, se permite ca verificarea competenței să nu includă exerciții RNP APCH. În astfel de cazuri, privilegiile</u>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
APCH. Restricția se ridică dacă pilotul a efectuat o verificare a competenței care include un exercițiu RNP APCH pentru clasa sau tipul relevant. TABEL 7. Calificări de clasă (aterizare pe apă) Secțiunea 6 se efectuează pentru revalidarea unei calificări de clasă multimotor (aterizare pe apă), numai VFR, dacă cele 10 segmente de rută necesare ca experiență în ultimele 12 luni nu au fost efectuate. TABEL	<u>PBN ale pilotului nu includ RNP APCH. Restricția se ridică dacă pilotul a efectuat o verificare a competenței care include un exercițiu RNP APCH pentru clasa sau tipul relevant.</u> TABEL 7. Calificări de clasă (aterizare pe apă) Secțiunea 6 se efectuează pentru revalidarea unei calificări de clasă multimotor (aterizare pe apă), numai VFR, dacă cele 10 segmente de rută necesare ca experiență în ultimele 12 luni nu au fost efectuate. TABRL		
C. Cerințe specifice pentru categoria elicoptere 1. În cazul testului de îndemânare sau a verificării competenței pentru calificări de tip și ATPL, solicitanții trebuie să promoveze secțiunile 1-4 și 6 (după caz) ale testului de îndemânare sau ale verificării competenței. Nepromovarea a mai mult de cinci elemente duce la repetarea în întregime a testului sau a verificării. Solicitanții care nu promovează până la maximum cinci elemente repetă examenul doar pentru elementele nepromovate. Nepromovarea oricărui element la reluarea testului sau a verificării, inclusiv a acelor elemente promovate într-o încercare anterioară, duce din nou la repetarea în întregime a testului sau a verificării. Toate secțiunile testului de îndemânare sau ale verificării competenței trebuie promovate într-un interval de șase luni.	<u>C. Cerințe specifice pentru categoria elicoptere</u> <u>1. În cazul testului de îndemânare sau a verificării competenței pentru calificări de tip și ATPL, solicitanții trebuie să promoveze secțiunile 1-4 și 6 (după caz) ale testului de îndemânare sau ale verificării competenței. Nepromovarea a mai mult de cinci elemente duce la repetarea în întregime a testului sau a verificării. Solicitanții care nu promovează până la maximum cinci elemente repetă examenul doar pentru elementele nepromovate. Nepromovarea oricărui element la reluarea testului sau a verificării, inclusiv a acelor elemente promovate într-o încercare anterioară, duce din nou la repetarea în întregime a testului sau a verificării. Toate secțiunile testului de îndemânare sau ale verificării competenței trebuie promovate într-un interval de șase luni.</u>	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
2. În cazul verificării competenței pentru o IR, solicitanții trebuie să promoveze secțiunea 5 a verificării competenței. Nepromovarea a mai mult de trei elemente duce la repetarea în întregime a secțiunii 5. Solicitanții care nu promovează până la maximum trei elemente repetă examenul doar pentru elementele nepromovate. Nepromovarea oricărui element la reluarea verificării sau nepromovarea acelor elemente din secțiunea 5 promovate într-o încercare anterioară obligă solicitanții să susțină din nou verificarea în întregime. TOLERANȚE PENTRU PROBELE DE ZBOR 3. Solicitanții trebuie să demonstreze capacitatea de a: (a) opera elicopterul fără a depăși limitările acestuia; (b) efectua toate manevrele cu finețe și acuratețe; (c) raționa corect și de a supraveghea situația aeriană; (d) aplica cunoștințele aeronautice; (e) menține în orice moment controlul asupra elicopterului, astfel încât efectuarea cu succes a unei manevre sau proceduri să nu fie niciodată pusă la îndoială; (f) înțelege și aplica procedurile de coordonare a echipajului și procedurile în caz de incapacitate, dacă este cazul, și (g) comunica eficient cu ceilalți membri ai echipajului, dacă este cazul.	2. În cazul verificării competenței pentru o IR, solicitanții trebuie să promoveze secțiunea 5 a verificării competenței. Nepromovarea a mai mult de trei elemente duce la repetarea în întregime a secțiunii 5. Solicitanții care nu promovează până la maximum trei elemente repetă examenul doar pentru elementele nepromovate. Nepromovarea oricărui element la reluarea verificării sau nepromovarea acelor elemente din secțiunea 5 promovate într-o încercare anterioară obligă solicitanții să susțină din nou verificarea în întregime. Toleranțe pentru probele de zbor 3. Solicitanții trebuie să demonstreze capacitatea de a: <u>(a)</u> opera elicopterul fără a depăși limitările acestuia; <u>(b)</u> efectua toate manevrele cu finețe și acuratețe; <u>(c)</u> raționa corect și de a supraveghea situația aeriană; <u>(d)</u> aplica cunoștințele aeronautice; <u>(e)</u> menține în orice moment controlul asupra elicopterului, astfel încât efectuarea cu succes a unei manevre sau proceduri să nu fie niciodată pusă la îndoială; <u>(f)</u> înțelege și aplica procedurile de coordonare a echipajului și procedurile în caz de incapacitate, dacă este cazul, și <u>(g)</u> comunica eficient cu ceilalți membri ai echipajului, dacă este cazul.		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
4. Se aplică următoarele limite, corectate astfel încât să țină cont de condițiile de turbulență și de calitățile de manevrare și performanțele elicopterului utilizat. (a) limite operaționale în condiții IFR. TABEL (b) limite operaționale în condiții VFR CONȚINUTUL PREGĂTIRII/TESTULUI DE ÎNDEMÂNARE/VERIFICĂRII COMPETENȚEI DISPOZIȚII GENERALE 5. Următorul simbol înseamnă: P = Pregătit ca PIC pentru eliberarea unei calificări de tip pentru elicoptere cu un singur pilot (SPH) sau pregătit ca PIC sau copilot și ca PF sau PM pentru eliberarea unei calificări de tip pentru elicoptere multipilot (MPH). 6. Pregătirea practică se desfășoară cel puțin la nivelul echipamentului de pregătire prezentat ca (P) sau se poate desfășura pe orice echipament de pregătire de nivel superior indicat de săgeată (--->). Pentru desemnarea echipamentelor de pregătire utilizate se folosesc următoarele abrevieri:	<u>4.</u> Se aplică următoarele limite, corectate astfel încât să țină cont de condițiile de turbulență și de calitățile de manevrare și performanțele elicopterului utilizat. <u>(a)</u> Limite operaționale în condiții IFR. TABEL <u>(b)</u> limite operaționale în condiții VFR CONȚINUTUL PREGĂTIRII/TESTULUI DE ÎNDEMÂNARE/DE VERIFICARE A COMPETENȚEI DISPOZIȚII GENERALE <u>5.</u> Următorul simbol înseamnă: P = Pregătit ca PIC pentru eliberarea unei calificări de tip pentru elicoptere cu un singur pilot (SPH) sau pregătit ca PIC sau copilot și ca PF sau PM pentru eliberarea unei calificări de tip pentru elicoptere multipilot (MPH). <u>6.</u> Pregătirea practică se desfășoară cel puțin la nivelul echipamentului de pregătire prezentat ca (P) sau se poate desfășura pe orice echipament de pregătire de nivel superior indicat de săgeată (---->). Pentru desemnarea echipamentelor de pregătire utilizate se folosesc următoarele abrevieri:		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
TABEL 7. Elementele marcate cu asterisc (*) se execută în condiții IMC reale sau simulate, exclusiv de către persoanele care doresc să-și reînnoiască sau să-și revalideze o IR(H) sau să-și extindă privilegiile respectivei calificări la un alt tip. 8. Procedurile de zbor instrumental (secțiunea 5) se execută numai de către persoanele care doresc să-și reînnoiască sau să-și revalideze o IR(H) sau să-și extindă privilegiile respectivei calificări la un alt tip. În acest scop se poate folosi un FFS sau un FTD 2/3. 8a. Pentru a obține sau a menține privilegii PBN, una dintre apropieri trebuie să fie o RNP APCH. Atunci când o RNP APCH nu este posibilă din punct de vedere practic, aceasta se efectuează într-un FSTD echipat în mod corespunzător. Prin derogare de la paragraful de mai sus, în cazurile în care o verificare a competenței pentru revalidarea privilegiilor PBN nu include un exercițiu RNP APCH, privilegiile PBN ale pilotului nu includ RNP APCH. Restricția se ridică dacă pilotul a susținut o verificare a competenței care include un exercițiu RNP APCH. 9. Litera „M” înscrisă în coloana cu testul de îndemânare sau verificarea competenței indică un exercițiu obligatoriu.	TABEL <u>7.</u> Elementele marcate cu asterisc (*) se execută în condiții IMC reale sau simulate, exclusiv de către persoanele care doresc să-și reînnoiască sau să-și revalideze o IR(H) sau să-și extindă privilegiile respectivei calificări la un alt tip. <u>8.</u> Procedurile de zbor instrumental (secțiunea 5) se execută numai de către persoanele care doresc să-și reînnoiască sau să-și revalideze o IR(H) sau să-și extindă privilegiile respectivei calificări la un alt tip. În acest scop se poate folosi un FFS sau un FTD 2/3. <u>8a.</u> Pentru a obține sau a menține privilegii PBN, una dintre apropieri trebuie să fie o RNP APCH. Atunci când o RNP APCH nu este posibilă din punct de vedere practic, aceasta se efectuează într-un FSTD echipat în mod corespunzător. Prin derogare de la paragraful de mai sus, în cazurile în care o verificare a competenței pentru revalidarea privilegiilor PBN nu include un exercițiu RNP APCH, privilegiile PBN ale pilotului nu includ RNP APCH. Restricția se ridică dacă pilotul a susținut o verificare a competenței care include un exercițiu RNP APCH. <u>9.</u> Litera „M” înscrisă în coloana cu testul de îndemânare sau verificarea competenței indică un exercițiu obligatoriu.		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
10. La pregătirea practică și la testare se folosește un FSTD dacă FSTD-ul respectiv face parte dintr-un curs pentru calificare de tip. Următoarele considerente se aplică pentru curs: (a) calificarea FSTD, astfel cum se prevede în cerințele relevante din anexa VI (partea ARA) și anexa VII (partea ORA); (b) calificările instructorului și ale examinatorului; (c) numărul de ore de pregătire pe FSTD asigurate în cadrul cursului; (d) calificările și experiența anterioară, pe tipuri similare, ale piloților aflați în pregătire și (e) numărul de ore de experiență de zbor sub supraveghere asigurate după eliberarea noii calificări de tip. ELICOPTERE MULTIPILOT 11. Persoanele care solicită un test de îndemânare pentru eliberarea unei calificări de tip pentru elicoptere multipilot și ATPL(H) trebuie să promoveze doar secțiunile 1-4 și, dacă este cazul, secțiunea 6. 12. Persoanele care solicită o verificare a competenței pentru revalidarea sau reînnoirea unei calificări de tip pentru elicoptere multipilot trebuie să promoveze doar secțiunile 1-4 și, dacă este cazul, secțiunea 6. TABEL ELICOPTERE CU UN SINGUR PILOT	10. La pregătirea practică și la testare se folosește un FSTD dacă FSTD-ul respectiv face parte dintr-un curs pentru calificare de tip. Următoarele considerente se aplică pentru curs: <u>(a)</u> calificarea FSTD, astfel cum se prevede în cerințele relevante din anexa nr.6 (partea ARA) și anexa nr.7 (partea ORA); <u>(b)</u> calificările instructorului și ale examinatorului; <u>(c)</u> numărul de ore de pregătire pe FSTD asigurate în cadrul cursului; <u>(d)</u> calificările și experiența anterioară, pe tipuri similare, ale piloților aflați în pregătire și <u>(e)</u> numărul de ore de experiență de zbor sub supraveghere asigurate după eliberarea noii calificări de tip. ELICOPTERE MULTIPILOT <u>11.</u> Persoanele care solicită un test de îndemânare pentru eliberarea unei calificări de tip pentru elicoptere multipilot și ATPL(H) trebuie să promoveze doar secțiunile 1-4 și, dacă este cazul, secțiunea 6. <u>12.</u> Persoanele care solicită o verificare a competenței pentru revalidarea sau reînnoirea unei calificări de tip pentru elicoptere multipilot trebuie să promoveze doar secțiunile 1-4 și, dacă este cazul, secțiunea 6. TABEL <u>ELICOPTERE CU UN SINGUR PILOT</u>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
13. Pentru a exercita privilegiile calificării de tip în conformitate cu punctul FCL.725 litera (d), persoanele care solicită eliberarea, revalidarea sau reînnoirea unei calificări de tip pentru elicoptere cu un singur pilot trebuie: (a) pentru operațiuni cu un singur pilot, să efectueze testul de îndemânare sau verificarea competenței în operațiuni cu un singur pilot; (b) pentru operațiuni multipilot, să efectueze testul de îndemânare sau verificarea competenței în operațiuni multipilot; (c) atât pentru operațiuni cu un singur pilot, cât și pentru operațiuni multipilot, să efectueze testul de îndemânare sau verificarea competenței în operațiuni multipilot și, în plus, următoarele manevre și proceduri în operațiuni cu un singur pilot: 1. pentru elicoptere monomotor: 2.1 decolare și 2.6 și 2.6.1 coborâre în autorotație și aterizare în autorotație; 2. pentru elicoptere multimotor: 2.1 decolare și 2.4 și 2.4.1 până de motor imediat înainte și după atingerea TDP; 3. pentru privilegii IR, pe lângă punctul 1 sau 2, după caz, o apropiere din secțiunea 5, cu excepția cazului în care sunt îndeplinite criteriile din apendicele 8; (d) pentru eliminarea unei restricții de la operațiunile multipilot dintr-o calificare de tip pentru elicoptere cu un singur pilot în conformitate cu punctul FCL.725 litera (d) punctul 2, să efectueze o verificare a competenței care să includă	<u>13. Pentru a exercita privilegiile calificării de tip în conformitate cu punctul FCL.725 litera (d), persoanele care solicită eliberarea, revalidarea sau reînnoirea unei calificări de tip pentru elicoptere cu un singur pilot trebuie:</u> <u>(a) pentru operațiuni cu un singur pilot, să efectueze testul de îndemânare sau verificarea competenței în operațiuni cu un singur pilot;</u> <u>(b) pentru operațiuni multipilot, să efectueze testul de îndemânare sau verificarea competenței în operațiuni multipilot;</u> <u>(c) atât pentru operațiuni cu un singur pilot, cât și pentru operațiuni multipilot, să efectueze testul de îndemânare sau verificarea competenței în operațiuni multipilot și, în plus, următoarele manevre și proceduri în operațiuni cu un singur pilot:</u> <u>1. pentru elicoptere monomotor: 2.1 decolare și 2.6 și 2.6.1 coborâre în autorotație și aterizare în autorotație;</u> <u>2. pentru elicoptere multimotor: 2.1 decolare și 2.4 și 2.4.1 până de motor imediat înainte și după atingerea TDP;</u> <u>3. pentru privilegii IR, pe lângă punctul 1 sau 2, după caz, o apropiere din secțiunea 5, cu excepția cazului în care sunt îndeplinite criteriile din apendicele 8;</u> <u>(d) pentru eliminarea unei restricții de la operațiunile multipilot dintr-o calificare de tip pentru elicoptere cu un singur pilot în conformitate cu punctul FCL.725 litera (d) punctul 2, să efectueze o verificare a competenței care să includă manevrele</u>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
manevrele și procedurile menționate la litera (c) punctul 1 sau punctul 2, după caz.	<u>și procedurile menționate la litera (c) punctul 1 sau punctul 2, după caz.</u>		
D. Cerințe specifice pentru categoria aeronave cu decolare-aterizare verticală 1. În cazul testelor de îndemânare sau a verificărilor competenței pentru calificări de tip pentru aeronave cu decolare-aterizare verticală, solicitanții trebuie să promoveze secțiunile 1-5 și 6 (după caz) ale testului de îndemânare sau ale verificării competenței. Nepromovarea a mai mult de cinci elemente duce la repetarea în întregime a testului sau a verificării. Solicitanții care nu promovează până la maximum cinci elemente repetă examenul doar pentru elementele nepromovate. Nepromovarea oricărui element la reluarea testului sau a verificării, inclusiv a acelor elemente promovate într-o încercare anterioară, obligă solicitanții să susțină din nou testul sau verificarea în întregime. Toate secțiunile testului de îndemânare sau ale verificării competenței trebuie promovate într-un interval de șase luni. TOLERANȚE PENTRU PROBELE DE ZBOR 2. Solicitanții trebuie să demonstreze capacitatea de a: (a) opera aeronava cu decolare-aterizare verticală fără a depăși limitările acesteia; (b) efectua toate manevrele cu finețe și acuratețe; (c) raționa corect și de a supraveghea situația aeriană; (d) aplica cunoștințele aeronautice;	<u>D.</u> Cerințe specifice pentru categoria aeronave cu decolare-aterizare verticală <u>1.</u> În cazul testelor de îndemânare sau a verificărilor competenței pentru calificări de tip pentru aeronave cu decolare-aterizare verticală, solicitanții trebuie să promoveze secțiunile 1-5 și 6 (după caz) ale testului de îndemânare sau ale verificării competenței. Nepromovarea a mai mult de cinci elemente duce la repetarea în întregime a testului sau a verificării. Solicitanții care nu promovează până la maximum cinci elemente repetă examenul doar pentru elementele nepromovate. Nepromovarea oricărui element la reluarea testului sau a verificării, inclusiv a acelor elemente promovate într-o încercare anterioară, obligă solicitanții să susțină din nou testul sau verificarea în întregime. Toate secțiunile testului de îndemânare sau ale verificării competenței trebuie promovate într-un interval de șase luni. Toleranțe pentru probele de zbor <u>2.</u> Solicitanții trebuie să demonstreze capacitatea de a: <u>(a)</u> opera aeronava cu decolare-aterizare verticală fără a depăși limitările acesteia; <u>(b)</u> efectua toate manevrele cu finețe și acuratețe; <u>(c)</u> raționa corect și de a supraveghea situația aeriană; <u>(d)</u> aplica cunoștințele aeronautice;	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(e) menține în orice moment controlul aeronavei cu decolare-aterizare verticală, astfel încât efectuarea cu succes a unei manevre sau proceduri să nu fie niciodată pusă la îndoială; (f) înțelege și aplica procedurile de coordonare a echipajului și procedurile în caz de incapacitate și (g) comunica eficient cu ceilalți membri ai echipajului. 3. Se aplică următoarele limite, corectate astfel încât să țină cont de condițiile de turbulență și de calitățile de manevrare și performanțele aeronavei cu decolare-aterizare verticală utilizate. (a) limite operaționale în condiții IFR TABEL (b) limite operaționale în condiții VFR: TABEL CONȚINUTUL PREGĂTIRII/TESTULUI DE ÎNDEMÂNARE/VERIFICĂRII COMPETENȚEI 4. Următorul simbol înseamnă: P=Pregătit ca PIC sau copilot și ca PF și PM pentru eliberarea unei calificări de tip, după caz. 5. Pregătirea practică se desfășoară cel puțin la nivelul echipamentului de pregătire prezentat ca (P) sau se poate desfășura pe orice echipament de pregătire de nivel superior indicat de săgeată (--->).	<u>(e)</u> menține în orice moment controlul aeronavei cu decolare-aterizare verticală, astfel încât efectuarea cu succes a unei manevre sau proceduri să nu fie niciodată pusă la îndoială; <u>(f)</u> înțelege și aplica procedurile de coordonare a echipajului și procedurile în caz de incapacitate și <u>(g)</u> comunica eficient cu ceilalți membri ai echipajului. <u>3.</u> Se aplică următoarele limite, corectate astfel încât să țină cont de condițiile de turbulență și de calitățile de manevrare și performanțele aeronavei cu decolare-aterizare verticală utilizate. (a) limite operaționale în condiții IFR TABEL (b) limite operaționale în condiții VFR: TABEL CONȚINUTUL PREGĂTIRII/TESTULUI DE ÎNDEMÂNARE/ DE VERIFICARE A COMPETENȚEI <u>4.</u> Următorul simbol înseamnă: P=Pregătit ca PIC sau copilot și ca PF și PM pentru eliberarea unei calificări de tip, după caz <u>5.</u> Pregătirea practică se desfășoară cel puțin la nivelul echipamentului de pregătire prezentat ca (P) sau se poate desfășura pe orice echipament de pregătire de nivel superior indicat de săgeată (---->).		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
6. Pentru desemnarea echipamentelor de pregătire utilizate se folosesc următoarele abrevieri: TABEL 6a. Elementele marcate cu asterisc (*) se execută numai cu ajutorul instrumentelor. Dacă această condiție nu este îndeplinită în timpul testului de îndemânare sau al verificării competenței, calificarea de tip se va limita numai la VFR. 7. Litera „M” înscrisă în coloana cu testul de îndemânare sau verificarea competenței indică un exercițiu obligatoriu. 8. La pregătirea practică și la testare se folosesc FTSD-uri dacă acestea fac parte dintr-un curs aprobat pentru calificare de tip. Următoarele considerente se aplică aprobării cursului: (a) calificarea FTSD-urilor, astfel cum se prevede în cerințele relevante din anexa VI (partea ARA) și anexa VII (partea ORA); și (b) calificările instructorului. TABEL	<u>6.</u> Pentru desemnarea echipamentelor de pregătire utilizate se folosesc următoarele abrevieri: TABEL <u>6a.</u> Elementele marcate cu asterisc (*) se execută numai cu ajutorul instrumentelor. Dacă această condiție nu este îndeplinită în timpul testului de îndemânare sau al verificării competenței, calificarea de tip se va limita numai la VFR. <u>7.</u> Litera „M” înscrisă în coloana cu testul de îndemânare sau verificarea competenței indică un exercițiu obligatoriu. <u>8.</u> La pregătirea practică și la testare se folosesc FTSD-uri dacă acestea fac parte dintr-un curs aprobat pentru calificare de tip. Următoarele considerente se aplică aprobării cursului: (a) calificarea FTSD-urilor, astfel cum se prevede în cerințele relevante din anexa VI (partea ARA) și anexa VII (partea ORA); și (b) calificările instructorului. TABEL		
E. Cerințe specifice pentru categoria dirijabile 1. În cazul testelor de îndemânare sau a verificărilor competenței pentru calificări de tip pentru dirijabile, solicitanții trebuie să promoveze secțiunile 1-5 și 6 (după caz) ale testului de îndemânare sau ale verificării competenței. Nepromovarea a mai mult de cinci elemente duce	<u>E.</u> Cerințe specifice pentru categoria dirijabile <u>1.</u> În cazul testelor de îndemânare sau a verificărilor competenței pentru calificări de tip pentru dirijabile, solicitanții trebuie să promoveze secțiunile 1-5 și 6 (după caz) ale testului de îndemânare sau ale verificării competenței. Nepromovarea a mai mult de cinci elemente duce la repetarea în întregime a	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
la repetarea în întregime a testului sau a verificării. Solicitanții care nu promovează până la maximum cinci elemente repetă examenul doar pentru elementele nepromovate. Nepromovarea oricărui element la reluarea testului sau a verificării, inclusiv a acelor elemente promovate într-o încercare anterioară, duce din nou la repetarea în întregime a testului sau a verificării. Toate secțiunile testului de îndemânare sau ale verificării competenței trebuie promovate într-un interval de șase luni. TOLERANȚE PENTRU PROBELE DE ZBOR 2. Solicitanții trebuie să demonstreze capacitatea de a: (a) opera dirijabilul fără a depăși limitările acestuia; (b) efectua toate manevrele cu finețe și acuratețe; (c) raționa corect și de a supraveghea situația aeriană; (d) aplica cunoștințele aeronautice; (e) menține în orice moment controlul asupra dirijabilului, astfel încât efectuarea cu succes a unei manevre sau proceduri să nu fie niciodată pusă la îndoială; (f) înțelege și aplica procedurile de coordonare a echipajului și procedurile în caz de incapacitate și (g) comunica eficient cu ceilalți membri ai echipajului. 3. Se aplică următoarele limite, corectate astfel încât să țină cont de condițiile de turbulență și de	testului sau a verificării. Solicitanții care nu promovează până la maximum cinci elemente repetă examenul doar pentru elementele nepromovate. Nepromovarea oricărui element la reluarea testului sau a verificării, inclusiv a acelor elemente promovate într-o încercare anterioară, duce din nou la repetarea în întregime a testului sau a verificării. Toate secțiunile testului de îndemânare sau ale verificării competenței trebuie promovate într-un interval de șase luni. Toleranțe pentru probele de zbor <u>2.</u> Solicitanții trebuie să demonstreze capacitatea de a: <u>(a)</u> opera dirijabilul fără a depăși limitările acestuia; <u>(b)</u> efectua toate manevrele cu finețe și acuratețe; <u>(c)</u> raționa corect și de a supraveghea situația aeriană; <u>(d)</u> aplica cunoștințele aeronautice; <u>(e)</u> menține în orice moment controlul asupra dirijabilului, astfel încât efectuarea cu succes a unei manevre sau proceduri să nu fie niciodată pusă la îndoială; <u>(f)</u> înțelege și aplica procedurile de coordonare a echipajului și procedurile în caz de incapacitate; și <u>(g)</u> comunica eficient cu ceilalți membri ai echipajului. <u>3.</u> Se aplică următoarele limite, corectate astfel încât să țină cont de condițiile de turbulență și de calitățile de manevrare și performanțele dirijabilului utilizat.		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
calitățile de manevrare și performanțele dirijabilului utilizat. (a) limite operaționale în condiții IFR: TABEL (b) limite operaționale în condiții VFR: TABEL CONȚINUTUL PREGĂTIRII/TESTULUI DE ÎNDEMÂNARE/VERIFICĂRII COMPETENȚEI 4. Următorul simbol înseamnă: P=Pregătit ca PIC sau copilot și ca PF și PM pentru eliberarea unei calificări de tip, după caz. 5. Pregătirea practică se desfășoară cel puțin la nivelul echipamentului de pregătire prezentat ca (P) sau se poate desfășura pe orice echipament de pregătire de nivel superior indicat de săgeată (---->). 6. Pentru desemnarea echipamentelor de pregătire utilizate se folosesc următoarele abrevieri: TABEL 6a. Elementele marcate cu asterisc (*) se execută numai cu ajutorul instrumentelor. Dacă această condiție nu este îndeplinită în timpul testului de îndemânare sau al verificării competenței, calificarea de tip se va limita numai la VFR.	(a) limite operaționale în condiții IFR: TABEL (b) limite operaționale în condiții VFR: TABEL CONȚINUTUL PREGĂTIRII/TESTULUI DE ÎNDEMÂNARE/VERIFICĂRII COMPETENȚEI <u>4.</u> Următorul simbol înseamnă: P=Pregătit ca PIC sau copilot și ca PF și PM pentru eliberarea unei calificări de tip, după caz. <u>5.</u> Pregătirea practică se desfășoară cel puțin la nivelul echipamentului de pregătire prezentat ca (P) sau se poate desfășura pe orice echipament de pregătire de nivel superior indicat de săgeată (---->). <u>6.</u> Pentru desemnarea echipamentelor de pregătire utilizate se folosesc următoarele abrevieri: TABEL <u>6a.</u> Elementele marcate cu asterisc (*) se execută numai cu ajutorul instrumentelor. Dacă această condiție nu este îndeplinită în timpul testului de îndemânare sau al verificării competenței, calificarea de tip se va limita numai la VFR.		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
7. Litera „M” înscrisă în coloana cu testul de îndemânare sau verificarea competenței indică un exercițiu obligatoriu. 8. La pregătirea practică și la testare se folosesc FTSD-uri dacă acestea fac parte dintr-un curs de calificare de tip. Următoarele considerente se aplică pentru curs: (a) calificarea FSTD-urilor, astfel cum se prevede în cerințele relevante din anexa VI (partea ARA) și anexa VII (partea ORA), și (b) calificările instructorului. TABEL	<u>7.</u> Litera „M” înscrisă în coloana cu testul de îndemânare sau verificarea competenței indică un exercițiu obligatoriu. <u>8.</u> La pregătirea practică și la testare se folosesc FTSD-uri dacă acestea fac parte dintr-un curs de calificare de tip. Următoarele considerente se aplică pentru curs: <u>(a)</u> calificarea FSTD-urilor, astfel cum se prevede în cerințele relevante din anexa nr. 6 (partea ARA) și anexa nr. 7 (partea ORA), și <u>(b)</u> calificările instructorului. TABEL		
Apendicele 10 Revalidarea și reînnoirea calificărilor de tip, precum și revalidarea și reînnoirea IR atunci când sunt combinate cu revalidarea sau reînnoirea calificărilor de tip – evaluarea practică EBT			
A – Dispoziții generale 1. Revalidarea și reînnoirea calificărilor de tip, precum și revalidarea și reînnoirea IR atunci când sunt combinate cu revalidarea sau reînnoirea calificărilor de tip în conformitate cu prezentul apendice se efectuează numai la operatorii EBT care îndeplinesc toate cerințele următoare: (a) au instituit un program EBT relevant pentru calificarea de tip sau IR aplicabilă în conformitate cu punctul ORO.FC.231 din anexa III (partea ORO) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012; (b) au o experiență de cel puțin trei ani în derularea unui program EBT mixt;	A. Dispoziții generale 1. Revalidarea și reînnoirea calificărilor de tip, precum și revalidarea și reînnoirea IR atunci când sunt combinate cu revalidarea sau reînnoirea calificărilor de tip în conformitate cu prezentul apendice se efectuează numai la operatorii EBT care îndeplinesc toate cerințele următoare: (a) au instituit un program EBT relevant pentru calificarea de tip sau IR aplicabilă în conformitate cu ORO.FC.231 din Partea ORO la Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la operațiunile aeriene; (b) au o experiență de cel puțin trei ani în derularea unui program EBT mixt;	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(c) pentru fiecare calificare de tip din programul EBT, organizația a numit un manager al activității EBT. Managerii activității EBT trebuie să îndeplinească toate cerințele următoare: (i) dețin privilegii de examinator pentru calificarea de tip relevantă; (ii) au o experiență vastă în domeniul pregătirii în calitate de instructor pentru calificarea de tip relevantă; (iii) sunt fie persoana numită în conformitate cu punctul ORO.AOC.135 litera (a) punctul 2 din anexa III (partea ORO) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012, fie un adjunct al persoanei respective. 2. Managerul activității EBT responsabil cu calificarea de tip relevantă trebuie să se asigure că solicitantul îndeplinește toate cerințele privind calificarea, pregătirea și experiența din prezenta anexă în vederea revalidării sau a reînnoirii calificării relevante. 3. Solicitanții care doresc să își revalideze sau să își reînnoiască o calificare în conformitate cu prezentul apendice trebuie să îndeplinească toate cerințele următoare: (a) să fie înscriși în programul EBT al operatorului; (b) în cazul revalidării unei calificări, să absolve programul EBT al operatorului în cursul perioadei de valabilitate a calificării relevante; (c) în cazul reînnoirii unei calificări, să respecte procedurile elaborate de operatorul EBT în	(c) pentru fiecare calificare de tip din programul EBT, organizația a numit un manager al activității EBT. Managerii activității EBT trebuie să îndeplinească toate cerințele următoare: (i) dețin privilegii de examinator pentru calificarea de tip relevantă; (ii) au o experiență vastă în domeniul pregătirii în calitate de instructor pentru calificarea de tip relevantă; (iii) sunt fie persoana numită în conformitate cu ORO.AOC.135 litera (a) punctul 2 din Partea ORO la Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la operațiunile aeriene, fie un adjunct al persoanei respective. 2. Managerul activității EBT responsabil de calificarea de tip relevantă trebuie să se asigure că solicitantul îndeplinește toate cerințele privind calificarea, pregătirea și experiența din Anexa nr.1 (Partea FCL) în vederea revalidării sau a reînnoirii calificării relevante. 3. Solicitanții care doresc să își revalideze sau să își reînnoiască o calificare în conformitate cu prezentul apendice trebuie să îndeplinească toate cerințele următoare: (a) să fie înscriși în programul EBT al operatorului; (b) în cazul revalidării unei calificări, să absolve programul EBT al operatorului în cursul perioadei de valabilitate a calificării relevante; (c) în cazul reînnoirii unei calificări, să respecte procedurile elaborate de operatorul EBT în		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
conformitate cu punctul ORO.FC.231 litera (a) punctul 5 din anexa III (partea ORO) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012. 4. Revalidarea sau reînnoirea unei calificări în conformitate cu prezentul apendice presupune toate cele ce urmează: (a) evaluarea practică EBT continuă în cadrul unui program EBT; (b) demonstrarea unui nivel admisibil de performanță la toate competențele; (c) acțiunea administrativă de revalidare sau de reînnoire a licenței pentru care managerul activității EBT responsabil cu calificarea de tip relevantă face toate demersurile următoare: 1. se asigură că se respectă cerințele de la punctul FCL.1030; 2. când acționează în conformitate cu punctul FCL.1030 litera (b) punctul 2, înscrie pe licența solicitantului noua dată de expirare a calificării. Înscrierea pe licență poate fi realizată de o altă persoană în numele managerului activității EBT, dacă persoana respectivă a fost delegată în acest sens de managerul activității EBT în conformitate cu procedurile prevăzute în programul EBT.	conformitate cu ORO.FC.231 litera (a) punctul 5 din Partea ORO la Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la operațiunile aeriene. 4. Revalidarea sau reînnoirea unei calificări în conformitate cu prezentul apendice presupune toate cele ce urmează: (a) evaluarea practică EBT continuă în cadrul unui program EBT; (b) demonstrarea unui nivel admisibil de performanță la toate competențele; (c) acțiunea administrativă de revalidare sau de reînnoire a <u>licenței</u> pentru care managerul activității EBT responsabil de calificarea de tip relevantă face toate demersurile următoare: 1. se asigură că se respectă cerințele de la FCL.1030; 2. când acționează în conformitate cu FCL.1030 litera (b) punctul 2, înscrie pe <u>licența</u> solicitantului noua dată de expirare a calificării. Înscrierea pe <u>licență</u> poate fi realizată de o altă persoană în numele managerului activității EBT, dacă persoana respectivă a fost delegată în acest sens de managerul activității EBT în conformitate cu procedurile prevăzute în programul EBT.		
B – Efectuarea evaluării practice ebt Evaluarea practică EBT se efectuează în conformitate cu programul EBT al operatorului.	B. Efectuarea evaluării practice EBT Evaluarea practică EBT se efectuează în conformitate cu programul EBT al operatorului.	Compatibil	Lipsă
ANEXA II CONDIȚII PENTRU CONVERTIREA LICENȚELOR ȘI CALIFICĂRILOR NAȚIONALE EXISTENTE PENTRU AVIOANE ȘI ELICOPTERE			

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
A. AVIOANE 1. Licențe de pilot O licență de pilot eliberată de un stat membru în conformitate cu cerințele naționale se convertește într-o licență conformă cu partea FCL cu condiția ca solicitantul să îndeplinească următoarele cerințe: (a) pentru ATPL(A) și CPL(A), respectă, în urma unei verificări a competenței, cerințele de revalidare din partea FCL pentru calificarea de clasă, de tip și instrumentală, aferente privilegiilor licenței deținute; (b) face dovada cunoașterii părților relevante ale cerințelor operaționale și ale părții FCL; (c) face dovada competențelor lingvistice, în conformitate cu punctul FCL.055; (d) îndeplinește cerințele din următorul tabel: TABEL 2. Certificatele de instructor Un certificat de instructor eliberat de un stat membru în conformitate cu cerințele naționale se convertește într-un certificat conform cu partea FCL, cu condiția ca solicitantul să îndeplinească următoarele cerințe: TABEL 3. Certificat de SFI Un certificat de SFI eliberat de un stat membru în conformitate cu cerințele naționale se convertește într-un certificat conform cu partea FCL, cu	A. AVIOANE 1. <u>Licențe</u> de pilot <u>O licență</u> de pilot eliberat de AAC în conformitate cu cerințele naționale se convertește într-o <u>licență</u> conform cu Partea FCL cu condiția ca solicitantul să îndeplinească următoarele cerințe: (a) pentru ATPL(A) și CPL(A), respectă, în urma unei verificări a competenței, cerințele de revalidare din Partea FCL pentru calificarea de clasă, de tip și instrumentală, aferente privilegiilor <u>licenței</u> deținute; (b) face dovada cunoașterii părților relevante ale cerințelor operaționale și ale Părții FCL; (c) face dovada competențelor lingvistice, în conformitate cu punctul FCL.055; (d) îndeplinește cerințele din următorul tabel: TABEL 2. Certificatele de instructor Un certificat de instructor eliberat de AAC în conformitate cu cerințele naționale se convertește într-un certificat în conformitate cu Partea FCL, cu condiția ca solicitantul să îndeplinească următoarele cerințe. TABEL 3. Certificat de SFI Un certificat de SFI eliberat de AAC în conformitate cu cerințele naționale se convertește într-un certificat conform cu Partea FCL, cu condiția ca titularul să îndeplinească următoarele cerințe:	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
condiția ca titularul să îndeplinească următoarele cerințe: TABEL Conversia este valabilă pe o perioadă maximă de 3 ani. Revalidarea este condiționată de respectarea cerințelor relevante prevăzute în partea FCL. 4. Certificat de STI Un certificat de STI eliberat de un stat membru în conformitate cu cerințele naționale ale aceluia stat se poate converti într-un certificat conform cu partea FCL, cu condiția ca titularul să îndeplinească cerințele din tabelul de mai jos: TABEL Revalidarea certificatului este condiționată de respectarea cerințelor relevante prevăzute în partea FCL.	TABEL Conversia este valabilă pe o perioadă maximă de 3 ani. Revalidarea este condiționată de respectarea cerințelor relevante prevăzute în Partea FCL. 4. Certificate de STI Un certificat de STI eliberat de AAC în conformitate cu cerințele naționale se poate converti într-un certificat conform cu Partea FCL, cu condiția ca titularul să îndeplinească cerințele din tabelul de mai jos: TABEL Revalidarea certificatului este condiționată de respectarea cerințelor relevante prevăzute în Partea FCL.		
B. ELICOPTERE 1. Licențe de pilot O licență de pilot eliberată de un stat membru în conformitate cu cerințele naționale se convertește într-o licență conformă cu partea FCL cu condiția ca solicitantul să îndeplinească următoarele cerințe: (a) respectă, în urma unei verificări a competenței, cerințele de revalidare din partea FCL pentru calificarea de tip și de zbor instrumentală, aferente privilegiilor licenței deținute; (b) face dovada cunoașterii părților relevante ale cerințelor operaționale și a părții FCL;	B. ELICOPTERE 1. <u>Licențe</u> de pilot <u>O licență</u> de pilot eliberat de AAC în conformitate cu cerințele naționale se convertește într-o <u>licență</u> conform cu Partea FCL cu condiția ca solicitantul să îndeplinească următoarele cerințe: (a) respectă, în urma unei verificări a competenței, cerințele de revalidare din Partea FCL pentru calificarea de tip și de zbor instrumentală, aferente privilegiilor <u>licenței</u> deținut; (b) face dovada cunoașterii părților relevante ale cerințelor operaționale și a Părții FCL;	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(c) face dovada competențelor lingvistice, în conformitate cu punctul FCL.055; (d) respectă cerințele din tabelul următor: TABEL 2. Certificatele de instructor Un certificat de instructor eliberat de un stat membru în conformitate cu cerințele naționale se convertește într-un certificat conform cu partea FCL, cu condiția ca solicitantul să îndeplinească următoarele cerințe: TABEL Revalidarea certificatului este condiționată de respectarea cerințelor relevante prevăzute în partea FCL. 3. Certificat de SFI Un certificat de SFI eliberat de un stat membru în conformitate cu cerințele naționale se convertește într-un certificat conform cu partea FCL cu condiția ca titularul să îndeplinească următoarele cerințe: TABEL Revalidarea certificatului este condiționată de respectarea cerințelor relevante prevăzute în partea FCL. 4. Certificat de STI Un certificat de STI eliberat de un stat membru în conformitate cu cerințele naționale ale aceluia stat se	(c) face dovada competențelor lingvistice, în conformitate cu punctul FCL.055; (d) respectă cerințele din tabelul următor: TABEL 2. Certificatele de instructor Un certificat de instructor eliberat de AAC în conformitate cu cerințele naționale se convertește într-un certificat conform cu Partea FCL, cu condiția ca solicitantul să îndeplinească următoarele cerințe. TABEL Revalidarea certificatului este condiționată de respectarea cerințelor relevante prevăzute în Partea FCL. 3. Certificat de SFI Un certificat de SFI eliberat de AAC în conformitate cu cerințele naționale se convertește într-un certificat conform cu Partea FCL cu condiția ca titularul să îndeplinească următoarele cerințe: TABEL Revalidarea certificatului este condiționată de respectarea cerințelor relevante prevăzute în partea FCL. 4. Certificat de STI Un certificat de STI eliberat de AAC în conformitate cu cerințele naționale se poate converti într-un		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
poate converti într-un certificat conform cu partea FCL, cu condiția ca titularul să îndeplinească cerințele din tabelul de mai jos: TABEL Revalidarea certificatului este condiționată de respectarea cerințelor relevante prevăzute în partea FCL.	certificat conform cu Partea FCL, cu condiția ca titularul să îndeplinească cerințele din tabelul de mai jos: TABEL Revalidarea certificatului este condiționată de respectarea cerințelor relevante prevăzute în partea FCL.		
ANEXA IV [PARTEA MED]			
SUBPARTEA A CERINȚE GENERALE SECȚIUNEA 1 Dispoziții generale MED.A.001 Autoritatea competentă În sensul prezentei anexe (partea MED), autoritatea competentă este: (a) pentru centrele de medicină aeronautică (AeMC): 1. autoritatea desemnată de statul membru în care AeMC își are sediul principal de activitate; 2. agenția, dacă AeMC este situat într-o țară terță; (b) pentru examinatorii aeromedicali (AME): 1. autoritatea desemnată de statul membru în care AME își are punctul principal de lucru; 2. autoritatea desemnată de statul membru căreia AME îi solicită eliberarea certificatului de AME, în cazul în care punctul principal de lucru al unui AME este situat într-o țară terță;	MED.A.001 Autoritatea competentă În sensul prezentei Anexe (Partea MED), AAC este autoritatea competentă pentru: <u>(a) centrele de medicină aeronautică (AeMC);</u> - <u>(b) examinatorii aeromedicali (AME):</u> <u>1. în cazul în care AME își are punctul principal de lucru pe teritoriul RM;</u> <u>2. în cazul în care punctul principal de activitate al AME este situat într-un alt stat, cu condiția ca AME să corespundă cerințelor EASA.</u>	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(c) pentru medicii generaliști (MG), autoritatea desemnată de statul membru căruia MG îi notifică activitatea pe care o desfășoară; (d) pentru medicii specialiști în medicina muncii (MSMM) care evaluează aptitudinea din punct de vedere medical a echipajului de cabină, autoritatea desemnată de statul membru căruia MSMM îi notifică activitatea pe care o desfășoară.	<u>(c) medicii generaliști (MG), și MG îi notifică activitatea pe care o desfășoară, și doar în cazul în care sunt certificați de AAC și doar dacă cadrul normativ permite acest lucru;</u> <u>(d) medicii specialiști în medicina muncii (MSMM) care evaluează aptitudinea din punct de vedere medical a echipajului de cabină, și MSMM îi notifică activitatea pe care o desfășoară, și doar în cazul în care sunt certificați de AAC și doar dacă cadrul normativ permite acest lucru.</u>		
MED.A.005 Domeniul de aplicare Prezenta anexă (partea MED) stabilește cerințele pentru: (a) eliberarea, valabilitatea, revalidarea și reînnoirea certificatului medical necesar pentru exercitarea privilegiilor asociate unei licențe de pilot sau de elev pilot; (b) aptitudinea din punct de vedere medical a echipajului de cabină; (c) autorizarea AME; (d) calificarea MG și a MSMM.	MED.A.005 Domeniul de aplicare Prezenta Anexă (Partea MED) stabilește cerințele pentru: (a) eliberarea, valabilitatea, revalidarea și reînnoirea certificatului medical necesar pentru exercitarea privilegiilor asociate <u>unei licențe</u> de pilot sau de elev pilot; (b) aptitudinea din punct de vedere medical a echipajului de cabină; (c) certificarea AME; <u>(d) calificarea MG și a MSMM, dacă este aplicabil.</u>	Compatibil	Lipsă
MED.A.010 Definiții În sensul prezentei anexe (partea MED), se aplică următoarele definiții: — „limitare” înseamnă o condiție înscrisă în certificatul medical sau în raportul medical pentru echipajul de cabină, care trebuie respectată în timpul exercitării privilegiilor asociate licenței sau atestatului membrilor echipajului de cabină;	MED.A.010 Definiții În sensul prezentei Anexe (Partea MED), se aplică următoarele definiții: <i>limitare</i> – o condiție înscrisă în certificatul medical sau în raportul medical pentru echipajul de cabină, care trebuie respectată în timpul exercitării privilegiilor asociate <u>licenței</u> de pilot sau atestatului membrilor echipajului de cabină;	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
— „examinare aeromedicală” înseamnă inspecție, palpare, percuție, auscultație sau alte metode de investigare pentru stabilirea aptitudinii din punct de vedere medical de a exercita privilegiile asociate licenței sau de a îndeplini atribuțiile în materie de siguranță ale echipajului de cabină; — „evaluare aeromedicală” înseamnă concluzia referitoare la aptitudinea din punct de vedere medical a unui solicitant, bazată pe evaluarea respectivului solicitant în conformitate cu dispozițiile prezentei anexe (partea MED) și pe alte examene și analize medicale în funcție de indicațiile clinice; — „semnificativ” înseamnă gradul unei situații clinice al cărei efect ar putea împiedica exercitarea în siguranță a privilegiilor asociate licenței sau a atribuțiilor în materie de siguranță ale echipajului de cabină; — „solicitant” înseamnă o persoană care solicită un certificat medical sau care este titulară a unui astfel de certificat medical și care este supusă unei evaluări aeromedicale a aptitudinii de a exercita privilegiile asociate licenței sau de a îndeplini atribuții în materie de siguranță ale echipajului de cabină; — „antecedente patologice” înseamnă relatări sau documente medicale care atestă existența în trecut	<i>examinare aeromedicală</i> – inspecție, palpare, percuție, auscultație sau alte metode de investigare pentru stabilirea aptitudinii din punct de vedere medical de a exercita privilegiile asociate <u>licenței</u> sau de a îndeplini atribuțiile în materie de siguranță ale echipajului de cabină; <i>evaluare aeromedicală</i> – concluzia referitoare la aptitudinea din punct de vedere medical a unui solicitant, bazată pe evaluarea respectivului solicitant în conformitate cu dispozițiile prezentei Anexe (Partea MED) și pe alte examene și analize medicale în funcție de indicațiile clinice; <i>semnificativ</i> – gradul unei situații clinice al cărei efect ar putea împiedica exercitarea în siguranță a privilegiilor asociate <u>licenței</u> de pilot sau a atribuțiilor în materie de siguranță ale echipajului de cabină; <i>solicitant</i> – o persoană care solicită un certificat medical sau care este titulară a unui astfel de certificat medical și care este supusă unei evaluări aeromedicale a aptitudinii de a exercita privilegiile asociate <u>licenței</u> de pilot sau de a îndeplini atribuții în materie de siguranță ale echipajului de cabină; <i>antecedente patologice</i> – relatări sau documente medicale care atestă existența în trecut a unor boli,		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
a unor boli, leziuni, tratamente sau a altor evenimente cu caracter medical, incluzând evaluările din care rezultă caracterul inapt al solicitantului sau certificatele medicale cu limitări, care sunt sau pot fi relevante pentru starea de sănătate actuală a solicitantului și pentru declararea acestuia drept apt din punct de vedere aeromedical; — „autoritate care acordă licențele” înseamnă autoritatea competentă din statul membru care a eliberat licența sau căreia o persoană îi solicită eliberarea unei licențe sau, în cazul în care persoana nu a solicitat încă o licență, autoritatea competentă determinată în conformitate cu punctul FCL.001 din anexa I (partea FCL); — „acuitate cromatică” înseamnă capacitatea unui solicitant de a distinge cu ușurință culorile utilizate în aeronautică și de a identifica în mod corect luminile colorate din aviație; — „operarea zborului pentru îndeplinirea serviciului medical de urgență pe elicopter (HEMS)” înseamnă un „zbor HEMS” astfel cum este definit la punctul 61 din anexa I la Regulamentul (UE) nr. 965/2012; — „investigație” înseamnă evaluarea unui solicitant suspectat că ar suferi de o anumită boală, prin intermediul unor examinări și teste, pentru a stabili prezența sau absența respectivei boli;	leziuni, tratamente sau a altor evenimente cu caracter medical, incluzând evaluările din care rezultă caracterul inapt al solicitantului sau certificatele medicale cu limitări, care sunt sau pot fi relevante pentru starea de sănătate actuală a solicitantului și pentru declararea acestuia drept apt din punct de vedere aeromedical; <i>autoritate care acordă <u>licențe</u></i> – AAC care a eliberat <u>licența</u> de pilot sau căreia o persoană îi solicită eliberarea unui certificat; <i>acuitate cromatică</i> – capacitatea unui solicitant de a distinge cu ușurință culorile utilizate în aeronautică și de a identifica în mod corect luminile colorate din aviație; <i>operarea zborului pentru îndeplinirea serviciului medical de urgență pe elicopter (HEMS)” - un „zbor HEMS” astfel cum este definit în anexa nr. 1 la HG nr. 612/2022;</i> <i>investigație</i> – evaluarea unui solicitant suspectat că suferă de o anumită boală, prin intermediul unor examinări și teste, pentru a stabili prezența sau absența respectivei boli;		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
— „concluzie medicală autorizată” înseamnă concluzia trasă de unul sau mai mulți experți medicali, considerată admisibilă de autoritatea care acordă licențele, pe baza unor criterii obiective și nediscriminatorii, pentru cazul în speță, în consultare cu specialiști în operațiuni de zbor sau cu alți experți, după caz, pentru care se poate justifica o evaluare a riscurilor operaționale; — „consum impropriu de substanțe” înseamnă consumul uneia sau mai multor substanțe psihoactive de către personalul aeronautic navigant în așa fel încât, în mod alternativ sau cumulativ: (a) constituie un risc direct pentru consumator sau pune în pericol viețile, sănătatea sau bunăstarea altora; (b) creează sau înrăutățește o problemă sau tulburare profesională, socială, mentală sau fizică; „substanțe psihoactive” înseamnă alcool, opioide, canabinoide, sedative și hipnotice, cocaină, alți psihostimulanți, halucinogeni și solvenți volatili, fiind excluse cafeina și tutunul; — „viciu de refracție” înseamnă devierea de la emetropie, măsurată în dioptrii pe cel mai ametrop meridian, prin metode standard.	<i>concluzie medicală autorizată</i> – concluzia trasă de unul sau mai mulți experți medicali, considerată admisibilă de AAC, pe baza unor criterii obiective și nediscriminatorii, pentru cazul în speță, în consultare cu specialiști în operațiuni de zbor sau cu alți experți, după caz, pentru care se poate justifica o evaluare a riscurilor operaționale; <i>consum impropriu de substanțe</i> – consumul uneia sau al mai multor substanțe psihoactive de către personalul aeronautic navigant în așa fel încât, în mod alternativ sau cumulativ; (a) constituie un risc direct pentru consumator sau pune în pericol viețile, sănătatea sau bunăstarea altora; (b) creează sau înrăutățește o problemă sau tulburare profesională, socială, mentală sau fizică; substanțe psihoactive – alcool, opioide, canabinoide, sedative și hipnotice, cocaină, alți psihostimulanți, halucinogeni și solvenți volatili, fiind excluse cofeina și tutunul; viciu de refracție – devierea de la emetropie, măsurată în dioptrii pe cel mai ametrop meridian, prin metode standard.		
MED.A.015 Confidențialitatea medicală Toate persoanele implicate în examinările și evaluările aeromedicale și în certificarea aeromedicală garantează respectarea, în orice moment, a confidențialității medicale.	MED.A.015 Confidențialitatea medicală Toate persoanele implicate în examinările și evaluările aeromedicale și în certificarea aeromedicală garantează respectarea, în orice moment, a confidențialității medicale.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
MED.A.020 Deteriorarea aptitudinii din punct de vedere medical (a) Titularii de licențe nu exercită în niciun caz privilegiile acordate de respectivele licențe și de calificările sau certificatele asociate, iar elevii piloți nu zboară în niciun caz în simplă comandă atunci când: 1. percep o deteriorare a aptitudinii lor din punct de vedere medical care i-ar putea face incapabili de a exercita în siguranță privilegiile respective; 2. urmează un tratament medicamentos cu sau fără prescripție medicală, care ar putea pune în pericol exercitarea în siguranță a privilegiilor asociate licenței în cauză; 3. urmează un tratament medical, chirurgical sau de altă natură care ar putea pune în pericol exercitarea în siguranță a privilegiilor asociate licenței în cauză. (b) În plus, titularii/titularele unui certificat medical trebuie să se prezinte, fără întârzieri nejustificate și înainte de a exercita privilegiile asociate licenței lor, la un AeMC, AME sau MG pentru un consult aeromedical în cazul în care: 1. au suferit o intervenție chirurgicală sau o procedură invazivă; 2. au început un tratament medicamentos regulat; 3. au suferit o leziune semnificativă care presupune incapacitatea de a-și desfășura activitatea ca membru al echipajului de zbor;	MED.A.020 Deteriorarea aptitudinii din punct de vedere medical (a) Titularii de <u>licențe</u> nu exercită privilegiile acordate de respectivele <u>licențe</u> și de calificările sau certificatele asociate, iar elevii piloți nu zboară în simplă comandă atunci când: 1. percep o deteriorare a aptitudinii lor din punct de vedere medical care i-ar putea face incapabili de a exercita în siguranță privilegiile respective; 2. urmează un tratament medicamentos cu sau fără prescripție medicală, care ar putea pune în pericol exercitarea în siguranță a privilegiilor asociate <u>licenței</u> în cauză; 3. urmează un tratament medical, chirurgical sau de altă natură care ar putea pune în pericol exercitarea în siguranță a privilegiilor asociate <u>licenței</u> în cauză. (b) În plus, titularii/titularele unui certificat medical trebuie să se prezinte, fără întârzieri nejustificate, și înainte de a exercita privilegiile asociate <u>licenței</u> lor, la un AeMC, AME la un consult aeromedical în cazul în care: 1. au suferit o intervenție chirurgicală sau o procedură invazivă; 2. au început un tratament medicamentos regulat; 3. au suferit o leziune semnificativă care presupune incapacitatea de a-și desfășura activitatea ca membru al echipajului de zbor;	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
4. au suferit de o afecțiune semnificativă care presupune incapacitatea de a-și desfășura activitatea ca membru al echipajului de zbor; 5. sunt însărcinate; 6. au fost internați (internate) într-un spital sau într-o clinică medicală; 7. au nevoie pentru prima dată de lentile de corecție. (c) În cazurile menționate la litera (b): 1. titularii de certificate medicale clasa 1 și clasa 2 se prezintă pentru consult aeromedical la un AeMC sau la un AME. În acest caz, AeMC sau AME evaluează aptitudinea din punct de vedere medical a acestora și decide dacă sunt apti să își reia exercitarea privilegiilor; 2. titularii de certificate medicale corespunzătoare licenței de pilot aeronave ușoare se prezintă pentru consult aeromedical fie la un AeMC sau la un AME, fie la MG care a semnat certificatul medical. În acest caz, AeMC, AME sau MG evaluează aptitudinea din punct de vedere medical a acestora și decide dacă sunt apti să își reia exercitarea privilegiilor. (d) Membrii echipajului de cabină nu execută sarcini la bordul unei aeronave și, după caz, nu exercită privilegiile atestatului de membru al echipajului de cabină în cazul în care percep o deteriorare a aptitudinii lor din punct de vedere medical, în măsura în care această situație clinică i-	4. au suferit de o afecțiune semnificativă care presupune incapacitatea de a-și desfășura activitatea ca membru al echipajului de zbor; 5. sunt însărcinate; 6. au fost internați(internate) într-un spital sau într-o clinică medicală; 7. au nevoie pentru prima dată de lentile de corecție. (c) În cazurile menționate la litera (b): 1. titularii de certificate medicale clasa 1 și clasa 2 se prezintă pentru consult aeromedical la un AeMC sau la un AME. În acest caz, AeMC sau AME evaluează aptitudinea din punct de vedere medical a acestora și decide dacă sunt apti să își reia exercitarea privilegiilor lor; 2. titularii de certificate medicale corespunzătoare LAPL se prezintă pentru consult aeromedical fie la un AeMC, fie la un AME, <u>fie la MG după caz, care a semnat certificatul medical.</u> În acest caz, AeMC sau AME <u>sau MG după caz,</u> evaluează aptitudinea din punct de vedere medical a acestora și decide dacă sunt apti să își reia exercitarea privilegiilor. (d) Membrii echipajului de cabină nu execută sarcini la bordul unei aeronave și, după caz, nu exercită privilegiile atestatului de membru al echipajului de cabină în cazul în care percep o deteriorare a aptitudinii lor din punct de vedere medical, în măsura în care această stare i-ar putea face incapabili de a-și		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
ar putea face incapabili de a-și îndeplini sarcinile și responsabilitățile în materie de siguranță. (e) În plus, în cazul existenței oricăreia dintre situațiile clinice specificate la litera (b) subpunctele 1-5, membrii echipajului de cabină se prezintă pentru consult, fără întârzieri nejustificate, la un AME, la un AeMC sau la un MSMM, după caz. Într-o astfel de situație, AME, AeMC sau MSMM evaluează aptitudinea din punct de vedere medical a membrilor echipajului de cabină și decide dacă aceștia sunt apti să își reia sarcinile în materie de siguranță.	îndeplini sarcinile și responsabilitățile în materie de siguranță. (e) În plus, în cazul afecțiunilor specificate la litera (b) punctele 1-5, membrii echipajului de cabină se prezintă pentru consult, fără întârziere nejustificată fie la un AME fie la un AeMC, <u>sau la un MSMM după caz</u>. Într-o astfel de situație, AME sau AeMC, <u>sau MSMM după caz</u>, evaluează aptitudinea din punct de vedere medical a membrilor echipajului de cabină și decide dacă aceștia sunt apti să își reia sarcinile în materie de siguranță.		
MED.A.025 Obligațiile AeMC, AME, MG și MSMM (a) În timpul efectuării examinărilor aeromedicale și a evaluărilor aeromedicale prevăzute în prezenta anexă (partea MED), AeMC, AME, MG sau MSMM: 1. se asigură că nu există bariere lingvistice în comunicarea cu solicitantul; 2. informează solicitantul cu privire la consecințele furnizării unor informații incomplete, incorecte sau false cu privire la antecedentele sale patologice; 3. informează autoritatea care acordă licențele sau, în cazul titularilor de atestate de membru al echipajului de cabină, informează autoritatea competentă dacă solicitantul oferă declarații incomplete, incorecte sau false cu privire la antecedentele sale patologice;	MED.A.025 Obligațiile AeMC, AME, <u>MG si MSMM dacă este aplicabil</u> (a) În timpul efectuării examinărilor aeromedicale și a evaluărilor aeromedicale prevăzute în prezenta Anexă (Partea MED), <u>AeMC, AME, MG sau MSMM după caz</u>: 1. se asigură că nu există bariere lingvistice în comunicarea cu solicitantul; 2. informează solicitantul cu privire la consecințele furnizării unor informații incomplete, incorecte sau false cu privire la antecedentele sale patologice; 3. informează AAC dacă solicitantul oferă declarații incomplete, incorecte sau false cu privire la antecedentele sale patologice;	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
4. informează autoritatea care acordă licențele dacă un solicitant își retrage cererea de certificat medical în orice etapă a procesului. (b) După încheierea examinărilor și a evaluărilor aeromedicale, AeMC, AME, MG și MSMM: 1. îl informează pe solicitant dacă este declarat apt sau inapt ori dacă este direcționat către examinatorul medical al autorității care acordă licențele, AeMC sau AME, după caz; 2. îl informează pe solicitant cu privire la orice limitare care poate restricționa pregătirea practică sau privilegiile licenței sale sau ale atestatului său de membru al echipajului de cabină, după caz; 3. dacă solicitantul a fost declarat inapt, îl informează cu privire la dreptul acestuia de a contesta decizia în conformitate cu procedurile prevăzute de autoritatea competentă; 4. în cazul solicitanților de certificate medicale, trimite imediat examinătorului medical al autorității care acordă licențele un raport semnat sau autentificat electronic care cuprinde rezultatele detaliate ale examinărilor și evaluărilor aeromedicale necesare pentru clasa de certificat medical și o copie a formularului de cerere, a formularului de examinare și a certificatului medical; 5. informează solicitantul cu privire la responsabilitățile care îi revin în cazul deteriorării aptitudinii sale din punct de vedere medical în conformitate cu punctul MED.A.020.	4. informează AAC dacă un solicitant își retrage cererea de certificat medical în orice etapă a procesului. (b) După încheierea examinărilor și a evaluărilor aeromedicale, <u>AeMC, AME, MG și MSMM după caz</u>: 1. îl informează pe solicitant dacă este declarat apt sau inapt ori dacă este direcționat către examinatorul medical al AAC la AeMC sau la AME, după caz; 2. îl informează pe solicitant cu privire la orice limitare care poate restricționa pregătirea practică sau privilegiile <u>licenței</u> sau ale atestatului de membru al echipajului de cabină, după caz; 3. dacă solicitantul a fost declarat inapt, îl informează cu privire la dreptul acestuia de a contesta decizia în conformitate cu procedurile prevăzute de AAC; 4. în cazul solicitanților de certificate medicale, trimite imediat examinătorului medical al AAC un raport semnat sau autentificat electronic care cuprinde rezultatele detaliate ale examinărilor și evaluărilor aeromedicale necesare pentru clasa de certificat medical și o copie a formularului de cerere, a formularului de examinare și a certificatului medical; 5. informează solicitantul cu privire la responsabilitățile care îi revin în cazul deteriorării aptitudinii sale din punct de vedere medical în conformitate cu punctul MED.A.020.		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(c) În cazul în care este necesară consultarea examinatorului medical al autorității care acordă licențele în conformitate cu prezenta anexă (partea MED), AeMC și AME urmează procedura stabilită de autoritatea competentă. (d) AeMC, AME, MG și MSMM păstrează dosare cu informații detaliate privind examinările și evaluările aeromedicale realizate în conformitate cu prezenta anexă (partea MED) și privind rezultatele acestora timp de cel puțin 10 ani sau pe o perioadă mai lungă dacă se stabilește astfel în legislația națională. (e) AeMC, AME, MG și MSMM trimit, la cerere, examinatorului medical al autorității competente toate dosarele și rapoartele aeromedicale, precum și orice alte informații pertinente necesare pentru: 1. certificarea medicală; 2. exercitarea funcțiilor de supraveghere. (f) AeMC și AME introduc sau actualizează datele incluse în Fișierul european de date aeromedicale în conformitate cu punctul ARA.MED.160 litera (d).	(c) În cazul în care este necesară consultarea examinatorului medical al AAC în conformitate cu prezenta Anexă (Partea MED), AeMC și AME urmează procedura stabilită de AAC. (d) <i>AeMC, AME, MG și MSMM după caz</i>, păstrează dosare cu informația detaliată privind examinările și evaluările aeromedicale realizate în conformitate cu prezenta Anexă (Partea MED) și privind rezultatele acestora timp de cel puțin 10 ani sau pe o perioadă mai lungă dacă se stabilește astfel în legislația națională; (e) <i>AeMC, AME, MG și MSMM după caz</i>, trimit, la cerere, examinatorului medical al AAC toate dosarele și rapoartele aeromedicale, precum și orice alte informații pertinente necesare pentru: 1. certificarea medicală; 2. exercitarea funcțiilor de supraveghere. (f) AeMC și AME introduc sau actualizează datele incluse în baza de date aeromedicale în conformitate cu punctul ARA.MED.160 litera (d).		
SECȚIUNEA 2 Cerințe pentru certificatele medicale MED.A.030 Certificatele medicale	MED.A.030 Certificatele medicale	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(a) Un elev pilot nu zboară în simplă comandă decât în cazul în care deține un certificat medical necesar pentru licența relevantă. (b) Un solicitant al unei licențe, în conformitate cu anexa I (partea FCL) trebuie să dețină un certificat medical eliberat în conformitate cu prezenta anexă (partea MED) și corespunzător privilegiilor asociate licenței solicitate. (c) Atunci când exercită privilegiile: 1. unei licențe de pilot de aeronave ușoare (LAPL), ale unei licențe de pilot de baloane (BPL) eliberate în conformitate cu anexa III (partea BFCL) la Regulamentul (UE) 2018/395 sau ale unei licențe de pilot de planoare (SPL) eliberate în conformitate cu anexa III (partea SFCL) la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/1976, pilotul trebuie să dețină cel puțin un certificat medical LAPL valabil; 2. unei licențe de pilot particular (PPL) sau ale unei licențe de pilot de autogir (GPL), pilotul trebuie să dețină cel puțin un certificat medical clasa 2 valabil; 3. unei BPL în scopul: (i) operării comerciale a baloanelor pentru transportul de pasageri, pilotul trebuie să dețină cel puțin un certificat medical clasa 2 valabil; (ii) operării comerciale, alta decât operarea comercială a baloanelor pentru transportul de pasageri, cu mai mult de patru persoane la bordul	(a) Un elev pilot nu zboară în simplă comandă decât în cazul în care deține un certificat medical necesar pentru <u>licența</u> relevant. (b) Un solicitant al <u>unei licențe</u> de pilot, în conformitate cu Anexa nr.1 (Partea FCL), trebuie să dețină un certificat medical eliberat în conformitate cu prezenta Anexă (Partea MED) și corespunzător privilegiilor asociate <u>licenței</u> solicitate. (c) Atunci când exercită privilegiile: 1. unui LAPL, ale unui BPL eliberat în conformitate cu Anexa nr.3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor sau ale unui SPL eliberat în conformitate cu Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor, pilotul trebuie să dețină cel puțin un certificat medical LAPL valabil; 2. unui PPL) <u>sau ale unei licențe de pilot de autogir (GPL)</u>, pilotul trebuie să dețină cel puțin un certificat medical clasa 2 valabil; 3. unui BPL în scopul: (i) operării comerciale a baloanelor pentru transportul de pasageri, pilotul trebuie să dețină cel puțin un certificat medical clasa 2 valabil; (ii) operării comerciale, alta decât operarea comercială a baloanelor pentru transportul de pasageri, cu mai mult de patru persoane la bordul		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
aeronavei, pilotul trebuie să dețină cel puțin un certificat medical clasa 2 valabil; 4. unei SPL în scopul operațiunilor comerciale cu planeare, altele decât cele menționate la articolul 3 alineatul (2) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/1976, pilotul trebuie să dețină cel puțin un certificat medical clasa 2 valabil; 5. unei licențe de pilot comercial (CPL), ale unei licențe de pilot cu echipaj multiplu (MPL) sau ale unei licențe de pilot de transport aerian de linie (ATPL), pilotul trebuie să dețină un certificat medical clasa 1 valabil. (d) În cazul în care la o PPL sau LAPL se adaugă o calificare de zbor pe timp de noapte, titularul licenței trebuie să distingă corect culorile. (e) În cazul în care la o PPL se adaugă o calificare de zbor instrumental sau o calificare de zbor instrumental de bază, titularul licenței trebuie să fie supus unor examinări de audiometrie cu tonuri pure, conform frecvenței și standardelor impuse pentru titularii de certificate medicale clasa 1. (f) Titularul unei licențe trebuie să nu dețină niciodată mai mult de un certificat medical eliberat în conformitate cu prezenta anexă (partea MED).	aeronavei, pilotul trebuie să dețină cel puțin un certificat medical clasa 2 valabil; 4. unui SPL în scopul operațiunilor comerciale cu planeare, altele decât cele menționate <u>în</u> Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planearelor, pilotul trebuie să dețină cel puțin un certificat medical clasa 2 valabil; 5. unui CPL, ale unui MPL sau ale unui ATPL, pilotul trebuie să dețină un certificat medical clasa 1 valabil. (d) În cazul în care la un PPL sau LAPL se adaugă o calificare de zbor pe timp de noapte, titularul <u>licenței</u> trebuie să distingă corect culorile. (e) În cazul în care la un PPL se adaugă o calificare de zbor instrumental sau o calificare de zbor instrumental de bază, titularul <u>licenței</u> trebuie să fie supus unor examinări de audiometrie cu tonuri pure, conform frecvenței și standardelor impuse pentru titularii de certificate medicale clasa 1. (f) Titularul <u>unei licențe</u> nu trebuie să dețină niciodată mai mult de un certificat medical eliberat în conformitate cu prezenta Anexă (Partea MED).		
MED.A.035 Solicitarea unui certificat medical (a) Cererile de certificate medicale se realizează în forma și modul stabilite de autoritatea competentă.	MED.A.035 Solicitarea unui certificat medical (a) Cererile de certificate medicale se întocmesc în forma și modul stabilit de AAC.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(b) Persoanele care solicită un certificat medical prezintă AeMC, AME sau MG, după caz, următoarele: 1. dovada identității lor; 2. o declarație semnată care să indice: (i) datele medicale privind antecedentele lor patologice; (ii) dacă au mai solicitat anterior un certificat medical sau dacă au mai fost supuse unei examinări aeromedicale pentru obținerea unui certificat medical și, în caz afirmativ, persoana care a efectuat examinarea și rezultatele examinării; (iii) dacă au fost vreodată declarate inapte sau dacă li s-a suspendat sau revocat un certificat medical. (c) La depunerea unei cereri de revalidare sau de reînnoire a certificatului medical, solicitanții prezintă certificatul medical cel mai recent AeMC, AME sau MG, după caz, înainte de examinările aeromedicale relevante.	(b) Persoanele care solicită un certificat medical prezintă <u>AeMC, AME, sau MG după caz</u>, următoarele: 1. dovada identității lor; 2. o declarație semnată care să indice: (i) datele medicale privind antecedentele lor patologice; (ii) dacă au mai solicitat anterior un certificat medical sau dacă au mai fost supuse unei examinări aeromedicale pentru obținerea unui certificat medical și, în caz afirmativ, persoana care a efectuat examinarea și rezultatele examinării; (iii) dacă au fost vreodată declarate inapte sau dacă li s-a suspendat sau revocat un certificat medical. (c) La depunerea unei cereri de revalidare sau reînnoire a certificatului medical, solicitanții trebuie să prezinte certificatul medical cel mai recent <u>AeMC, AME sau MG după caz</u>, înainte de examinările aeromedicale relevante.		
MED.A.040 Eliberarea, revalidarea și reînnoirea certificatelor medicale (a) Un certificat medical se eliberează, se revalidează sau se reînnoiește doar în urma încheierii examinărilor și a evaluărilor aeromedicale necesare, după caz, și în urma declarării solicitantului ca fiind apt. (b) Eliberarea inițială 1. Certificatele medicale clasa 1 sunt eliberate de un AeMC.	MED.A.040 Eliberarea, revalidarea și reînnoirea certificatelor medicale (a) Un certificat medical se eliberează, se revalidează sau se reînnoiește doar în urma încheierii examinărilor și/sau evaluărilor aeromedicale necesare, după caz, și în urma declarării solicitantului ca fiind apt. (b) Eliberarea inițială 1. Certificatele medicale clasa 1 sunt eliberate de un AeMC.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
2. Certificatele medicale clasa 2 sunt eliberate de un AeMC sau de un AME. 3. Certificatele medicale LAPL sunt eliberate de un AeMC sau de un AME. Ele pot fi de asemenea eliberate de un MG, dacă se permite astfel în legislația națională din statul membru al autorității care acordă licențele căreia i-a fost adresată cererea de certificat medical. (c) Revalidarea și reînnoirea 1. Certificatele medicale clasa 1 și clasa 2 sunt revalidate și reînnoite de un AeMC sau de un AME. În mod specific, certificatele medicale clasa 1 pentru solicitanții care au împlinit vârsta de 60 de ani și care sunt implicați în operațiuni HEMS cu un singur pilot se revalidează și se reînnoiesc în principal de un AeMC sau, la latitudinea autorității competente, de un AME cu experiență desemnat de autoritatea competentă. 2. Certificatele medicale LAPL sunt revalidate și reînnoite de un AeMC sau de un AME. Ele pot fi de asemenea revalidate sau reînnoite de un MG, dacă se permite astfel în legislația națională din statul membru al autorității care acordă licențele căreia i-a fost adresată cererea de certificat medical. (d) AeMC, AME sau MG eliberează, revalidează sau reînnoiește un certificat medical dacă se întrunesc următoarele două condiții: 1. solicitantul i-a furnizat antecedentele patologice complete și, la solicitarea AeMC, a AME sau a MG, rezultatele examinărilor și analizelor medicale	2. Certificatele medicale clasa 2 sunt eliberate de un AeMC sau AME. 3. Certificatele medicale LAPL sunt eliberate de un AeMC sau AME. <u>Ele pot fi de asemenea eliberate de un MG după caz.</u> (c) Revalidarea și reînnoirea 1. Certificatele medicale clasa 1 și clasa 2 sunt revalidate și reînnoite de un AeMC sau de un AME. <u>În mod specific, certificatele medicale clasa 1 pentru solicitanții care au împlinit vârsta de 60 de ani și care sunt implicați în operațiuni HEMS cu un singur pilot se revalidează și se reînnoiesc în principal de un AeMC sau, la latitudinea AAC, de un AME cu experiență desemnat de AAC.</u> 2. Certificatele medicale LAPL sunt revalidate și reînnoite de un AeMC sau de un AME. <u>Ele pot fi de asemenea revalidate sau reînnoite de un MG certificat din statul cu care RM are acorduri încheiate.</u> (d) <u>AeMC, AME, sau MG după caz</u>, eliberează, revalidează sau reînnoiește un certificat medical dacă se întrunesc următoarele două condiții: 1. solicitantul i-a furnizat antecedentele patologice complete și, la solicitarea <u>AeMC, AME, sau MG după caz</u>, rezultatele examinărilor și analizelor		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
efectuate de medicul solicitantului sau de orice alt medic specialist; 2. AeMC, AME sau MG a efectuat evaluarea aeromedicală pe baza examinărilor și analizelor medicale necesare pentru respectivul certificat medical pentru a verifica dacă solicitantul îndeplinește toate cerințele relevante prevăzute în prezenta anexă (partea MED). (e) Înainte de a elibera, de a revalida sau de a reînnoi un certificat medical, AME, AeMC sau, în cazul direcționării, examinatorul medical al autorității care acordă licențele poate impune solicitantului să efectueze examinări și investigații medicale suplimentare atunci când există indicație clinică sau epidemiologică. (f) Examinatorul medical al autorității care acordă licențe poate elibera sau reînnoi un certificat medical.	medicale efectuate de medicul solicitantului sau de orice alt medic specialist; și 2. <u>AeMC, AME, sau MG după caz</u>, a efectuat evaluarea aeromedicală pe baza examinărilor și analizelor medicale necesare pentru respectivul certificat medical pentru a verifica dacă solicitantul îndeplinește toate cerințele relevante prevăzute în prezenta Anexă (Parte MED). (e) Înainte de a elibera, revalida sau reînnoi un certificat medical, AME sau AeMC sau, în cazul direcționării, examinatorul medical al AAC poate impune solicitantului să efectueze examinări și investigații medicale suplimentare atunci când există indicație clinică sau epidemiologică. (f) Examinatorul medical al AAC poate elibera sau reînnoi un certificat medical.		
MED.A.045 Valabilitatea, revalidarea și reînnoirea certificatelor medicale (a) Valabilitate 1. Certificatele medicale clasa 1 sunt valabile timp de 12 luni. 2. Prin derogare de la subpunctul 1 perioada de valabilitate a certificatelor medicale clasa 1 este de 6 luni pentru titularii de licențe care: (i) desfășoară operațiuni de transport aerian comercial de pasageri cu un singur pilot și au atins vârsta de 40 de ani;	MED.A.045 Valabilitatea, revalidarea și reînnoirea certificatelor medicale (a) Valabilitate 1. Certificatele medicale clasa 1 sunt valabile timp de 12 luni. 2. Prin derogare de la subpunctul 1, perioada de valabilitate a certificatelor medicale clasa 1 este de 6 luni pentru titularii de <u>licențe</u> care: (i) desfășoară operațiuni de transport aerian comercial de pasageri cu un singur pilot și au atins vârsta de 40 de ani;	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(ii) au atins vârsta de 60 de ani. 3. Certificatele medicale clasa 2 sunt valabile timp de: (i) 60 de luni, până când titularul licenței împlinește vârsta de 40 de ani. Un certificat medical eliberat înainte ca titularul licenței să împlinească 40 de ani își pierde valabilitatea după ce titularul licenței atinge vârsta de 42 de ani; (ii) 24 de luni pentru titularii de licențe cu vârste cuprinse între 40 și 50 de ani. Un certificat medical eliberat înainte ca titularul licenței să împlinească 50 de ani își pierde valabilitatea după ce titularul licenței atinge vârsta de 51 de ani; (iii) 12 luni pentru titularii de licențe cu vârste de peste 50 de ani. 4. Certificatele medicale LAPL sunt valabile timp de: (i) 60 de luni, până când titularul licenței împlinește vârsta de 40 de ani. Un certificat medical eliberat înainte ca titularul licenței să împlinească 40 de ani își pierde valabilitatea după ce titularul licenței atinge vârsta de 42 de ani; (ii) 24 luni pentru titularii de licențe cu vârste de peste 40 de ani. 5. Perioada de valabilitate a unui certificat medical, inclusiv a oricărei examinări sau investigații speciale asociate, este calculată de la data examinării aeromedicale în cazul eliberării inițiale și al reînnoirii și de la data expirării certificatului medical anterior în cazul revalidării.	(ii) au atins vârsta de 60 de ani. 3. Certificatele medicale clasa 2 sunt valabile timp de: (i) 60 de luni, până când titularul <u>licenței</u> împlinește vârsta de 40 de ani. Un certificat medical eliberat înainte ca titularul <u>licenței</u> să împlinească 40 de ani își pierde valabilitatea după ce titularul <u>licenței</u> atinge vârsta de 42 de ani; (ii) 24 de luni pentru titularii de <u>licențe</u> cu vârste cuprinse între 40 și 50 de ani. Un certificat medical eliberat înainte ca titularul <u>licenței</u> să împlinească 50 de ani își pierde valabilitatea după ce titularul <u>licenței</u> atinge vârsta de 51 de ani; (iii) 12 de luni pentru titularii de <u>licențe</u> cu vârsta de peste 50 de ani. 4. Certificatele medicale LAPL sunt valabile timp de: (i) 60 de luni, până când titularul <u>licenței</u> împlinește vârsta de 40 de ani. Un certificat medical eliberat înainte ca titularul <u>licenței</u> să împlinească 40 de ani își pierde valabilitatea după ce titularul <u>licenței</u> atinge vârste de 42 de ani; (ii) 24 de luni pentru titularii de <u>licențe</u> cu vârste de peste 40 de de ani. 5. Perioada de valabilitate a unui certificat medical, inclusiv a oricărei examinări sau investigații speciale asociate, este calculată de la data examinării aeromedicale în cazul eliberării inițiale și al reînnoirii și de la data expirării certificatului medical anterior în cazul revalidării:		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(b) Revalidare Examinările și evaluările aeromedicale, după caz, necesare pentru revalidarea unui certificat medical pot fi efectuate cu până la 45 de zile înainte de data expirării certificatului medical. (c) Reînnoire 1. În cazul în care titularul unui certificat medical nu respectă dispozițiile de la litera (b), se impune efectuarea unei examinări și evaluări, după caz, în vederea reînnoirii certificatului. 2. În cazul certificatelor medicale clasa 1 și clasa 2: (i) dacă certificatul medical a expirat de mai puțin de doi ani, se efectuează o examinare aeromedicală de rutină în vederea revalidării; (ii) dacă certificatul medical a expirat de mai mult de doi ani, dar de mai puțin de cinci ani, AeMC sau AME efectuează examinarea aeromedicală în vederea reînnoirii numai după evaluarea dosarului aeromedical al solicitantului; (iii) dacă certificatul medical a expirat de mai mult de cinci ani, se aplică cerințele de examinare aeromedicală pentru eliberarea inițială, iar evaluarea se bazează pe cerințele de revalidare. 3. În cazul certificatelor medicale LAPL, AeMC, AME sau MG evaluează antecedentele patologice ale solicitantului și efectuează examinările și evaluările aeromedicale, după caz, în conformitate cu punctele MED.B.005 și MED.B.095.	(b) Revalidare Examinările și evaluările aeromedicale, după caz, necesare pentru revalidarea unui certificat medical pot fi efectuate cu până la 45 de zile înainte de data expirării certificatului medical. (c) Reînnoire 1. În cazul în care titularul unui certificat medical nu respectă dispozițiile de la litera (b), se impune efectuarea unei examinări și evaluări <u>după caz</u> în vederea reînnoirii certificatului. 2. În cazul certificatelor medicale clasa 1 și clasa 2: (i) dacă certificatul medical a expirat de mai puțin de 2 ani, se efectuează o examinare aeromedicală de rutină în vederea revalidării; (ii) dacă certificatul medical a expirat de mai mult de 2 ani, dar de mai puțin de 5 ani, AeMC sau AME efectuează examinarea aeromedicală în vederea reînnoirii numai după evaluarea dosarului aeromedical al solicitantului; (iii) dacă certificatul medical a expirat de mai mult de 5 ani, se aplică cerințele de examinare aeromedicală pentru eliberarea inițială, iar evaluarea se bazează pe cerințele de revalidare. 3. În cazul certificatelor medicale LAPL, AeMC, <u>AME, sau MG după caz</u>, evaluează antecedentele patologice ale solicitantului și efectuează examinările și evaluările aeromedicale, după caz, în conformitate cu MED.B.005 și MED.B.095.		
MED.A.046 Suspendarea sau revocarea certificatelor medicale	MED.A.046 Suspendarea sau revocarea certificatelor medicale	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(a) Un certificat medical poate fi suspendat sau revocat de autoritatea care acordă licențele. (b) În caz de suspendare a certificatului medical, titularul înapoiază certificatul medical autorității care acordă licențele la cererea respectivei autorități. (c) În caz de revocare a certificatului medical, titularul înapoiază imediat certificatul medical autorității care acordă licențele.	(a) Un certificat medical poate fi suspendat sau revocat de AAC. (b) În caz de suspendare a certificatului medical, titularul înapoiază certificatul medical AAC, la cererea acesteia. (c) În caz de revocare a certificatului medical, titularul înapoiază imediat certificatul medical AAC.		
MED.A.050 Direcționarea (a) În cazul în care solicitantul unui certificat medical clasa 1 sau clasa 2 este direcționat către examinatorul medical al autorității care acordă licențele în conformitate cu punctul MED.B.001, AeMC sau AME transferă documentația medicală relevantă autorității care acordă licențele. (b) În cazul în care solicitantul unui certificat medical LAPL este direcționat către un AME sau AeMC în conformitate cu punctul MED.B.001, MG transferă documentația medicală relevantă respectivului AeMC sau AME.	MED.A.050 Direcționarea <i>(a) În cazul în care solicitantul unui certificat medical clasa 1 sau clasa 2 este direcționat către examinatorul medical al AAC în conformitate cu punctul MED.B.001, AeMC sau AME transferă documentația medicală relevantă AAC.</i> <i>(b) După caz, dacă solicitantul unui certificat medical LAPL este direcționat către un AME sau AeMC în conformitate cu punctul MED.B.001, MG transferă documentația medicală relevantă respectivului AeMC sau AME.</i>	Compatibil	Lipsă
SUBPARTEA B CERINȚE PRIVIND CERTIFICATELE MEDICALE PENTRU PILOȚI			
SECȚIUNEA 1 Dispoziții generale		Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
MED.B.001 Limitări ale certificatelor medicale (a) Limitări ale certificatelor medicale clasa 1 și clasa 2 1. În cazul în care solicitantul nu îndeplinește integral cerințele pentru clasa relevantă de certificat medical, dar se consideră că nu prezintă un pericol pentru exercitarea în condiții de siguranță a privilegiilor asociate licenței în cauză, AeMC sau AME: (i) în cazul persoanelor care solicită un certificat medical clasa 1, direcționează dosarul către examinatorul medical al autorității care acordă licențele în vederea luării deciziei cu privire la aptitudinea solicitantului, conform indicațiilor din prezenta subparte; (ii) în situațiile în care prezenta subparte nu indică direcționarea către examinatorul medical al autorității care acordă licențele, evaluează dacă solicitantul este apt să își îndeplinească sarcinile în condiții de siguranță atunci când respectă una sau mai multe limitări înscrise în certificatul medical și eliberează certificatul medical cu limitări, după caz; (iii) în cazul persoanelor care solicită un certificat medical clasa 2, evaluează, cu consultarea examinatorului medical al autorității care acordă licențele, conform indicațiilor din prezenta subparte, dacă solicitantul este apt să își îndeplinească sarcinile în condiții de siguranță atunci când respectă una sau mai multe limitări	MED.B.001 Limitări ale certificatelor medicale (a) Limitări ale certificatelor medicale clasa 1 și clasa 2 1. În cazul în care solicitantul nu îndeplinește integral cerințele pentru clasa relevantă de certificat medical, dar se consideră că nu prezintă un pericol pentru exercitarea în siguranță a privilegiilor asociate <u>licenței</u> de pilot în cauză, AeMC sau AME: (i) în cazul persoanelor care solicită un certificat medical clasa 1, direcționează dosarul către examinatorul medical al AAC în vederea luării deciziei cu privire la aptitudinea solicitantului, conform indicațiilor din prezenta subparte; (ii) în situațiile în care prezenta subparte nu indică direcționarea către examinatorul medical al AAC, evaluează dacă solicitantul este apt să își îndeplinească sarcinile în condiții de siguranță atunci când respectă una sau mai multe limitări înscrise în certificatul medical și eliberează certificatul medical cu limitări, după caz; (iii) în cazul persoanelor care solicită un certificat medical clasa 2, evaluează, cu consultarea examinatorului medical al AAC, conform indicațiilor din prezenta subparte, dacă solicitantul este apt să își îndeplinească sarcinile în condiții de siguranță atunci când respectă una sau mai multe limitări înscrise în certificatul medical și eliberează certificatul medical cu limitări, după caz.		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
înscrise în certificatul medical și eliberează certificatul medical cu limitări, după caz. 2. AeMC sau AME poate revalida sau reînnoi un certificat medical cu aceeași limitare sau limitări, fără a direcționa solicitantul către examinatorul medical al autorității care acordă licențele sau fără a se consulta cu acesta din urmă. (b) Limitări ale certificatelor medicale LAPL 1. În cazul în care un MG, după o examinare atentă a antecedentelor patologice ale solicitantului, ajunge la concluzia că solicitantul unui certificat medical LAPL nu respectă integral cerințele privind aptitudinea din punct de vedere medical, respectivul MG direcționează solicitantul către un AeMC sau AME, cu excepția cazurilor în care solicitantul necesită limitări legate exclusiv de utilizarea lentilelor de corecție sau de perioada de valabilitate a certificatului medical. 2. În cazul în care un solicitant al unui certificat medical LAPL este direcționat în conformitate cu subpunctul 1, AeMC sau AME trebuie să țină seama în mod corespunzător de punctele MED.B.005 și MED.B.095, să evalueze dacă solicitantul este apt să își îndeplinească sarcinile în condiții de siguranță atunci când respectă una sau mai multe limitări înscrise în certificatul medical și să elibereze certificatul medical cu limitări, după caz. AeMC sau AME trebuie să aibă întotdeauna în vedere dacă este necesar să aplice pilotului o restricție în privința transportului de pasageri (limitare operațională pasageri – OPL).	2. AeMC sau AME poate revalida sau reînnoi un certificat medical cu aceeași limitare sau limitări, fără a direcționa solicitantul către examinatorul medical al AAC sau fără a se consulta cu acesta din urmă. (b) Limitări ale certificatelor medicale LAPL <u>1. după caz, atunci când un MG după o examinare atentă a antecedentelor patologice ale solicitantului ajunge la concluzia că solicitantul unui certificat medical LAPL nu respectă integral cerințele privind aptitudinea din punct de vedere medical, MG direcționează solicitantul către un AeMC sau AME, cu excepția cazurilor în care solicitantul necesită limitări legate exclusiv de utilizarea lentilelor de corecție sau de perioada de valabilitate a certificatului medical.</u> <u>2. În cazul în care un solicitant al unui certificat medical LAPL este direcționat în conformitate cu subpunctul 1, AeMC sau AME trebuie să țină seama în mod corespunzător de punctele MED.B.005 și MED.B.095, să evalueze dacă solicitantul este apt să își îndeplinească sarcinile în condiții de siguranță atunci când respectă una sau mai multe limitări înscrise în certificatul medical și să elibereze certificatul medical cu limitări, după caz. AeMC sau AME trebuie să aibă întotdeauna în vedere dacă este necesar să aplice pilotului o restricție în privința transportului de pasageri (limitare operațională pasageri – OPL).</u>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
3. MG poate revalida sau reînnoi un certificat medical LAPL cu aceeași limitare, fără a direcționa solicitantul către un AeMC sau un AME. (c) În momentul evaluării necesității unei limitări, trebuie să se aibă în vedere în mod deosebit: 1. dacă concluzia medicală autorizată indică faptul că, în situații speciale, neîndeplinirea de către solicitant a oricărei cerințe, indiferent dacă este numerică sau de alt gen, este de așa natură încât exercitarea privilegiilor licenței solicitate nu ar putea pune în pericol siguranța zborului; 2. abilitatea, competența și experiența solicitantului, relevante pentru operațiunea care trebuie efectuată. (d) Codurile limitărilor operaționale 1. Limitare operațională multipilot (OML – doar clasa 1) (i) În cazul în care titularul unei CPL, ATPL sau MPL nu îndeplinește integral cerințele pentru un certificat medical clasa 1 și a fost direcționat către examinatorul medical al autorității care acordă licențele, respectivul examinador medical stabilește dacă certificatul medical poate fi eliberat cu o limitare OML „valabil doar în calitate de copilot sau cu copilot calificat”. (ii) Titularul unui certificat medical cu OML operează o aeronavă în operațiuni multipilot numai atunci când celălalt pilot este pe deplin calificat pentru clasa și tipul relevante de aeronavă, nu face	<u>3. după caz, MG poate revalida sau reînnoi un certificat medical LAPL cu aceeași limitare, fără a direcționa solicitantul către un AeMC sau un AME.</u> (c) În momentul evaluării necesității unei limitări, trebuie să se aibă în vedere în mod deosebit: 1. dacă concluzia medicală autorizată indică faptul că, în situații speciale, neîndeplinirea de către solicitant a oricărei cerințe, indiferent dacă este numerică sau de alt gen, este de așa natură încât exercitarea privilegiilor licenței solicitate nu ar putea pune în pericol siguranța zborului; 2. abilitatea, competența și experiența solicitantului, relevante pentru operațiunea care trebuie efectuată. (d) Codurile limitărilor operaționale 1. Limitare operațională multipilot (OML – doar clasa 1): (i) în cazul în care titularul unui CPL, ATPL sau MPL nu îndeplinește integral cerințele privind certificatul medical clasa 1 și a fost direcționat către examinatorul medical al AAC, respectivul examinador medical stabilește dacă certificatul medical poate fi eliberat cu o limitare OML „valabil doar în calitate de copilot sau cu copilot calificat”; (ii) titularul unui certificat medical cu OML operează o aeronavă în operațiuni multipilot numai atunci când celălalt pilot este pe deplin calificat pentru clasa și tipul relevant de aeronavă, nu face obiectul unei limitări OML și nu a împlinit vârsta de 60 de ani;		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
obiectul unei limitări OML și nu a împlinit vârsta de 60 de ani. (iii) Limitarea OML pentru certificatele medicale clasa 1 poate fi impusă inițial și poate fi retrasă exclusiv de către examinatorul medical al autorității care acordă licențele. 2. Limitare operațională cu pilot de siguranță (OSL – clasa 2 și privilegii LAPL) (i) Titularul unui certificat medical cu o limitare OSL operează o aeronavă numai în condițiile în care la bord se află și un alt pilot pe deplin calificat să îndeplinească funcția de pilot comandant pe clasa și tipul relevante de aeronavă, aeronava este dotată cu dublă comandă, iar celălalt pilot ocupă un post la comenzi. (ii) Limitarea OSL pentru certificatele medicale clasa 2 poate fi impusă și retrasă fie de examinatorul medical al autorității care acordă licențele, fie de un AeMC sau un AME cu consultarea examinatorului medical al autorității care acordă licențele. (iii) Limitarea OSL pentru certificatele medicale LAPL poate fi impusă și retrasă de examinatorul medical al autorității care acordă licențele, de un AeMC sau de un AME. 3. Limitare operațională pasageri (OPL – clasa 2 și privilegii LAPL) (i) Titularul unui certificat medical cu o limitare OPL operează numai o aeronavă fără pasageri la bord. (ii) Limitarea OPL pentru certificatele medicale clasa 2 poate fi impusă și retrasă fie de	(iii) limitarea OML pentru certificatele medicale clasa 1 poate fi impusă inițial și poate fi retrasă exclusiv de examinatorul medical al AAC. 2. Limitare operațională cu pilot de siguranță (OSL – clasa 2 și privilegii LAPL): (i) titularul unui certificat medical cu o limitare OSL operează o aeronavă numai în condițiile în care la bord se află și un alt pilot pe deplin calificat să îndeplinească funcția de pilot comandant pe clasa și tipul relevante de aeronavă, aeronava este dotată cu dublă comandă, iar celălalt pilot ocupă un post la comenzi; (ii) limitarea OSL pentru certificatele medicale clasa 2 poate fi impusă și retrasă fie de examinatorul medical al AAC, fie de un AeMC sau de un AME cu consultarea examinatorului medical al AAC; (iii) limitarea OSL pentru certificatele medicale LAPL poate fi impusă și retrasă de un de examinatorul medical al AAC, de un AeMC sau de un AME. 3. Limitare operațională pasageri (OPL – clasa 2 și privilegii LAPL): (i) titularul unui certificat medical cu o limitare OPL operează numai o aeronavă fără pasageri la bord; (ii) limitarea OPL pentru certificatele medicale clasa 2 poate fi impusă și retrasă fie de examinatorul		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
examinatorul medical al autorității care acordă licențele, fie de un AeMC sau un AME cu consultarea examinatorului medical al autorității care acordă licențele. (iii) Limitarea OPL pentru certificatele medicale LAPL poate fi impusă și retrasă de examinatorul medical al autorității care acordă licențele, de un AeMC sau de un AME. 4. Limitare operațională restricție pilot (ORL – clasa 2 și privilegiu LAPL) (i) Titularul unui certificat medical cu o limitare ORL operează o aeronavă numai în cazul în care se îndeplinește una dintre următoarele două condiții: (A) la bordul aeronavei se află un alt pilot pe deplin calificat să îndeplinească funcția de pilot comandant pe clasa și tipul relevante de aeronavă, aeronava este dotată cu dublă comandă, iar celălalt pilot ocupă un post la comenzi; (B) la bordul aeronavei nu sunt pasageri. (ii) Limitarea ORL pentru certificatele medicale clasa 2 poate fi impusă și retrasă fie de examinatorul medical al autorității care acordă licențele, fie de un AeMC sau un AME cu consultarea examinatorului medical al autorității care acordă licențele. (iii) Limitarea ORL pentru certificatele medicale LAPL poate fi impusă și retrasă de examinatorul medical al autorității care acordă licențele, de un AeMC sau de un AME. 5. Restricții speciale conform specificațiilor (SSL) Limitarea SSL pe un certificat medical trebuie să fie urmată de o descriere a limitării.	medical al AAC, fie de un AeMC sau AME cu consultarea examinatorului medical al AAC; (iii) limitare OPL pentru certificatele medicale LAPL poate fi impusă și retrasă de examinatorul medical al AAC, de un AeMC sau de un AME. 4. Limitare operațională restricție pilot (ORL – clasa 2 și privilegiu LAPL); (i) titularul unui certificat medical cu o limitare ORL operează o aeronavă numai în cazul în care se îndeplinește una dintre următoarele două condiții: (A) la bordul aeronavei se află un alt pilot pe deplin calificat să îndeplinească funcția de pilot comandant pe clasa și tipul relevante de aeronavă, aeronava este dotată cu dublă comandă, iar celălalt pilot ocupă un post la comenzi; (B) la bordul aeronavei nu sunt pasageri; (ii) Limitarea ORL pentru certificatele medicale clasa 2 poate fi impusă și retrasă fie de examinatorul medical al AAC, fie de un AeMC sau un AME cu consultarea examinatorului medical al AAC; (iii) Limitarea ORL pentru certificatele medicale LAPL poate fi impusă și retrasă de examinatorul medical al AAC, de un AeMC sau de un AME. 5. Restricții speciale conform specificațiilor (SSL)		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(e) Examinatorul medical al autorității care acordă licențele, AeMC, AME sau MG, după caz, poate impune titularului unui certificat medical orice altă limitare dacă este necesară pentru garantarea siguranței zborului. (f) Orice limitare impusă titularului unui certificat medical trebuie specificată în certificat.	Limitarea SSL pe un certificat medical trebuie să fie urmată de o descriere a limitării. (e) Examinatorul medical al AAC, <u>AeMC, AME, sau MG după caz</u>, poate impune titularului unui certificat medical orice altă limitare dacă este necesară pentru garantarea siguranței zborului. (f) Orice limitare impusă titularului unui certificat medical este specificată în certificat.		
MED.B.005 Cerințe medicale generale Persoanele care solicită un certificat medical sunt evaluate în conformitate cu cerințele medicale detaliate prevăzute în secțiunile 2 și 3. În plus, ele sunt declarate inapte în cazul în care prezintă una dintre următoarele situații clinice ce implică un grad de incapacitate funcțională care ar putea influența exercitarea în condiții de siguranță a privilegiilor asociate licenței solicitate sau care ar putea determina brusc incapacitatea lor de a-și exercita privilegiile respective: (a) anomalii, fie congenitale, fie dobândite; (b) boli ori handicapuri active, latente, acute sau cronice; (c) plăgi, leziuni sau sechele în urma unei intervenții chirurgicale; (d) efecte sau efecte secundare ale unui medicament eliberat cu sau fără prescripție medicală, administrat în scop preventiv, terapeutic sau în vederea stabilirii unui diagnostic.	MED.B.005 Cerințe medicale generale Persoanele care solicită un certificat medical sunt evaluate în conformitate cu cerințele medicale detaliate prevăzute în secțiunile 2 și 3. În plus, ele sunt declarate inapte în cazul în care prezintă una dintre următoarele situații clinice ce implică un grad de incapacitate funcțională care ar putea influența exercitarea în condiții de siguranță a privilegiilor asociate <u>licenței</u> solicitat sau care ar putea determina brusc incapacitatea lor de a-și exercita privilegiile respective: (a) anomalii, fie congenitale sau dobândite; (b) boli ori handicapuri active, latente, acute sau cronice; (c) plăgi, leziuni sau sechele în urma unei intervenții chirurgicale; (d) efecte sau efecte secundare ale unui medicament eliberat cu sau fără prescripție medicală, administrat în scop preventiv, terapeutic sau în vederea stabilirii unui diagnostic.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
Când îi examinează, AME țin seama în mod corespunzător de efectele degenerative ale îmbătrânirii asupra sistemelor corpului.	<u>Când îi examinează, AME țin seama în mod corespunzător de efectele degenerative ale îmbătrânirii asupra sistemelor corpului.</u>		
SECȚIUNEA 2 Cerințe medicale pentru certificatele medicale clasa 1 și clasa 2 MED.B.010 Sistemul cardiovascular (a) Examinarea 1. Se efectuează o electrocardiogramă standard de repaus în 12 derivații (EKG) și se întocmește un raport atunci când există indicație clinică și în următoarele momente: (i) pentru un certificat medical clasa 1, la examinarea inițială, apoi o dată la cinci ani până la vârsta de 30 de ani, o dată la doi ani până la 40 de ani, anual până la 50 de ani, și la toate examinările ulterioare pentru revalidarea sau reînnoirea certificatului; (ii) pentru un certificat medical clasa 2, la examinarea inițială, la prima examinare după vârsta de 40 de ani, apoi la prima examinare după vârsta de 50 de ani și, după această vârstă, o dată la doi ani. 2. În situația în care există indicație clinică, este necesară o evaluare cardiovasculară aprofundată. 3. Pentru un certificat medical clasa 1, se efectuează o evaluare cardiovasculară aprofundată la prima examinare pentru revalidare sau reînnoire după vârsta de 65 de ani și, după această vârstă, o dată la 4 ani. Pentru solicitanții implicați în	MED.B.010 Sistemul cardiovascular (a) Examinarea 1. Se efectuează o electrocardiogramă standard de repaus în 12 derivații (EKG) și se întocmește un raport atunci când există indicație clinică și în următoarele momente: (i) <u>pentru un certificat medical clasa 1, la examinarea inițială, apoi o dată la cinci ani până la vârsta de 30 de ani, o dată la doi ani până la 40 de ani, anual până la 50 de ani, și la toate examinările ulterioare pentru revalidarea sau reînnoirea certificatului;</u> (ii) pentru un certificat medical clasa 2, la examinarea inițială, la prima examinare după vârsta de 40 de ani, apoi la prima examinare după vârsta de 50 de ani, o dată la doi ani. 2. În situația în care există indicație clinică, este necesară o evaluare cardiovasculară aprofundată. 3. Pentru un certificat medical clasa 1, se efectuează o evaluare cardiovasculară aprofundată la prima examinare pentru revalidare sau reînnoire după vârsta de 65 de ani și, după această vârstă, o dată la	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
operațiuni HEMS cu un singur pilot, se efectuează o evaluare cardiovasculară extinsă la prima examinare de revalidare sau de reînnoire după vârsta de 60 ani și, ulterior, sub rezerva unei evaluări a factorului de risc cardiovascular. 4. Pentru un certificat medical clasa 1, determinarea lipidelor serice, inclusiv a fracțiunilor de colesterol, este necesară la examinarea inițială și la prima examinare după vârsta de 40 de ani. (b) Sistemul cardiovascular – Dispoziții generale 1. Persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 și care prezintă una dintre următoarele situații clinice sunt declarate inapte: (i) anevrism aortic abdominal suprarenal sau toracic, înainte de intervenția chirurgicală; (ii) valvulopatie cardiacă semnificativă funcțional sau simptomatică a oricărei valve; (iii) transplant de cord sau de cord/plămâni; (iv) cardiomiopatie hipertrofică simptomatică. 2. Înainte de a li se analiza cererea, persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 și care au în antecedentele patologice documentate sau cărora li s-a diagnosticat una dintre următoarele situații clinice sunt direcționate către examinatorul medical al autorității care acordă licențele: (i) boală arterială periferică, înainte sau după intervenția chirurgicală; (ii) anevrism al aortei toracice sau abdominale suprarenale, după intervenția chirurgicală; (iii) anevrism al aortei abdominale infrarenale, înainte sau după intervenția chirurgicală;	patru ani. <u>Pentru solicitanții implicați în operațiuni HEMS cu un singur pilot, se efectuează o evaluare cardiovasculară extinsă la prima examinare de revalidare sau de reînnoire după vârsta de 60 ani și, ulterior, sub rezerva unei evaluări a factorului de risc cardiovascular.</u> 4. Pentru un certificat medical clasa 1, determinarea lipidelor serice, inclusiv a <u>fracțiunilor de colesterol</u>, este necesară la examinarea inițială și la prima examinare după vârsta de 40 de ani. (b) Sistemul cardiovascular – Dispoziții generale <u>1.</u> Persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 și care prezintă una dintre următoarele situații clinice sunt declarate inapte: (i) anevrism aortic abdominal suprarenal sau toracic, înainte de intervenția chirurgicală; (ii) valvulopatie cardiacă semnificativă funcțional sau simptomatică a oricărei valve; (iii) transplant de cord sau de cord/plămâni; (iv) cardiomiopatie hipertrofică simptomatică. <u>2.</u> Înainte de a li se analiza cererea, persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 și care au antecedente patologice documentate sau cărora li s-a diagnosticat una dintre următoarele situații clinice sunt direcționate către examinatorul medical al AAC: (i) boală arterială periferică, înainte sau după intervenția chirurgicală; (ii) anevrism al aortei toracice sau abdominale suprarenale, după intervenția chirurgicală;		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(iv) valvulopatii cardiace ne semnificative funcțional; (v) după o intervenție chirurgicală la nivelul unei valve cardiace; (vi) anomalie a pericardului, miocardului sau endocardului; (vii) anomalie cardiacă congenitală, înainte sau după intervenția chirurgicală corectivă; (viii) sincopă vasovagală de cauză necunoscută; (ix) tromboză arterială sau venoasă; (x) embolie pulmonară; (xi) afecțiuni cardiovasculare care necesită terapie anticoagulantă sistemică. 3. Persoanele care solicită un certificat medical clasa 2 și care au fost diagnosticate cert ca având una dintre situațiile clinice menționate la subpunctele 1 și 2 sunt evaluate de un cardiolog înainte de a putea fi declarate apte, cu consultarea examinatorului medical al autorității care acordă licențele. 4. Solicitanții cu alte afecțiuni cardiace decât cele menționate la subpunctele 1 și 2 pot fi declarați apti sub rezerva unei evaluări cardiologice încheiate cu rezultate corespunzătoare. 5. O evaluare a factorilor de risc cardiovascular face parte din examinările pentru certificatele medicale clasa 1 și clasa 2 la prima examinare după împlinirea vârstei de 40 de ani și, ulterior, la intervale regulate. (c) Tensiunea arterială	(iii) anevrism al aortei abdominale infrarenale, înainte sau după intervenția chirurgicală; (iv) valvulopatii cardiace ne semnificative funcțional; (v) după o intervenție chirurgicală la nivelul unei valve cardiace; (vi) anomalie a pericardului, miocardului sau endocardului; (vii) anomalie cardiacă congenitală, înainte sau după intervenția chirurgicală corectivă; (viii) sincopă vasovagală de cauză necunoscută; (ix) tromboză arterială sau venoasă; (x) embolie pulmonară; (xi) afecțiuni cardiovasculare care necesită terapie anticoagulantă sistemică. 3. Persoanele care solicită un certificat medical clasa 2 și care au fost diagnosticate cert ca având una dintre situațiile clinice menționate la subpunctele 1 și 2 sunt evaluate de un cardiolog înainte de a putea fi declarate apte, cu consultarea examinatorului medical al AAC. 4. Solicitanții cu alte afecțiuni cardiace decât cele menționate la subpunctele 1 și 2 pot fi declarați apti sub rezerva unei evaluări cardiologice încheiate cu rezultate corespunzătoare. 5. <u>O evaluare a factorilor de risc cardiovascular face parte din examinările pentru certificatele medicale clasa 1 și clasa 2 la prima examinare după împlinirea vârstei de 40 de ani și, ulterior, la intervale regulate.</u>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
1. Tensiunea arterială a solicitanților se înregistrează la fiecare examinare. 2. În cazul solicitanților a căror tensiune arterială nu este în limitele normale, afecțiunile lor cardiovasculare și tratamentul medicamentos pe care îl urmează sunt examinate suplimentar, pentru a stabili dacă pot fi declarați apti în conformitate cu subpunctele 3 și 4. 3. Persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 și care prezintă una dintre următoarele situații clinice sunt declarate inapte: (i) hipotensiune simptomatică; (ii) tensiune arterială care, la data examinării, depășește în mod constant 160 mmHg tensiune arterială sistolică sau 95 mmHg tensiune arterială diastolică, cu sau fără tratament. 4. Solicitanții care au început un tratament medicamentos pentru controlul tensiunii arteriale sunt declarați inapți până la constatarea lipsei unor efecte secundare semnificative. (d) Boala arterială coronariană 1. Înainte de a li se analiza cererea, persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 și care prezintă una dintre următoarele situații clinice sunt direcționate către examinatorul medical al autorității care acordă licențele și sunt supuse unei evaluări cardiologice pentru a se exclude ischemia miocardică: (i) suspiciune de ischemie miocardică;	(c) Tensiunea arterială 1. Tensiunea arterială a solicitanților se înregistrează la fiecare examinare. 2. În cazul solicitanților a căror tensiune arterială nu este în limitele normale, afecțiunile lor cardiovasculare și tratamentul medicamentos pe care îl urmează sunt examinate suplimentar, pentru a stabili dacă pot fi declarați apti în conformitate cu subpunctele 3 și 4. 3. Persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 și care prezintă una dintre următoarele situații clinice sunt declarate inapte: (i) hipotensiune simptomatică; sau (ii) tensiune arterială, la data examinării, depășește în mod constant 160 mmHg tensiune arterială sistolică sau 95 mmHg tensiunea arterială diastolică, cu sau fără tratament. 4. Solicitanții care au început un tratament medicamentos pentru controlul tensiunii arteriale sunt declarați inapți până la contactarea lipsei unor efecte secundare semnificative. (d) Boala arterială coronariană 1. Înainte de a li se analiza cererea, persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 și care prezintă una dintre următoarele situații clinice sunt direcționate către examinatorul medical al AAC și sunt supuse unei evaluări cardiologice pentru a se exclude ischemia miocardică: (i) suspiciune de ischemie miocardică;		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(ii) boală arterială coronariană minoră asimptomatică ce nu necesită tratament antianginos. 2. Înainte de li se analiza cererea, persoanele care solicită un certificat medical clasa 2 și care prezintă una dintre situațiile clinice indicate la subpunctul 1 trebuie să treacă printr-o evaluare cardiologică ale cărei rezultate să fie corespunzătoare. 3. Solicitanții care prezintă una dintre următoarele situații clinice sunt declarați inapți: (i) ischemie miocardică; (ii) boală arterială coronariană simptomatică; (iii) simptome de boală arterială coronariană controlată prin tratament medicamentos. 4. Sunt declarate inapte persoanele care solicită eliberarea inițială a unui certificat medical clasa 1 și care au în antecedentele patologice sau cărora li s-a diagnosticat una dintre următoarele situații clinice: (i) ischemie miocardică; (ii) infarct miocardic; (iii) boală arterială coronariană tratată prin revascularizare sau prin plasare de stent. 5. Înainte de li se analiza cererea, persoanele care solicită un certificat medical clasa 2 și care nu prezintă niciun fel de simptome în urma unui infarct miocardic sau a unei intervenții chirurgicale pentru boală arterială coronariană trebuie să treacă printr-o evaluare cardiologică ale cărei rezultate să fie corespunzătoare, cu consultarea examinatorului medical al autorității care acordă licențele. Astfel de persoane care solicită revalidarea unui certificat	(ii) boală arterială coronariană minoră asimptomatică care nu necesită tratament antianginos. 2. Înainte de li se analiza cererea, persoanele care solicită un certificat medical clasa 2 și care prezintă una dintre situațiile clinice indicate la subpunctul 1 trebuie să treacă printr-o evaluare cardiologică ale cărei rezultate să fie corespunzătoare. 3. Solicitanții care prezintă una dintre următoarele situații clinice sunt declarați inapți: (i) ischemie miocardică; (ii) boală arterială coronariană simptomatică; (iii) simptome de boală arterială coronariană controlată prin tratament medicamentos. 4. Sunt declarate inapte persoanele care solicită eliberarea inițială a unui certificat medical clasa 1 și care au în antecedentele patologice sau cărora li s-a diagnosticat una dintre următoarele situații clinice: (i) ischemie miocardică; (ii) infarct miocardic; (iii) boală arterială coronariană tratată prin revascularizare sau prin plasare de stent. 5. Înainte de li se analiza cererea, persoanele care solicită un certificat medical clasa 2 și care nu prezintă niciun fel de simptome în urma unui infarct miocardic sau a unei intervenții chirurgicale pentru boală arterială coronariană trebuie să treacă printr-o evaluare cardiologică ale cărei rezultate să fie corespunzătoare, cu consultarea examinatorului medical al AAC. Astfel de persoane care solicită		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
medical clasa 1 sunt direcționate către examinatorul medical al autorității care acordă licențele. (e) Tulburări de ritm și de conducere 1. Solicitanții care prezintă una dintre următoarele situații clinice sunt declarați inapți: (i) boală simptomatică a nodului sinusal; (ii) bloc atrioventricular complet; (iii) interval QT prelungit simptomatic; (iv) au implantat un defibrilator automat; (v) au implantat un stimulator ventricular antitahicardie. 2. Înainte de a li se analiza cererea, persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 și care suferă de tulburări cardiace majore de ritm sau de conducere, inclusiv care prezintă una dintre următoarele situații clinice, sunt direcționate către examinatorul medical al autorității care acordă licențele: (i) tulburare de ritm supraventriculară, inclusiv boală a nodului sinusal permanentă sau intermitentă, fibrilație atrială și/sau flutter atrial și pauze sinusale asimptomatice; (ii) bloc complet de ramură stângă; (iii) bloc atrioventricular Mobitz tip II; (iv) tahicardie cu complexe largi și/sau înguste; (v) preexcitație ventriculară; (vi) interval QT prelungit asimptomatic; (vii) aspect electrocardiografic compatibil cu sindromul Brugada.	revalidarea unui certificat medical clasa 1 sunt direcționate către examinatorul medical al AAC. (e) Tulburări de ritm și de conducere 1. Solicitanții care prezintă una dintre următoarele situații clinice sunt declarați inapți: (i) boală simptomatică a nodului sinusal; (ii) bloc atrioventricular complet; (iii) interval QT prelungit simptomatic; (iv) au implantat un defibrilator automat; (v) au implantat un stimulator ventricular antitahicardie. 2. Înainte de a li se analiza cererea, persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 și care suferă de tulburări cardiace majore de ritm sau de conducere, inclusiv care prezintă una dintre următoarele situații clinice, sunt direcționate către examinatorul medical al AAC: (i) tulburare de ritm supraventriculară, inclusiv boală a nodului sinusal permanentă sau intermitentă, fibrilație atrială și/sau flutter atrial și pauze sinusale asimptomatice; (ii) bloc complet de ramură stângă; (iii) bloc atrioventricular Mobitz tip II; (iv) tahicardie cu complexe largi și/sau înguste; (v) preexcitație ventriculară; (vi) interval QT prelungit asimptomatic; (vii) aspect electrocardiografic compatibil cu sindromul Brugada.		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
3. Înainte de a li se analiza cererea, persoanele care solicită un certificat medical clasa 2 și care prezintă una dintre situațiile clinice indicate la subpunctul 2 trebuie să treacă printr-o evaluare cardiologică ale cărei rezultate să fie corespunzătoare, cu consultarea examinatorului medical al autorității care acordă licențele. 4. Solicitanții care prezintă una dintre următoarele situații clinice pot fi declarați apti sub rezerva unei evaluări cardiologice cu rezultate corespunzătoare și în absența unei alte anomalii: (i) bloc incomplet de ramură; (ii) bloc complet de ramură dreaptă; (iii) deviație axială stângă stabilă; (iv) bradicardie sinusală asimptomatică; (v) tahicardie sinusală asimptomatică; (vi) complexe ectopice ventriculare sau supraventriculare izolate uniforme asimptomatice; (vii) bloc atrioventricular gradul I; (viii) bloc atrioventricular Mobitz tip I. 5. Solicitanții care au în antecedentele patologice una dintre următoarele situații clinice trebuie să treacă printr-o evaluare cardiovasculară ale cărei rezultate să fie corespunzătoare înainte de a putea fi declarați apti: (i) terapie prin ablație; (ii) implantare de stimulator cardiac. Astfel de persoane care solicită un certificat medical clasa 1 sunt direcționate către examinatorul medical al autorității care acordă licențele. Astfel de persoane care solicită un certificat medical clasa 2 sunt evaluate cu	3. Înainte de a li se analiza cererea, persoanele care solicită un certificat medical clasa 2 și care prezintă una dintre situațiile clinice indicate la subpunctul 2 trebuie să treacă printr-o evaluare cardiologică ale cărei rezultate să fie corespunzătoare, cu consultarea examinatorului medical al AAC. 4. Solicitanții care prezintă una dintre următoarele situații clinice pot fi declarați apti sub rezerva unei evaluări cardiologice cu rezultate corespunzătoare și în absența unei alte anomalii: (i) bloc incomplet de ramură; (ii) bloc complet de ramură dreaptă; (iii) deviație axială stângă stabilă; (iv) bradicardie sinusală asimptomatică; (v) tahicardie sinusală asimptomatică; (vi) complexe ectopice ventriculare sau supraventriculare izolate uniforme asimptomatice; (vii) bloc atrioventricular gradul I; (viii) bloc atrioventricular Mobitz tip I. 5. Solicitanții care au în antecedentele patologice una dintre următoarele situații clinice trebuie să treacă printr-o evaluare cardiovasculară ale cărei rezultate să fie corespunzătoare înainte de a putea fi declarați apti: (i) terapie prin ablație; (ii) implantare de stimulator cardiac. Astfel de persoane care solicită un certificat medical clasa 1 sunt direcționate către examinatorul medical al AAC. Astfel de persoane care solicită un certificat medical clasa 2 sunt evaluate cu consultarea examinatorului medical al AAC.		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
consultarea examinatorului medical al autorității care acordă licențele.			
MED.B.015 Aparatul respirator (a) Sunt declarați inapți solicitanții cu funcția pulmonară afectată semnificativ. Cu toate acestea, ei pot fi declarați apți după ce funcția pulmonară a fost recuperată și este corespunzătoare. (b) Solicitanții unui certificat medical clasa 1 sunt supuși unor teste funcționale pulmonare în cadrul examinării inițiale și în situația în care există indicație clinică. (ba) Pentru titularii de certificate medicale clasa 1 implicați în operațiuni HEMS cu un singur pilot, la prima examinare de revalidare sau de reînnoire după vârsta de 60 de ani se efectuează teste funcționale pulmonare și de apnee obstructivă de somn (OSA). (c) Solicitanții unui certificat medical clasa 2 sunt supuși unor teste pulmonare funcționale și morfologice în situația în care există indicație clinică sau epidemiologică. (d) Solicitanții care au în antecedentele patologice sau cărora li s-a diagnosticat una dintre următoarele situații clinice trebuie să treacă printr-o evaluare respiratorie ale cărei rezultate să fie corespunzătoare înainte de a putea fi declarați apți: 1. astm care necesită tratament medicamentos;	MED.B.015 Aparatul respirator (a) Sunt declarați inapți solicitanții cu funcția pulmonară afectată semnificativ. Cu toate acestea, ei pot fi declarați apți după ce funcția pulmonară a fost recuperată și este corespunzătoare. (b) Solicitanții unui certificat medical clasa 1 sunt supuși unor teste pulmonare funcționale în cadrul examinării inițiale și în situația în care există indicație clinică. <u>(ba) Pentru titularii de certificate medicale clasa 1 implicați în operațiuni HEMS cu un singur pilot, la prima examinare de revalidare sau de reînnoire după vârsta de 60 de ani se efectuează teste funcționale pulmonare și de apnee obstructivă de somn (OSA).</u> (c) Solicitanții unui certificat medical clasa 2 sunt supuși unor teste pulmonare funcționale și morfologice în situația în care există indicație clinică. (d) Solicitanții care au în antecedentele patologice sau cărora li s-a diagnosticat una dintre următoarele situații clinice trebuie să treacă printr-o evaluare respiratorie ale cărei rezultate să fie corespunzătoare înainte de a putea fi declarați apți:	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
2. boală inflamatorie activă la nivelul aparatului respirator; 3. sarcoidoză activă; 4. pneumotorax; 5. sindrom de apnee în somn; 6. intervenție chirurgicală toracică majoră; 7. pneumectomie; 8. bronhopneumopatie obstructivă cronică. Înainte de li se analiza cererea, solicitantii care au antecedente patologice sau care au fost diagnosticați cert ca având una dintre situațiile clinice indicate la subpunctele 3 și 5 trebuie să treacă printr-o evaluare cardiologică ale cărei rezultate să fie corespunzătoare. (e) Evaluare aeromedicală 1. Persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 și care prezintă una dintre situațiile clinice specificate la litera (d) sunt direcționate către examinatorul medical al autorității care acordă licențele. 2. Persoanele care solicită un certificat medical clasa 2 și care prezintă una dintre situațiile clinice specificate la litera (d) sunt evaluate cu consultarea examinatorului medical al autorității care acordă licențele. (f) Sunt declarate inapte persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 și care au suferit o pneumectomie.	1. astm care necesită tratament medicamentos; 2. boală inflamatorie activă la nivelul aparatului respirator; 3. sarcoidoză activă; 4. pneumotorax; 5. sindrom de apnee în somn; 6. intervenție chirurgicală toracică majoră; 7. pneumectomie; 8. bronhopneumopatie obstructivă cronică. Înainte de li se analiza cererea, solicitantii care au antecedente patologice sau care au fost diagnosticați cert ca având una dintre situațiile clinice indicate la subpunctele 3 și 5 trebuie să treacă printr-o evaluare cardiologică ale cărei rezultate să fie corespunzătoare. (e) Evaluare aeromedicală 1. Persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 și care prezintă una dintre situațiile clinice specificate la litera (d) sunt direcționate către examinatorul medical al AAC. 2. Persoanele care solicită un certificat medical clasa 2 și care prezintă una dintre situațiile clinice specificate la litera (d) sunt evaluate cu consultarea examinatorului medical al AAC. (f) Sunt declarate inapte persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 și care au suferit o pneumectomie.		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
MED.B.020 Sistemul digestiv (a) Solicitanții care prezintă sechele în urma unei boli sau a unei intervenții chirurgicale la nivelul oricărei părți a tractului digestiv sau al organelor anexe, care pot cauza incapacitatea de a-și executa sarcinile în cursul unui zbor, în special orice obstrucție cauzată de strictură sau compresie, sunt declarați inapți. (b) Solicitanții care suferă de hernii ce ar putea provoca simptome care generează incapacitate de zbor sunt declarați inapți. (c) Solicitanții care prezintă una dintre următoarele afecțiuni ale sistemului gastrointestinal pot fi declarați apți sub rezerva unei evaluări gastrointestinale cu rezultate corespunzătoare după un tratament reușit sau după recuperarea completă în urma unei intervenții chirurgicale: 1. dispepsie recurentă care necesită tratament medicamentos; 2. pancreatită; 3. calculi biliari simptomatici; 4. diagnostic clinic sau antecedente patologice documentate de boală inflamatorie cronică a intestinului; 5. după intervenții chirurgicale la nivelul tractului digestiv sau al anexelor sale, inclusiv intervenții chirurgicale care implică excizia totală sau parțială sau o plastie a oricăruia dintre aceste organe. (d) Evaluare aeromedicală	MED.B.020 Sistemul digestiv (a) Solicitanții care prezintă sechele în urma unei boli sau a unei intervenții chirurgicale la nivelul oricărei părți a tractului digestiv sau al organelor anexe care pot cauza incapacitatea de a-și executa sarcinile în cursul unui zbor, în special orice obstrucție cauzată de strictură sau compresie, sunt declarați inapți. (b) Solicitanții care suferă de hernii ce ar putea provoca simptome care generează incapacitate de zbor sunt declarați inapți. (c) Solicitanții care prezintă una dintre următoarele afecțiuni ale sistemului gastrointestinal pot fi declarați apți sub rezerva unei evaluări gastrointestinale cu rezultate corespunzătoare după un tratament reușit sau după recuperarea completă în urma unei intervenții chirurgicale: 1. dispepsie recurentă care necesită tratament medicamentos; 2. pancreatită; 3. calculi biliari simptomatici; 4. diagnostic clinic sau antecedente patologice documentate de boală inflamatorie cronică a intestinului; 5. după intervenții chirurgicale la nivelul tractului digestiv sau al anexelor sale, inclusiv intervenții chirurgicale care implică excizia totală sau parțială sau o plastie a oricăruia dintre aceste organe. (d) Evaluare aeromedicală 1. Persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 și care sunt diagnosticate cu una dintre situațiile	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
1. Persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 și care sunt diagnosticate cu una dintre situațiile clinice specificate la litera (c) subpunctele 2, 4 și 5 sunt direcționate către examinatorul medical al autorității care acordă licențele. 2. Aptitudinea din punct de vedere medical a persoanelor care solicită un certificat medical clasa 2 și care au fost diagnosticate cu una dintre situațiile clinice specificate la litera (c) subpunctul 2 este evaluată cu consultarea examinadorului medical al autorității care acordă licențele.	clinice specificate la litera (c) subpunctele 2, 4 și 5 sunt direcționate către examinatorul medical al AAC. 2. Aptitudinea din punct de vedere medical a persoanelor care solicită un certificat medical clasa 2 și care au fost diagnosticate cu una dintre situațiile clinice specificate la litera (c) subpunctul 2 este evaluată cu consultarea examinadorului medical al AAC.		
MED.B.025 Sistemul metabolic și sistemul endocrin (a) Solicitanții care suferă de o afecțiune metabolică, nutrițională sau endocrină pot fi declarați apți dacă se demonstrează stabilitatea afecțiunii și dacă evaluarea aeromedicală are rezultate corespunzătoare. (b) Diabetul zaharat 1. Solicitanții cu diabet zaharat insulino-dependent sunt declarați inapți. 2. Solicitanții cu diabet zaharat non-insulino-dependent sunt declarați inapți, cu excepția cazului în care se poate demonstra că glicemia este sub control și se menține stabilă. (c) Evaluare aeromedicală 1. Persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 și care necesită alt tratament medicamentos decât insulina pentru controlul glicemiei sunt	MED.B.025 Sistemul metabolic și sistemul endocrin (a) Solicitanții care suferă de o afecțiune metabolică, nutrițională sau endocrină pot fi declarați apți dacă se demonstrează stabilitatea afecțiunii și dacă evaluarea aeromedicală are rezultate corespunzătoare. (b) Diabetul zaharat <u>1.</u> Solicitanții cu diabet zaharat insulino-dependent sunt declarați inapți. <u>2.</u> Solicitanții cu diabet zaharat non-insulino-dependent sunt declarați inapți, cu excepția cazului în care se poate demonstra că glicemia este sub control și se menține stabilă. (c) Evaluare aeromedicală 1. Persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 și care necesită alt tratament medicamentos decât	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
direcționate către examinatorul medical al autorității care acordă licențele. 2. Aptitudinea din punct de vedere medical a persoanelor care solicită un certificat medical clasa 2 și care necesită alt tratament medicamentos decât insulina pentru controlul glicemiei se evaluează cu consultarea examinatorului medical al autorității care acordă licențele.	insulina pentru controlul glicemiei sunt direcționate către examinatorul medical al AAC. 2. Aptitudinea din punct de vedere medical a persoanelor care solicită un certificat medical clasa 2 și care necesită alt tratament medicamentos decât insulina pentru controlul glicemiei se evaluează cu consultarea examinatorului medical al AAC.		
MED.B.030 Hematologie (a) Persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 sunt supuse unui test de hemoglobină la fiecare examinare aeromedicală. (b) Solicitanții cu o afecțiune hematologică pot fi declarați apti dacă evaluarea aeromedicală are rezultate corespunzătoare. (c) Persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 și care prezintă una dintre următoarele afecțiuni hematologice sunt direcționate către examinatorul medical al autorității care acordă licențele: 1. hemoglobină anormală, inclusiv, dar fără a se limita la anemie, eritrocitoză sau hemoglobinopatie; 2. adenopatii semnificative; 3. splenomegalie; 4. tulburări de coagulare, hemoragie sau tromboză; 5. leucemie.	MED.B.030 Hematologie (a) Persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 sunt supuse unui test de hemogramă completă la fiecare examinare aeromedicală. (b) Solicitanții cu o afecțiune hematologică pot fi declarați apti dacă evaluarea aeromedicală are rezultate corespunzătoare. (c) Persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 și care prezintă una dintre următoarele afecțiuni hematologice sunt direcționate către examinatorul medical al AAC: 1. hemoglobină anormală, inclusiv, dar fără a se limita la anemie, eritrocitoză sau hemoglobinopatie; 2. adenopatii semnificative; 3. splenomegalie; 4. tulburări de coagulare, hemoragie sau tromboză; 5. leucemie. (d) Aptitudinea din punct de vedere medical a persoanelor care solicită un certificat medical clasa 2	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(d) Aptitudinea din punct de vedere medical a persoanelor care solicită un certificat medical clasa 2 și care prezintă una dintre afecțiunile hematologice specificate la litera (c) subpunctele 4 și 5 este evaluată cu consultarea examinatorului medical al autorității care acordă licențele.	și care prezintă una dintre afecțiunile hematologice specificate la litera (c) subpunctele 4 și 5 este evaluată cu consultarea examinatorului medical al AAC.		
MED.B.035 Sistemul genito-urinar (a) Fiecare examinare aeromedicală trebuie să includă analiza urinei. Sunt declarați inapți solicitanții a căror urină conține elemente anormale considerate a fi cu semnificație patologică care ar putea genera un grad de incapacitate funcțională ce ar putea pune în pericol exercitarea în condiții de siguranță a privilegiilor licenței în cauză sau ar putea determina brusc incapacitatea solicitantului de a-și exercita privilegiile respective. (b) Sunt declarați inapți solicitanții cu sechele în urma unei boli sau a unei intervenții chirurgicale la nivelul aparatului genito-urinar sau al anexelor sale, care ar putea duce la incapacitate, în special orice obstrucție cauzată de strictură sau de compresie. (c) Solicitanții cărora li s-a diagnosticat sau care au în antecedentele patologice una dintre următoarele situații clinice pot fi declarați apți dacă evaluarea genito-urinară are rezultate corespunzătoare, după caz: 1. boli renale;	MED.B.035 Sistemul genito-urinar (a) Fiecare examinare aeromedicală trebuie să includă analiza urinei. Sunt declarați inapți solicitanții a căror urină conține elemente anormale considerate a fi cu semnificație patologică care ar putea genera un grad de incapacitate funcțională ce ar putea pune în pericol exercitarea în condiții de siguranță a privilegiilor <u>licenței</u> în cauză sau ar putea determina brusc incapacitatea solicitantului de a-și exercita privilegiile respective. (b) Sunt declarați inapți solicitanții cu sechele în urma unei boli sau a unei intervenții chirurgicale la nivelul aparatului genito-urinar sau al anexelor sale, care ar putea duce la incapacitate, în special orice obstrucție cauzată de strictură sau de compresie. (c) Solicitanții cărora li s-a diagnosticat sau care au în antecedentele patologice una dintre următoarele situații clinice pot fi declarați apți dacă evaluarea genito-urinară are rezultate corespunzătoare, după caz: 1. boli renale;	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
2. unul sau mai mulți calculi urinari sau, în antecedentele patologice, colică renală. (d) Sunt declarați inapți solicitanții care au fost supuși unei intervenții chirurgicale majore la nivelul aparatului genito-urinar sau al anexelor sale, care implică excizia totală sau parțială sau o plastie a organelor lor. Ei pot fi însă declarați apți după recuperarea completă. (e) Persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 vizate de literele (c) și (d) sunt direcționate către examinatorul medical al autorității care acordă licențele.	2. unul sau mai mulți calculi urinari sau, în antecedentele patologice, colică renală. (d) Sunt declarați inapți solicitanții care au fost supuși unei intervenții chirurgicale majore la nivelul aparatului genito-urinar sau al anexelor sale, care implică excizia totală sau parțială sau o plastie a organelor lor. Ei pot fi însă declarați apți după recuperarea completă. (e) Persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 vizate de literele (c) și (d) sunt direcționate către examinatorul medical al AAC.		
MED.B.040 Bolile infecțioase (a) Solicitanții sunt declarați inapți dacă li s-a diagnosticat clinic sau dacă au în antecedentele patologice o boală infecțioasă care ar putea pune în pericol exercitarea în siguranță a privilegiilor asociate licenței. (b) Solicitanții infectați cu HIV pot fi declarați apți dacă evaluarea aeromedicală are rezultate corespunzătoare. Astfel de persoane care solicită un certificat medical clasa 1 sunt direcționate către examinatorul medical al autorității care acordă licențele.	MED.B.040 Bolile infecțioase (a) Solicitanții sunt declarați inapți dacă li s-a diagnosticat clinic sau dacă au în antecedentele patologice o boală infecțioasă care ar putea pune în pericol exercitarea în siguranță a privilegiilor asociate <u>licenței</u>. (b) Solicitanții infectați cu HIV pot fi declarați apți dacă evaluarea aeromedicală are rezultate corespunzătoare. Astfel de persoane care solicită un certificat medical clasa 1 sunt direcționate către examinatorul medical al AAC.	Compatibil	Lipsă
MED.B.045 Obstetrică și ginecologie (a) Sunt declarate inapte solicitantele care au suferit o intervenție chirurgicală ginecologică majoră. Ele	MED.B.045 Obstetrică și ginecologie	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
pot fi însă declarate apte după recuperarea completă. (b) Sarcină 1. În caz de sarcină, o solicitantă poate continua să își exercite privilegiile până la sfârșitul celei de a 26-a săptămâni de sarcină numai dacă AeMC sau AME consideră că este aptă în acest sens. 2. În cazul titlurilor de certificate medicale clasa 1 care sunt însărcinate, se aplică o limitare OML. În pofida dispozițiilor de la punctul MED.B.001, într-un astfel de caz, limitarea OML poate fi impusă și ridicată de AeMC sau de AME. 3. O solicitantă își poate relua exercitarea privilegiilor după recuperarea în urma nașterii.	(a) Sunt declarate inapte solicitantele care au suferit o intervenție chirurgicală ginecologică majoră. Ele pot fi însă declarate apte după recuperarea completă. (b) Sarcină 1. În caz de sarcină, o solicitantă poate continua să își exercite privilegiile până la sfârșitul celei de a 26-a săptămâni de sarcină numai dacă AeMC sau AME consideră că este aptă în acest sens. 2. În cazul titlurilor de certificate medicale clasa 1 care sunt însărcinate, se aplică o limitare OML. În pofida dispozițiilor de la punctul MED.B.001, într-un astfel de caz limitarea OML poate fi impusă și ridicată de AeMC sau de AME. 3. O solicitantă își poate relua exercitarea privilegiilor după recuperarea în urma nașterii.		
MED.B.050 Sistemul musculo-scheletic (a) Sunt declarați inapți solicitanții care nu au o înălțime în poziție șezut, o lungime a membrelor superioare și inferioare și o forță musculară suficiente pentru exercitarea în condiții de siguranță a privilegiilor asociate licenței. Cu toate acestea, dacă înălțimea lor în poziție șezut, lungimea membrelor superioare și inferioare și forța lor musculară sunt suficiente pentru exercitarea în condiții de siguranță a privilegiilor pe un anumit tip de aeronavă, iar acest fapt se poate demonstra, dacă este necesar, printr-o probă de zbor medicală sau printr-o probă de zbor pe un	MED.B.050 Sistemul musculo-scheletic (a) Sunt declarați inapți solicitanții care nu au o înălțime în poziție șezut, o lungime a membrelor superioare și inferioare și o forță musculară suficiente pentru exercitarea în condiții de siguranță a privilegiilor asociate <u>licenței</u>. Cu toate acestea, dacă înălțimea lor în poziție șezut, lungimea membrelor superioare și inferioare și forța lor musculară sunt suficiente pentru exercitarea în condiții de siguranță a privilegiilor pe un anumit tip de aeronavă, iar acest fapt se poate demonstra, dacă este necesar, printr-o probă de zbor medicală sau printr-o probă de zbor pe un simulator, solicitanții	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
simulator, solicitanții pot fi declarați apți, iar privilegiile lor se limitează în consecință. (b) Sunt declarați inapți solicitanții care nu prezintă funcții corespunzătoare ale sistemului musculo-scheletic, astfel încât să poată exercita în siguranță privilegiile asociate licenței. Cu toate acestea, dacă funcțiile sistemului lor musculo-scheletic sunt corespunzătoare pentru exercitarea în condiții de siguranță a privilegiilor pe un anumit tip de aeronavă, iar acest fapt se poate demonstra, dacă este necesar, printr-o probă de zbor medicală sau printr-o probă de zbor pe un simulator, solicitanții pot fi declarați apți, iar privilegiile lor se limitează în consecință. (c) În cazul în care, în urma evaluărilor menționate la literele (a) și (b), apar îndoieli, persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 sunt direcționate către examinatorul medical al autorității care acordă licențele, iar persoanele care solicită un certificat medical clasa 2 sunt evaluate cu consultarea examinatorului medical al autorității care acordă licențele.	pot fi declarați apți, iar privilegiile lor se limitează în consecință. (b) Sunt declarați inapți solicitanții care nu prezintă funcții corespunzătoare ale sistemului musculo-scheletic, astfel încât să poată exercita în siguranță privilegiile asociate <i>licenței</i>. Cu toate acestea, dacă funcțiile sistemului lor musculo-scheletic sunt corespunzătoare pentru exercitarea în condiții de siguranță a privilegiilor pe un anumit tip de aeronavă, iar acest fapt se poate demonstra, dacă este necesar, printr-o probă de zbor medicală sau printr-o probă de zbor pe un simulator, solicitanții pot fi declarați apți, iar privilegiile lor se limitează în consecință. (c) În cazul în care în urma evaluărilor menționate la literele (a) și (b) apar îndoieli, persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 sunt direcționate către examinatorul medical al AAC, iar persoanele care solicită un certificat medical clasa 2 sunt evaluate cu consultarea examinatorului medical al AAC.		
MED.B.055 Sănătatea mintală (a) În cadrul examinării aeromedicale inițiale pentru certificatele medicale clasa 1 se face o evaluare completă a sănătății mintale.	MED.B.055 Sănătate mintală (a) În cadrul examinării aeromedicale inițiale pentru certificatele medicale clasa 1 se face o evaluare completă a sănătății mintale.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(b) În cadrul examinării aeromedicale inițiale pentru certificatele medicale clasa 1 se fac teste de depistare a consumului de alcool și de droguri. (c) Solicitanții care suferă de tulburări psihice sau comportamentale cauzate de consumul sau consumul impropriu de alcool ori de alte substanțe psihoactive sunt declarați inapți până la recuperarea acestora și încetarea dependenței sau a consumului impropriu de substanțe psihoactive și sub rezerva unei evaluări psihiatrice încheiate cu rezultate corespunzătoare după un tratament reușit. (d) Solicitanții cărora li s-a diagnosticat clinic sau care au în antecedentele patologice documentate una dintre următoarele afecțiuni psihiatrice trebuie să treacă printr-o evaluare psihiatrică ale cărei rezultate să fie corespunzătoare înainte de a putea fi declarați apți: 1. tulburări ale dispoziției; 2. tulburări nevrotice; 3. tulburări de personalitate; 4. tulburări psihice sau comportamentale; 5. consumul impropriu al unei substanțe psihoactive. (e) Sunt declarați inapți solicitanții care au în antecedentele patologice documentate acte singulare sau repetate de automutilare deliberată sau tentative de suicid. Ei pot fi însă declarați apți după o evaluare psihiatrică încheiată cu rezultate corespunzătoare.	(b) În cadrul examinării aeromedicale inițiale pentru certificatele medicale clasa 1 se fac teste de depistare a consumului de alcool și de droguri. (c) Solicitanții care suferă de tulburări psihice sau comportamentale cauzate de consumul sau consumul impropriu de alcool ori de alte substanțe psihoactive sunt declarați inapți până la recuperarea acestora și încetarea dependenței sau a consumului impropriu de substanțe psihoactive și sub rezerva unei evaluări psihiatrice încheiate cu rezultate corespunzătoare după un tratament reușit. (d) Solicitanții cărora li s-a diagnosticat clinic sau care au în antecedentele patologice documentate una dintre următoarele afecțiuni psihiatrice trebuie să treacă printr-o evaluare psihiatrică ale cărei rezultate să fie corespunzătoare înainte de a putea fi declarați apți: 1. tulburări ale dispoziției; 2. tulburări nevrotice; 3. tulburări de personalitate; 4. tulburări psihice sau comportamentale; 5. consumul impropriu al unei substanțe psihoactive. (e) Sunt declarați inapți solicitanții care au în antecedentele patologice documentate acte singulare sau repetate de automutilare deliberată sau tentative de suicid. Ei pot fi însă declarați apți după o evaluare psihiatrică încheiată cu rezultate corespunzătoare.		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(f) Evaluare aeromedicală 1. Persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 și care prezintă una dintre situațiile clinice specificate la litera (c), (d) sau (e) sunt direcționate către examinatorul medical al autorității care acordă licențele. 2. Aptitudinea din punct de vedere medical a persoanelor care solicită un certificat medical clasa 2 și care prezintă una dintre situațiile clinice specificate la litera (c), (d) sau (e) este evaluată cu consultarea examinatorului medical al autorității care acordă licențele. (g) Sunt declarați inapți solicitanții care au în antecedentele patologice documentate sau cărora li s-a diagnosticat clinic schizofrenie, tulburare schizotipală sau paranoidă.	(f) Evaluare aeromedicală 1. Persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 și care prezintă una dintre situațiile clinice specificate la literele (c), (d) sau (e) sunt direcționate către examinatorul medical al AAC. 2. Aptitudinea din punct de vedere medical a persoanelor care solicită un certificat medical clasa 2 și care prezintă una dintre situațiile clinice specificate la literele (c), (d) sau (e) este evaluată cu consultarea examinatorului medical al AAC. (g) Sunt declarați inapți solicitanții care au în antecedentele patologice documentate sau cărora li s-a diagnosticat clinic schizofrenie, tulburare schizotipală sau paranoidă.		
MED.B.065 Neurologie (a) Sunt declarați inapți solicitanții cărora li s-a diagnosticat clinic sau care au în antecedentele patologice documentate una dintre următoarele situații clinice: 1. epilepsie, cu excepția cazurilor menționate la litera (b) subpunctele 1 și 2; 2. episoade recurente de tulburare a stării de conștiență de cauză necunoscută. (b) Solicitanții cărora li s-a diagnosticat clinic sau care au în antecedentele patologice documentate una dintre următoarele situații clinice trebuie	MED.B.065 Neurologie (a) Sunt declarați inapți solicitanții cărora li s-a diagnosticat clinic sau care au în antecedentele patologice documentate una dintre următoarele situații clinice: 1. epilepsie, cu excepția cazurilor menționate la litera (b) subpunctele 1 și 2; 2. episoade recurente de tulburare a stării de conștiență de cauză necunoscută. (b) Solicitanții cărora li s-a diagnosticat clinic sau care au în antecedentele patologice documentate una dintre următoarele situații clinice trebuie supuși unei	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
supuși unei evaluări suplimentare înainte de a putea fi declarați apti: 1. epilepsie fără crize după vârsta de 5 ani; 2. epilepsie fără crize și fără tratament timp de peste 10 ani; 3. anomalii EEG epileptiforme și unde lente focale; 4. boală progresivă sau neprogresivă a sistemului nervos; 5. boală inflamatorie a sistemului nervos central sau periferic; 6. migrenă; 7. episod singular de tulburare a stării de conștiință de cauză necunoscută; 8. pierderea cunoștinței în urma unui traumatism cranian; 9. leziune encefalică penetrantă; 10. leziuni ale nervilor periferici sau spinali; 11. boli ale sistemului nervos cauzate de insuficiențe vasculare care includ evenimente hemoragice și ischemice. Persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 sunt direcționate către examinatorul medical al autorității care acordă licențele. Aptitudinea din punct de vedere medical a persoanelor care solicită un certificat medical clasa 2 este evaluată cu consultarea examinatorului medical al autorității care acordă licențele.	evaluări suplimentare înainte de a putea fi declarați apti: 1. epilepsie fără crize după vârsta de 5 ani; 2. epilepsie fără crize și fără tratament timp de peste 10 ani; 3. anomalii EEG epileptiforme și unde lente focale; 4. boală progresivă sau neprogresivă a sistemului nervos; 5. boală inflamatorie a sistemului nervos central sau periferic; 6. migrenă; 7. episod singular de tulburare a stării de conștiință de cauză necunoscută; 8. pierderea cunoștinței în urma unui traumatism cranian; 9. leziune encefalică penetrantă; 10. leziuni ale nervilor periferici sau spinali; 11. boli ale sistemului nervos cauzate de insuficiențe vasculare care includ evenimente hemoragice și ischemice. Persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 sunt direcționate către examinatorul medical al AAC. Aptitudinea din punct de vedere medical a persoanelor care solicită un certificat medical clasa 2 este evaluată cu consultarea examinatorului medical al AAC.		
MED.B.070 Sistemul vizual (a) Examinarea 1. Pentru un certificat medical clasa 1:	MED.B.070 Sistemul vizual (a) Examinarea 1. Pentru un certificat medical clasa 1:	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(i) în cadrul examinării inițiale se face un examen oftalmologic complet, care este efectuat ori de câte ori există indicație clinică și, periodic, în funcție de refracție și de performanța funcțională a ochiului; (ii) în cadrul tuturor examinărilor în vederea revalidării și a reînnoirii certificatului medical se face un examen oftalmologic de rutină. (iii) atunci când titularii sunt implicați în operațiuni HEMS cu un singur pilot, se efectuează o examinare oftalmologică completă la prima examinare de revalidare sau de reînnoire după vârsta de 60 de ani și, ulterior, în fiecare an. 2. Pentru un certificat medical clasa 2: (i) în cadrul examinării inițiale și în cadrul tuturor examinărilor în vederea revalidării și a reînnoirii certificatului medical se face un examen oftalmologic de rutină; (ii) se efectuează un examen oftalmologic complet atunci când există indicație clinică. (b) Acuitatea vizuală 1. Pentru un certificat medical clasa 1: (i) acuitatea vizuală la distanță, cu sau fără corecție, trebuie să fie de cel puțin 6/9 (0,7) la fiecare ochi, separat, iar acuitatea vizuală binoculară trebuie să fie de cel puțin 6/6 (1,0); (ii) la examinarea inițială, sunt declarați inapți solicitanții cu vedere sub standard la un ochi; (iii) la examinările în vederea revalidării și a reînnoirii, în pofida dispozițiilor de la litera (b) subpunctul 1(i), solicitanții cu vedere sub standard dobândită la un ochi sau cu vedere monoculară dobândită sunt direcționați către examinatorul	(i) în cadrul examinării inițiale se face un examen oftalmologic complet, care este efectuat ori de câte ori există indicație clinică și, periodic, în funcție de refracție și de performanța funcțională a ochiului; (ii) în cadrul tuturor examinărilor în vederea revalidării și a reînnoirii certificatului medical se face un examen oftalmologic de rutină. <u>(iii) atunci când titularii sunt implicați în operațiuni HEMS cu un singur pilot, se efectuează o examinare oftalmologică completă la prima examinare de revalidare sau de reînnoire după vârsta de 60 de ani și, ulterior, în fiecare an.</u> 2. Pentru un certificat medical clasa 2: (i) în cadrul examinării inițiale și în cadrul tuturor examinărilor în vederea revalidării și a reînnoirii certificatului medical se face un examen oftalmologic de rutină; (ii) se efectuează un examen oftalmologic complet atunci când există indicație clinică. (b) Acuitatea vizuală 1. Pentru un certificat medical clasa 1: (i) acuitatea vizuală la distanță, cu sau fără corecție, trebuie să fie de cel puțin 6/9 (0,7) la fiecare ochi, separat, iar acuitatea vizuală binoculară trebuie să fie de cel puțin 6/6 (1,0); (ii) la examinarea inițială sunt declarați inapți solicitanții cu vedere sub standard la un ochi; (iii) la examinările în vederea revalidării și a reînnoirii, în pofida dispozițiilor de la litera (b) subpunctul 1(i), solicitanții cu vedere sub standard dobândită la un ochi sau cu vedere monoculară dobândită sunt direcționați către examinatorul		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
medical al autorității care acordă licențele și pot fi declarați apti sub rezerva efectuării unui examen oftalmologic încheiat cu rezultate corespunzătoare. 2. Pentru un certificat medical clasa 2: (i) acuitatea vizuală la distanță, cu sau fără corecție, trebuie să fie de cel puțin 6/12 (0,5) la fiecare ochi, separat, iar acuitatea vizuală binoculară trebuie să fie de cel puțin 6/9 (0,7); (ii) În pofida dispozițiilor de la litera (b) subpunctul 2(i), solicitanții cu vedere sub standard la un ochi sau cu vedere monoculară pot fi declarați apti, cu consultarea examinatorului medical al autorității care acordă licențele, sub rezerva efectuării unui examen oftalmologic încheiat cu rezultate corespunzătoare. 3. Solicitanții trebuie să fie capabili să citească un grafic N5 sau unul echivalent de la 30-50 cm și un grafic N14 sau unul echivalent de la 100 cm, dacă este necesar, cu corecție. (c) Viciul de refracție și anizometropia 1. Solicitanții cu vicii de refracție sau cu anizometropie pot fi declarați apti sub rezerva efectuării unui examen oftalmologic încheiat cu rezultate corespunzătoare. 2. În pofida dispozițiilor de la litera (c) subpunctul 1, persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 și care prezintă una dintre următoarele situații clinice sunt direcționate către examinatorul medical al autorității care acordă licențele și pot fi declarate apte sub rezerva efectuării unui examen oftalmologic încheiat cu rezultate corespunzătoare:	medical al AAC și pot fi declarați apti sub rezerva efectuării unui examen oftalmologic încheiat cu rezultate corespunzătoare. 2. Pentru un certificat medical clasa 2: (i) acuitatea vizuală la distanță, cu sau fără corecție, trebuie să fie de cel puțin 6/12 (0,5) la fiecare ochi, separat, iar acuitatea vizuală binoculară trebuie să fie de cel puțin 6/9 (0,7); (ii) În pofida dispozițiilor de la litera (b) subpunctul 2(i), solicitanții cu vedere sub standard la un ochi sau cu vedere monoculară pot fi declarați apti, cu consultarea examinatorului medical al AAC, sub rezerva efectuării unui examen oftalmologic încheiat cu rezultate corespunzătoare; 3. Solicitanții trebuie să fie capabili să citească un grafic N5 sau unul echivalent de la 30-50 cm și un grafic N14 sau unul echivalent de la 100 cm, dacă este necesar, cu corecție. (c) Viciul de refracție și anizometropia 1. Solicitanții cu vicii de refracție sau cu anizometropie pot fi declarați apti sub rezerva efectuării unui examen oftalmologic încheiat cu rezultate corespunzătoare. 2. În pofida dispozițiilor de la litera (c) subpunctul 1, persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 și care prezintă una dintre următoarele situații clinice sunt direcționate către examinatorul medical al AAC și pot fi declarate apte sub rezerva efectuării unui examen oftalmologic încheiat cu rezultate corespunzătoare: (i) miopie mai mare de -6,0 dioptrii;		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(i) miopie mai mare de –6,0 dioptrii; (ii) astigmatism mai mare de 2,0 dioptrii; (iii) anizometropie mai mare de 2,0 dioptrii. 3. În pofida dispozițiilor de la litera (c) subpunctul 1, persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 și care au hipermetropie mai mare de + 5,0 dioptrii sunt direcționate către evaluatorul medical al autorității care acordă licențele și pot fi declarate apte sub rezerva efectuării unui examen oftalmologic încheiat cu rezultate corespunzătoare, cu condiția să existe rezerve fuzionale adecvate, presiune intraoculară normală și unghiuri anterioare normale și să nu fi fost demonstrată nicio patologie semnificativă. În pofida dispozițiilor de la litera (b) subpunctul 1(i), acuitatea vizuală corectată a fiecărui ochi trebuie să fie de 6/6 sau mai mare. 4. Solicitanții cu un diagnostic clinic de keratoconus pot fi declarați apți sub rezerva unei examinări efectuate de un medic oftalmolog și încheiate cu rezultate corespunzătoare. Astfel de persoane care solicită un certificat medical clasa 1 sunt direcționate către examinatorul medical al autorității care acordă licențele. (d) Vederea binoculară 1. Persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 sunt declarate inapte dacă nu au o vedere binoculară care să se încadreze în limite normale și dacă respectiva situație clinică ar putea pune în pericol exercitarea în siguranță a privilegiilor	(ii) astigmatism mai mare de 2,0 dioptrii; (iii) anizometropie mai mare de 2,0 dioptrii. 3. În pofida dispozițiilor de la litera (c) subpunctul 1, persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 și care au hipermetropie mai mare de + 5,0 dioptrii sunt direcționate către evaluatorul medical al AAC și pot fi declarate apte sub rezerva efectuării unui examen oftalmologic încheiat cu rezultate corespunzătoare, cu condiția să existe rezerve fuzionale adecvate, presiune intraoculară normală și unghiuri anterioare normale și să nu fi fost demonstrată nicio patologie semnificativă. În pofida dispozițiilor de la litera (b) subpunctul 1(i), acuitatea vizuală corectată a fiecărui ochi trebuie să fie de 6/6 sau mai mare. 4. Solicitanții cu un diagnostic clinic de keratoconus pot fi declarați apți sub rezerva unei examinări efectuate de un medic oftalmolog și încheiate cu rezultate corespunzătoare. Astfel de persoane care solicită un certificat medical clasa 1 sunt direcționate către examinatorul medical al AAC. (d) Vederea binoculară 1. Persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 sunt declarate inapte dacă nu au o vedere binoculară care să se încadreze în limite normale și dacă respectiva situație clinică ar putea pune în pericol exercitarea în siguranță a privilegiilor asociate <u>licenței</u>, luând în considerare orice măsuri corective corespunzătoare, dacă este cazul.		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
asociate licenței, luând în considerare orice măsuri corective corespunzătoare, dacă este cazul. 2. Solicitanții cu diplopie sunt declarați inapți. (e) Câmpurile vizuale Persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 sunt declarate inapte dacă nu au câmpuri vizuale care să se încadreze în limite normale și dacă respectiva situație clinică ar putea pune în pericol exercitarea în siguranță a privilegiilor asociate <i>licenței</i>, luând în considerare orice măsuri corective corespunzătoare, dacă este cazul. (f) Intervențiile chirurgicale la ochi Sunt declarați inapți solicitanții care au suferit o intervenție chirurgicală la ochi. Ei pot fi însă declarați apți după recuperarea completă a funcției lor vizuale și sub rezerva efectuării unui examen oftalmologic încheiat cu rezultate corespunzătoare. (g) Ochelari și lentile de contact 1. Dacă se obține doar prin corecție o funcție vizuală corespunzătoare, ochelarii sau lentilele de contact trebuie să asigure o funcție vizuală optimă, trebuie să fie bine tolerate și potrivite utilizării în aviație. 2. Pentru a îndeplini cerințele privind acuitatea vizuală atunci când se exercită privilegiile asociate licenței (licențelor) aplicabile, se utilizează o singură pereche de ochelari. 3. Pentru vederea la distanță, solicitantul trebuie să poarte ochelari sau lentile de contact atunci când	2. Solicitanții cu diplopie sunt declarați inapți. (e) Câmpurile vizuale Persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 sunt declarate inapte dacă nu au câmpuri vizuale care să se încadreze în limite normale și dacă respectiva situație clinică ar putea pune în pericol exercitarea în siguranță a privilegiilor asociate <i>licenței</i>, luând în considerare orice măsuri corective corespunzătoare, dacă este cazul. (f) Intervențiile chirurgicale la ochi Sunt declarați inapți solicitanții care au suferit o intervenție chirurgicală la ochi. Ei pot fi însă declarați apți după recuperarea completă a funcției lor vizuale și sub rezerva efectuării unui examen oftalmologic încheiat cu rezultate corespunzătoare. (g) Ochelari și lentile de contact 1. Dacă se obține doar prin corecție o funcție vizuală corespunzătoare, ochelarii sau lentilele de contact trebuie să asigure o funcție vizuală optimă, trebuie să fie bine tolerate și potrivite utilizării în aviație. 2. Pentru a îndeplini cerințele privind acuitatea vizuală atunci când se exercită privilegiile asociate <i>licenței (licențelor)</i> aplicabil (e), se utilizează o singură pereche de ochelari. 3. Pentru vederea la distanță, solicitantul trebuie să poarte ochelari sau lentile de contact atunci când exercită privilegiile asociate <i>licenței (licențelor)</i> aplicabil (e).		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
exercită privilegiile asociate licenței (licențelor) aplicabile. 4. Pentru vederea de aproape, solicitantul trebuie să aibă la dispoziție o pereche de ochelari atunci când exercită privilegiile asociate licenței (licențelor) aplicabile. 5. O pereche de ochelari de corecție de rezervă, pentru vederea la distanță sau de aproape, după caz, trebuie să fie disponibilă pentru utilizare imediată atunci când se exercită privilegiile asociate licenței (licențelor) aplicabile. 6. În cazul în care solicitantul poartă lentile de contact atunci când exercită privilegiile asociate licenței (licențelor) aplicabile, acestea trebuie să fie pentru vedere la distanță, monofocale, incolore și bine tolerate. 7. Solicitanții cu vicii de refracție severe trebuie să utilizeze lentile de contact sau lentile de ochelari cu indice ridicat. 8. Nu se utilizează lentilele ortokeratologice.	4. Pentru vederea de aproape, solicitantul trebuie să aibă la dispoziție o pereche de ochelari atunci când exercită privilegiile asociate <u>licenței (licențelor)</u> aplicabil (e). 5. O pereche de ochelari de corecție de rezervă, pentru vederea la distanță sau de aproape, după caz, trebuie să fie disponibilă pentru utilizare imediată atunci când se exercită privilegiile asociate <u>licenței (licențelor)</u> aplicabil (e). 6. În cazul în care solicitantul poartă lentile de contact atunci când exercită privilegiile asociate <u>licenței (licențelor)</u> aplicabil (e), acestea trebuie să fie pentru vedere la distanță, monofocale, incolore și bine tolerate. 7. Solicitanții cu vicii de refracție severe trebuie să utilizeze lentile de contact sau lentile de ochelari cu indice ridicat. 8. Nu se utilizează lentilele ortokeratologice.		
MED.B.075 Vederea cromatică (a) Sunt declarați inapți solicitanții care nu pot să facă dovada capacității de a percepe cu ușurință culorile necesare pentru exercitarea în condiții de siguranță a privilegiilor asociate licenței. (b) Examinare și evaluare 1. Solicitanții sunt supuși testului Ishihara pentru eliberarea inițială a certificatului medical. Pentru titularii de certificate medicale clasa 1 implicați în operațiuni HEMS cu un singur pilot, se efectuează o evaluare a vederii cromatice la prima examinare	MED.B.075 Vederea cromatică (a) Sunt declarați inapți solicitanții care nu pot să facă dovada capacității de a percepe cu ușurință culorile necesare pentru exercitarea în condiții de siguranță a privilegiilor asociate <u>licenței</u>. (b) Examinare și evaluare 1. Solicitanții sunt supuși testului Ishihara pentru eliberarea inițială a certificatului medical. <u>Pentru titularii de certificate medicale clasa 1 implicați în operațiuni HEMS cu un singur pilot, se efectuează o</u>	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
de revalidare sau de reînnoire după vârsta de 60 de ani și, ulterior, în fiecare an. Solicitanții care trec acest test pot fi declarați apti. 2. Pentru un certificat medical clasa 1: (i) Solicitanții care nu trec testul Ishihara sunt direcționați către examinatorul medical al autorității care acordă licențele și sunt supuși unor teste suplimentare de percepție a culorilor pentru a se stabili dacă au acuitate cromatică. (ii) Solicitanții trebuie să aibă vedere normală tricromatică sau să distingă corect culorile. (iii) Solicitanții care nu trec testele suplimentare de percepție a culorilor sunt declarați inapți. 3. Pentru un certificat medical clasa 2: (i) Solicitanții care nu trec testul Ishihara sunt supuși unor teste suplimentare de percepție a culorilor pentru a se stabili dacă au acuitate cromatică. (ii) Solicitanților care nu percep în mod corespunzător culorile li se limitează exercitarea privilegiilor licenței aplicabile doar la zborul pe timp de zi.	<u>evaluare a vederii cromatice la prima examinare de revalidare sau de reînnoire după vârsta de 60 de ani și, ulterior, în fiecare an. Solicitanții care trec acest test pot fi declarați apti.</u> Solicitanții care trec acest test pot fi declarați apti. 2. Pentru un certificat medical clasa 1: (i) solicitanții care nu trec testul Ishihara sunt direcționați către examinatorul medical al AAC și sunt supuși unor teste suplimentare de percepție a culorilor pentru a se stabili dacă au acuitate cromatică. (ii) solicitanții trebuie să aibă vedere normală tricromatică sau să distingă corect culorile. (iii) solicitanții care nu trec testele suplimentare de percepție a culorilor sunt declarați inapți. 3. Pentru un certificat medical clasa 2: (i) solicitanții care nu trec testul Ishihara sunt supuși unor teste suplimentare de percepție a culorilor pentru a se stabili dacă au acuitate cromatică. (ii) solicitanților care nu percep în mod corespunzător culorile li se limitează exercitarea privilegiilor <u>licenței</u> aplicabile doar la zborul pe timp de zi.		
MED.B.080 Otorinolaringologie (ORL) (a) Examinarea	MED.B.080 Otorinolaringologie (ORL) (a) Examinarea	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
1. La fiecare examinare se testează auzul solicitanților. (i) Pentru un certificat medical clasa 1 și pentru un certificat medical clasa 2, în cazul în care la licență se adaugă o calificare de zbor instrumental sau o calificare de zbor instrumental de bază, auzul se testează cu audiometrie tonală la examinarea inițială, apoi o dată la 5 ani, până când titularul licenței împlinește vârsta de 40 de ani și, ulterior, o dată la 2 ani, până când titularul licenței împlinește vârsta de 60 de ani și, ulterior, în fiecare an. (ii) Atunci când persoanele care solicită eliberarea inițială a unui certificat medical sunt testate cu un audiometru cu tonuri pure, deficitul auditiv trebuie să nu depășească 35 dB pentru niciuna dintre frecvențele 500, 1 000 sau 2 000 Hz ori 50 dB pentru 3 000 Hz, la niciuna dintre urechi, luate separat. Solicitanții revalidării sau reînnoirii unui certificat medical care prezintă un deficit auditiv mai mare trebuie să demonstreze că au o capacitate auditivă funcțională corespunzătoare. 2. Pentru eliberarea inițială a certificatului medical clasa 1 se efectuează un examen ORL complet, iar, ulterior, periodic, dacă există indicație clinică. 3. Pentru titularii de certificate medicale clasa 1 implicați în operațiuni HEMS cu un singur pilot, se efectuează o examinare completă ORL la prima examinare de revalidare sau reînnoire după vârsta de 60 de ani. (b) Solicitanții care prezintă una dintre următoarele situații clinice sunt supuși unor examinări medicale	<u>1. La fiecare examinare se testează auzul solicitanților.</u> <u>(i) Pentru un certificat medical clasa 1 și pentru un certificat medical clasa 2, în cazul în care la licență se adaugă o calificare de zbor instrumental sau o calificare de zbor instrumental de bază, auzul se testează cu audiometrie tonală la examinarea inițială, apoi o dată la 5 ani, până când titularul licenței împlinește vârsta de 40 de ani și, ulterior, o dată la 2 ani, până când titularul licenței împlinește vârsta de 60 de ani și, ulterior, în fiecare an.</u> (ii) Atunci când persoanele care solicită eliberarea inițială a unui certificat medical sunt testate cu un audiometru cu tonuri pure, deficitul auditiv trebuie să nu depășească 35 dB pentru niciuna dintre frecvențele 500, 1000 sau 2000 Hz ori 50 dB pentru 3000 Hz, la niciuna dintre urechi, luate separat. Solicitanții revalidării sau reînnoirii unui certificat medical care prezintă un deficit auditiv mai mare trebuie să demonstreze că au o capacitate auditivă funcțională corespunzătoare. <u>2. Pentru eliberarea inițială a certificatului medical clasa 1 se efectuează un examen ORL complet, iar, ulterior, periodic, dacă există indicație clinică.</u> <u>3. Pentru titularii de certificate medicale clasa 1 implicați în operațiuni HEMS cu un singur pilot, se efectuează o examinare completă ORL la prima examinare de revalidare sau reînnoire după vârsta de 60 de ani.</u> (b) Solicitanții care prezintă una dintre următoarele situații clinice sunt supuși unor examinări medicale		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
suplimentare pentru a se determina dacă respectiva situație clinică nu influențează exercitarea în condiții de siguranță a privilegiilor asociate licenței (licențelor) aplicabile: 1. hipoacuzie; 2. boală activă a urechii interne sau medii; 3. perforație necicatrizată sau disfuncție a membranei (membranelor) timpanului; 4. disfuncție a trompei (trompelor) lui Eustache; 5. tulburare a funcției vestibulare; 6. obstrucționare considerabilă a foselor nazale; 7. disfuncție sinusală; 8. malformație majoră sau infecție majoră la nivelul cavității bucale sau al tractului respirator superior; 9. afectare considerabilă a vorbirii sau a vocii; 10. orice sechele în urma unei intervenții chirurgicale la nivelul urechii interne sau medii. (c) Evaluare aeromedicală 1. Persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 și care prezintă una dintre situațiile clinice specificate la litera (b) subpunctele 1, 4 și 5 sunt direcționate către examinatorul medical al autorității care acordă licențele. 2. Aptitudinea din punct de vedere medical a persoanelor care solicită un certificat medical clasa 2 și care prezintă una dintre situațiile clinice specificate la litera (b) subpunctele 4 și 5 este evaluată cu consultarea examinatorului medical al autorității care acordă licențele. 3. Aptitudinea din punct de vedere medical a persoanelor care solicită un certificat medical clasa	suplimentare pentru a se determina dacă respectiva situație clinică nu influențează exercitarea în condiții de siguranță a privilegiilor asociate <u>licenței (licențelor)</u> aplicabil (e): 1. hipoacuzie; 2. boală activă a urechii interne sau medii; 3. perforație necicatrizată sau disfuncție a membranei (membranelor) timpanului; 4. disfuncție a trompei (trompelor) lui Eustache; 5. tulburare a funcției vestibulare; 6. obstrucționare considerabilă a foselor nazale; 7. disfuncție sinusală; 8. malformație majoră sau infecție majoră la nivelul cavității bucale sau al tractului respirator superior; 9. afectare considerabilă a vorbirii sau a vocii; 10. orice sechele în urma unei intervenții chirurgicale la nivelul urechii interne sau medii. (c) Evaluare aeromedicală 1. Persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 și care prezintă una dintre situațiile clinice specificate la litera (b) subpunctele 1, 4 și 5 sunt direcționate către examinatorul medical al AAC. 2. Aptitudinea din punct de vedere medical a persoanelor care solicită un certificat medical clasa 2 și care prezintă una dintre situațiile clinice specificate la litera (b) subpunctele 4 și 5 este evaluată cu consultarea examinatorului medical al AAC. 3. Aptitudinea din punct de vedere medical a persoanelor care solicită un certificat medical clasa 2		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
2 pentru a adăuga la licența deținută o calificare de zbor instrumental sau o calificare de zbor instrumental pe rută și care prezintă una dintre situațiile clinice specificate la litera (b) subpunctul 1 este evaluată cu consultarea examinatorului medical al autorității care acordă licențele.	pentru a adăuga la <u>licența deținută</u> o calificare de zbor instrumental sau o calificare de zbor instrumental pe rută și care prezintă una dintre situațiile clinice specificate la litera (b) subpunctul 1 este evaluată cu consultarea examinatorului medical al AAC.		
MED.B.085 Dermatologie Solicitanții sunt declarați inapți dacă prezintă o afecțiune dermatologică confirmată care ar putea pune în pericol exercitarea în siguranță a privilegiilor asociate licenței.	MED.B.085 Dermatologie Solicitanții sunt declarați inapți dacă prezintă o afecțiune dermatologică confirmată care ar putea pune în pericol exercitarea în siguranță a privilegiilor asociate <u>licenței</u> .	Compatibil	Lipsă
MED.B.090 Oncologie (a) Solicitanții cu tumori maligne primare sau secundare trebuie supuși unei evaluări oncologice care să aibă rezultate corespunzătoare înainte de a li se analiza cererea. Astfel de persoane care solicită un certificat medical clasa 1 sunt direcționate către examinatorul medical al autorității care acordă licențele. Astfel de persoane care solicită un certificat medical clasa 2 sunt evaluate cu consultarea examinatorului medical al autorității care acordă licențele. (b) Sunt declarați inapți solicitanții care au în antecedentele patologice documentate sau cărora li s-a diagnosticat clinic o tumoră malignă intracerebrală.	MED.B.090 Oncologie (a) Solicitanții cu tumori maligne primare sau secundare trebuie supuși unei evaluări oncologice care să aibă rezultate corespunzătoare înainte de a li se analiza cererea. Astfel de persoane care solicită un certificat medical clasa 1 sunt direcționate către examinatorul medical al AAC. Astfel de persoane care solicită un certificat medical clasa 2 sunt evaluate cu consultarea examinatorului medical al AAC. (b) Sunt declarați inapți solicitanții care au în antecedentele patologice documentate sau cărora li s-a diagnosticat clinic o tumoră malignă intracerebrală	Compatibil	Lipsă
SECȚIUNEA 3 Cerințe specifice privind certificatele medicale LAPL		Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
MED.B.095 Examinarea și evaluarea medicală persoanelor care solicită certificate medicale LAPL (a) Persoanele care solicită un certificat medical LAPL sunt evaluate pe baza celor mai bune practici de medicină aeronautică. (b) Trebuie acordată o atenție specială antecedentelor patologice complete ale solicitantului. (c) Evaluarea inițială, toate reevaluările ulterioare efectuate după ce titularul licenței împlinește vârsta de 50 de ani și orice evaluări efectuate în cazul în care examinatorul nu are la dispoziție antecedentele patologice ale solicitantului trebuie să cuprindă cel puțin toate elementele indicate în continuare: 1. examen clinic; 2. tensiune arterială; 3. test de urină; 4. acuitate vizuală; 5. acuitate auditivă. (d) După evaluarea inițială, reevaluările ulterioare până când titularul licenței împlinește vârsta de 50 de ani trebuie să cuprindă cel puțin ambele elemente indicate în continuare: 1. o evaluare a antecedentelor patologice ale titularului LAPL; 2. elementele specificate la litera (c), în măsura în care sunt considerate necesare de către AeMC,	MED.B.095 Examinarea și/sau evaluarea medicală a persoanelor care solicită certificate medicale LAPL (a) Persoanele care solicită un certificat medical LAPL sunt evaluate pe baza celor mai bune practici de medicină aeronautică. (b) Trebuie acordată o atenție specială antecedentelor patologice complete ale solicitantului. (c) Evaluarea inițială, toate reevaluările ulterioare efectuate după ce titularul <u>licenței</u> împlinește vârsta de 50 de ani și orice evaluări efectuate în cazul în care examinatorul nu are la dispoziție antecedentele patologice ale solicitantului trebuie să cuprindă cel puțin toate elementele indicate în continuare: 1. examen clinic; 2. tensiune arterială; 3. test de urină; 4. acuitate vizuală; 5. acuitate auditivă. (d) După evaluarea inițială, reevaluările ulterioare până când titularul <u>licenței</u> împlinește vârsta de 50 de ani trebuie să cuprindă cel puțin ambele elemente indicate în continuare: <u>1.</u> o evaluare a antecedentelor patologice ale titularului LAPL; <u>2.</u> elementele specificate la litera (c), în măsura în care sunt considerate necesare de către <u>AeMC, AME,</u>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
AME sau MG în conformitate cu cele mai bune practici de medicină aeronautică.	<i>sau MG după caz</i> , în conformitate cu cele mai bune practici de medicină aeronautică.		
SUBPARTEA C CERINȚE PRIVIND APTITUDINEA DIN PUNCT DE VEDERE MEDICAL A ECHIPAJULUI DE CABINĂ			
SECȚIUNEA 1 Cerințe generale MED.C.001 Dispoziții generale Membrii echipajului de cabină își îndeplinesc sarcinile și responsabilitățile impuse de normele de siguranță a aviației la bordul unei aeronave doar în cazul în care îndeplinesc cerințele aplicabile prevăzute în prezenta parte.	MED.C.001 Dispoziții generale Membrii echipajului de cabină își îndeplinesc sarcinile și responsabilitățile impuse de normele de siguranță a aviației la bordul unei aeronave doar în cazul în care îndeplinesc cerințele aplicabile prevăzute în prezenta Anexă (Partea MED).	Compatibil	Lipsă
MED.C.005 Evaluări aeromedicale (a) Membrii echipajului de cabină sunt supuși evaluărilor aeromedicale pentru a se verifica dacă nu suferă de vreo boală fizică sau psihică care ar putea duce la incapacitate sau la imposibilitatea de a-și îndeplini sarcinile și responsabilitățile în materie de siguranță. (b) Fiecare membru al echipajului de cabină este supus unei evaluări aeromedicale înainte de a i se atribui pentru prima dată sarcini la bordul unei aeronave, iar, ulterior, la intervale de maximum 60 de luni. (c) Evaluările aeromedicale sunt efectuate de un AME, AMC sau MSMM, sub rezerva respectării cerințelor prevăzute la punctul MED.D.040.	MED.C.005 Evaluări aeromedicale (a) Membrii echipajului de cabină sunt supuși evaluărilor aeromedicale pentru a se verifica dacă nu suferă de vreo boală fizică sau psihică care ar putea duce la incapacitate sau la imposibilitatea de a-și îndeplini sarcinile și responsabilitățile în materie de siguranță. (b) Fiecare membru al echipajului de cabină este supus unei evaluări aeromedicale înainte de a i se atribui pentru prima dată sarcini la bordul unei aeronave, iar, ulterior, la intervale de maximum 12 luni. (c) Evaluările aeromedicale sunt efectuate de un <i>AME, AMC, sau MSMM după caz</i> , sub rezerva	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	respectării cerințelor prevăzute la punctul MED.D.040.		
SECȚIUNEA 2 Cerințe privind evaluarea aeromedicală a echipajului de cabină MED.C.020 Dispoziții generale Membrii echipajului de cabină trebuie să nu prezinte: (a) malformații, congenitale sau dobândite; (b) boli ori handicapuri active, latente, acute sau cronice; (c) plăgi, leziuni sau sechele în urma unei intervenții chirurgicale; și (d) efecte sau efecte secundare ale unui medicament eliberat cu sau fără prescripție medicală, administrat în scop preventiv, terapeutic sau în vederea stabilirii unui diagnostic, care ar putea genera un grad de incapacitate funcțională ce ar putea duce la incapacitate sau la imposibilitatea de a-și îndeplini sarcinile și responsabilitățile în materie de siguranță.	MED.C.020 Dispoziții generale Membrii echipajului de cabină trebuie să nu prezinte: (a) malformații congenitale sau dobândite; (b) boli ori handicapuri active, latente, acute sau cronice; (c) plăgi, leziuni sau sechele în urma unei intervenții chirurgicale; și (d) efecte sau efecte secundare ale unui medicament eliberat cu sau fără prescripție medicală, administrat în scop preventiv, terapeutic sau în vederea stabilirii unui diagnostic, care ar putea genera un grad de incapacitate funcțională ce ar putea duce la incapacitate sau la imposibilitatea de a-și îndeplini sarcinile și responsabilitățile în materie de siguranță.	Compatibil	Lipsă
MED.C.025 Conținutul evaluărilor aeromedicale (a) O evaluare aeromedicală inițială trebuie să cuprindă cel puțin următoarele: 1. o evaluare a antecedentelor patologice ale membrului echipajului de cabină care solicită certificatul medical; și 2. un examen clinic al următoarelor:	MED.C.025 Conținutul evaluărilor aeromedicale (a) O evaluare aeromedicală inițială trebuie să cuprindă cel puțin următoarele: 1. o evaluare a antecedentelor patologice ale membrului echipajului de cabină care solicită certificatul medical; și	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(i) sistemul cardiovascular; (ii) sistemul respirator; (iii) sistemul musculo-scheletic; (iv) otorinolaringologie; (v) sistemul vizual; și (vi) vederea cromatică. (b) Fiecare reevaluare aeromedicală ulterioară trebuie să cuprindă: 1. o evaluare a antecedentelor patologice ale membrului echipajului de cabină; și 2. un examen clinic dacă este considerat necesar în conformitate cu cele mai bune practici de medicină aeronautică. (c) În scopul aplicării dispozițiilor de la literele (a) și (b), în cazul în care există îndoieli sau indicație clinică, evaluarea aeromedicală a unui membru al echipajului de cabină trebuie să cuprindă, de asemenea, toate examinările, testele sau investigațiile medicale suplimentare considerate necesare de un AME, AMC sau MSMM.	2. un examen clinic, investigații de laborator și funcționale al următoarelor: (i) sistemul cardiovascular; (ii) sistemul respirator; (iii) sistemul digestiv; (iv) sistemul metabolic și sistemul endocrin; (v) hematologie; (vi) sistemul genito-urinar; (vii) bolile infecțioase; (viii) obstetrică și ginecologie; (ix) sistemul musculo-scheletic; (x) psihiatrie; (xi) psihologie; (xii) neurologie; (xiii) otorinolaringologie; (xiv) sistemul vizual; (xv) vederea cromatică; (xvi) dermatologie; (xvii) oncologie (b) Fiecare reevaluare aeromedicală ulterioară trebuie să cuprindă: 1. o evaluare a antecedentelor patologice ale membrului echipajului de cabină; și 2. un examen clinic dacă este considerat necesar în conformitate cu cele mai bune practici de medicină aeronautică. (c) În scopul aplicării dispozițiilor de la literele (a) și (b), în cazul în care există îndoieli sau indicație clinică, evaluarea aeromedicală a unui membru al echipajului de cabină trebuie să cuprindă, de		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	asemenea, toate examinările, testele sau investigațiile medicale suplimentare considerate necesare de un <i>AME, AMC, sau MSMM după caz.</i>		
SECȚIUNEA 3 Cerințe suplimentare pentru solicitanții sau titularii unui atestat de membru al echipajului de cabină MED.C.030 Raportul medical cu privire la echipajul de cabină (a) În urma încheierii fiecărei evaluări aeromedicale, solicitanții sau titularii unui atestat de membru al echipajului de cabină: 1. primesc un raport medical cu privire la echipajul de cabină întocmit de un AME, AMC sau MSMM; și 2. prezintă operatorului (operatorilor) pentru care prestează servicii informațiile relevante sau o copie a raportului medical cu privire la echipajul de cabină. (b) Raportul medical cu privire la echipajul de cabină Raportul medical cu privire la echipajul de cabină trebuie să indice data evaluării aeromedicale, dacă membrul echipajului de cabină a fost declarat apt sau inapt, data viitoarei evaluări aeromedicale necesare și, după caz, orice limitare. Orice alte elemente intră sub incidența confidențialității medicale în conformitate cu punctul MED.A.015.	MED.C.030 Raportul medical cu privire la echipajul de cabină (a) În urma încheierii fiecărei evaluări aeromedicale, solicitanții sau titularii unui atestat de membru al echipajului de cabină: 1. primesc un raport medical cu privire la echipajul de cabină întocmit de un <i>AME, AMC, sau MSMM după caz; și</i> 2. prezintă operatorului (operatorilor) pentru care prestează servicii informațiile relevante sau o copie a raportului medical cu privire la echipajul de cabină. (b) Raportul medical cu privire la echipajul de cabină Raportul medical cu privire la echipajul de cabină trebuie să indice data evaluării aeromedicale, dacă membrul echipajului de cabină a fost declarat apt sau inapt, data viitoarei evaluări aeromedicale necesare și, după caz, orice limitare. Orice alte elemente intră sub incidența confidențialității medicale în conformitate cu punctul MED.A.015.	Compatibil	Lipsă
MED.C.035 Limitări	MED.C.035 Limitări	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(a) În cazul în care titularii unui atestat de membru al echipajului de cabină nu îndeplinesc toate cerințele prevăzute în secțiunea 2, AME, AMC sau MSMM analizează dacă aceștia pot fi capabili să își îndeplinească, în condiții de siguranță, sarcinile de membru al echipajului de cabină, cu respectarea uneia sau a mai multor limitări. (b) Orice limitare a exercitării privilegiilor acordate de atestatul de membru al echipajului de cabină este menționată în raportul medical cu privire la echipajul de cabină și este retrasă numai de un AME, un AMC sau de un MSMM în consultare cu un AME.	(a) În cazul în care titularii unui atestat de membru al echipajului de cabină nu îndeplinesc toate cerințele prevăzute în secțiunea 2, <u>AME, AMC, sau MSMM după caz</u>, analizează dacă aceștia pot fi capabili să își îndeplinească, în condiții de siguranță, sarcinile de membru al echipajului de cabină, cu respectarea uneia sau a mai multor limitări. (b) Orice limitare a exercitării privilegiilor acordate de atestatul de membru al echipajului de cabină este menționată în raportul medical cu privire la echipajul de cabină și este retrasă numai de un <u>AME, un AMC sau de un MSMM după caz în consultare cu un AME.</u>		
SUBPARTEA D EXAMINATORII AEROMEDICALI, MEDICII GENERALIȘTI, MEDICII SPECIALIȘTI ÎN MEDICINA MUNCII			
SECȚIUNEA 1 Examinatorii aeromedicali MED.D.001 Privilegii (a) Privilegiile titularilor unui certificat de examinator aeromedical (AME) constau în eliberarea, revalidarea și reînnoirea certificatelor medicale clasa 2 și a certificatelor medicale LAPL, precum și în efectuarea examinărilor și evaluărilor medicale relevante. (b) Titularii unui certificat de AME pot solicita o extindere a privilegiilor lor pentru a include examinările medicale în vederea revalidării și a	MED.D.001 Privilegii (a) Privilegiile titularilor unui certificat de examinator aeromedical (AME) constau în eliberarea, revalidarea și reînnoirea certificatelor medicale clasa 2 și a certificatelor medicale LAPL, precum și în efectuarea examinărilor și evaluărilor medicale relevante. (b) Titularii unui certificat de AME pot solicita o extindere a privilegiilor lor pentru a include examinările medicale în vederea revalidării și a	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
reînnoirii certificatelor medicale clasa 1, sub rezerva respectării cerințelor prevăzute la punctul MED.D.015. (c) Privilegiile titularului unui certificat de AME menționate la literele (a) și (b) includ privilegiile de a desfășura examinări și evaluări aeromedicale ale membrilor echipajului de cabină și de a întocmi rapoartele medicale aferente pentru membrii echipajului de cabină, după caz, în conformitate cu prezenta anexă (partea MED). (d) Sfera privilegiilor titularului unui certificat de AME și orice condiție asociată sunt menționate în respectivul certificat. (e) Titularul unui certificat de AME trebuie să nu dețină niciodată mai mult de un certificat de AME eliberat în conformitate cu prezentul regulament. (f) Titularii unui certificat de AME efectuează examinări și evaluări aeromedicale numai pe teritoriul statului membru care le-a eliberat certificatul de AME, cu excepția cazului în care aceștia au parcurs toți pașii următori: 1. au primit acordul altui stat membru vizat de a-și exercita activitățile profesionale în calitate de medici specialiști; 2. au informat autoritatea competentă a acelui alt stat membru cu privire la intenția lor de a efectua evaluări și examinări aeromedicale și de a elibera	reînnoirii certificatelor medicale clasa 1, sub rezerva respectării cerințelor prevăzute la punctul MED.D.015. (c) Privilegiile titularului unui certificat de AME menționate la literele (a) și (b) includ privilegiile de a desfășura examinări și evaluări aeromedicale ale membrilor echipajului de cabină și de a întocmi rapoartele medicale aferente pentru membrii echipajului de cabină, după caz, în conformitate cu prezenta Anexă (Partea MED). (d) Sfera privilegiilor titularului unui certificat de AME și orice condiție asociată sunt menționate în respectivul certificat. <i><u>(e) Titularul unui certificat de AME trebuie să nu dețină niciodată mai mult de un certificat de AME eliberat în conformitate cu prezentul regulament.</u></i> <i><u>(f) Titularii unui certificat de AME emis de AAC își pot desfășura activitatea de examinare și evaluare aeromedicală pe teritoriul Republicii Moldova. Aceștia pot efectua examinări și evaluări aeromedicale și în afara teritoriului Republicii Moldova, numai dacă sunt îndeplinite cumulativ următoarele condiții:</u></i> <i><u>1. este certfcat de AAC să exercite activitățile de medic examinator aeromedical pe teritoriul altui stat;</u></i>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
certificate medicale în cadrul sferei privilegiilor de AME; 3. au primit instrucțiuni din partea autorității competente a aceluia alt stat membru.	<u>2. au informat AAC cu privire la intenția de a desfășura activități aeromedicale în acel stat, în limita privilegiilor conferite de certificatul AME;</u> <u>3. au primit instrucțiunile AAC cu privire la procedurile aplicabile pentru desfășurarea activităților aeromedicale.</u>		
MED.D.005 Solicitarea unui certificat (a) Cererea de eliberare a unui certificat de AME sau de extindere a privilegiilor unui certificat de AME se realizează în forma și modul specificate de autoritatea competentă. (b) Solicitanții unui certificat de AME trebuie să prezinte autorității competente: 1. datele lor personale și adresa lor profesională; 2. documente care să ateste că respectă cerințele stabilite la punctul MED.D.010, inclusiv dovada absolvirii unui curs de pregătire în domeniul medicinei aeronautice corespunzător privilegiilor pe care le solicită; 3. o declarație scrisă conform căreia, odată ce certificatul de AME a fost eliberat, AME va elibera certificatele medicale pe baza cerințelor prevăzute în prezentul regulament. (c) În cazul în care AME efectuează examinări aeromedicale în mai multe locuri, aceștia trebuie să prezinte autorității competente informații relevante privind toate punctele și centrele de lucru.	MED.D.005 Solicitarea unui certificat (a) Cererea de eliberare a unui certificat de AME sau de extindere a privilegiilor unui certificat de AME se realizează în forma și modul specificate de AAC. (b) Solicitanții unui certificat de AME trebuie să prezinte către AAC: 1. datele lor personale și adresa lor profesională; 2. documente care să ateste că respectă cerințele stabilite la punctul MED.D.010, inclusiv dovada absolvirii unui curs de pregătire în domeniul medicinei aeronautice corespunzător privilegiilor pe care le solicită; 3. o declarație scrisă conform căreia, odată ce certificatul de AME a fost eliberat, AME va elibera certificatele medicale pe baza cerințelor prevăzute în prezentul Regulament. (c) În cazul în care AME efectuează examinări aeromedicale în mai multe locuri, aceștia trebuie să prezinte AAC informații relevante privind toate punctele și centrele de lucru.	Compatibil	Lipsă
MED.D.010 Cerințe privind eliberarea unui certificat de AME	MED.D.010 Cerințe privind eliberarea unui certificat de AME	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
Solicitanților li se eliberează un certificat de AME dacă îndeplinesc toate condițiile de mai jos: (a) sunt pe deplin calificați și autorizați să practice medicina și dețin dovada absolvirii unei pregătiri medicale de specialitate; (b) au absolvit un curs de bază în domeniul medicinei aeronautice, care include pregătire practică în ceea ce privește metodele de examinare și evaluările aeromedicale; (c) au demonstrat autorității competente că: 1. dețin facilități adecvate, proceduri, documentație și echipament funcțional potrivit pentru examinările aeromedicale; 2. dispun de procedurile și condițiile necesare pentru a garanta confidențialitatea medicală.	Solicitanților li se eliberează un certificat de AME dacă îndeplinesc toate condițiile de mai jos: (a) sunt pe deplin calificați și autorizați să practice medicina și dețin dovada absolvirii unei pregătiri medicale de specialitate; (b) au absolvit un curs de bază în domeniul medicinei aeronautice, care include pregătire practică în ceea ce privește metodele de examinare și evaluările aeromedicale; (c) au demonstrat AAC că: 1. dețin facilități adecvate, proceduri, documentație și echipament funcțional potrivit pentru examinările aeromedicale; 2. dispun de procedurile și condițiile necesare pentru a garanta confidențialitatea medicală.		
MED.D.011 Privilegiile titularului unui certificat de AME Prin eliberarea unui certificat de AME, titularului i se acordă privilegiile de a emite, de a revalida și de a reînnoi toate documentele indicate în continuare: (a) certificate medicale clasa 2; (b) certificate medicale LAPL; (c) rapoarte medicale pentru membrii echipajului de cabină.	MED.D.011 Privilegiile titularului unui certificat de AME Prin eliberarea unui certificat de AME, titularului i se acordă privilegiile de a emite, de a revalida și de a reînnoi toate documentele indicate în continuare: (a) certificate medicale clasa 2; (b) certificate medicale LAPL; (c) rapoarte medicale pentru membrii echipajului de cabină.	Compatibil	Lipsă
MED.D.015 Cerințe privind extinderea privilegiilor Solicitanților li se eliberează un certificat de AME care le extinde privilegiile la revalidarea și	MED.D.015 Cerințe privind extinderea privilegiilor Solicitanților li se eliberează un certificat de AME care le extinde privilegiile la revalidarea și reînnoirea	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
reînnoirea certificatelor medicale clasa 1 dacă îndeplinesc toate condițiile de mai jos: (a) dețin un certificat de AME valabil; (b) au efectuat cel puțin 30 de examinări în vederea eliberării, a revalidării sau a reînnoirii certificatelor medicale clasa 2 sau îndeplinesc o condiție echivalentă într-o perioadă de cel mult trei ani premergătoare solicitării; (c) au absolvit un curs avansat în domeniul medicinei aeronautice, care include pregătire practică în ceea ce privește metodele de examinare și evaluările aeromedicale; (d) au absolvit un stagiu de pregătire practică cu o durată de cel puțin două zile, fie la un AeMC, fie sub supravegherea autorității competente.	certificatelor medicale clasa 1 dacă îndeplinesc toate condițiile de mai jos: (a) dețin un certificat de AME valabil; (b) au efectuat cel puțin 30 de examinări în vederea eliberării, revalidării sau reînnoirii certificatelor medicale clasa 2 sau îndeplinesc o condiție echivalentă într-o perioadă de cel mult trei ani premergătoare solicitării; (c) au absolvit un curs avansat în domeniul medicinei aeronautice, care include pregătire practică în ceea ce privește metodele de examinare și evaluările aeromedicale; (d) au absolvit un stagiu de pregătire practică cu o durată de cel puțin două zile, fie la un AeMC, fie sub supravegherea AAC.		
MED.D.020 Cursuri de pregătire în domeniul medicinei aeronautice (a) Cursurile de pregătire în domeniul medicinei aeronautice menționate la punctul MED.D.010 litera (b) și la punctul MED.D.015 litera (c) se pot furniza numai după obținerea aprobării prealabile a cursurilor din partea autorității competente a statului membru în care organizația de pregătire își are sediul principal al activității. Pentru a obține o astfel de aprobare, organizația de pregătire demonstrează că programa cursului include obiectivele de învățare necesare pentru a dobândi competențele necesare și că persoanele responsabile cu pregătirea dețin cunoștințele și experiența adecvate.	MED.D.020 Cursuri de pregătire în domeniul medicinei aeronautice (a) Cursurile de pregătire în domeniul medicinei aeronautice menționate la punctul MED.D.010 litera (b) și la punctul MED.D.015 litera (c) se pot furniza numai după obținerea aprobării prealabile a cursurilor din partea autorității competente a statului în care organizația de pregătire își are sediul principal al activității. Pentru a obține o astfel de aprobare, organizația de pregătire demonstrează că programa cursului include obiectivele de învățare necesare pentru a dobândi competențele necesare și că persoanele responsabile de pregătire dețin cunoștințele și experiența adecvate.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(aa) Pentru demonstrarea conformității cu punctul MED.D.010 litera (b) și cu punctul MED.D.015 litera (c), un curs de pregătire în medicina aeronautică urmat de un solicitant din afara teritoriilor pentru care sunt responsabile statele membre în temeiul Convenției de la Chicago poate fi acceptat de autoritatea competentă, dacă sunt îndeplinite următoarele condiții: (i) autoritatea competentă a evaluat și a verificat programa cursului în conformitate cu punctul ARA.MED.200 litera (c) punctul 1 din anexa VI; (ii) solicitantul a absolvit un modul specific de pregătire privind cerințele aeromedicale detaliate în prezenta anexă (partea MED), astfel cum a fost furnizat de autoritatea competentă. (b) Cu excepția pregătirii de reîmprospătare a cunoștințelor, cursurile se finalizează printr-un examen scris pe subiectele cuprinse în curs. (c) Organizația de pregătire eliberează un certificat de absolvire cursanților care promovează examenul.	<u>(aa) Pentru demonstrarea conformității cu punctul MED.D.010 litera (b) și cu punctul MED.D.015 litera (c), un curs de pregătire în medicina aeronautică urmat de un solicitant din afara RM sau în afara statelor care aplică reglementările europene, poate fi acceptat de AAC, dacă sunt îndeplinite următoarele condiții:</u> <u>(i) AAC a evaluat și a verificat programa cursului în conformitate cu punctul ARA.MED.200 litera (c) punctul 1 din anexa nr. 6;</u> <u>(ii) solicitantul a absolvit un modul specific de pregătire privind cerințele aeromedicale detaliate în prezenta anexă (partea MED), astfel cum a fost furnizat sau aprobat de AAC.</u> (b) Cu excepția pregătirii de reîmprospătare a cunoștințelor, cursurile se finalizează printr-un examen scris pe subiectele cuprinse în curs. (c) Organizația de pregătire eliberează un certificat de absolvire cursanților care promovează examenul.		
MED.D.025 Modificări ale certificatului de AME (a) Titularii unui certificat de AME informează, fără întârzieri nejustificate, autoritatea competentă cu privire la următoarele circumstanțe care le-ar putea afecta certificatul de AME:	MED.D.025 Modificări ale certificatului de AME (a) Titularii unui certificat de AME informează, fără întârzieri nejustificate, AAC cu privire la următoarele circumstanțe care le-ar putea afecta certificatul de AME:	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
1. AME face obiectul unei proceduri disciplinare sau al unei investigații de către un organ de reglementare în domeniul medical; 2. s-au modificat condițiile de acordare a certificatului, inclusiv conținutul declarațiilor furnizate odată cu cererea; 3. cerințele de eliberare a certificatului de AME nu mai sunt îndeplinite; 4. punctul (punctele) de lucru sau adresa de corespondență a examinatorului aeromedical s-au schimbat. (b) Neinformarea autorității competente în conformitate cu litera (a) se soldează cu suspendarea sau revocarea certificatului de AME în conformitate cu punctul ARA.MED.250 din anexa II (partea ARA).	1. AME face obiectul unei proceduri disciplinare sau al unei investigații de către un organ de reglementare în domeniul medical; 2. s-au modificat condițiile de acordare a certificatului, inclusiv conținutul declarațiilor furnizate odată cu cererea; 3. cerințele de eliberare a certificatului de AME nu mai sunt îndeplinite; 4. punctul (punctele) de lucru sau adresa de corespondență a examinatorului aeromedical s-au schimbat. (b) Neinformarea AAC în conformitate cu litera (a) se soldează cu suspendarea sau revocarea certificatului de AME în conformitate cu punctul ARA.MED.250 din Anexa nr.6 (Partea ARA).		
MED.D.030 Valabilitatea certificatelor de AME Un certificat de AME este valabil pe o perioadă de trei ani, cu excepția cazului în care autoritatea competentă decide să reducă respectiva perioadă din motive justificate temeinic legate de cazul în speță. La cererea titularului, certificatul: (a) este revalidat, cu condiția ca titularul: 1. să continue să îndeplinească condițiile generale impuse de practica medicală și să își mențină autorizația de a practica medicina; 2. să fi urmat, în ultimii trei ani, o pregătire de reîmprospătare a cunoștințelor în domeniul medicinei aeronautice;	MED.D.030 Valabilitatea certificatelor de AME Un certificat de AME este valabil pe o perioadă de trei ani, cu excepția cazului în care AAC decide să reducă respectiva perioadă din motive justificate temeinic legate de cazul în speță. La cererea titularului, certificatul: (a) este revalidat, cu condiția ca titularul: 1. să continue să îndeplinească condițiile generale impuse de practica medicală și să își mențină autorizația de a practica medicina; 2. să fi urmat, în ultimii trei ani, o pregătire de reîmprospătare a cunoștințelor în domeniul medicinei aeronautice;	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
3. să fi efectuat cel puțin 10 examinări aeromedicale sau să îndeplinească o condiție echivalentă anual; 4. să continue să respecte condițiile certificatului său; 5. să își exercite privilegiile în conformitate cu cerințele prezentei anexe (partea MED); 6. să fi demonstrat că își menține competențele de medicină aeronautică în conformitate cu procedura stabilită de autoritatea competentă. (b) este reînnoit cu condiția ca titularul să îndeplinească fie cerințele de revalidare prevăzute la litera (a), fie toate cerințele de mai jos: 1. să continue să îndeplinească condițiile generale impuse de practica medicală și să își mențină autorizația de a practica medicina; 2. să fi urmat, în ultimul an, o pregătire de reîmprospătare a cunoștințelor în domeniul medicinei aeronautice; 3. să fi absolvit, în ultimul an, un stagiul de pregătire practică fie la un AeMC, fie sub supravegherea autorității competente; 4. să continue să îndeplinească cerințele de la punctul MED.D.010; 5. să fi demonstrat că își menține competențele de medicină aeronautică în conformitate cu procedura stabilită de autoritatea competentă.	3. să fi efectuat cel puțin 10 examinări aeromedicale sau să îndeplinească o condiție echivalentă anual; 4. să continue să respecte condițiile certificatului său; 5. să își exercite privilegiile în conformitate cu cerințele prezentei Anexe (Partea MED); 6. să fi demonstrat că își menține competențele de medicină aeronautică în conformitate cu procedura stabilită de AAC. (b) este reînnoit cu condiția ca titularul să îndeplinească fie cerințele de revalidare prevăzute la litera (a), fie toate cerințele de mai jos: 1. să continue să îndeplinească condițiile generale impuse de practica medicală și să își mențină autorizația de a practica medicina; 2. să fi urmat, în ultimul an, o pregătire de reîmprospătare a cunoștințelor în domeniul medicinei aeronautice; 3. să fi absolvit, în ultimul an, un stagiul de pregătire practică fie la un AeMC, fie sub supravegherea AAC; 4. să continue să îndeplinească cerințele de la punctul MED.D.010; 5. să fi demonstrat că își menține competențele de medicină aeronautică în conformitate cu procedura stabilită de AAC.		
SECȚIUNEA 2 Medicii generaliști MED.D.035 Cerințe pentru medicii generaliști	<u>SECȚIUNEA 2</u> <u>Medicii generaliști (dacă este aplicabil)</u> <u>MED.D.035 Cerințe pentru medicii generaliști</u>	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
Medicii generaliști (MG) pot îndeplini funcția de AME pentru eliberarea de certificate medicale LAPL în cazul în care îndeplinesc toate condițiile de mai jos: (a) își desfășoară activitatea într-un stat membru în care MG au acces la dosarele medicale complete ale solicitanților; (b) își desfășoară activitatea în conformitate cu orice cerințe suplimentare stabilite în legislația națională a statului membru al autorității lor competente; (c) sunt pe deplin calificați și autorizați să practice medicina în conformitate cu legislația națională a statului membru al autorității lor competente; (d) au informat autoritatea competentă înainte de a începe o astfel de activitate.	<u>Medicii generaliști (MG) pot îndeplini funcția de AME pentru eliberarea de certificate medicale LAPL în cazul în care îndeplinesc toate condițiile de mai jos:</u> <u>(a) își desfășoară activitatea pe teritoriul Republicii Moldova sau pe teritoriul unui stat în care au acces la dosarele medicale complete ale solicitanților;</u> <u>(b) își desfășoară activitatea în conformitate cu orice cerințe suplimentare stabilite în legislația națională aplicabilă din statul în care activează;</u> <u>(c) sunt pe deplin calificați și autorizați să practice medicina în conformitate cu legislația națională a statului în care își desfășoară activitatea;</u> <u>(d) sunt certificați de către AAC și au informat AAC înainte de a începe o astfel de activitate.</u>		
SECȚIUNEA 3 Medicii specialiști în medicina muncii MED.D.040 Cerințe pentru medicii specialiști în medicina muncii În statele membre în care autoritatea competentă consideră că cerințele sistemului național de sănătate aplicabile medicilor specialiști în medicina muncii (MSMM) sunt de natură să asigure conformitatea cu cerințele aplicabile MSMM din prezenta anexă (partea MED), MSMM pot efectua evaluări aeromedicale ale membrilor echipajului de cabină, cu condiția ca:	<u>SECȚIUNEA 3</u> <u>Medicii specialiști în medicina muncii (dacă este aplicabil)</u> <u>MED.D.040 Cerințe pentru medicii specialiști în medicina muncii</u> <u>În cazul în care AAC consideră că cerințele sistemului național de sănătate aplicabile medicilor specialiști în medicina muncii (MSMM) sunt suficiente pentru a asigura conformitatea cu cerințele prevăzute pentru MSMM în prezenta anexă (partea MED), acești medici pot efectua evaluări aeromedicale ale membrilor echipajului de cabină, cu respectarea următoarelor condiții:</u>	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(a) aceștia să fie pe deplin calificați și autorizați să practice medicina și să fie calificați în medicina muncii; (b) mediul de lucru în timpul zborului și sarcinile în materie de siguranță ale echipajului de cabină să fi făcut parte din programa de calificare în medicina muncii pe care au urmat-o, din alte cursuri de pregătire sau din experiența lor de lucru; (c) aceștia să fi informat autoritatea competentă înainte de a începe o astfel de activitate.	<u>(a) sunt pe deplin calificați și autorizați să practice medicina și dețin calificarea de medic specialist în medicina muncii;</u> <u>(b) mediul de lucru în timpul zborului și sarcinile de siguranță specifice echipajului de cabină au făcut parte din programa lor de calificare în medicina muncii, din alte programe de instruire sau din experiența lor profesională relevantă;</u> <u>(c) sunt certificați de către AAC și au informat AAC înainte de a începe o astfel de activitate..</u>		
ANEXA V CALIFICAREA ECHIPAJULUI DE CABINĂ IMPLICAT ÎN OPERAȚIUNI DE TRANSPORT AERIAN COMERCIAL [PARTEA CC]			
SUBPARTEA GEN CERINȚE GENERALE CC.GEN.001 Autoritatea competentă În sensul prezentei părți, autoritatea competentă este autoritatea desemnată de statul membru în care o persoană solicită eliberarea unui atestat de membru al echipajului de cabină.	CC.GEN.001 Autoritatea competentă În sensul prezentei Anexe (Partea CC), autoritatea competentă este AAC căreia o persoană solicită eliberarea unui atestat de membru al echipajului de cabină.	Compatibil	Lipsă
CC.GEN.005 Domeniul de aplicare Prezenta parte stabilește cerințele pentru eliberarea atestatelor de membru al echipajului de cabină și condițiile privind valabilitatea acestora și utilizarea lor de către titulari.	CC.GEN.005 Domeniul de aplicare Prezenta Anexă (Partea CC) stabilește cerințele pentru eliberarea atestatelor de membru al echipajului de cabină și condițiile privind valabilitatea acestora și utilizarea lor de către titulari.	Compatibil	Lipsă
CC.GEN.015 Solicitarea unui atestat de membru al echipajului de cabină	CC.GEN.015 Solicitarea unui atestat de membru al echipajului de cabină	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
Solicitarea unui atestat de membru al echipajului de cabină se realizează în forma și modul stabilite de autoritatea competentă.	Solicitarea unui atestat de membru al echipajului de cabină se realizează în forma și modul stabilite de AAC.		
CC.GEN.020 Vârsta minimă Persoana care solicită un atestat de membru al echipajului de cabină trebuie să aibă vârsta de cel puțin 18 ani.	CC.GEN.020 Vârsta minimă Persoana care solicită un atestat de membru al echipajului de cabină trebuie să aibă vârsta de cel puțin 18 ani.	Compatibil	Lipsă
CC.GEN.025 Privilegii și condiții (a) Privilegiile titularului unui atestat de membru al echipajului de cabină îi conferă acestuia dreptul de a acționa ca membru al echipajului de cabină în operațiunile de transport aerian comercial ale aeronavelor menționate la articolul 4 alineatul (1) literele (b) și (c) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008. (b) Membrii echipajului de cabină își pot exercita privilegiile specificate la litera (a) numai dacă: 1. dețin un atestat de membru al echipajului de cabină valabil în conformitate cu CC.CCA.105; și 2. îndeplinesc cerințele de la CC.GEN.030, CC.TRA.225 și cerințele aplicabile din partea MED.	CC.GEN.025 Privilegii și condiții (a) Privilegiile titularului unui atestat de membru al echipajului de cabină îi conferă acestuia dreptul de a acționa ca membru al echipajului de cabină în operațiunile de transport aerian comercial ale aeronavelor menționate în punctul 3 din prezentul Regulament. (b) Membrii echipajului de cabină își pot exercita privilegiile specificate la litera (a) numai dacă: 1. dețin un atestat de membru al echipajului de cabină valabil în conformitate cu CC.CCA.105; și 2. îndeplinesc cerințele de la CC.GEN.030, CC.TRA.225 și cerințele aplicabile din Partea MED.	Compatibil	Lipsă
CC.GEN.030 Documentele și evidența documentelor Pentru a dovedi conformitatea cu cerințele aplicabile specificate la CC.GEN.025 litera (b), fiecare titular trebuie să păstreze și să prezinte la cerere atestatul de membru al echipajului de cabină,	CC.GEN.030 Documentele și evidența documentelor Pentru a dovedi conformitatea cu cerințele aplicabile specificate la CC.GEN.025 litera (b), fiecare titular trebuie să păstreze și să prezinte la cerere atestatul de membru al echipajului de cabină, lista și evidența	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
lista și evidența cursurilor de pregătire și a verificărilor aferente calificării sau calificărilor sale specifice tipului sau variantei de aeronavă, cu excepția cazului în care operatorul la care este angajat ține o astfel de evidență și o poate pune imediat la dispoziția unei autorități competente sau a titularului la cerere.	cursurilor de pregătire și a verificărilor aferente calificării sau calificărilor sale specifice tipului sau variantei de aeronavă, cu excepția cazului în care operatorul la care este angajat ține o astfel de evidență și o poate pune imediat la dispoziția AAC sau a titularului la cerere.		
CAPITOLUL CCA CERINȚE SPECIFICE PRIVIND ATESTATUL DE MEMBRU AL ECHIPAJULUI DE CABINĂ CC.CCA.100 Eliberarea atestatului de membru al echipajului de cabină (a) Atestatele de membru al echipajului de cabină se eliberează numai solicitanților care au trecut examenul ulterior absolvirii cursului de pregătire inițială conform prezentei părți. (b) Atestatele de membru al echipajului de cabină se eliberează: 1. de către autoritatea competentă; și/sau 2. de către o organizație autorizată în acest sens de autoritatea competentă.	CC.CCA.100 Eliberarea atestatului de membru al echipajului de cabină (a) Atestatele de membru al echipajului de cabină se eliberează numai solicitanților care au trecut examenul ulterior absolvirii cursului de pregătire inițială conform prezentei Anexa (Partea CC). (b) Atestatele de membru al echipajului de cabină se eliberează de către AAC.	Compatibil	Lipsă
CC.CCA.105 Valabilitatea atestatului de membru al echipajului de cabină Atestatul de membru al echipajului de cabină se eliberează pe o perioadă nelimitată și rămâne valabil cu excepția cazurilor în care:	CC.CCA.105 Valabilitatea atestatului de membru al echipajului de cabină Atestatul de membru al echipajului de cabină se eliberează pe o perioadă nelimitată și rămâne valabil cu excepția cazurilor în care: (a) este suspendat sau revocat de către AAC; sau	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(a) este suspendat sau revocat de către autoritatea competentă; sau (b) titularul acestuia nu și-a exercitat privilegiile asociate în ultimele 60 de luni pe cel puțin un tip de aeronavă.	(b) titularul acestuia nu și-a exercitat privilegiile asociate în ultimele 60 de luni pe cel puțin un tip de aeronavă.		
CC.CCA.110 Suspendarea și revocarea atestatului de membru al echipajului de cabină (a) Dacă titularii nu îndeplinesc cerințele din prezenta parte, atestatul lor de membru al echipajului de cabină poate fi suspendat sau revocat de autoritatea competentă. (b) În cazul suspendării sau al revocării atestatului lor de membru al echipajului de cabină de către autoritatea competentă, titularii trebuie: 1. să fie informați în scris cu privire la această decizie și la dreptul lor de a o contesta în conformitate cu legislația națională, 2. să nu își exercite privilegiile acordate de atestatul lor de membru al echipajului de cabină; 3. să informeze fără întârzieri nejustificate operatorul (operatorii) la care sunt angajați; și 4. să înapoieze atestatul în conformitate cu procedura aplicabilă stabilită de autoritatea competentă.	CC.CCA.110 Suspendarea și revocarea atestatului de membru al echipajului de cabină (a) Dacă titularii nu îndeplinesc cerințele din prezenta Anexă (Partea CC), atestatul lor de membru al echipajului de cabină poate fi suspendat sau revocat de AAC. (b) În cazul suspendării sau al revocării atestatului lor de membru al echipajului de cabină de către AAC, titularii trebuie: 1. să fie informați în scris cu privire la această decizie și la dreptul lor de a o contesta în conformitate cu legislația națională, 2. să nu își exercite privilegiile acordate de atestatul lor de membru al echipajului de cabină; 3. să informeze fără întârzieri nejustificate operatorul (operatorii) la care sunt angajați; și 4. să înapoieze atestatul în conformitate cu procedura aplicabilă stabilită de AAC.	Compatibil	Lipsă
SUBPARTEA TRA CERINȚE PRIVIND PREGĂTIREA APLICABILE SOLICITANȚILOR ȘI TITULARILOR ATESTATULUI DE MEMBRU AL ECHIPAJULUI DE CABINĂ			
CC.TRA.215 Furnizarea cursurilor de pregătire	CC.TRA.215 Furnizarea cursurilor de pregătire	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
Cursurile de pregătire impuse de prezenta parte trebuie să fie: (a) furnizate de organizații de pregătire sau de operatori de transport aerian comercial autorizați în acest sens de autoritatea competentă; (b) realizate de personal cu experiență și calificare corespunzătoare pentru elementele de pregătire care trebuie tratate; și (c) derulate pe baza unui program de pregătire și a unei programe documentate în autorizația organizației.	Cursurile de pregătire impuse de prezenta Anexă (Partea CC) trebuie să fie: (a) furnizate de organizații de pregătire sau de operatori de transport aerian comercial autorizați în acest sens de AAC; (b) realizate de personal cu experiență și calificare corespunzătoare pentru elementele de pregătire care trebuie tratate; și (c) derulate pe baza unui program de pregătire și a unei programe documentate în autorizația organizației.		
CC.TRA.220 Cursul de pregătire inițială și examenul (a) Solicitanții unui atestat de membru al echipajului de cabină trebuie să aprobe un curs de pregătire inițială pentru a se familiariza cu mediul aviatic și pentru a acumula suficiente cunoștințe generale și competențe de bază necesare pentru a-și executa atribuțiile și pentru a-și îndeplini responsabilitățile legate de siguranța pasagerilor și a zborului în timpul operațiunilor normale, anormale și de urgență. (b) Programul cursului de pregătire inițială trebuie să acopere cel puțin elementele prevăzute în apendicele 1 la prezenta parte. Acesta trebuie să includă pregătire teoretică și practică. (c) Solicitanții unui atestat de membru al echipajului de cabină trebuie să susțină un examen care să includă toate elementele programului de	CC.TRA.220 Cursul de pregătire inițială și examenul (a) Solicitanții unui atestat de membru al echipajului de cabină trebuie să aprobe un curs de pregătire inițială pentru a se familiariza cu mediul aviatic și pentru a acumula suficiente cunoștințe generale și competențe de bază necesare pentru a-și executa atribuțiile și pentru a-și îndeplini responsabilitățile legate de siguranța pasagerilor și a zborului în timpul operațiunilor normale, anormale și de urgență. (b) Programul cursului de pregătire inițială trebuie să acopere cel puțin elementele prevăzute în apendicele nr.1 la prezenta Anexă (Partea CC). Acesta trebuie să includă pregătirea teoretică și cea practică. (c) Solicitanții unui atestat de membru al echipajului de cabină trebuie să susțină un examen care să includă toate elementele programului de pregătire	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
pregătire prevăzut la litera (b), cu excepția pregătirii privind managementul resurselor echipajului (CRM), pentru a demonstra că au obținut nivelul de cunoștințe și de competență prevăzut la litera (a).	prevăzut la litera (b), cu excepția pregătirii privind managementul resurselor echipajului (CRM), pentru a demonstra că au obținut nivelul de cunoștințe și de competență prevăzut la litera (a).		
CC.TRA.225 Calificarea (calificările) de tip sau variantă de aeronavă (a) Titularii unui atestat valabil de membru al echipajului de cabină pot să își desfășoare activitatea pe o aeronavă numai dacă sunt calificați în conformitate cu cerințele aplicabile din partea ORO. (b) Pentru a fi calificat pentru un tip sau o variantă de aeronavă, titularul trebuie: 1. să îndeplinească cerințele aplicabile privind pregătirea, verificarea și valabilitatea, care acoperă, în funcție de relevanța pentru aeronava care urmează să fie exploatată: (i) pregătirea specifică tipului de aeronavă, pregătirea de conversie a operatorului și de familiarizare; (ii) pregătirea pentru diferențe; (iii) pregătirea periodică; și 2. să își fi desfășurat activitatea, în decursul celor șase luni anterioare, pe respectivul tip de aeronavă sau să fi absolvit cursul de reîmprospătare și verificarea relevante înainte de a-și relua activitatea pe respectivul tip de aeronavă.	CC.TRA.225 Calificarea (calificările) de tip sau variantă de aeronavă (a) Titularii unui atestat valabil de membru al echipajului de cabină pot să își desfășoare activitatea pe o aeronavă numai dacă sunt calificați în conformitate cu cerințele aplicabile din Partea ORO. (b) Pentru a fi calificat pentru un tip sau o variantă de aeronavă, titularul trebuie: 1. să îndeplinească cerințele aplicabile privind pregătirea, verificarea și valabilitatea, care acoperă, în funcție de relevanța pentru aeronava care urmează să fie exploatată: (i) pregătirea specifică tipului de aeronavă, pregătirea de conversie a operatorului și de familiarizare; (ii) pregătirea pentru diferențe; (iii) pregătirea periodică; și 2. să își fi desfășurat activitatea, în decursul celor șase luni anterioare, pe respectivul tip de aeronavă sau să fi absolvit cursul de reîmprospătare și verificarea relevante înainte de a își relua activitatea pe respectivul tip de aeronavă.	Compatibil	Lipsă
Apendicele 1 la partea CC Cursul de pregătire inițială și examenul			

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
PROGRAMUL DE PREGĂTIRE Programul cursului de pregătire inițială trebuie să cuprindă cel puțin următoarele: 1. Cunoștințe teoretice generale privind aviația și reglementările din domeniul aviației care să acopere toate elementele relevante pentru atribuțiile și responsabilitățile care le revin membrilor echipajului de cabină: 1.1. terminologia din domeniul aviației, teoria zborului, distribuția pasagerilor, zonele de operare, meteorologie și efectele contaminării suprafeței aeronavei; 1.2. reglementările în domeniul aviației relevante pentru membrii echipajului de cabină și rolul autorității competente; 1.3. atribuțiile și responsabilitățile membrilor echipajului de cabină în timpul operațiunilor și nevoia de a reacționa prompt și eficient în situații de urgență; 1.4. competența și aptitudinea fizică, permanent menținute, de a-și exercita funcția de membru al echipajului de cabină, inclusiv în ceea ce privește limitările timpului de zbor și de serviciu și cerințele privind timpul de odihnă; 1.5. importanța asigurării unei actualizări a documentelor și manualelor relevante, modificările fiind furnizate de operator, după caz; 1.6. importanța ca membrii echipajului de cabină să își execute atribuțiile în conformitate cu manualul de operațiuni al operatorului;	PROGRAMUL DE PREGĂTIRE Programul cursului de pregătire inițială trebuie să cuprindă cel puțin următoarele: 1. Cunoștințe teoretice generale privind aviația și reglementările din domeniul aviației care să acopere toate elementele relevante pentru atribuțiile și responsabilitățile care le revin membrilor echipajului de cabină: 1.1. terminologia din domeniul aviației, teoria zborului, distribuția pasagerilor, zonele de operare, meteorologie și efectele contaminării suprafeței aeronavei; 1.2. reglementările în domeniul aviației relevante pentru membrii echipajului de cabină și rolul AAC; 1.3. atribuțiile și responsabilitățile membrilor echipajului de cabină în timpul operațiunilor și nevoia de a reacționa prompt și eficient în situații de urgență; 1.4. competența și aptitudinea fizică, permanent menținute, de a își exercita funcția de membru al echipajului de cabină, inclusiv în ceea ce privește limitările timpului de zbor și de serviciu și cerințele privind timpul de odihnă; 1.5. importanța asigurării unei actualizări a documentelor și manualelor relevante, modificările fiind furnizate de operator, după caz; 1.6. importanța ca membrii echipajului de cabină să își execute atribuțiile în conformitate cu manualul de operațiuni al operatorului;	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
1.7. importanța informării înainte de zbor a membrilor echipajului de cabină și furnizarea informațiilor referitoare la siguranță necesare pentru atribuțiile lor specifice; și 1.8. importanța identificării cazurilor în care membrii echipajului de cabină au autoritatea și responsabilitatea de a iniția o evacuare sau alte proceduri de urgență. 2. Comunicare: În timpul pregătirii, accentul se pune pe importanța comunicării eficiente între membrii echipajului de cabină și cei ai echipajului de zbor, inclusiv pe tehnicile de comunicare, limbajul și terminologia comune. 3. Curs introductiv privind factorii umani (HF) în aviație și managementul resurselor echipajului (CRM) Acest curs este realizat de cel puțin un instructor CRM pentru echipajul de cabină. Elementele pregătirii se abordează aprofundat și includ cel puțin următoarele: 3.1. Aspecte generale: factori umani în aviație, instrucțiuni generale cu privire la principiile și obiectivele CRM, performanțe și limite umane; 3.2. Aspecte relevante pentru fiecare membru al echipajului de cabină: percepția personalității, eroarea umană și fiabilitatea, atitudini și comportament, autoevaluare; stresul și managementul stresului; oboseala și vigilența;	1.7. importanța informării înainte de zbor a membrilor echipajului de cabină și furnizarea informațiilor referitoare la siguranță necesare pentru atribuțiile lor specifice; și 1.8. importanța identificării cazurilor în care membrii echipajului de cabină au autoritatea și responsabilitatea de a iniția o evacuare sau alte proceduri de urgență. 2. Comunicare În timpul pregătirii, accentul se pune pe importanța comunicării eficiente între membrii echipajului de cabină și cei ai echipajului de zbor, inclusiv pe tehnicile de comunicare, limbajul și terminologia comune. 3. Curs introductiv privind factorii umani (HF) în aviație și managementul resurselor echipajului (CRM) Acest curs este realizat de cel puțin un instructor CRM pentru echipajul de cabină. Elementele pregătirii se abordează aprofundat și includ cel puțin următoarele: 3.1. Aspecte generale: factori umani în aviație, instrucțiuni generale cu privire la principiile și obiectivele CRM, performanțe și limite umane; 3.2. Aspecte relevante pentru fiecare membru al echipajului de cabină: percepția personalității, eroarea umană și fiabilitatea, atitudini și comportament, autoevaluare; stresul și managementul stresului; oboseala și vigilența;		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
exprimarea cu încredere în sine; conștientizarea situației, dobândirea și prelucrarea informațiilor. 4. Relațiile cu pasagerii și supravegherea cabinei: 4.1. importanța distribuției corecte a locurilor în funcție de masa și centrul avionului, categorii speciale de pasageri și necesitatea instalării pasagerilor valizi lângă ieșirile nesupravegheate; 4.2. norme privind depozitarea sigură a bagajelor și a articolelor pentru serviciul de cabină și riscul ca acestea să devină un pericol pentru ocupanții compartimentului pentru pasageri sau să obstrucționeze ori să deterioreze echipamentul pentru situații de urgență sau ieșirile; 4.3. consiliere privind recunoașterea și managementul relațiilor cu pasagerii aflați sub influența alcoolului, a drogurilor sau al celor cu comportament agresiv; 4.4. măsuri ce urmează să fie luate la transportul animalelor vii în compartimentul pentru pasageri; 4.5. responsabilități în caz de turbulențe, inclusiv siguranțarea compartimentului pentru pasageri; și 4.6. metode folosite pentru a motiva pasagerii și controlul mulțimii necesare pentru a accelera evacuarea în caz de urgență. 5. Aspecte aeromedicale și primul ajutor: 5.1. instructaj general în ceea ce privește aspectele aeromedicale și supraviețuirea; 5.2. efectele fiziologice ale zborului, cu accent în special pe hipoxie, nevoia de oxigen, funcția trompei lui Eustache și barotraumatisme;	exprimarea cu încredere în sine; conștientizarea situației, dobândirea și prelucrarea informațiilor. 4. Relațiile cu pasagerii și supravegherea cabinei: 4.1. importanța distribuției corecte a locurilor în funcție de masa și centrul avionului, categorii speciale de pasageri și necesitatea instalării pasagerilor valizi lângă ieșirile nesupravegheate; 4.2. norme privind depozitarea sigură a bagajelor și a articolelor pentru serviciul de cabină și riscul ca acestea să devină un pericol pentru ocupanții compartimentului pentru pasageri sau să obstrucționeze ori să deterioreze echipamentul pentru situații de urgență sau ieșirile; 4.3. consiliere privind recunoașterea și managementul relațiilor cu pasagerii aflați sub influența alcoolului, a drogurilor sau al celor cu comportament agresiv; 4.4. măsuri ce urmează să fie luate la transportul animalelor vii în compartimentul pentru pasageri; 4.5. responsabilități în caz de turbulențe, inclusiv compartimentul pentru pasageri; și 4.6. metode folosite pentru a motiva pasagerii și controlul mulțimii necesare pentru a accelera evacuarea în caz de urgență. 5. Aspecte aeromedicale și primul ajutor: 5.1. instructaj general în ceea ce privește aspectele aeromedicale și supraviețuirea; 5.2. efectele fiziologice ale zborului, cu accent în special pe hipoxie, nevoia de oxigen, funcția trompei lui Eustache și barotraumatisme;		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
5.3. primul ajutor elementar, inclusiv tratarea cazurilor de: (a) rău de avion; (b) tulburări gastrointestinale; (c) hiperventilație; (d) arsuri; (e) plăgi; (f) pierdere a cunoștinței; și (g) fracturi și leziuni ale țesuturilor moi; 5.4. situații de urgență medicală la bord și metodele de prim ajutor asociate vizând cel puțin cazurile de: (a) astm; (b) stres și reacții alergice; (c) șoc; (d) diabet; (e) sufocare; (f) epilepsie; (g) naștere; (h) atac; și (i) atac de cord; 5.5. utilizarea echipamentelor adecvate, inclusiv a oxigenului pentru primul ajutor, a truselor de prim-ajutor și a truselor medicale de urgență, precum și a conținutului acestora; 5.6. curs de pregătire practică pentru resuscitarea cardio-pulmonară absolvit de fiecare membru al echipajului de cabină, utilizând un manechin special proiectat și ținând cont de particularitățile mediului unei aeronave, și 5.7. sănătatea și igiena în timpul călătoriei, inclusiv: (a) igiena la bord;	5.3. primul ajutor elementar, inclusiv tratarea cazurilor de: (a) rău de avion; (b) tulburări gastrointestinale; (c) hiperventilație; (d) arsuri; (e) plăgi; (f) pierdere a cunoștinței; și (g) fracturi și leziuni ale țesuturilor moi; 5.4. situații de urgență medicală la bord și metodele de prim ajutor asociate vizând cel puțin cazurile de: i. astm; ii. stres și reacții alergice; iii. șoc; iv. diabet; v. sufocare; vi. epilepsie; vii. naștere; viii. atac; și ix. atac de cord; 5.5. utilizarea echipamentelor adecvate, inclusiv a oxigenului pentru primul ajutor, a truselor de prim-ajutor și a truselor medicale de urgență, precum și a conținutului acestora; 5.6. curs de pregătire practică pentru resuscitarea cardio-pulmonară absolvit de fiecare membru al echipajului de cabină, utilizând un manechin special proiectat și ținând cont de particularitățile mediului unei aeronave, și 5.7. sănătatea și igiena în timpul călătoriei, inclusiv: (a) igiena la bord;		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(b) riscul de a intra în contact cu boli infecțioase și măsuri de reducere a acestui risc; (c) manipularea deșeurilor medicale; (d) dezinfectarea aeronavei; (e) gestionarea cazurilor de deces la bord; și (f) managementul stării de alertă, efectele fiziologice ale oboselii, fiziologia somnului, ritmul circadian și schimbările de fus orar. 6. Bunuri periculoase în conformitate cu instrucțiunile tehnice ale OACI aplicabile. 7. Aspecte generale de securitate în aviație, inclusiv cunoașterea dispozițiilor stabilite în Regulamentul (CE) nr. 300/2008. 8. Pregătirea privind lupta contra incendiului și a fumului: 8.1. sublinierea responsabilității membrilor echipajului de cabină de a interveni prompt în situații de urgență în caz de incendiu și fum și, în special, accentuarea importanței identificării sursei reale a incendiului; 8.2. importanța informării imediate a echipajului de zbor, precum și acțiunile specifice necesare pentru coordonare și asistență la detectarea incendiului sau a fumului; 8.3. necesitatea verificării frecvente a zonelor cu risc potențial de incendiu, inclusiv a toaletelor, și a detectoarelor de fum asociate;	(b) riscul de a intra în contact cu boli infecțioase și măsuri de reducere a acestui risc; (c) manipularea deșeurilor medicale; (d) dezinfectarea aeronavei; (e) gestionarea cazurilor de deces la bord; și (f) managementul stării de alertă, efectele fiziologice ale oboselii, fiziologia somnului, ritmul circadian și schimbările de fus orar. 6. Bunuri periculoase în conformitate cu instrucțiunile tehnice ale OACI aplicabile 7. Aspecte generale de securitate în aviație, inclusiv cunoașterea dispozițiilor stabilite în Legea privind securitatea aeronautică. 8. Pregătirea privind lupta contra incendiului și a fumului: 8.1. sublinierea responsabilității membrilor echipajului de cabină de a interveni prompt în situații de urgență în caz de incendiu și fum și, în special, accentuarea importanței identificării sursei reale a incendiului; 8.2. importanța informării imediate a echipajului de zbor, precum și acțiunile specifice necesare pentru coordonare și asistență la detectarea incendiului sau a fumului; 8.3. necesitatea verificării frecvente a zonelor cu risc potențial de incendiu, inclusiv a toaletelor, și a detectoarelor de fum asociate;		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
8.4. clasificarea incendiilor, precum și tipurile corespunzătoare de agenți extingători și procedurile pentru situații speciale de incendiu; 8.5. tehnicile de utilizare a agenților extingători, consecințele unei utilizări inadecvate și ale folosirii în spații închise, inclusiv pregătire practică pentru combaterea incendiilor, pentru echiparea cu echipamentul de protecție împotriva fumului folosit în aviație, precum și pentru utilizarea acestuia, și 8.6. proceduri generale ale serviciilor de urgență de la sol pe aerodromuri. 9. Antrenament de supraviețuire: 9.1. principii pentru supraviețuirea în medii ostile (de exemplu în regiunea polară, în desert, în junglă, pe mare); și 9.2. antrenament de supraviețuire în apă, care să includă echiparea efectivă cu echipamentul personal de flotabilitate în apă și utilizarea acestuia, utilizarea bărcilor de salvare sau a echipamentelor similare, precum și antrenament practic în apă.	8.4. clasificarea incendiilor, precum și tipurile corespunzătoare de agenți extingători și procedurile pentru situații speciale de incendiu; 8.5. tehnicile de utilizare a agenților extingători, consecințele unei utilizări inadecvate și ale folosirii în spații închise, inclusiv pregătire practică pentru combaterea incendiilor, pentru echiparea cu echipamentul de protecție împotriva fumului folosit în aviație, precum și pentru utilizarea acestuia, și 8.6. proceduri generale ale serviciilor de urgență de la sol pe aerodromuri. 9. Antrenament de supraviețuire: 9.1. principii pentru supraviețuirea în medii ostile (de exemplu, în regiunea polară, în desert, în junglă, pe mare); și 9.2. antrenament de supraviețuire în apă care să includă echiparea efectivă cu echipamentul personal de flotabilitate în apă și utilizarea acestuia, utilizarea bărcilor de salvare sau a echipamentelor similare, precum și antrenament practic în apă.		
ANEXA VI CERINȚE APLICABILE AUTORITĂȚILOR PENTRU PERSONALUL NAVIGANT [PARTEA ARA]			
SUBPARTEA GEN CERINȚE GENERALE SECȚIUNEA I Generalități ARA.GEN.115 Documentația de supraveghere	ARA.GEN.115 Documentația de supraveghere	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
Autoritatea competentă furnizează personalului în cauză toate actele legislative, standardele, normele, publicațiile tehnice și documentele conexe necesare pentru a-i permite acestuia să își execute sarcinile și să își îndeplinească responsabilitățile.	AAC furnizează personalului său toate actele legislative, standardele, normele, publicațiile tehnice și documentele conexe necesare pentru a-i permite acestuia să își execute sarcinile și să își îndeplinească responsabilitățile.		
ARA.GEN.120 Mijloace de conformitate (a) Agenția elaborează mijloace acceptabile de conformitate (AMC), care pot fi utilizate pentru a stabili conformitatea cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și cu normele sale de aplicare. Când se respectă AMC, cerințele asociate ale normelor de aplicare sunt îndeplinite. (b) Pentru a stabili conformitatea cu normele de aplicare, se pot utiliza mijloacele de conformitate alternative. (c) Autoritatea competentă stabilește un sistem pentru a se asigura în permanență că toate mijloacele de conformitate alternative utilizate de ea însăși sau de organizațiile și persoanele aflate sub supravegherea sa permit stabilirea conformității cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și cu normele sale de aplicare. (d) Autoritatea competentă evaluează toate mijloacele de conformitate alternative propuse de o organizație în conformitate cu ORA.GEN.120, analizând documentația furnizată și, dacă se	ARA.GEN.120 Mijloace de conformitate (a) AAC elaborează mijloace acceptabile de conformitate (AMC), care pot fi utilizate pentru a stabili conformitatea cu Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017, prezentul Regulament și normele de aplicare. Când se respectă AMC, cerințele asociate ale normelor de aplicare sunt îndeplinite. (b) Pentru a stabili conformitatea cu Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017, prezentul Regulament și normele de aplicare, se pot utiliza mijloacele de conformitate alternative. (c) AAC stabilește un sistem pentru a se asigura în permanență că toate mijloacele de conformitate alternative utilizate de ea însăși sau de organizațiile și persoanele aflate sub supravegherea sa permit stabilirea conformității cu Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017, prezentul Regulament și normele de aplicare. (d) AAC evaluează toate mijloacele de conformitate alternative propuse de o organizație în conformitate cu ORA.GEN.120, analizând documentația furnizată	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
consideră necesar, efectuând o inspecție a organizației. Atunci când constată că mijloacele de conformitate alternative respectă normele de aplicare, autoritatea competentă procedează, fără întârzieri nejustificate, la: 1. informarea solicitantului cu privire la faptul că pot fi aplicate mijloacele de conformitate alternative și, dacă este cazul, la modificarea în consecință a autorizației sau a certificatului solicitantului; și 2. informarea agenției cu privire la conținutul acestora, furnizând copii ale tuturor documentelor relevante; 3. informarea celorlalte state membre cu privire la mijloacele de conformitate alternative care au fost acceptate. (e) Atunci când autoritatea competentă însăși utilizează mijloace de conformitate alternative pentru a obține conformitatea cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și cu normele sale de aplicare, aceasta: 1. le pune la dispoziția tuturor organizațiilor și persoanelor aflate sub supravegherea sa; și 2. informează agenția fără întârzieri nejustificate. Autoritatea competentă furnizează agenției o descriere completă a mijloacelor de conformitate alternative, inclusiv orice revizuire a procedurilor	și, dacă se consideră necesar, efectuând o inspecție a organizației. (e) Atunci când AAC constată că mijloacele de conformitate alternative respectă normele de aplicare, AAC, fără întârzieri, informează solicitantul cu privire la faptul că pot fi aplicate mijloacele de conformitate alternative și, dacă este necesar, modifică în consecință autorizația sau certificatul solicitantului; - - (f) Atunci când AAC utilizează ea însăși mijloace de conformitate alternative pentru a obține conformitatea cu Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017, prezentul Regulament și normele sale de aplicare, aceasta le pune la dispoziția tuturor organizațiilor și persoanelor aflate sub supravegherea sa, publicându-le pe pagina sa web oficială. - -		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
care poate fi relevantă, precum și o evaluare care demonstrează respectarea normelor de aplicare.			
ARA.GEN.125 Informarea agenției (a) Autoritatea competentă informează agenția în cazul apariției oricăror probleme semnificative legate de punerea în aplicare a Regulamentului (UE) 2018/1139 și a actelor delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul său, în termen de 30 de zile de la data la care autoritatea respectivă a luat cunoștință de probleme. (b) Fără a aduce atingere Regulamentului (UE) nr. 376/2014 al Parlamentului European și al Consiliului (7) și actelor delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul său, autoritatea competentă furnizează agenției cât mai repede posibil informațiile semnificative din punctul de vedere al siguranței care reies din rapoartele cu privire la evenimente stocate în baza de date națională.	-	Incompatibil	RM la moment nu are obligația de a informa Agenția.
ARA.GEN.135 Reacția imediată la o problemă de siguranță (a) Fără a aduce atingere Regulamentului (UE) nr. 376/2014 și actelor delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul său, autoritatea competentă implementează un sistem pentru a colecta, pentru a analiza și pentru a difuza în mod corespunzător informații privind siguranța.	ARA.GEN.135 Reacția imediată la o problemă de siguranță (a) Fără a aduce atingere Regulamentului privind raportarea, analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele de aviație civilă (RAC-RAASEAC), AAC implementează un sistem pentru a colecta, pentru a analiza și pentru a difuza în mod corespunzător informații privind siguranța.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(b) Agenția implementează un sistem pentru a analiza în mod corespunzător orice informație relevantă privind siguranța pe care a primit-o și pentru a transmite, fără întârzieri nejustificate, statelor membre și Comisiei toate informațiile, inclusiv recomandările sau acțiunile corective care trebuie realizate, necesare pentru ca acestea să reacționeze în timp util la o problemă de siguranță ce implică produse, piese, echipamente neinstalate, persoane sau organizații care fac obiectul Regulamentului (UE) 2018/1139 și al actelor delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul său. (c) La primirea informațiilor menționate la literele (a) și (b), autoritatea competentă ia măsuri adecvate pentru soluționarea problemei de siguranță. (d) Măsurile luate în temeiul literei (c) se notifică imediat tuturor persoanelor sau organizațiilor care trebuie să le respecte în conformitate cu Regulamentul (UE) 2018/1139 și al actelor delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul său. Autoritatea competentă notifică aceste măsuri și agenției și, atunci când sunt necesare acțiuni combinate, celorlalte state membre în cauză.	(b) AAC va analiza în mod corespunzător orice informație relevantă privind siguranța pe care a primit-o și va stabili recomandări sau acțiuni corective care trebuie realizate de persoanele și organizațiile care fac obiectul Codului aerian al Republicii Moldova nr.301/2017, necesare pentru ca acestea să reacționeze în timp util la o problemă de siguranță ce implică produse, piese, echipamente neinstalate, persoane sau organizații. (c) La primirea informațiilor menționate la literele (a) și (b), AAC ia măsuri adecvate pentru soluționarea problemei de siguranță. (d) Măsurile luate în temeiul literei (c) se notifică imediat tuturor persoanelor sau organizațiilor care trebuie să le respecte în conformitate cu Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017, prezentul Regulament și normele sale de aplicare.		
SECȚIUNEA II Managementul ARA.GEN.200 Sistemul de management (a) Autoritatea competentă instituie și menține un sistem de management care include cel puțin:	ARA.GEN.200 Sistemul de management (a) AAC instituie și menține un sistem de management care include cel puțin:	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
1. politici și proceduri documentate în vederea descrierii organizării acesteia, a mijloacelor și metodelor sale de obținere a conformării cu Regulamentul (UE) 2018/1139 și cu actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul său. Procedurile trebuie actualizate permanent și servesc ca documente de lucru fundamentale în cadrul respectivei autorități competente pentru toate sarcinile aferente; 2. suficient personal pentru a-și exercita sarcinile și a-și îndeplini responsabilitățile. Personalul respectiv este calificat pentru exercitarea sarcinilor care îi sunt atribuite și deține cunoștințele, experiența, pregătirea inițială și periodică necesare pentru a asigura competența continuă. Este disponibil un sistem de planificare a disponibilității personalului pentru a asigura îndeplinirea corespunzătoare a tuturor sarcinilor; 3. baza materială adecvată și spații de birouri pentru exercitarea sarcinilor atribuite; 4. o funcție de monitorizare a conformității sistemului de management cu cerințele relevante și a gradului de adecvare al procedurilor, inclusiv instituirea unui proces de audit intern și a unui proces de management al riscurilor de siguranță. Monitorizarea conformității cuprinde un sistem de transmitere constatărilor din cadrul auditului către cadrele superioare de conducere ale autorității competente în vederea asigurării implementării unor acțiuni corective, după caz; și 5. o persoană sau un grup de persoane, care răspund în ultimă instanță în fața cadrelor superioare de	1. politici și proceduri documentate în vederea descrierii organizării AAC, a mijloacelor și metodelor sale de obținere a conformității cu Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017, prezentul Regulament și normele sale de aplicare. Procedurile se actualizează permanent și servesc ca documente de lucru fundamentale pentru toate sarcinile aferente ale AAC; 2. suficient personal pentru a își exercita sarcinile și a își îndeplini responsabilitățile. Personalul respectiv este calificat pentru exercitarea sarcinilor care îi sunt atribuite și deține cunoștințele, experiența, pregătirea inițială și periodică necesare pentru a asigura competența continuă. Este disponibil un sistem de planificare a disponibilității personalului pentru a asigura îndeplinirea corespunzătoare a tuturor sarcinilor; 3. baza materială și spații de birouri corespunzătoare pentru exercitarea sarcinilor atribuite; 4. proces de monitorizare a conformității sistemului de management cu cerințele relevante și a gradului de adecvare al procedurilor, inclusiv instituirea unui proces de audit intern și a unui proces de management al riscurilor de siguranță. Monitorizarea conformității cuprinde un sistem de transmitere a constatărilor din cadrul auditului către conducerea AAC, în vederea asigurării implementării unor acțiuni corective; și		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
conducere ale autorității competente pentru funcția de monitorizare a conformității. (b) Pentru fiecare domeniu de activitate, inclusiv pentru sistemul de management, autoritatea competentă atribuie unei persoane sau mai multora răspunderea generală pentru gestionarea sarcinii (sarcinilor) relevante. (c) Autoritatea competentă instituie proceduri pentru participarea la un schimb reciproc al tuturor informațiilor și asistenței necesare împreună cu alte autorități competente în cauză, atât din interiorul statului membru, cât și din alte state membre, inclusiv al următoarelor informații: 1. privind toate constatările semnalate, acțiunile corective întreprinse ca urmare a constatărilor respective și măsurile de executare luate ca urmare a supravegherii persoanelor și a organizațiilor care derulează activități pe teritoriul unui stat membru, dar care sunt certificate de autoritatea competentă a altui stat membru sau de agenție sau care au depus declarații la autoritatea competentă a altui stat membru sau la agenție; 2. generate de raportarea obligatorie și voluntară a evenimentelor în conformitate cu punctul ORA.GEN.160 din anexa VII. (d) O copie a procedurilor legate de sistemul de management și a modificărilor acestora se pune la dispoziția agenției în scopul standardizării.	5. o persoana sau un grup de persoane care răspund în ultimă instanță în fața conducerii AAC pentru funcția de monitorizare a conformității. (b) AAC desemnează pentru fiecare domeniu de activitate, inclusiv pentru sistemul său de management, una sau mai multe persoane pentru gestionarea sarcinii (sarcinilor) relevante. (c) AAC instituie proceduri pentru participarea la un schimb reciproc al tuturor informațiilor și asistenței necesare împreună cu alte autorități competente naționale, precum și din alte state, inclusiv al următoarelor informații: 1. privind toate constatările semnalate, acțiunile întreprinse ca urmare a constatărilor respective și măsurile de executare luate ca urmare a supravegherii persoanelor și a organizațiilor care derulează activități pe teritoriul unui stat, dar care sunt certificate de autoritatea competentă a altui stat sau care au depus declarații la autoritatea competentă a altui stat; 2. generate de raportarea obligatorie și voluntară a evenimentelor în conformitate cu ORA.GEN.160 din Anexa nr.7 (Partea ORO). -		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
ARA.GEN.205 Atribuirea de sarcini entităților calificate (a) Statele membre atribuie sarcini legate de certificarea inițială sau de supravegherea continuă a persoanelor sau organizațiilor care fac obiectul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 și al normelor sale de aplicare numai entităților calificate. Atunci când atribuie sarcini, autoritatea competentă se asigură că: 1. dispune de un sistem pentru evaluarea inițială și continuă a conformității entității calificate cu anexa V la Regulamentul (CE) nr. 216/2008. Acest sistem și rezultatele evaluării trebuie să fie documentate; 2. a încheiat un acord documentat cu entitatea calificată, aprobat de ambele părți la nivelul de conducere corespunzător, care definește în mod clar: (i) sarcinile care urmează a fi executate; (ii) declarațiile, rapoartele și înregistrările care trebuie furnizate; (iii) condițiile tehnice care trebuie îndeplinite la executarea unor astfel de sarcini; (iv) asigurarea corespunzătoare a răspunderii; și (v) protecția acordată informațiilor obținute în cursul exercitării unor astfel de sarcini. (b) Autoritatea competentă se asigură că procesul de audit intern și procesul de management al riscurilor de siguranță impuse de ARA.GEN.200 litera (a) punctul 4 cuprind toate sarcinile de	ARA.GEN.205 Atribuirea de sarcini entităților calificate (a) AAC poate atribui sarcini legate de certificarea inițială sau de supravegherea continuă a persoanelor sau organizațiilor care fac obiectul Codului aerian și al normelor sale de aplicare numai entităților calificate. Atunci când atribuie sarcini, AAC se asigură că: 1. dispune de un sistem pentru evaluarea inițială și continuă a conformității entității calificate cu Codul aerian. Acest sistem și rezultatele evaluării trebuie să fie documentate; 2. a încheiat un acord documentat cu entitatea calificată, aprobat de ambele părți la nivelul de conducere corespunzător, care definește în mod clar: (i) sarcinile care urmează a fi executate; (ii) declarațiile, rapoartele și înregistrările care trebuie furnizate; (iii) condițiile tehnice care trebuie îndeplinite la executarea unor astfel de sarcini; (iv) asigurarea corespunzătoare a răspunderii; și (v) protecția acordată informațiilor obținute în cursul exercitării unor astfel de sarcini. (b) AAC se asigură că procesul de audit intern și procesul de management al riscurilor de siguranță impuse de ARA.GEN.200 litera (a) punctul 4	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
certificare sau de supraveghere continuă executate în numele său.	cuprind toate sarcinile de certificare sau de supraveghere continuă executate în numele său.		
ARA.GEN.210 Schimbări aduse sistemului de management (a) Autoritatea competentă trebuie să dispună de un sistem pentru identificarea schimbărilor care îi afectează capacitatea de a-și executa sarcinile și de a se achita de responsabilitățile definite în Regulamentul (UE) 2018/1139 și în actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul său. Respectivul sistem trebuie să îi permită să ia măsurile necesare pentru a garanta că sistemul său de management rămâne adecvat și eficace. (b) Autoritatea competentă își actualizează sistemul de management pentru a reflecta rapid orice modificare a Regulamentului (UE) 2018/1139 și a actelor delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul său, astfel încât să asigure o implementare eficace. (c) Autoritatea competentă notifică agenției schimbările care îi afectează capacitatea de a-și executa sarcinile și de a se achita de responsabilitățile definite în Regulamentul (UE) 2018/1139 și în actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul său.	ARA.GEN.210 Schimbări ale sistemului de management (a) AAC dispune de un sistem pentru identificarea schimbărilor care îi afectează capacitatea de a își executa sarcinile și responsabilitățile definite în Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017, prezentul Regulament și normele sale de aplicare. Acest sistem îi permite să ia măsurile necesare pentru a garanta faptul că sistemul său de management rămâne adecvat și eficace. (b) AAC își actualizează sistemul de management pentru a reflecta orice modificare a Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017, prezentului Regulament și normelor sale de aplicare, astfel încât să asigure o implementare eficace. -	Compatibil	Lipsă
ARA.GEN.220 Evidența documentelor (a) Autoritatea competentă trebuie să instituie un sistem de evidență a documentelor, care permite	ARA.GEN.220 Evidența documentelor	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
stocarea adecvată, accesibilitatea și trasabilitatea sigură a: 1. politicilor și procedurilor documentate ale sistemului de management; 2. pregătirii, calificării și autorizării personalului său; 3. atribuirii sarcinilor, cuprinzând elementele impuse de ARA.GEN.205, precum și detaliile sarcinilor atribuite; 4. proceselor de certificare și declarare, precum și a supravegherii organizațiilor certificate și declarate; 5. proceselor pentru eliberarea de licențe, calificări, certificate și atestate pentru personal și a proceselor pentru supravegherea continuă a titularilor respectivelor licențe, calificări, certificate și atestate; 6. proceselor pentru eliberarea de certificate de calificare a FSTD și pentru supravegherea continuă a FSTD și a organizației care îl exploatează; 7. supravegherii persoanelor și organizațiilor care exercită activități pe teritoriul statului membru, dar care sunt supravegheate sau certificate de autoritatea competentă a altui stat membru sau de agenție, după cum au convenit respectivele autorități; 8. evaluării și comunicării către agenție a mijloacelor de conformitate alternative propuse de organizații și a evaluării mijloacelor de conformitate alternative utilizate de autoritatea competentă însăși;	(a) AAC instituie un sistem de evidență a documentelor, care permite stocarea adecvată, accesibilitatea și trasabilitatea sigură a: 1. politicilor și procedurilor documentate ale sistemului de management; 2. pregătirii, calificării și autorizării personalului său; <u>3. atribuirii sarcinilor, cuprinzând elementele impuse de ARA.GEN.205, precum și detaliile sarcinilor atribuite;</u> 4. proceselor de certificare și declarare, precum și a supravegherii organizațiilor certificate și declarate; <u>5. proceselor pentru eliberarea de licențe, calificări, certificate și atestate pentru personal și a proceselor pentru supravegherea continuă a titularilor respectivelor licențe, calificări, certificate și atestate;</u> <u>6. proceselor pentru eliberarea de certificate de calificare a FSTD și pentru supravegherea continuă a FSTD și a organizației care îl exploatează;</u> <u>7. supravegherii persoanelor și organizațiilor care exercită activități pe teritoriul RM;</u> <u>8. evaluării mijloacelor alternative de punere în conformitate propuse de organizații și a evaluării mijloacelor alternative de punere în conformitate utilizate de AAC însăși;</u>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
9. constatărilor, acțiunilor corective și datei de încheiere a acțiunilor; 10. măsurilor executorii luate; 11. informațiilor privind siguranța și a măsurilor subsecvente; 12. utilizării măsurilor derogatorii în conformitate cu articolul 71 din Regulamentul (UE) 2018/1139; și 13. procesului de evaluare și autorizare a aeronavelor prevăzut la punctele ORA.ATO.135 litera (a) și DTO.GEN.240 litera (a). (b) Autoritatea competentă întocmește și menține la zi o listă cu toate certificatele organizațiilor, certificatele de calificare a FSTD și licențele, certificatele și atestatele personalului pe care le-a eliberat, cu declarațiile DTO primite și cu programele de pregătire DTO pe care le-a verificat sau aprobat pentru conformitatea cu anexa I (partea FCL), cu anexa III (partea BFCL) la Regulamentul (UE) 2018/395 sau cu anexa III (partea SFCL) la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/1976. (c) Toate evidențele trebuie să se păstreze pe perioada minimă precizată în prezentul regulament. În absența unei astfel de indicații, evidențele se păstrează pe o perioadă de minimum cinci ani, sub rezerva respectării legislației aplicabile cu privire la protecția datelor.	<i>9. constatărilor, acțiunilor corective și datei de încheiere a acțiunilor;</i> <i>10. măsurilor executorii luate;</i> 11. informațiilor privind siguranța și a măsurilor subsecvente; <i>12. utilizării măsurilor derogatorii emise în conformitate cu Codul aerian;</i> <i>13. procesului de evaluare și autorizare a aeronavelor prevăzut la ORA.ATO.135 litera (a) și DTO.GEN.240 litera (a).</i> (b) AAC întocmește și menține la zi o listă cu toate certificatele organizațiilor, certificatele de calificare a FSTD, <i>licențele</i>, certificatele și atestatele personalului pe care le-a eliberat, cu declarațiile DTO primite și cu programele de pregătire DTO pe care le-a verificat sau aprobat pentru conformitatea cu Anexa nr.1 (Partea FCL), Anexa nr.3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor sau cu Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor. (c) Toate evidențele trebuie să se păstreze pe perioada minimă precizată în prezentul Regulament. În absența unei astfel de indicații, evidențele se păstrează pe o perioadă de minimum 5 ani, sub rezerva respectării legislației aplicabile cu privire la protecția datelor cu caracter personal.		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
SECȚIUNEA III Supravegherea, certificarea și asigurarea aplicării legii ARA.GEN.300 Supravegherea (a) Autoritatea competentă trebuie să verifice: - conformitatea cu cerințele aplicabile organizațiilor sau persoanelor înainte de a elibera un certificat sau o aprobare pentru o organizație, un certificat de calificare a FSTD, o licență, un certificat, o calificare sau un atestat pentru personal, după caz; - menținerea conformității cu cerințele aplicabile a persoanelor care dețin licențe, calificări și certificate, a organizațiilor pe care le-a certificat, a titularilor unei calificări a FSTD și a organizațiilor de la care a primit o declarație; - aplicarea măsurilor de siguranță adecvate dispuse de autoritatea competentă după cum se definește la ARA.GEN.135 literele (c) și (d). (b) Această verificare trebuie: - să fie susținută de o documentație concepută în mod specific pentru a furniza personalului responsabil cu supravegherea siguranței îndrumării privind exercitarea funcțiilor sale; - să furnizeze persoanelor și organizațiilor în cauză rezultatele activității de supraveghere a siguranței; - să se bazeze pe audituri și inspecții, inclusiv inspecții la platformă și inspecții neanunțate; și	ARA.GEN.300 Supravegherea (a) AAC trebuie să verifice: - conformitatea cu cerințele aplicabile organizațiilor sau persoanelor înainte de a elibera un certificat sau o aprobare pentru o organizație, un certificat de calificare a FSTD, <u>o licență</u>, un certificat, o calificare sau un atestat pentru personal, după caz; - menținerea conformității cu cerințele aplicabile a persoanelor care dețin <u>licențe, calificări și</u> certificate, a organizațiilor pe care le-a certificat, a titularilor unei calificări a FSTD și a organizațiilor de la care a primit o declarație; - aplicarea măsurilor de siguranță adecvate dispuse de AAC după cum se definește la ARA.GEN.135 literele (b) și (c). (b) Această verificare trebuie: - să fie susținută de o documentație concepută în mod specific pentru a furniza personalului responsabil cu supravegherea siguranței îndrumării privind exercitarea funcțiilor sale; - să furnizeze persoanelor și organizațiilor în cauză rezultatele activității de supraveghere a siguranței; - să se bazeze pe audituri și inspecții, inclusiv inspecții la platformă și inspecții neanunțate; și	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
4. să furnizeze autorității competente dovezile necesare în cazul în care trebuie luate măsuri suplimentare, inclusiv măsurile prevăzute la ARA.GEN.350 și ARA.GEN.355. (c) Sfera supravegherii definită la literele (a) și (b) trebuie să țină seama de rezultatele activităților de supraveghere anterioare și de prioritățile în materie de siguranță. (d) Fără a aduce atingere competențelor statelor membre și obligațiilor acestora prevăzute în ARO.RAMP, sfera supravegherii activităților executate pe teritoriul unui stat membru de către persoanele sau organizațiile stabilite sau rezidente într-un alt stat membru trebuie să se determine pe baza priorităților în materie de siguranță și a activităților de supraveghere anterioare. (e) În cazurile în care activitatea unei persoane sau a unei organizații implică mai mult de un stat membru sau agenția, autoritatea competentă responsabilă cu supravegherea în temeiul literei (a) poate fi de acord ca unele sarcini de supraveghere să fie executate fie de autoritatea sau autoritățile competente ale statului membru ori statelor membre în care se desfășoară activitatea, fie de către agenție. Orice persoană sau organizație care face obiectul unui astfel de acord se informează cu privire la existența acestuia și domeniul său de aplicare.	4. să furnizeze AAC dovezile necesare în cazul în care trebuie luate măsuri suplimentare, inclusiv măsurile prevăzute la ARA.GEN.350 și ARA.GEN.355. (c) Sfera supravegherii definită la literele (a) și (b) trebuie să țină seama de rezultatele activităților de supraveghere anterioare și de prioritățile în materie de siguranță. (d) Fără a aduce atingere competențelor și obligațiilor statelor participante la programul SAFA prevăzute în CT-RAMP, sfera supravegherii activităților executate pe teritoriul statelor participante la programul SAFA de către persoanele sau organizațiile stabilite sau rezidente în aceste state trebuie să se determine pe baza priorităților în materie de siguranță și a activităților de supraveghere anterioare. -		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(f) Autoritatea competentă trebuie să colecteze și să prelucereze orice informație considerată utilă pentru supraveghere, inclusiv pentru inspecțiile la platformă și inspecțiile neanunțate. (g) În ceea ce privește certificarea și supravegherea conformității organizației cu punctul ORA.GEN.200A din prezenta anexă, în plus față de respectarea dispozițiilor de la literele (a)-(f) de la prezentul punct, autoritatea competentă examinează orice aprobare acordată în temeiul punctului IS.I.OR.200 litera (e) din anexa II la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2023/203 al Comisiei (*1) în urma ciclului de audit de supraveghere aplicabil și ori de câte ori sunt implementate modificări ale domeniului de activitate al organizației.	(e) AAC trebuie să colecteze și să prelucereze orice informație considerată utilă pentru supraveghere, inclusiv pentru inspecțiile la platformă și inspecțiile neanunțate. (g) În ceea ce privește certificarea și supravegherea conformității organizației cu pct. ORA.GEN.200A, în plus față de respectarea dispozițiilor de la lit.(a)-(e), AAC examinează orice aprobare acordată în temeiul pct.IS.I.OR.200 lit.(e) sau al pct.IS.D.OR.200 lit.(e) din anexa nr. 2 (partea IS.I.OR) la Regulamentul privind stabilirea cerințelor referitoare la managementul riscurilor în materie de securitate a informațiilor cu impact potențial asupra siguranței aviației, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.722/2025, în urma ciclului de audit de supraveghere aplicabil, precum și ori de câte ori sunt implementate modificări în domeniul de activitate al organizației.		
ARA.GEN.305 Programul de supraveghere (a) Autoritatea competentă trebuie să instituie și să mențină un program de supraveghere care să cuprindă activitățile de supraveghere prevăzute la ARA.GEN.300 și ARO.RAMP. (b) Pentru organizațiile certificate de autoritatea competentă și pentru titularii de certificate de calificare a FSTD, programul de supraveghere trebuie elaborat ținând cont de natura specifică a organizației, de complexitatea activităților sale, de	ARA.GEN.305 Programul de supraveghere (a) AAC trebuie să instituie și să mențină un program de supraveghere care să cuprindă activitățile de supraveghere prevăzute la ARA.GEN.300 și CT-RAMP. (b) Pentru organizațiile certificate de AAC și pentru titularii de certificate de calificare a FSTD, programul de supraveghere trebuie elaborat ținând cont de natura specifică a organizației, de complexitatea activităților sale, de rezultatele	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
rezultatele activităților anterioare de certificare și/sau de supraveghere și trebuie să se bazeze pe evaluarea riscurilor asociate. Programul trebuie să includă, în cadrul fiecărui ciclu de planificare a supravegherii: 1. audituri și inspecții, inclusiv inspecții la platformă și inspecții neanunțate, după caz; și 2. întâlniri stabilite între cadrul de conducere responsabil și autoritatea competentă, pentru a se asigura că ambele părți rămân informate cu privire la aspectele importante. (c) Pentru organizațiile certificate de autoritatea competentă și pentru titularii de certificate de calificare a FSTD, trebuie să se aplice un ciclu de planificare a supravegherii care să nu depășească 24 de luni. Ciclul de planificare a supravegherii poate fi redus dacă există dovezi că performanța în materie de siguranță a organizației sau a titularului certificatului de calificare a FSTD a scăzut. Ciclul de planificare a supravegherii poate fi extins până la maximum 36 de luni dacă autoritatea competentă a constatat că, în decursul celor 24 de luni anterioare: 1. organizația a demonstrat o identificare eficientă a pericolelor în materie de siguranță a aviației și un management eficace al riscurilor asociate; 2. organizația a demonstrat continuu, în conformitate cu ORA.GEN.130, că ține complet sub control toate schimbările; 3. nu s-au emis constatări de nivel 1; și	activităților anterioare de certificare și/sau de supraveghere și trebuie să se bazeze pe evaluarea riscurilor asociate. Programul trebuie să includă, în cadrul fiecărui ciclu de planificare a supravegherii: 1. auditul și inspecții, inclusiv inspecții la platformă și inspecții neanunțate, după caz; și 2. întâlniri stabilite între cadrul de conducere responsabil al organizațiilor și al AAC, pentru a se asigura că ambele părți rămân informate cu privire la aspectele importante. (c) Pentru organizațiile certificate de AAC și pentru titularii de certificate de calificare a FSTD, trebuie să se aplice un ciclu de planificare a supravegherii care să nu depășească <u>24</u> luni. Ciclul de planificare a supravegherii poate fi redus dacă există dovezi că performanța în materie de siguranță a organizației sau a titularului certificatului de calificare a FSTD a scăzut. Ciclul de planificare a supravegherii poate fi extins până la <u>36</u> de luni dacă AAC a constatat că, în decursul celor <u>24</u> luni anterioare: 1. organizația a demonstrat o identificare eficientă a pericolelor în materie de siguranță a aviației și un management eficace al riscurilor asociate; 2. organizația a demonstrat continuu, în conformitate cu ORA.GEN.130, că ține complet sub control toate schimbările; 3. nu s-au emis constatări de nivel 1; și		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
4. toate acțiunile corective au fost aplicate în termenul acceptat sau prelungit de autoritatea competentă, definit la ARA.GEN.350 litera (d) punctul 2. Ciclul de planificare a supravegherii poate fi prelungit până la maximum 48 de luni dacă, pe lângă condițiile de mai sus, organizația a instituit, iar autoritatea competentă a aprobat, un sistem eficace de raportare continuă către autoritatea competentă cu privire la performanța în materie de siguranță și la conformitatea cu reglementările a organizației însăși. (ca) Fără a se aduce atingere literei (c), în cazul organizațiilor care furnizează pregătire numai pentru obținerea licențelor LAPL, PPL, SPL sau BPL și a calificărilor și certificatelor aferente, se aplică un ciclu de planificare a supravegherii care nu depășește 48 de luni. Ciclul de planificare a supravegherii este redus dacă există dovezi că performanța în materie de siguranță a deținătorului organizației a scăzut. Ciclul de planificare a supravegherii poate fi extins până la maximum 72 de luni dacă autoritatea competentă a constatat că, în decursul celor 48 de luni anterioare: 1. organizația a făcut dovada identificării cu succes a pericolelor la adresa siguranței aviației și a gestiunii riscurilor aferente, după cum reiese din rezultatele bilanțului anual efectuat în conformitate cu ORA.GEN.200 litera (c);	4. toate acțiunile corective au fost aplicate în termenul acceptat sau prelungit de AAC, definit la ARA.GEN.350 litera (d) punctul 2. Ciclul de planificare a supravegherii poate fi prelungit până la maximum <u>48</u> de luni dacă, pe lângă condițiile de mai sus, organizația a instituit, AAC a aprobat un sistem eficace de raportare continuă către AAC cu privire la performanța în materie de siguranță și la conformitatea cu reglementările a organizației însăși. (ca) În cazul organizațiilor care furnizează pregătire numai pentru obținerea <u>licențelor</u> LAPL, PPL, SPL sau BPL și a calificărilor și certificatelor aferente, se aplică un ciclu de planificare a supravegherii care nu depășește <u>48</u> de luni. Ciclul de planificare a supravegherii este redus dacă există dovezi că performanța în materie de siguranță a deținătorului organizației a scăzut. Ciclul de planificare a supravegherii poate fi extins până la maximum <u>72</u> de luni dacă AAC a constatat că, în decursul celor <u>48</u> de luni anterioare: 1. organizația a făcut dovada identificării cu succes a pericolelor la adresa siguranței aviației și a gestiunii riscurilor aferente, după cum reiese din rezultatele bilanțului anual efectuat în conformitate cu ORA.GEN.200 litera (c);		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
2. organizația a avut un control permanent asupra tuturor modificărilor în conformitate cu ORA.GEN.130, după cum reiese din rezultatele bilanțului anual efectuat în conformitate cu ORA.GEN.200 litera (c); 3. nu au fost eliberate constatări de nivel 1; și 4. toate acțiunile corective au fost aplicate în termenul acceptat sau prelungit de autoritatea competentă, definit la ARA.GEN.350 litera (d) punctul 2. (d) Pentru persoanele care dețin o licență, un certificat, o calificare sau un atestat eliberat(ă) de autoritatea competentă, programul de supraveghere cuprinde un volum adecvat de inspecții și inspecții neanunțate. (e) Programul de supraveghere include evidențe ale datelor la care trebuie să aibă loc audituri, inspecții și întâlniri și ale datelor la care s-au derulat respectivele audituri, inspecții și întâlniri. (f) În pofida dispozițiilor de la literele (b), (c) și (ca), programul de supraveghere al DTO se elaborează ținând cont de natura specifică a organizației, de complexitatea activităților sale și de rezultatele activităților de supraveghere anterioare și se bazează pe evaluarea riscurilor asociată cu tipul de pregătire furnizat. Activitățile de supraveghere includ inspecții, chiar și neanunțate, și pot include, în măsura în care sunt	2. organizația a avut un control permanent asupra tuturor modificărilor în conformitate cu ORA.GEN.130, după cum reiese din rezultatele bilanțului anual efectuat în conformitate cu ORA.GEN.200 litera (c); 3. nu s-au emis constatări de nivel 1; și 4. toate acțiunile corective au fost aplicate în termenul acceptat sau prelungit de <u>AAC</u>, definit la ARA.GEN.350 litera (d) punctul 2. (d) Pentru persoanele care dețin <u>o licență</u>, un certificat, o calificare eliberată sau un atestat eliberat de AAC, programul de supraveghere cuprinde inspecții, inclusiv inspecții neanunțate, după caz. (e) Programul de supraveghere include evidențe ale datelor la care trebuie să aibă loc auditul, inspecții și întâlniri, precum și ale datelor la care s-au derulat respectivele audituri, inspecții și întâlniri. (f) În pofida dispozițiilor de la literele (b), (c) și (ca), programul de supraveghere al DTO se elaborează ținând cont de natura specifică a organizației, de complexitatea activităților sale și de rezultatele activităților de supraveghere anterioare și se bazează pe evaluarea riscurilor asociată cu tipul de pregătire furnizat. Activitățile de supraveghere includ inspecții, chiar și neanunțate, și pot include, în măsura în care sunt considerate necesare de către AAC, și audituri.		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
considerate necesare de către autoritatea competentă, și audituri.			
ARA.GEN.310 Procedura de certificare inițială – organizații (a) La primirea unei cereri de eliberare inițială a unui certificat pentru o organizație, autoritatea competentă trebuie să verifice dacă organizația îndeplinește cerințele aplicabile. (b) Dacă a constatat că organizația îndeplinește cerințele aplicabile, autoritatea competentă eliberează certificatul (certIFICATELE) prevăzut(e) în apendicele III și V la prezenta parte. Certificatul (certIFICATELE) se eliberează pe o durată nelimitată. Privilegiile și sfera activităților pe care organizația a primit aprobarea să le desfășoare trebuie să fie specificate în condițiile de aprobare atașate la certificat(e). (c) Pentru a permite unei organizații să efectueze schimbări fără aprobarea prealabilă a autorității competente în conformitate cu ORA.GEN.130, autoritatea competentă trebuie să aprobe procedura prezentată de organizație prin care se definește sfera unor astfel de schimbări și se descrie modul în care aceste schimbări vor fi gestionate și notificate.	ARA.GEN.310 Procedura de certificare inițială – organizații (a) La primirea unei cereri de eliberare inițială a unui certificat pentru o organizație, AAC trebuie să verifice dacă organizația îndeplinește cerințele aplicabile. (b) Dacă a constatat că organizația îndeplinește cerințele aplicabile, AAC eliberează certificatul (certIFICATELE) prevăzut(e) în apendicele nr.3 și nr.5 la prezenta Anexă (Partea ARA). Certificatul (certIFICATELE) se eliberează pe o durată nelimitată. Privilegiile și sfera activităților pe care organizația a primit aprobarea să le desfășoare trebuie să fie specificate în condițiile de aprobare atașate la certificat(e). (c) Pentru a permite unei organizații să efectueze schimbări fără aprobarea prealabilă a AAC în conformitate cu ORA.GEN.130, AAC trebuie să aprobe procedura prezentată de organizație prin care se definește sfera unor astfel de schimbări și să descrie modul în care aceste schimbări vor fi gestionate și notificate.	Compatibil	Lipsă
ARA.GEN.315 Procedura de eliberare, revalidare, reînnoire sau modificare a licențelor, calificărilor, certificatelor sau atestatelor – persoane	ARA.GEN.315 Procedura de eliberare, revalidare, reînnoire sau modificare a <u>licențelor</u>, calificărilor, certificatelor sau atestatelor – persoane	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(a) La primirea unei cereri de eliberare, revalidare, reînnoire sau modificare a unei licențe sau calificări personale sau a unui certificat sau atestat personal și a oricărui document justificativ, autoritatea competentă trebuie să verifice dacă solicitantul respectă cerințele aplicabile. (b) Dacă a constatat că solicitantul îndeplinește cerințele aplicabile, autoritatea competentă eliberează, revalidează, reînnoiește sau modifică licența, certificatul, calificarea sau atestatul.	(a) La primirea unei cereri de eliberare, revalidare, reînnoire sau modificare <u>a unei licențe</u> sau calificări personale sau a unui certificat sau atestat personal și a oricărui document justificativ, AAC trebuie să verifice dacă solicitantul respectă cerințele aplicabile. (b) Dacă a constatat că solicitantul îndeplinește cerințele aplicabile, AAC eliberează, revalidează, reînnoiește sau modifică <u>licența</u>, certificatul, calificarea sau atestatul.		
ARA.GEN.330 Schimbări – organizații (a) La primirea unei cereri de efectuare a unei schimbări care necesită o aprobare prealabilă, autoritatea competentă verifică dacă organizația îndeplinește cerințele aplicabile înainte de a da respectiva aprobare. Autoritatea competentă descrie condițiile în care organizația poate funcționa pe durata schimbării, cu excepția cazului în care autoritatea competentă constată că certificatul organizației trebuie să fie suspendat. Dacă a constatat că organizația respectă cerințele aplicabile, autoritatea competentă aprobă schimbarea. (b) Fără a aduce atingere niciunei măsuri executorii suplimentare, atunci când organizația efectuează schimbări care necesită o aprobare prealabilă fără a fi primit aprobarea din partea autorității competente	ARA.GEN.330 Schimbări – organizații (a) La primirea unei cereri de efectuare a unei schimbări care necesită o aprobare prealabilă, AAC verifică dacă organizația îndeplinește cerințele aplicabile înainte de a da respectiva aprobare. AAC descrie condițiile în care organizația poate funcționa pe durata schimbării, cu excepția cazului în care AAC constată că certificatul organizației trebuie să fie suspendat. Dacă a constatat că organizația respectă cerințele aplicabile, AAC aprobă schimbarea. (b) Fără a aduce atingere niciunei măsuri executorii suplimentare, atunci când organizația efectuează schimbări care necesită o aprobare prealabilă fără a fi primit aprobarea din partea AAC după cum se	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
după cum se definește la litera (a), autoritatea competentă suspendă, limitează sau revocă certificatul organizației. (c) Pentru schimbările care nu necesită o aprobare prealabilă, autoritatea competentă evaluează informațiile furnizate în notificarea trimisă de organizație în conformitate cu ORA.GEN.130 pentru a verifica respectarea cerințelor aplicabile. În cazul constatării oricărei neconformități, autoritatea competentă: 1. informează organizația cu privire la neconformitate și solicită schimbări suplimentare; și 2. în cazul unor constatări de nivel 1 sau nivel 2, acționează în conformitate cu ARA.GEN.350. (d) În pofida dispozițiilor de la literele (a), (b) și (c), în cazul unor modificări aduse informațiilor cuprinse în declarațiile primite de la o DTO sau aduse programului de pregătire utilizat de DTO, care i-au fost notificate în conformitate cu punctul DTO.GEN.116 din anexa VIII (partea DTO), autoritatea competentă trebuie să acționeze în conformitate cu dispozițiile de la punctele ARA.DTO.105 și ARA.DTO.110, după caz.	definește la litera (a), AAC suspendă, limitează sau revocă certificatul organizației. (c) Pentru schimbările care nu necesită o aprobare prealabilă, AAC evaluează informațiile furnizate în notificarea trimisă de organizație în conformitate cu ORA.GEN.130 pentru a verifica respectarea cerințelor aplicabile. În cazul constatării oricărei neconformități, AAC: 1. informează organizația cu privire la neconformitate și solicită schimbări suplimentare; și 2. în cazul unor constatări de nivel 1 sau nivel 2, acționează în conformitate cu ARA.GEN.350. (d) În pofida dispozițiilor de la literele (a), (b) și (c), în cazul unor modificări aduse informațiilor cuprinse în declarațiile primite de la o DTO sau aduse programului de pregătire utilizat de DTO, care i-au fost notificate în conformitate cu punctul DTO.GEN.116 din Anexa nr.8 (Partea DTO), AAC trebuie să acționeze în conformitate cu dispozițiile de la punctele ARA.DTO.105 și ARA.DTO.110, după caz.		
ARA.GEN.350 Constatări și acțiuni corective – organizații (a) Autoritatea competentă în materie de supraveghere în conformitate cu ARA.GEN.300 litera (a) dispune de un sistem de analiză a	ARA.GEN.350 Constatări și acțiuni corective – organizații (a) AAC, în conformitate cu ARA.GEN.300 litera (a), dispune de un sistem de analiză a constatărilor sub raportul semnificației lor în materie de siguranță.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
constatărilor sub raportul semnificației lor în materie de siguranță. (b) O constatare de nivel 1 se eliberează de către autoritatea competentă atunci când se constată orice neconformitate semnificativă cu cerințele aplicabile din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și din normele sale de aplicare, cu procedurile și manualele organizației sau cu condițiile unei aprobări sau ale unui certificat, care reduce nivelul de siguranță sau periclitează grav siguranța zborului. Constatările de nivel 1 includ: 1. neacordarea accesului autorității competente la baza materială a organizației, după cum se prevede la ORA.GEN.140, în timpul programului normal de lucru și după două solicitări scrise; 2. obținerea sau menținerea valabilității certificatului organizației prin falsificarea documentelor doveditoare depuse; 3. dovada unor practici neregulamentare sau a utilizării frauduloase a certificatului organizației; și 4. lipsa unui cadru de conducere responsabil. (c) O constatare de nivel 2 se eliberează de către autoritatea competentă atunci când se detectează orice neconformitate cu cerințele aplicabile din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și din normele sale de aplicare, cu procedurile și manualele organizației sau cu condițiile unei aprobări sau ale unui certificat, care ar putea reduce nivelul de siguranță sau ar putea periclita siguranța zborului.	(b) AAC emite o constatare de nivel 1 atunci când se constată orice neconformitate semnificativă cu cerințele aplicabile din Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017, prezentul Regulament și normele sale de aplicare, cu procedurile și manualele organizației sau cu condițiile unei aprobări sau ale unui certificat, care reduce nivelul de siguranță sau periclitează grav siguranța zborului. Constatările de nivel 1 includ: 1. neacordarea accesului AAC la baza materială a organizației, după cum se prevede la ORA.GEN.140, în timpul programului normal de lucru și după două solicitări scrise; 2. obținerea sau menținerea valabilității certificatului organizației prin falsificarea documentelor doveditoare depuse; 3. dovada unor practici neregulamentare sau a utilizării frauduloase a certificatului organizației; și 4. lipsa unui cadru de conducere responsabil. (c) AAC emite o constatare de nivel 2 atunci când se detectează orice neconformitate cu cerințele aplicabile din Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017, prezentul Regulament și normele sale de aplicare, cu procedurile și manualele organizației sau cu condițiile unei aprobări sau ale unui certificat, care ar putea reduce nivelul de siguranță sau ar putea periclita siguranța zborului.		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(d) Când se face o constatare în cursul supravegherii sau prin orice alte mijloace, autoritatea competentă, fără a aduce atingere niciunei măsuri suplimentare impuse de Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și de normele sale de aplicare, comunică respectiva constatare în scris organizației și solicită acțiuni corective pentru soluționarea neconformității (neconformităților) identificate. Atunci când este cazul, autoritatea competentă informează statul în care este înmatriculată aeronava. 1. În cazul constatărilor de nivel 1, autoritatea competentă ia măsuri imediate și adecvate pentru a interzice sau pentru a limita activitățile și, dacă este cazul, ia măsuri în vederea revocării certificatului sau a aprobării specifice sau în vederea limitării ori a suspendării sale complete sau parțiale, în funcție de amploarea constatării de nivel 1, până când organizația a întreprins cu succes acțiuni corective. 2. În cazul constatărilor de nivel 2, autoritatea competentă: (i) acordă organizației un termen pentru implementarea acțiunilor corective corespunzătoare naturii constatării, care, inițial, nu depășește în niciun caz trei luni. La finalul acestei perioade și în funcție de natura constatării, autoritatea competentă poate prelungi perioada de trei luni sub rezerva existenței unui plan satisfăcător de acțiuni corective, aprobat de autoritatea competentă; și	(d) Când se face o constatare în cursul supravegherii sau prin orice alte mijloace, AAC, fără a aduce atingere niciunei măsuri suplimentare impuse de Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017, prezentul Regulament și normele sale de aplicare, comunică în scris respectiva constatare organizației și solicită acțiuni corective pentru soluționarea neconformității (neconformităților) identificate. Atunci când este cazul, AAC informează statul în care este înmatriculată aeronava. 1. În cazul constatărilor de nivel 1, AAC ia măsuri imediate și adecvate pentru a interzice sau pentru a limita activitățile și, dacă este cazul, ia măsuri în vederea revocării certificatului sau a aprobării specifice sau în vederea limitării ori a suspendării sale complete sau parțiale, în funcție de amploarea constatării de nivel 1, până când organizația a întreprins cu succes acțiuni corective. 2. În cazul constatărilor de nivel 2, AAC: (i) acordă organizației un termen pentru implementarea acțiunilor corective corespunzătoare naturii constatării, care, inițial, nu depășește în niciun caz trei luni. La finalul acestei perioade și în funcție de natura constatării, AAC poate prelungi perioada de trei luni sub rezerva existenței unui plan satisfăcător de acțiuni corective, aprobat de AAC; și		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(ii) evaluează acțiunile corective și planul de implementare propus de organizație și, dacă evaluarea concluzionează că acestea sunt suficiente pentru a soluționa neconformitatea (neconformitățile), le acceptă. 3. În cazul în care o organizație nu depune un plan de acțiuni corective acceptabil sau nu execută acțiunile corective în termenul acceptat sau prelungit de autoritatea competentă, constatarea se transformă în constatare de nivel 1 și se iau măsurile prevăzute la litera (d) punctul 1. 4. Autoritatea competentă ține evidența tuturor constatărilor pe care le-a făcut sau care i-au fost comunicate și, după caz, a măsurilor executorii pe care le-a aplicat, precum și a tuturor acțiunilor corective și a datei încheierii acțiunilor întreprinse în legătură cu constatările. (da) Prin derogare de la literele (a)-(d), în cazul DTO, dacă, în timpul supravegherii sau prin alte mijloace, autoritatea competentă găsește probe care indică o neconformitate a unei DTO cu cerințele esențiale prevăzute în anexa IV la Regulamentul (UE) 2018/1139, cu cerințele din anexa I (partea FCL) și din anexa VIII (partea DTO) la prezentul regulament sau cu cerințele din anexa III (partea BFCL) la Regulamentul (UE) 2018/395 și din anexa III (partea SFCL) la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/1976, autoritatea competentă trebuie:	(ii) evaluează acțiunile corective și planul de implementare propus de organizație și, dacă evaluarea concluzionează că acestea sunt suficiente pentru a soluționa neconformitatea (neconformitățile), le acceptă. 3. În cazul în care o organizație nu depune un plan de acțiuni corective acceptabil sau nu execută acțiunile corective în termenul acceptat sau prelungit de AAC, constatarea se transformă în constatare de nivel 1 și se iau măsurile prevăzute la litera (d) punctul 1. 4. AAC ține evidența tuturor constatărilor pe care le-a făcut sau care i-au fost comunicate și, după caz, a măsurilor executorii pe care le-a aplicat, precum și a tuturor acțiunilor corective și a datei încheierii acțiunilor întreprinse în legătură cu constatările. (da) Prin derogare de la literele (a)-(d), în cazul DTO, dacă, în timpul supravegherii sau prin alte mijloace, AAC găsește dovezi care indică o neconformitate a unei DTO cu cerințele esențiale prevăzute în Anexa nr.4 la Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017, cu cerințele din Anexa nr.1 (Partea FCL) și din Anexa nr.8 (Partea DTO) la prezentul Regulament sau cu cerințele din Anexa nr.3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor și din Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor, AAC trebuie:		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
1. să semnaleze o constatare, să o înregistreze, să o comunice în scris reprezentantului DTO și să stabilească o perioadă de timp rezonabilă în decursul căreia DTO să ia măsurile specificate la punctul DTO.GEN.150 din anexa VIII (partea DTO); 2. să ia de urgență măsuri adecvate pentru a limita sau a interzice activitățile de pregătire afectate de neconformitate până când DTO întreprinde acțiunile corective menționate la punctul 1, atunci când are loc oricare din următoarele situații: (i) s-a identificat o problemă de siguranță; (ii) DTO nu întreprinde acțiuni corective în conformitate cu punctul DTO.GEN.150; 3. în ceea ce privește programele de pregătire menționate la punctul DTO.GEN.230 litera (c) din anexa VIII (partea DTO), să limiteze, să suspende sau să revoce aprobarea programului de pregătire; 4. să ia orice alte măsuri de asigurare a respectării legii necesare pentru a pune capăt neconformității și, dacă este cazul, să remedieze consecințele acesteia. (e) Fără a aduce atingere niciunei măsuri executorii suplimentare, dacă autoritatea unui stat membru care acționează în conformitate cu punctul ARA.GEN.300 litera (d) identifică orice neconformitate cu cerințele esențiale prevăzute în anexa IV la Regulamentul (UE) 2018/1139, cu cerințele din anexa I (partea FCL), din anexa VII (partea ORA) și din anexa VIII (partea DTO) la prezentul regulament sau cu cerințele din anexa III	1. să semnaleze o constatare, să o înregistreze, să o comunice în scris reprezentantului DTO și să stabilească o perioadă de timp rezonabilă în decursul căreia DTO să ia măsurile specificate la punctul DTO.GEN.150 din Anexa nr.8 (Partea DTO); 2. să ia de urgență măsuri corespunzătoare pentru a limita sau a interzice activitățile de pregătire afectate de neconformitate până când DTO întreprinde acțiunile corective menționate la punctul 1, atunci când are loc oricare din următoarele situații: (i) s-a identificat o problemă de siguranță; (ii) DTO nu întreprinde acțiuni corective în conformitate cu punctul DTO.GEN.150; 3. în ceea ce privește programele de pregătire menționate la punctul DTO.GEN.230 litera (c) din Anexa nr.8 (Partea DTO), să limiteze, să suspende sau să revoce aprobarea programului de pregătire; 4. să ia orice alte măsuri de asigurare a respectării legii necesare pentru a pune capăt neconformității și, dacă este cazul, să remedieze consecințele acesteia. -		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(partea BFCL) la Regulamentul (UE) 2018/395 și din anexa III (partea SFCL) la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/1976 a unei organizații certificate de autoritatea competentă a altui stat membru sau de agenție ori a unei organizații care a făcut o declarație la autoritatea competentă a altui stat membru sau la agenție, ea informează respectiva autoritate competentă cu privire la neconformitatea în cauză.			
ARA.GEN.355 Constatări și măsuri executorii – persoane (a) Dacă, în cursul supravegherii sau prin alte mijloace, autoritatea competentă responsabilă cu supravegherea în conformitate cu ARA.GEN.300 litera (a) găsește dovezi care indică o neconformitate cu cerințele aplicabile din partea unei persoane care deține o licență, un certificat, o calificare sau un atestat eliberat(ă) în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și cu normele sale de aplicare, autoritatea competentă semnalează o constatare, o înregistrează și o comunică în scris titularului licenței, certificatului, calificării sau atestatului. (b) Când se semnalează o astfel de constatare, autoritatea competentă efectuează o investigație. În cazul în care constatarea este confirmată, autoritatea competentă: 1. limitează, suspendă sau revocă licența, certificatul, calificarea sau atestatul, după caz,	ARA.GEN.355 Constatări și măsuri executorii – persoane (a) Dacă, în cursul supravegherii sau prin alte mijloace, AAC <u>în conformitate cu ARA.GEN.300 litera (a)</u> găsește dovezi care indică o neconformitate cu cerințele aplicabile din partea unei persoane care deține <u>o licență</u>, un certificat, o calificare eliberată sau un atestat eliberat în conformitate cu Codul aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017, prezentul Regulament și normele sale de aplicare, AAC semnalează o constatare, o înregistrează și o comunică în scris titularului <u>licenței</u>, certificatului, calificării sau atestatului. (b) Când se semnalează o astfel de constatare, AAC efectuează o investigație. În cazul în care constatarea este confirmată, AAC: 1. limitează, suspendă sau revocă <u>licența</u>, certificatul, calificarea sau atestatul, după caz, atunci când s-a identificat o problemă de siguranță; și	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
atunci când s-a identificat o problemă de siguranță; și 2. ia orice alte măsuri executorii necesare pentru a preveni menținerea neconformității. (c) Dacă este cazul, autoritatea competentă informează persoana sau organizația care a eliberat certificatul medical sau atestatul. (d) Fără a aduce atingere niciunei măsuri executorii suplimentare, atunci când autoritatea unui stat membru, acționând în temeiul dispozițiilor de la ARA.GEN.300 litera (d), găsește dovezi care indică o neconformitate cu cerințele aplicabile din partea unei persoane care deține o licență, un certificat, o calificare sau un atestat eliberat(ă) de autoritatea competentă a oricărui alt stat membru, aceasta informează respectiva autoritate competentă. (e) Dacă, în cursul supravegherii sau prin alte mijloace, se găsesc dovezi care indică o neconformitate cu cerințele aplicabile din partea unei persoane care face obiectul cerințelor prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și în normele sale de aplicare și care nu deține o licență, un certificat, o calificare sau un atestat eliberat(ă) în conformitate cu respectivul regulament și normele sale de aplicare, autoritatea competentă care a identificat neconformitatea ia orice măsuri executorii necesare pentru a preveni menținerea acelei neconformități.	2. ia orice alte măsuri executorii necesare pentru a preveni menținerea neconformității. (c) Dacă este cazul, AAC informează persoana sau organizația care a eliberat certificatul medical sau atestatul. - (d) Dacă, în cursul supravegherii sau prin alte mijloace, se găsesc dovezi care indică o neconformitate cu cerințele aplicabile din partea unei persoane care face obiectul cerințelor prevăzute în Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017, prezentul Regulament și normele sale de aplicare și care nu deține un certificat, o calificare eliberată sau un atestat eliberat în conformitate cu Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017, prezentul Regulament și normele sale de aplicare, AAC ia orice măsuri executorii necesare pentru a preveni menținerea acelei neconformități.		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
ARA.GEN.360 Schimbarea autorității competente (a) La momentul primirii unei cereri din partea unui titular de licență cu privire la schimbarea autorității competente, astfel cum se menționează la punctul FCL.015 litera (e) din anexa I (partea FCL), la punctul BFCL.015 litera (f) din anexa III (partea BFCL) la Regulamentul (UE) 2018/395 sau la punctul SFCL.015 litera (f) din anexa III (partea SFCL) la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/1976, autoritatea competentă care primește cererea îi solicită, fără întârziere, autorității competente a titularului de licență să transfere, fără întârziere, următoarele: 1. o verificare a licenței; 2. copii ale documentelor medicale ale titularului de licență păstrate de autoritatea competentă respectivă în conformitate cu punctele ARA.GEN.220 și ARA.MED.150. Documentele medicale sunt transferate în conformitate cu punctul MED.A.015 din anexa IV (partea MED) și includ o sinteză a istoricului medical relevant al solicitantului, verificată și semnată de examinatorul medical. (b) Autoritatea competentă care efectuează transferul păstrează documentele medicale și de licențiere inițiale ale titularului de licență, în conformitate cu punctele ARA.GEN.220, ARA.FCL.120 și ARA.MED.150.	-	Incompatibil	În RM doar AAC este autoritatea competentă în materie de supraveghere și control în domeniul aviației civile

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(c) Autoritatea competentă care primește documentele reemite, fără întârziere, licența și certificatul medical, cu condiția să fi primit și să fi prelucrat toate documentele precizate la litera (a). La momentul reemiterii licenței și a certificatului medical, autoritatea competentă care primește documentele îi solicită imediat titularului de licență să îi predea licența eliberată de autoritatea competentă care efectuează transferul, precum și certificatul medical aferent. (d) Autoritatea competentă care primește documentele notifică imediat autoritatea competentă care efectuează transferul odată ce a reemis licența și certificatul medical titularului de licență, iar titularul de licență a predat licența și certificatul medical în temeiul literei (c). Până la momentul primirii notificării respective, autoritatea competentă care efectuează transferul rămâne responsabilă de licența și de certificatul medical eliberate inițial titularului de licență respectiv. (e) Atunci când o autoritate competentă primește din partea titularului unui certificat medical o cerere de schimbare a autorității competente, astfel cum se specifică în cerințele menționate la litera (a), se aplică procedura specificată la literele (a)-(d).			
SUBPARTEA FCL CERINȚE SPECIFICE REFERITOARE LA LICENȚIEREA ECHIPAJULUI DE ZBOR			
SECȚIUNEA I Generalități		Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
ARA.FCL.120 Evidența documentelor Pe lângă înregistrările impuse de ARA.GEN.220 litera (a), autoritatea competentă include în sistemul său de evidență rezultatele examenelor teoretice și ale evaluărilor competențelor piloților.	ARA.FCL.120 Evidența documentelor Pe lângă înregistrările impuse de ARA.GEN.220 litera (a), AAC include în sistemul său de evidență rezultatele examenelor teoretice și ale evaluărilor competențelor piloților.		
SECȚIUNEA II Licențe, calificări și certificate ARA.FCL.200 Procedura de eliberare, revalidare sau reînnoire a unei licențe, a unei calificări sau a unui certificat (a) Eliberarea licențelor și a calificărilor. Autoritatea competentă eliberează o licență de echipaj de zbor și calificările asociate utilizând formularul prevăzut în apendicele I la prezenta parte. În cazul în care un pilot intenționează să zboare în afara teritoriului Uniunii la bordul unei aeronave înmatriculate într-un alt stat membru decât statul membru care a eliberat licența de echipaj de zbor, autoritatea competentă: - adaugă pe licența de echipaj de zbor, la punctul XIII, următoarea observație: „Prezenta licență este validată automat conform anexei OACI atașate la aceasta” și - pune anexa OACI la dispoziția pilotului în format tipărit sau electronic.	ARA.FCL.200 Procedura de eliberare, revalidare sau reînnoire <u>a unei licențe</u>, a unui certificat sau a unei calificări (a) Eliberarea <u>licențelor</u> și a calificărilor. AAC eliberează <u>o licență</u> de echipaj de zbor și calificările asociate utilizând formularul prevăzut în apendicele nr.1 la prezenta Anexă (Partea ARA). <u><i>Dacă un pilot intenționează să zboare la bordul unei aeronave înmatriculate într-un stat-membru OACI, cu care Republica Moldova are încheiat un acord oficial privind cerințele similare de eliberare și validare automată a certificatelor, AAC:</i></u> <u><i>(1) adaugă următoarea observație la licența echipajului de zbor de la punctul XIII: „Această licență este validată automat conform anexei OACI la această licență”; și</i></u> <u><i>(2) pune la dispoziția pilotului anexa OACI în format tipărit sau electronic.</i></u>	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(b) Eliberarea certificatelor de instructor și de examinator. Autoritatea competentă eliberează un certificat de instructor sau de examinator sub formă de: 1. atestare a privilegiilor relevante în licența de pilot, conform apendicelui I la prezenta parte; sau 2. document separat, în forma și modul specificate de autoritatea competentă. (c) Înscrierea pe licențe efectuată de examinatori. Înainte de a autoriza în mod expres un examinator să revalideze sau să reînnoiască calificările sau certificatele, autoritatea competentă elaborează proceduri adecvate. (d) Autorizarea licenței de către instructori. Înainte de a autoriza în mod specific anumiți instructori să revalideze o calificare de clasă pentru avioane SEP, o calificare de clasă TMG sau o calificare de tip pentru un elicopter monomotor cu o MTOM de până la 3 175 kg, autoritatea competentă elaborează proceduri adecvate. (e) Instructorii pentru certificatele de FI(B) sau FI(S). Autoritatea competentă elaborează proceduri adecvate pentru efectuarea zborurilor de pregătire sub supraveghere specificate: 1. la punctul BFCL.315 litera (a) punctul 4 subpunctul (ii) și la punctul BFCL.360 litera (a) punctul 2 din anexa III (partea BFCL) la Regulamentul (UE) 2018/395 și	(b) Eliberarea certificatelor de instructor și de examinator. AAC eliberează un certificat de instructor sau de examinator sub formă de: 1. atestare a privilegiilor relevante în <u>licența</u> de pilot, conform apendicelui nr.1 la prezenta Anexă (Partea ARA); sau 2. document separat, în forma și modul specificate de AAC. (c) Înscrierea pe <u>licențe</u> se efectuează de către <u>examinatori</u>. Înainte de a autoriza în mod expres un examinator să revalideze sau să reînnoiască calificările sau certificatele, <u>AAC</u> elaborează proceduri adecvate. (d) Autorizarea <u>licenței</u> de către instructori. Înainte de autorizarea în mod specific a anumitor instructori pentru revalidarea unei calificări de clasă <u>avioane SEP</u> sau TMG, <u>sau o calificare de tip pentru un elicopter monomotor cu o MTOM de până la 3 175 kg</u>, AAC elaborează proceduri adecvate. (e) Instructorii pentru certificatele de FI(B) sau FI(S). AAC elaborează proceduri adecvate pentru efectuarea zborurilor de pregătire sub supraveghere specificate: 1. la BFCL.315 litera (a) punctul 4 subpunctul (ii) și la BFCL.360 litera (a) punctul 2 din Anexa nr.3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor; și		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
2. la punctul SFCL.315 litera (a) punctul 7 subpunctul (ii) și la punctul SFCL.360 litera (a) punctul 2 din anexa III (partea SFCL) la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/1976.	2. la SFCL.315 litera (a) punctul 7 subpunctul (ii) și la SFCL.360 litera (a) punctul 2 din Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor.		
ARA.FCL.205 Monitorizarea examinatorilor (a) Autoritatea competentă elaborează un program de supraveghere pentru a monitoriza comportamentul și performanța examinatorilor ținând cont de: 1. numărul examinatorilor pe care i-a certificat; și 2. numărul examinatorilor certificați de alte autorități competente, care își exercită privilegiile pe teritoriul în care autoritatea competentă își desfășoară sarcina de supraveghere. (b) Autoritatea competentă păstrează o listă cu examinatorii pe care i-a certificat. Lista precizează privilegiile examinatorilor și este publicată și menținută la zi de către autoritatea competentă. (c) Autoritatea competentă elaborează proceduri în vederea desemnării de examinatori pentru realizarea testelor de îndemânare.	ARA.FCL.205 Monitorizarea examinatorilor (a) AAC elaborează un program de supraveghere pentru a monitoriza comportamentul și performanța examinatorilor, ținând cont de: 1. numărul examinatorilor pe care i-a certificat; și 2. numărul examinatorilor certificați de alte autorități competente, care își exercită privilegiile pe teritoriul în care AAC își desfășoară sarcina de supraveghere. (b) AAC păstrează o listă cu examinatorii pe care i-a certificat. Lista precizează privilegiile examinatorilor și este publicată și menținută la zi de către AAC. (c) AAC elaborează proceduri în vederea desemnării de examinatori pentru realizarea testelor de îndemânare.	Compatibil	Lipsă
ARA.FCL.210 Informații pentru examinatori (a) Autoritatea competentă informează Agenția cu privire la procedurile administrative naționale, cerințele privind protecția datelor cu caracter personal, răspundere, asigurarea împotriva accidentelor și taxele aplicabile pe teritoriul său, pe care examinatorii le utilizează atunci când	ARA.FCL.210 Informații pentru examinatori <u>(a) AAC informează EASA la solicitare, cu privire la procedurile administrative naționale, cerințele privind protecția datelor cu caracter personal, răspundere, asigurarea împotriva accidentelor și taxele aplicabile în RM, pe care examinatorii le utilizează atunci când desfășoară teste de</u>	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
desfășoară teste de îndemânare, verificări ale competenței sau evaluări ale competenței pentru un solicitant care nu se află în responsabilitatea autorității competente care a eliberat certificatul de examinator. (b) Pentru a facilita difuzarea informațiilor primite de la autoritățile competente în conformitate cu litera (a) și accesul la aceste informații, Agenția publică informațiile într-un format prevăzut de aceasta. (c) Autoritatea competentă poate furniza examinatorilor pe care i-a certificat și examinatorilor certificați de alte autorități competente, care își exercită privilegiile pe teritoriul lor, criteriile de siguranță care trebuie respectate atunci când se desfășoară teste de îndemânare și verificări ale competenței într-o aeronavă.	<u>îndemânare, verificări ale competenței sau evaluări ale competenței pentru un solicitant care nu se află în responsabilitatea AAC.</u> (b) Pentru a facilita difuzarea informațiilor primite de la autoritățile competente <u>străine</u> în conformitate cu litera (a) și accesul la aceste informații, AAC publică informațiile într-un format prevăzut de aceasta. (c) AAC poate furniza examinatorilor pe care i-a certificat și examinatorilor certificați de alte autorități competente <u>străine</u>, care își exercită privilegiile pe teritoriul lor, criteriile de siguranță care trebuie respectate atunci când se desfășoară teste de îndemânare și verificări ale competenței într-o aeronavă.		
ARA.FCL.215 Perioada de valabilitate (a) La eliberarea sau reînnoirea unei calificări sau a unui certificat, autoritatea competentă sau, în cazul unei reînnoiri, un examinator autorizat în mod expres de autoritatea competentă, prelungește perioada de valabilitate până la finalul lunii relevante. (b) La revalidarea unei calificări, a unui certificat de instructor sau de examinator, autoritatea competentă sau un examinator autorizat în mod	ARA.FCL.215 Perioada de valabilitate (a) La eliberarea sau reînnoirea unei calificări sau a unui certificat, AAC sau, <u>în cazul unei reînnoiri, un examinator autorizat în mod expres de AAC</u> prelungește perioada de valabilitate până la finalul lunii relevante. (b) La revalidarea unei calificări, a unui certificat de instructor sau de examinator, AAC <u>sau un examinator autorizat în mod expres de AAC</u>	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
expres de autoritatea competentă prelungește perioada de valabilitate a calificării sau a certificatului până la finalul lunii relevante. (c) Autoritatea competentă sau un examinator autorizat în mod expres în acel scop de către autoritatea competentă indică data expirării pe licență sau pe certificat. (d) Autoritatea competentă poate elabora proceduri pentru a permite exercitarea de privilegii de către titularul licenței sau al certificatului pentru o perioadă maximă de opt săptămâni de la absolvirea examenului (examenelor) aplicabil(e) până la atestarea pe licență sau pe certificat.	prelungește perioada de valabilitate a calificării sau a certificatului până la finalul lunii relevante. (c) AAC <u>sau un examinator autorizat în mod expres în acel scop de AAC</u> indică data expirării <u>pe licență sau pe</u> certificat. (d) AAC poate elabora proceduri pentru a permite exercitarea de privilegii de către titularul <u>licenței sau al certificatului</u> pentru o perioadă maximă de 8 săptămâni de la absolvirea examenului (examenelor) aplicabil(e) până la atestarea <u>pe licență sau</u> pe certificat.		
ARA.FCL.220 Procedura pentru reeliberarea unei licențe de pilot (a) Autoritatea competentă reeliberează o licență oricând este necesar din motive administrative și: 1. după eliberarea inițială a unei calificări; sau 2. atunci când punctul XII din licența prevăzută în apendicele I la prezenta parte este completat și nu mai rămâne niciun spațiu liber. (b) Numai calificările și certificatele valabile se transferă în documentul noii licențe.	ARA.FCL.220 Procedura pentru reeliberarea unei licențe de pilot (a) AAC reeliberează <u>o licență</u> oricând este necesar din motive administrative și: 1. <u>după eliberarea inițială a unei calificări; sau</u> 2. atunci când punctul XII din <u>licența</u> prevăzut în apendicele nr.1 la prezenta Anexă (Partea ARA) este completat și nu mai rămâne niciun spațiu liber. (b) Numai calificările și certificatele valabile se transferă în documentul <u>noii licențe</u>.	Compatibil	Lipsă
ARA.FCL.250 Limitarea, suspendarea sau revocarea licențelor, a calificărilor și a certificatelor	ARA.FCL.250 Limitarea, suspendarea sau revocarea <u>licențelor</u> certificatelor și a calificărilor	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(a) Autoritatea competentă limitează, suspendă sau revocă, după caz, o licență de pilot și calificările sau certificatele asociate în conformitate cu ARA.GEN.355 în următoarele situații, dar fără a se limita la acestea: 1. obținerea licenței de pilot, a calificării sau a certificatului prin falsificarea documentelor doveditoare depuse; 2. falsificarea carnetului de zbor și a înregistrărilor din licență sau din certificat; 3. titularul licenței nu mai îndeplinește cerințele aplicabile din anexa I (partea FCL), din anexa III (partea BFCL) la Regulamentul (UE) 2018/395 sau din anexa III (partea SFCL) la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/1976; 4. exercitarea privilegiilor asociate unei licențe, calificări sau unui certificat sub influența alcoolului sau a drogurilor; 5. neconformitatea cu cerințele operaționale aplicabile; 6. dovada unor practici neregulamentare sau a utilizării frauduloase a certificatului; sau 7. performanțe inacceptabile în orice fază a atribuțiilor și responsabilităților care îi revin examinatorului de zbor. (b) Autoritatea competentă poate de asemenea limita, suspenda sau revoca o licență, o calificare	(a) AAC limitează, suspendă sau revocă, după caz, <u>o licență</u> de pilot și calificările sau certificatele asociate în conformitate cu ARA.GEN.355 în următoarele situații, dar fără a se limita la acestea: 1. obținerea <u>licenței</u> de pilot, a calificării <u>sau a certificatului</u> prin falsificarea documentelor doveditoare depuse; 2. falsificarea carnetului de zbor și a înregistrărilor <u>din licență sau</u> din certificat; 3. titularul <u>licenței</u> nu mai îndeplinește cerințele aplicabile din Anexa nr.1 (Partea FCL), din Anexa nr.3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor sau din Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor; 4. exercitarea privilegiilor asociate <u>unei licențe</u>, calificări <u>sau unui certificat</u> sub influența alcoolului sau a drogurilor; 5. neconformitatea cu cerințele operaționale aplicabile; 6. dovada unor practici neregulamentare sau a utilizării frauduloase a certificatului; sau 7. performanțe inacceptabile în orice fază a atribuțiilor și responsabilităților care îi revin examinatorului de zbor. (b) De asemenea, AAC poate limita, suspenda sau revoca <u>o licență, o calificare sau un certificat</u> în urma unei solicitări scrise a titularului <u>licenței sau</u> certificatului.		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
sau un certificat în urma unei solicitări scrise a titularului licenței sau certificatului. (c) Toate testele de îndemânare, verificările competenței sau evaluările competenței desfășurate în timpul suspendării sau după revocarea unui certificat de examinator sunt nule.	(c) Toate testele de îndemânare, verificările competenței sau evaluările competenței desfășurate în timpul suspendării sau după revocarea unui certificat de examinator sunt nule.		
SECȚIUNEA III Examenle teoretice ARA.FCL.300 Proceduri de examinare (a) Autoritatea competentă instituie mecanismele și procedurile necesare pentru a permite solicitanților să se supună unor examinări teoretice în conformitate cu cerințele aplicabile din anexa I (partea FCL), din anexa III (partea BFCL) la Regulamentul (UE) 2018/395 sau din anexa III (partea SFCL) la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/1976. (b) În cazul ATPL, MPL, al licenței de pilot comercial (CPL) și al calificărilor de zbor instrumental, respectivele proceduri respectă toate condițiile de mai jos: 1. Examenle se realizează în scris sau pe calculator. 2. Întrebările de examen se selectează de către autoritatea competentă din Baza Centrală Europeană de Întrebări (European Central Question Bank – ECQB), pe baza unei metode comune care	ARA.FCL.300 Proceduri de examinare (a) AAC instituie mecanismele și procedurile necesare pentru a permite solicitanților să se supună unor examinări teoretice în conformitate cu cerințele aplicabile din Anexa nr.1 (Partea FCL), Anexa nr.3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor sau din Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor. (b) În cazul ATPL, MPL al <i>licenței</i> de pilot comercial (CPL) și al calificărilor de zbor instrumental, respectivele proceduri respectă toate condițiile de mai jos: 1. examenle se realizează în scris sau pe calculator. 2. întrebările de examen se selectează de către AAC din Baza Centrală Europeană de Întrebări (European Central Question Bank – ECQB) pe baza unei metode comune care permite acoperirea întregii programe la fiecare subiect. ECQB este o bază de	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
permite acoperirea întregii programe la fiecare subiect. ECQB este o bază de date deținută de agenție, care conține întrebări cu variante multiple de răspuns. 3. Examenul la comunicații poate fi separat de examenele la celelalte subiecte. (c) Autoritatea competentă informează solicitanții cu privire la limbile disponibile pentru examene. (d) Autoritatea competentă instituie proceduri adecvate pentru a asigura integritatea examenelor. (e) În cazul în care autoritatea competentă constată că solicitantul nu respectă procedurile de examinare în timpul examenului, acest fapt se evaluează în vederea nepromovării solicitantului, fie la examenul la un singur subiect, fie la întregul examen. (f) Autoritatea competentă le interzice solicitanților despre care se dovedește că au copiat să mai participe la un alt examen pentru o perioadă de cel puțin 12 luni de la data examenului în cursul căruia au fost prinși copiind.	date deținută de Agenția Europeană pentru Siguranță în Aviație (EASA), care conține întrebări cu variante multiple de răspuns; 3. examenul la comunicații poate fi separat de examenele la celelalte subiecte. (c) AAC informează solicitanții cu privire la limbile disponibile pentru examene. (d) AAC instituie proceduri adecvate pentru a asigura integritatea examenelor. (e) În cazul în care AAC constată că solicitantul nu respectă procedurile de examinare în timpul examenului, acest fapt se evaluează în vederea nepromovării solicitantului, fie la examenul la un singur subiect, fie la întregul examen. (f) AAC le interzice solicitanților despre care se dovedește că au copiat să mai participe la un alt examen pentru o perioadă de cel puțin 12 luni de la data examenului în cursul căruia au fost prinși copiind.		
SUBPARTEA CC CERINȚE SPECIFICE REFERITOARE LA ECHIPAJUL DE CABINĂ			
SECȚIUNEA I Atestatele de membru al echipajului de cabină ARA.CC.100 Proceduri pentru atestatele de membru al echipajului de cabină	ARA.CC.100 Proceduri pentru atestatele de membru al echipajului de cabină	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(a) Autoritatea competentă instituie proceduri pentru eliberarea, evidența și supravegherea atestatelor de membru al echipajului de cabină în conformitate cu ARA.GEN.315, ARA.GEN.220, respectiv, ARA.GEN.300. (b) Atestatele de membru al echipajului de cabină se eliberează utilizând formatul și specificațiile prevăzute în apendicele II la prezenta parte: fie 1. de către autoritatea competentă; - și/sau, dacă aceasta este decizia unui stat membru, 2. de către o organizație aprobată în acest sens de autoritatea competentă. (c) Autoritatea competentă trebuie să facă publice: 1. organismul (organismele) care eliberează atestate de membru al echipajului de cabină pe teritoriul său; și 2. în cazul în care există organizații aprobate în acest sens, lista acestor organizații.	(a) AAC instituie proceduri pentru eliberarea, evidența și supravegherea atestatelor de membru al echipajului de cabină în conformitate cu ARA.GEN.315, ARA.GEN.220, respectiv, ARA.GEN.300. (b) Atestatele de membru al echipajului de cabină se eliberează de către AAC, utilizând formatul și specificațiile prevăzute în apendicele nr.2 la prezenta Anexă (Partea ARA). -		
ARA.CC.105 Suspendarea sau revocarea atestatelor de membru al echipajului de cabină Autoritatea competentă trebuie să ia măsuri în conformitate cu ARA.GEN.355, inclusiv suspendarea sau revocarea unui atestat de membru al echipajului de cabină, cel puțin în următoarele cazuri: (a) neconformitatea cu partea CC sau cu cerințele aplicabile ale părții ORO și ale părții CAT, în	ARA.CC.105 Suspendarea sau revocarea atestatelor de membru al echipajului de cabină AAC trebuie să ia măsuri în conformitate cu ARA.GEN.355, inclusiv suspendarea sau revocarea unui atestat de membru al echipajului de cabină, cel puțin în următoarele cazuri: (a) neconformitatea cu Partea CC sau cu cerințele aplicabile ale Părții ORO și ale Părții CAT din HG	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
cazurile în care s-a identificat o problemă în materie de siguranță; (b) obținerea sau menținerea valabilității atestatului de membru al echipajului de cabină prin falsificarea documentelor doveditoare depuse; (c) exercitarea privilegiilor asociate atestatului de membru al echipajului de cabină sub influența alcoolului sau a drogurilor; și (d) dovedirea unor practici neregulamentare sau a utilizării frauduloase a atestatului de membru al echipajului de cabină.	nr. 612/2022, în cazurile în care s-a identificat o problemă în materie de siguranță; (b) obținerea sau menținerea valabilității atestatului de membru al echipajului de cabină prin falsificarea documentelor doveditoare depuse; (c) exercitarea privilegiilor asociate atestatului de membru al echipajului de cabină sub influența alcoolului sau a drogurilor; și (d) dovedirea unor practici neregulamentare sau a utilizării frauduloase a atestatului de membru al echipajului de cabină.		
SECȚIUNEA II Organizații care furnizează cursuri de pregătire pentru membrii echipajului de cabină sau care eliberează atestate de membru al echipajului de cabină ARA.CC.200 Aprobarea organizațiilor în vederea furnizării de cursuri de pregătire pentru membrii echipajului de cabină sau a eliberării de atestate de membru al echipajului de cabină (a) Înainte de a elibera o aprobare unei organizații de pregătire sau unui operator de transport aerian comercial în vederea furnizării de cursuri de pregătire pentru membrii echipajului de cabină, autoritatea competentă trebuie să verifice dacă: 1. desfășurarea, programa și programele asociate ale cursurilor de pregătire furnizate de organizație respectă cerințele relevante ale părții CC;	ARA.CC.200 Aprobarea organizațiilor în vederea furnizării de cursuri de pregătire pentru membrii echipajului de cabină (a) Înainte de a elibera o aprobare unei organizații de pregătire sau unui operator de transport aerian comercial în vederea furnizării de cursuri de pregătire pentru membrii echipajului de cabină, AAC trebuie să verifice dacă: 1. desfășurarea, programa și programele asociate ale cursurilor de pregătire furnizate de organizație respectă cerințele relevante ale Părții CC;	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
2. echipamentele de pregătire utilizate de organizație reprezintă în mod realist ambientul compartimentului pentru pasageri al tipului (tipurilor) de aeronavă și caracteristicile tehnice ale echipamentelor care urmează să fie folosite de membrii echipajului de cabină; și 3. formatorii și instructorii care realizează sesiunile de pregătire au experiență și calificare adecvate în ceea ce privește subiectul de pregătire acoperit. (b) Dacă într-un stat membru organizațiile pot fi aprobate să elibereze atestate de membru al echipajului de cabină, autoritatea competentă acordă astfel de aprobări numai organizațiilor care respectă cerințele de la litera (a). Înainte de a acorda o astfel de aprobare, autoritatea competentă trebuie să: 1. evalueze capacitatea și responsabilitatea organizației de a executa sarcinile corespunzătoare; 2. se asigure că organizația a instituit proceduri documentate pentru executarea sarcinilor asociate, inclusiv pentru ca examenul (examelele) să fie desfășurat(e) de personal care este calificat în acest scop și care nu prezintă conflicte de interese, precum și pentru eliberarea de atestate de membru al echipajului de cabină în conformitate cu ARA.GEN.315 și ARA.CC.100 litera (b); și 3. solicite organizației să furnizeze informații și documente referitoare la atestatele de membru al echipajului de cabină pe care le eliberează și la titularii acestora, în funcție de relevanța pe care o au acestea pentru autoritatea competentă în vederea	2. echipamentele de pregătire utilizate de organizație reprezintă în mod realist ambientul compartimentului pentru pasageri al tipului (tipurilor) de aeronavă și caracteristicile tehnice ale echipamentelor care urmează să fie folosite de membrii echipajului de cabină; și 3. formatorii și instructorii care realizează sesiunile de pregătire au experiență și calificare adecvate în ceea ce privește subiectul de pregătire acoperit. (b) Organizațiile de pregătire a membrilor echipajelor de cabină certificate de către autoritățile aeronautice din statele-membre ale Uniunii Europene, conform prevederilor Regulamentului (UE) nr.1178/2011, pot fi acceptate de AAC. Procedura simplificată de acceptare a acestor instructori va fi stabilită de AAC. (c) În cazul organizațiilor de pregătire a membrilor echipajelor de cabină certificate de către autoritățile aeronautice din statele-membre OACI, procedura corespunzătoare va fi stabilită de AAC.		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
executării atribuțiilor sale de ținere a evidenței, de supraveghere și de asigurare a aplicării legii.			
SUBPARTEA ATO			
CERINȚE SPECIFICE REFERITOARE LA ORGANIZAȚIILE DE PREGĂTIRE APROBATE (ATO)			
SECȚIUNEA I Generalități ARA.ATO.105 Programul de supraveghere Programul de supraveghere al ATO cuprinde monitorizarea standardelor cursurilor, inclusiv eșantionarea zborurilor de instruire cu studenți, dacă este adecvată pentru aeronava utilizată.	ARA.ATO.105 Programul de supraveghere Programul de supraveghere al ATO cuprinde monitorizarea standardelor cursurilor, inclusiv eșantionarea zborurilor de instruire cu studenții, dacă este adecvată pentru aeronava utilizată.	Compatibil	Lipsă
ARA.ATO.110 Aprobarea listelor echipamentului minim Atunci când primește o cerere de aprobare a unei liste a echipamentului minim în conformitate cu punctul ORO.MLR.105 din anexa III (partea ORO) și punctul NCC.GEN.101 din anexa VI (partea NCC) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012, autoritatea competentă acționează în conformitate cu punctul ARO.OPS.205 din anexa II (partea ARO) la regulamentul respectiv.	ARA.ATO.110 Aprobarea listelor echipamentului minim Atunci când primește o cerere de aprobare a unei liste a echipamentului minim în conformitate cu ORO.MLR.105 din Partea ORO și NCC.GEN.101 din Partea NCC la Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la operațiunile aeriene, AAC acționează în conformitate cu ARO.OPS.205 din Partea ARO la regulamentul respectiv.	Compatibil	Lipsă
ARA.ATO.120 Evidența documentelor Pe lângă înregistrările impuse de ARA.GEN.220, autoritatea competentă include în sistemul său de evidență detalii privind cursurile furnizate de ATO și, dacă este cazul, înregistrări privind FSTD utilizate pentru pregătire.	ARA.ATO.120 Evidența documentelor Pe lângă înregistrările impuse de ARA.GEN.220, AAC include în sistemul său de evidență detalii privind cursurile furnizate de ATO și, dacă este cazul, înregistrări privind FSTD utilizate pentru pregătire.	Compatibil	Lipsă
SUBPARTEA FSTD			

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile

CERINȚE SPECIFICE REFERITOARE LA CALIFICAREA ECHIPAMENTELOR DE PREGĂTIRE SINTETICĂ PENTRU ZBOR (FSTD)			
SECȚIUNEA I Generalități ARA.FSTD.100 Procedura de evaluare inițială (a) La primirea unei cereri de certificat de calificare a unui FSTD, autoritatea competentă: 1. evaluează FSTD propus în vederea evaluării inițiale sau a perfecționării în conformitate cu baza de calificare aplicabilă; 2. evaluează FSTD în privința aspectelor esențiale pentru realizarea cursurilor de pregătire și a procesului de testare și de verificare a membrilor echipajului de zbor, după caz; 3. desfășoară teste obiective, subiective și funcționale în conformitate cu baza de calificare și examinează rezultatele respectivelor teste pentru a elabora ghidul testelor de calificare (QTG); și 4. verifică dacă organizația care exploatează respectivul FSTD este în conformitate cu cerințele aplicabile. Această prevedere nu se aplică în cazul evaluării inițiale a echipamentelor de pregătire instrumentală de bază (BITD). (b) Autoritatea competentă autorizează QTG numai după finalizarea evaluării inițiale a FSTD și atunci când toate discrepanțele din QTG au fost soluționate într-un mod satisfăcător pentru autoritatea competentă. QTG rezultat în urma procedurii de evaluare inițială este QTG principal	ARA.FSTD.100 Procedura de evaluare inițială (a) La primirea unei cereri de certificat de calificare a unui FSTD, AAC: 1. evaluează FSTD propus în vederea evaluării inițiale sau a perfecționării în conformitate cu baza de calificare aplicabilă; 2. evaluează FSTD în privința aspectelor esențiale pentru realizarea cursurilor de pregătire și a procesului de testare și de verificare a membrilor echipajului de zbor, după caz; 3. desfășoară teste obiective, subiective și funcționale în conformitate cu baza de calificare și examinează rezultatele respectivelor teste pentru a elabora ghidul testelor de calificare (QTG); și 4. verifică dacă organizația care exploatează respectivul FSTD este în conformitate cu cerințele aplicabile. Această prevedere nu se aplică în cazul evaluării inițiale a echipamentelor de pregătire instrumentală de bază (BITD). (b) AAC autorizează QTG numai după finalizarea evaluării inițiale a FSTD și atunci când toate discrepanțele din QTG au fost soluționate într-un mod satisfăcător pentru AAC. QTG rezultat în urma procedurii de evaluare inițială este QTG principal (MQTG), care reprezintă baza pentru calificarea	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(MQTG), care reprezintă baza pentru calificarea FSTD și pentru evaluările periodice ulterioare ale FSTD. (c) Baza de calificare și condiții speciale. 1. Autoritatea competentă poate să prevadă condiții speciale pentru baza de calificare a FSTD atunci când sunt îndeplinite cerințele din ORA.FSTD.210 litera (a) și când s-a demonstrat că respectivele condiții speciale asigură un nivel de siguranță echivalent cu cel prevăzut în specificația de certificare aplicabilă. 2. Atunci când autoritatea competentă, alta decât agenția, a stabilit condiții speciale pentru baza de calificare a unui FSTD, aceasta îi trimite agenției o notificare în acest sens, fără întârzieri nejustificate. La notificare se anexează o descriere completă a condițiilor speciale prevăzute și o evaluare a siguranței care demonstrează că se atinge un nivel de siguranță echivalent cu cel stabilit în specificația de certificare aplicabilă.	FSTD și pentru evaluările periodice ulterioare ale FSTD. (c) Baza de calificare și condiții speciale. 1. AAC poate să prevadă condiții speciale pentru baza de calificare a FSTD atunci când sunt îndeplinite cerințele din ORA.FSTD.210 litera (a) și când s-a demonstrat că respectivele condiții speciale asigură un nivel de siguranță echivalent cu cel prevăzut în specificația de certificare aplicabilă. -		
ARA.FSTD.110 Eliberarea unui certificat de calificare a FSTD (a) După finalizarea unei evaluări a FSTD și dacă a constatat că FSTD respectă baza de calificare aplicabilă în conformitate cu ORA.FSTD.210 și că organizația care exploatează respectivul FSTD îndeplinește cerințele aplicabile de menținere a calificării FSTD în conformitate cu ORA.FSTD.100, autoritatea competentă eliberează	ARA.FSTD.110 Eliberarea unui certificat de calificare a FSTD (a) După finalizarea unei evaluări a FSTD și dacă a constatat că FSTD respectă baza de calificare aplicabilă în conformitate cu ORA.FSTD.210 și că organizația care exploatează respectivul FSTD îndeplinește cerințele aplicabile de menținere a calificării FSTD în conformitate cu ORA.FSTD.100, AAC eliberează certificatul de calificare a FSTD pe	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
certificatul de calificare a FSTD pe o durată nelimitată, utilizând formularul prevăzut în apendicele IV la prezenta parte.	o durată nelimitată, utilizând formularul prevăzut în apendicele nr.4 la prezenta Anexă (Partea ARA).		
ARA.FSTD.115 Calificarea provizorie a FSTD (a) În cazul introducerii unor noi programe de aeronave, când nu este posibilă conformitatea cu cerințele stabilite în prezenta subparte pentru calificarea FSTD, autoritatea competentă poate elibera un nivel de calificare provizorie a FSTD. (b) Pentru simulatoarele complete de zbor (FFS), se acordă un nivel de calificare provizorie numai la nivelurile A, B sau C. (c) Acest nivel de calificare provizorie este valabil până când poate fi acordat un nivel de calificare finală și nu depășește în niciun caz trei ani.	ARA.FSTD.115 Calificarea provizorie a FSTD (a) În cazul introducerii unor noi programe de aeronave, când nu este posibilă conformitatea cu cerințele stabilite în prezenta subparte pentru calificarea FSTD, AAC poate elibera un nivel de calificare provizorie a FSTD. (b) Pentru simulatoarele complete de zbor (FFS), se acordă un nivel de calificare provizorie numai la nivelurile A, B sau C. (c) Acest nivel de calificare provizorie este valabil până când poate fi acordat un nivel de calificare finală și nu depășește în niciun caz trei ani.	Compatibil	Lipsă
ARA.FSTD.120 Continuarea unei calificări FSTD (a) Autoritatea competentă monitorizează în permanență organizația care operează FSTD, ca parte a programului de supraveghere, pentru a verifica dacă sunt îndeplinite următoarele condiții: 1. seria completă de teste din QTG principal se reia progresiv pe o perioadă de 12 luni; 2. rezultatele evaluărilor periodice sunt în continuare conforme cu baza de calificare și sunt date și păstrate; 3. este disponibil un sistem de control al configurației pentru a asigura integritatea	ARA.FSTD.120 Menținerea unei calificări a FSTD (a) AAC monitorizează permanent organizația care exploatează FSTD pentru a verifica dacă: 1. seria completă de teste din <u>QTG</u> se reia progresiv pe o perioadă de 12 luni; 2. rezultatele evaluărilor periodice sunt în continuare conforme cu standardele de calificare și sunt date și păstrate; și 3. este disponibil un sistem de control al configurației pentru a asigura integritatea permanentă a hardware-ului și software-ului din cadrul FSTD calificat.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
permanentă a hardware-ului și software-ului din cadrul FSTD calificat. (b) Autoritatea competentă realizează evaluări periodice ale FSTD în conformitate cu procedurile detaliate la punctul ARA.FSTD.100. Aceste evaluări trebuie să aibă loc: 1. în fiecare an, în cazul unui simulator complet de zbor (FFS), al unui echipament de pregătire pentru zbor (FTD) sau al unui echipament de pregătire pentru procedurile de zbor și navigație (FNPT). Începutul fiecărei perioade recurente de 12 luni este sfârșitul lunii calificării inițiale, cu excepția cazului în care autoritatea competentă și organizația care operează FSTD convin asupra unei alte date. Fiecare evaluare recurentă a FSTD are loc în termen de 60 de zile înainte și de 30 de zile după începutul fiecărei perioade recurente de 12 luni; 2. la fiecare 3 ani, în cazul unui BITD. (c) Autoritatea competentă poate prelungi perioada de evaluare periodică a unui FSTD specificat la punctul ARA.FSTD.120 litera (b) punctul 1 la maximum 36 de luni, cu condiția să se aplice toate condițiile următoare: 1. în cursul ultimelor 36 de luni, organizația care operează FSTD respectă criteriile specificate la punctul ARA.GEN.305 litera (c) punctele 1 - 4; 2. FSTD a fost supus unei evaluări inițiale și cel puțin unei evaluări periodice care au stabilit conformitatea sa continuă cu baza de calificare;	(b) AAC realizează evaluări periodice ale FSTD în conformitate cu procedurile detaliate la ARA.FSTD.100. Aceste evaluări au loc: 1. în fiecare an, în cazul unui simulator complet de zbor (FFS), al unui echipament de pregătire pentru zbor (FTD) sau al unui echipament de pregătire pentru procedurile de zbor și navigație (FNPT). <u>Începutul fiecărei perioade recurente de 12 luni este sfârșitul lunii calificării inițiale, cu excepția cazului în care autoritatea competentă și organizația care operează FSTD convin asupra unei alte date. Fiecare evaluare recurentă a FSTD are loc în termen de 60 de zile înainte și de 30 de zile după începutul fiecărei perioade recurente de 12 luni;</u> 2. la fiecare 3 ani, în cazul unui BITD. <u>(c) AAC poate prelungi perioada de evaluare periodică a unui FSTD specificat la punctul ARA.FSTD.120 litera (b) punctul 1 la maximum 36 de luni, cu condiția să se aplice toate condițiile următoare:</u> <u>1. în cursul ultimelor 36 de luni, organizația care operează FSTD respectă criteriile specificate la punctul ARA.GEN.305 litera (c) punctele 1 - 4;</u> <u>2. FSTD a fost supus unei evaluări inițiale și cel puțin unei evaluări periodice care au stabilit conformitatea sa continuă cu baza de calificare;</u>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
3. autoritatea competentă efectuează un audit al elementelor sistemului de management al organizației, astfel cum se specifică la punctul ORA.GEN.200 litera (a) punctele 3 și 6 din anexa VII, o dată la 12 luni; 4. organizația a elaborat proceduri pentru îndeplinirea sarcinilor specificate la punctul ORA.FSTD.225 litera (b) din anexa VII.	<u>3. AAC efectuează un audit al elementelor sistemului de management al organizației, astfel cum se specifică la punctul ORA.GEN.200 litera (a) punctele 3 și 6 din anexa nr. 7, o dată la 12 luni;</u> <u>4. organizația a elaborat proceduri pentru îndeplinirea sarcinilor specificate la punctul ORA.FSTD.225 litera (b) din anexa nr. 7.</u>		
ARA.FSTD.130 Modificări (a) La primirea unei cereri de modificare a oricărui element al certificatului de calificare a FSTD, autoritatea competentă respectă elementele aplicabile ale cerințelor privind procedura de evaluare inițială descrisă la ARA.FSTD.100 literele (a) și (b). (b) Autoritatea competentă poate realiza o evaluare specială în urma unor modificări majore sau dacă un FSTD pare să nu funcționeze la nivelul său inițial de calificare. (c) Autoritatea competentă realizează întotdeauna o evaluare specială înainte de a acorda unui FSTD un nivel de calificare mai înalt.	ARA.FSTD.130 Modificări (a) La primirea unei cereri de modificare a oricărui element al certificatului de calificare a FSTD, AAC respectă elementele aplicabile ale cerințelor privind procedura de evaluare inițială descrisă la ARA.FSTD.100 literele (a) și (b). (b) AAC poate realiza o evaluare specială în urma unor modificări majore sau dacă un FSTD pare să nu funcționeze la nivelul său inițial de calificare. (c) AAC realizează întotdeauna o evaluare specială înainte de a acorda unui FSTD un nivel de calificare mai înalt.	Compatibil	Lipsă
ARA.FSTD.135 Constatări și acțiuni corective – certificatul de calificare a FSTD Autoritatea competentă limitează, suspendă sau revocă, după caz, un certificat de calificare a unui FSTD în conformitate cu ARA.GEN.350 în următoarele situații, dar fără a se limita la acestea:	ARA.FSTD.135 Constatări și acțiuni corective – certificatul de calificare a FSTD AAC limitează, suspendă sau revocă, după caz, un certificat de calificare a unui FSTD în conformitate cu ARA.GEN.350 în următoarele situații, dar fără a se limita la acestea:	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(a) obținerea certificatului de calificare a FSTD prin falsificarea documentelor doveditoare depuse; (b) organizația care exploatează FSTD nu mai poate demonstra că respectivul FSTD este în conformitate cu baza sa de calificare; sau (c) organizația care exploatează FSTD nu mai îndeplinește cerințele aplicabile ale părții ORA.	(a) obținerea certificatului de calificare a FSTD prin falsificarea documentelor doveditoare depuse; (b) organizația care exploatează FSTD nu mai poate demonstra că respectivul FSTD este în conformitate cu baza sa de calificare; sau (c) organizația care exploatează FSTD nu mai îndeplinește cerințele aplicabile ale Părții ORA.		
ARA.FSTD.140 Evidența documentelor Pe lângă înregistrările impuse de ARA.GEN.220, autoritatea competentă păstrează și ține la zi o listă cu FSTD calificate aflate sub supravegherea sa, cu datele la care trebuie efectuate evaluările și cu datele la care au fost realizate respectivele evaluări.	ARA.FSTD.140 Evidența documentelor Pe lângă înregistrările impuse de ARA.GEN.220, AAC păstrează și ține la zi o listă cu FSTD calificate aflate sub supravegherea sa, cu datele la care trebuie efectuate evaluările și cu datele la care au fost realizate respectivele evaluări.	Compatibil	Lipsă
SUBPARTEA AMC CERINȚE SPECIFICE REFERITOARE LA CENTRELE DE MEDICINĂ AERONAUTICĂ (AMC)			
SECȚIUNEA I Generalități ARA.AMC.110 Procedura de certificare inițială Procedura de certificare pentru un AMC respectă prevederile stabilite la ARA.GEN.310.	ARA.AeMC.110 Procedura de certificare inițială Procedura de certificare pentru un AeMC respectă prevederile stabilite la ARA.GEN.310	Compatibil	Lipsă
ARA.AMC.150 Constatări și acțiuni corective – AMC Fără a aduce atingere dispozițiilor de la ARA.GEN.350, constatările de nivel 1 includ următoarele cazuri, dar nu se limitează la acestea: (a) nedesemnarea unui șef al AMC; (b) neasigurarea confidențialității medicale a dosarelor aeromedicale; și	ARA.AeMC.150 Constatări și acțiuni corective – AeMC Fără a aduce atingere dispozițiilor de la ARA.GEN.350, constatările de nivel 1 includ următoarele cazuri, dar nu se limitează la acestea: (a) nedesemnarea unui șef al AeMC; (b) neasigurarea confidențialității medicale a dosarelor aeromedicale; și	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(c) nefurnizarea datelor medicale și statistice către autoritatea competentă în scopuri de supraveghere.	(c) nefurnizarea datelor medicale și statistice către AAC în scopuri de supraveghere.		
SUBPARTEA MED			
CERINȚE SPECIFICE REFERITOARE LA CERTIFICAREA AEROMEDICALĂ			
SECȚIUNEA I Generalități ARA.MED.120 Examinatori medicali Autoritatea competentă desemnează unul sau mai mulți examinatori medicali care să îndeplinească sarcinile aeromedicale descrise în prezentul regulament. Examinatorul medical trebuie să fie licențiat și calificat în medicină și să dețină: (a) experiență profesională postuniversitară în medicina clinică; (b) cunoștințe și experiență specifice în medicina aeronautică și în practica aeromedicală; (c) pregătire specifică în domeniul certificării aeromedicale.	ARA.MED.120 Examinatori medicali AAC desemnează unul sau mai mulți examinatori medicali care să îndeplinească sarcinile descrise în prezenta secțiune. Examinatorul medical are diplomă de licență în medicină (studii integrate), este calificat în medicină și deține: (a) o experiență de muncă postuniversitară în medicină <i>clinică</i> ; (b) cunoștințe specifice și experiență în domeniul medicinei aeronautice <i>și în practica aeromedicală</i> ; și (c) pregătire specifică în domeniul certificării <i>aeromedicale</i> .	Compatibil	Lipsă
ARA.MED.125 Direcționarea către autoritatea care acordă licențele În cazul în care un examinator AeMC sau un examinator aeromedical (AME) a transmis decizia privind aptitudinea unui solicitant examinatorului medical al autorității care acordă licențele, se iau următoarele măsuri: (a) examinatorul medical sau personalul medical desemnat de examinatorul medical evaluează documentația medicală relevantă și solicită	ARA.MED.125 Direcționarea către AAC Atunci când un AeMC sau un examinator aeromedical (AME) a înaintat decizia cu privire la aptitudinea din punct de vedere medical a unui solicitant către AAC: (a) examinatorul medical sau personalul medical desemnat de AAC evaluează documentația medicală relevantă și solicită documente, examinări și analize medicale suplimentare dacă este necesar; și	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
documente, examinări și analize medicale suplimentare dacă este necesar; (b) examinatorul medical determină aptitudinea solicitantului pentru eliberarea unui certificat medical cu una sau mai multe limitări, dacă se dovedește necesar; (c) examinatorul medical informează AeMC sau AME cu privire la decizie; (d) în cazul în care solicitantul este evaluat ca fiind apt, examinatorul medical eliberează, dacă este cazul, certificatul medical sau delegă eliberarea către AeMC sau AME care a transmis decizia privind aptitudinea respectivului solicitant.	(b) examinatorul medical determină aptitudinea solicitantului pentru eliberarea unui certificat medical cu una sau mai multe limitări, după caz. <i>(c) examinatorul medical informează AeMC sau AME cu privire la decizie;</i> <i>(d) în cazul în care solicitantul este evaluat ca fiind apt, examinatorul medical eliberează, dacă este cazul, certificatul medical sau delegă eliberarea către AeMC sau AME care a transmis decizia privind aptitudinea respectivului solicitant.</i>		
ARA.MED.126 Limitarea, suspendarea sau revocarea certificatelor medicale (a) Autoritatea care acordă licențele stabilește o procedură de limitare, suspendare sau revocare a unui certificat medical. (b) Autoritatea care acordă licențele limitează, suspendă sau revocă un certificat medical în cazul în care există dovezi că: - un certificat medical este falsificat sau obținut printr-o declarație falsă sau printr-o dovadă falsă; - un certificat medical este utilizat cu încălcarea dispozițiilor de la punctul MED.A.020 din anexa IV; - titularul unui certificat medical nu mai este conform cu anexa IV (partea MED);	<u>ARA.MED.126 Limitarea, suspendarea sau revocarea certificatelor medicale</u> <i>(a) AAC stabilește o procedură de limitare, suspendare sau revocare a unui certificat medical.</i> <i>(b) AAC limitează, suspendă sau revocă un certificat medical în cazul în care există dovezi că:</i> <i>1. un certificat medical este falsificat sau obținut printr-o declarație falsă sau printr-o dovadă falsă;</i> <i>2. un certificat medical este utilizat cu încălcarea dispozițiilor de la punctul MED.A.020 din anexa nr. 4;</i> <i>3. titularul unui certificat medical nu mai este conform cu anexa nr. 4 (partea MED);</i>	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(c) Autoritatea care acordă licențele poate, de asemenea, să suspende sau să revoce un certificat medical la cererea scrisă a titularului unui certificat medical. (d) În cazul limitării, suspendării sau revocării unui certificat medical, autoritatea care acordă licențele informează AME sau AeMC emitent cu privire la motivul limitării, suspendării sau revocării. (e) În cazul suspendării sau revocării unui certificat medical, autoritatea care acordă licențele se asigură că sunt respectate dispozițiile de la punctul MED.A.046 din anexa IV (partea MED). (f) Autoritatea care acordă licențele stabilește o procedură de restabilire a unui certificat medical.	<u>(c) AAC poate, de asemenea, să suspende sau să revoce un certificat medical la cererea scrisă a titularului unui certificat medical.</u> <u>(d) În cazul limitării, suspendării sau revocării unui certificat medical, AAC informează AME sau AeMC emitent cu privire la motivul limitării, suspendării sau revocării.</u> <u>(e) În cazul suspendării sau revocării unui certificat medical, AAC se asigură că sunt respectate dispozițiile de la punctul MED.A.046 din anexa nr. 4 (partea MED).</u> <u>(f) AAC stabilește o procedură de restabilire a unui certificat medical.</u>		
ARA.MED.128 Procedura de consultare Autoritatea competentă stabilește o procedură de consultare pentru AeMC și AME în conformitate cu anexa IV (partea MED).	<u>ARA.MED.128 Procedura de consultare</u> <u>AAC stabilește o procedură de consultare pentru AeMC și AME în conformitate cu anexa nr.4 (partea MED).</u>		
ARA.MED.130 Formatul certificatului medical Certificatul medical respectă următoarele specificații: (a) Cuprins 1. statul în care s-a eliberat licența de pilot sau s-a solicitat eliberarea acesteia (I); 3. numărul certificatului medical începând cu codul de țară ONU al statului în care s-a eliberat licența de pilot sau s-a solicitat eliberarea acesteia, urmat	ARA.MED.130 Formatul certificatului medical Certificatul medical respectă următoarele specificații: (a) Cuprins 1. statul în care s-a eliberat <u>licența</u> de pilot sau s-a solicitat eliberarea acestuia (I); 3. numărul certificatului începând cu codul de țară ONU al Republicii Moldova, urmat de un cod format	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
de un cod format din numere și/sau litere scris cu cifre arabe și caractere latine (III); 4. numele titularului (IV); 5. naționalitatea titularului (VI); 6. data nașterii titularului: (zz/ll/aaaa) (IVa); 7. semnătura titularului (VII); 8. limitare (limitări) (XIII); 9. data expirării certificatului medical (IX) pentru: (i) clasa 1; (ii) Clasa 1 operațiuni comerciale de transport călători cu un singur pilot; (iii) clasa 2; (iv) LAPL; 10. data examenului medical; 11. data celei mai recente și data următoarei electrocardiogram; 12. data celei mai recente și data următoarei audiogram; 12a. data celei mai recente și data următoarei examinări oftalmologice; 13. data eliberării și semnătura AME sau a examinatorului medical care a eliberat certificatul. La această rubrică se pot adăuga MG dacă aceștia au competența de a elibera certificate medicale în temeiul legislației naționale a statului membru în care s-a eliberat licența; 14. sigiliul sau ștampila (XI); 15. alte informații. (b) Hârtia sau alt material utilizat trebuie să împiedice sau să evidențieze clar orice modificări sau ștersături. Orice înregistrare sau ștersătură în	din numere și/sau litere scris cu cifre arabe și caractere latine (III); 4. numele titularului (IV); 5. naționalitatea titularului (VI); 6. data nașterii titularului (zz/ll/aaaa) (IV_a); 7. semnătura titularului (VII); 8. limitare (limitări) (XIII); 9. data expirării certificatului medical (IX) pentru: (i) clasa 1; (ii) clasa 1 <u>operațiuni comerciale de transport călători cu un singur pilot;</u> (iii) clasa 2; (iv) LAPL; 10. data examenului medical; 11. <u>data celei mai recente și data următoarei electrocardiogram;</u> 12. <u>data celei mai recente și data următoarei audiogram;</u> <u>12a. data celei mai recente și data următoarei examinări oftalmologice;</u> 13. data eliberării și semnătura AME sau a examinatorului medical care a eliberat certificatul. <u>La această rubrică se pot adăuga MG dacă aceștia au competența de a elibera certificate medicale în temeiul legislației naționale;</u> 14. sigiliul sau ștampila (XI). <u>15. alte informații.</u> (b) Material: hârtia sau alt material utilizat trebuie să împiedice sau să evidențieze clar orice modificări		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
formular trebuie autorizată în mod clar de autoritatea care acordă licențele. (c) Limbă: Certificatele medicale se scriu în limba națională (limbile naționale), în engleză și în alte limbi pe care autoritatea competentă le consideră adecvate. (d) Toate datele care figurează în certificatul medical se scriu în formatul zz/ll/aaaa.	sau ștersături. Orice înregistrare sau ștersătură în formular trebuie autorizată în mod clar de AAC. (c) Limba: certificatele <u>medicale</u> se scriu în limba de stat și limba engleză. (d) Toate datele care figurează în certificatul medical se scriu în formatul „zz/ll/aaaa”.		
ARA.MED.135 Formularele aeromedicale Autoritatea competentă furnizează AME formatul următoarelor documente: (a) formularul de cerere de certificat medical; (b) formularul raportului de examinare pentru solicitanții de certificate medicale clasa 1 și clasa 2; (c) formularul raportului de examinare pentru solicitanții de licențe de pilot de aeronave ușoare (LAPL).	ARA.MED.135 Formulare <u>aeromedicale</u> AAC <u>furnizează AME formatul următoarelor documente:</u> (a) formularul de cerere de certificat medical; (b) formularul raportului de examinare pentru solicitanții de certificate medicale clasa 1 și clasa 2; și (c) formularul raportului de examinare pentru solicitanții de <u>licențe</u> de pilot de aeronave ușoare (LAPL).	Compatibil	Lipsă
ARA.MED.145 Notificare privind MG către autoritatea competentă Atunci când este cazul, autoritatea competentă instituie un proces de notificare pentru medicii generaliști (MG), pentru a se asigura că aceștia cunosc cerințele aplicabile prevăzute în prezentul regulament.	<u>ARA.MED.145 Notificare privind MG către AAC, dacă este aplicabil</u> <u>Atunci când este cazul, AAC instituie un proces de notificare pentru medicii generaliști (MG), pentru a se asigura că aceștia cunosc cerințele aplicabile prevăzute în prezentul regulament.</u>	Compatibil	Lipsă
ARA.MED.150 Evidența documentelor (a) Pe lângă înregistrările prevăzute la punctul ARA.GEN.220, autoritatea competentă include în sistemul său de evidență detalii privind examinările	<u>ARA.MED.150 Evidența documentelor</u> <u>(a) Pe lângă înregistrările prevăzute la punctul ARA.GEN.220, AAC include în sistemul său de evidență detalii privind examinările și evaluările</u>	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
și evaluările aeromedicale trimise de AME, AMC sau MG. (b) Toate dosarele aeromedicale ale solicitanților/titularilor de licențe se păstrează pentru o perioadă minimă de 10 ani după data expirării ultimului lor certificat medical. (c) În scopul evaluării aeromedicale și al standardizării, dosarele aeromedicale se pun la dispoziția, în urma obținerii consimțământului scris al solicitantului/titularului licenței, următoarelor entități: 1. unui AMC, AME sau MG, în scopul realizării unei evaluări aeromedicale; 2. unui comitet de examinare medicală, care poate fi înființat de autoritatea competentă în scopul reexaminării cazurilor neconcludente; 3. unor medici specialiști în scopul realizării unei evaluări aeromedicale; 4. examinatorului medical al autorității competente a unui alt stat membru în scopul unei supravegheri în cooperare; 5. solicitantului/titularului licenței în cauză, în urma unei solicitări scrise din partea acestuia; 6. agenției în scopul standardizării, într-un mod care să asigure respectarea confidențialității medicale în orice moment. (d) Autoritatea competentă poate pune la dispoziție dosare aeromedicale în alte scopuri decât cele	<u>aeromedicale trimise de AME, AMC, sau MG după caz.</u> <u>(b) Toate dosarele aeromedicale ale solicitanților/titularilor de licențe se păstrează pentru o perioadă minimă de 10 ani după data expirării ultimului lor certificat medical.</u> <u>(c) În scopul evaluării aeromedicale și al certificării, dosarele aeromedicale se pun la dispoziția, în urma obținerii consimțământului scris al solicitantului/titularului licenței, următoarelor entități:</u> <u>1. unui AMC, AME, sau MG după caz, în scopul realizării unei evaluări aeromedicale;</u> <u>2. unui comitet de examinare medicală, care poate fi înființat de AAC în scopul reexaminării cazurilor neconcludente;</u> <u>3. unor medici specialiști în scopul realizării unei evaluări aeromedicale;</u> <u>4. după caz, examinatorului medical al autorității competente a unui stat UE în scopul unei supravegheri în cooperare;</u> <u>5. solicitantului/titularului licenței în cauză, în urma unei solicitări scrise din partea acestuia;</u> <u>6. după caz, EASA, în scopul standardizării, într-un mod care să asigure respectarea confidențialității medicale în orice moment.</u> <u>(d) AAC poate pune la dispoziție dosare aeromedicale în alte scopuri decât cele menționate</u>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
menționate la litera (c), în conformitate cu Regulamentul (UE) 2016/679. (e) Autoritatea competentă ține o listă a: 1. AeMC și AME pe care le-a certificat; 2. AME certificate de alte autorități competente care își exercită privilegiile pe teritoriul său și cărora le-a furnizat o informare în conformitate cu punctul MED.D.001 litera (f) punctul 3 din anexa IV (partea MED); 3. MG care își exercită privilegiile în conformitate cu punctul MED.A.040 din anexa IV (partea MED), după caz; 4. MSMM care au notificat autorității competente intenția lor de a efectua evaluări aeromedicale ale echipajului de cabină în conformitate cu punctul MED.C.005 litera (c) și cu punctul MED.D.040 din anexa IV (partea MED), după caz. Lista trebuie să precizeze privilegiile persoanelor și organizațiilor menționate la primul paragraf punctele 1 - 4 și se publică și se actualizează de către autoritatea competentă. (f) Autoritatea competentă analizează datele privind sănătatea ale piloților în vârstă de peste 60 ani, în special ale celor implicați în operațiuni HEMS cu un singur pilot, și raportează anual AESA aceste date privind sănătatea într-un mod anonimizat și agregat.	<u>la litera (c), respectând cadrul normativ privind prelucrarea datelor cu caracter personal.</u> <u>(e) AAC ține o listă a:</u> <u>1. AeMC și AME pe care le-a certificat;</u> <u>=</u> <u>3. MG care își exercită privilegiile în conformitate cu punctul MED.A.040 din anexa nr. 4 (partea MED), după caz;</u> <u>4. MSMM care au notificat AAC intenția lor de a efectua evaluări aeromedicale ale echipajului de cabină în conformitate cu punctul MED.C.005 litera (c) și cu punctul MED.D.040 din anexa nr. 4 (partea MED), după caz.</u> <u>Lista trebuie să precizeze privilegiile persoanelor și organizațiilor menționate la primul paragraf punctele 1 - 4 și se publică și se actualizează de către AAC.</u> <u>(f) AAC analizează datele privind sănătatea ale piloților în vârstă de peste 60 ani, în special ale celor implicați în operațiuni HEMS cu un singur pilot, și la solicitare raportează anual EASA, aceste date privind sănătatea într-un mod anonimizat și agregat.</u>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
ARA.MED.160 Schimbul de informații cu privire la certificatele medicale prin intermediul unui fișier centralizat. (a) Agenția creează și gestionează un fișier centralizat, Fișierul european de date aeromedicale (European Aero-Medical Repository – EAMR). (b) În scopul certificării medicale și al supravegherii solicitanților și titularilor de certificate medicale clasa 1 și în scopul supravegherii AME și AeMC, persoanele menționate la litera (c) schimbă informațiile următoare prin intermediul EAMR: 1. date de bază cu privire la solicitant sau la titularul unui certificat medical clasa 1: autoritatea care acordă licențele; numele și prenumele; data nașterii; naționalitatea; adresa de e-mail și numărul unuia sau mai multor documente de identificare (carte de identitate națională sau pașaport) furnizate de solicitant; 2. date cu privire la certificatele medicale clasa 1: data examenului medical sau, în cazul în care examenul medical nu s-a încheiat, data de începere a examenului medical; data eliberării și data expirării certificatului medical clasa 1; locul în care s-a efectuat examenul; statutul limitărilor; statutul certificatului respectiv (nou, eliberat, suspendat sau revocat); numărul unic de referință al examinatorului medical al autorității care acordă	ARA.MED.160 Schimbul de informații cu privire la certificatele medicale prin intermediul unei baze de date centralizate (a) <u>Până a avea acces la Fișierul european de date aeromedicale (European Aero-Medical Repository – EAMR), AAC va crea și gestiona o bază de date centralizată ale examinărilor medicale și al supravegherii solicitanților și titularilor de certificate medicale clasa 1 și în scopul supravegherii AME și AeMC.</u> (b) În scopul certificării medicale și al supravegherii solicitanților și titularilor de certificate medicale clasa 1 și în scopul supravegherii AME și AeMC, persoanele menționate la litera (c) schimbă următoarele informații prin intermediul bazei de date centralizate: 1. date de bază cu privire la solicitant sau la titularul unui certificat medical clasa 1: AAC; numele și prenumele; data nașterii; naționalitatea; adresa de e-mail și numărul unuia sau al mai multor documente de identificare (buletin de identitate sau pașaport) furnizate de solicitant; 2. date cu privire la certificatele medicale clasa 1: data examenului medical sau, în cazul în care examenul medical nu s-a încheiat, data de începere a examenului medical; data eliberării și data expirării certificatului medical clasa 1; locul în care s-a efectuat examenul; statutul limitărilor; statutul certificatului respectiv (nou, eliberat, suspendat sau	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
licențele; AME sau AeMC care a eliberat certificatul respectiv și autoritatea sa competentă. (c) În scopul aplicării dispozițiilor de la litera (b), următoarele persoane au acces la EAMR și la informațiile pe care acesta le conține: 1. examinatorii medicali ai autorității care acordă licențele de care aparține solicitantul sau titularul unui certificat medical clasa 1, precum și orice alt membru autorizat corespunzător al personalului respectivei autorități responsabil cu crearea sau cu gestionarea dosarului solicitantului sau al titularului, conform cerințelor prezentului regulament; 2. AME și personalul autorizat corespunzător al AeMC căruia solicitantul sau titularul i-a furnizat o declarație în conformitate cu punctul MED.A.035 litera (b) subpunctul 2; 3. orice membru autorizat corespunzător al personalului autorității competente responsabil cu supravegherea AME sau AeMC care efectuează evaluarea aeromedicală a respectivilor solicitanți sau titulari. Agencia și autoritățile naționale competente pot acorda și altor persoane acces la EAMR și la informațiile pe care le conține, atunci când este necesar pentru a se asigura buna funcționare a EAMR, în special pentru întreținerea sa tehnică. Într-un astfel de caz, agenția sau autoritatea națională competentă în cauză se asigură că respectivele persoane sunt corespunzător autorizate	revocat); numărul unic de referință al examinatorului medical al AAC; AME sau AeMC care a eliberat certificatul respectiv. (c) În scopul aplicării dispozițiilor de la litera (b), următoarele persoane au acces la baza de date și la informațiile pe care acesta le conține: 1. examinatorii medicali ai AAC, precum și orice alt membru autorizat corespunzător al AAC responsabil de crearea sau gestionarea dosarului solicitantului sau al titularului, conform cerințelor prezentului Regulament; 2. AME și personalul autorizat corespunzător al AeMC căruia solicitantul sau titularul i-a furnizat o declarație în conformitate cu punctul MED.A.035 litera (b) subpunctul 2; 3. orice membru autorizat corespunzător al personalului AAC responsabil de supravegherea AME sau AeMC care efectuează evaluarea aeromedicală a respectivilor solicitanți sau titulari. <u>AAC poate acorda și altor persoane acces la Baza de date și la informațiile pe care le conține, atunci când este necesar pentru a se asigura o bună funcționare, în special pentru întreținerea sa tehnică. Într-un astfel de caz, AAC se asigură că respectivele persoane sunt corespunzător autorizate</u>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
și calificate, că accesul lor este limitat la ceea ce este necesar pentru a atinge scopurile pentru care li s-a acordat accesul și că au beneficiat de o pregătire prealabilă pe tema legislației aplicabile în materie de protecție a datelor cu caracter personal și a garanțiilor conexe. Ori de câte ori acordă un astfel de acces unei persoane, o autoritate competentă informează agenția în prealabil. (d) De îndată ce au examinat un solicitant sau un titular al unui certificat medical clasa 1, autoritățile care acordă licențele, AME și AeMC menționate la litera (c) introduc de fiecare dată datele menționate la litera (b) în EAMR sau actualizează datele respective dacă este necesar. (e) Atunci când aceste date constituie date cu caracter personal, astfel cum sunt definite la articolul 2 litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 45/2001 (8), de fiecare dată când introduc sau actualizează respectivele date, statele membre informează ex ante solicitantul sau titularul unui certificat clasa 1 în acest sens. (f) Agenția asigură integritatea și securitatea EAMR și a informațiilor pe care acesta le conține cu ajutorul unei infrastructuri informatice adecvate. Agenția stabilește și aplică, prin consultare cu autoritățile naționale competente, protocoalele și măsurile tehnice necesare pentru a se asigura că orice acces la EAMR și la informațiile pe care acesta le conține este legal și securizat.	<u>și calificate, că accesul lor este limitat la ceea ce este necesar pentru a atinge scopurile pentru care li s-a acordat accesul și că au beneficiat de o pregătire prealabilă în materie de protecție a datelor cu caracter personal și a garanțiilor conexe.</u> <u>(d) De îndată ce au examinat un solicitant sau un titular al unui certificat medical clasa 1, AAC, AME și AeMC menționate la litera (c) introduc de fiecare dată datele menționate la litera (b) în Baza de date sau actualizează datele respective dacă este necesar.</u> <u>(e) Atunci când aceste date constituie date cu caracter personal, de fiecare dată când introduc sau actualizează respectivele date, AAC, AME și AeMC informează ex ante solicitantul sau titularul unui certificat clasa 1 în acest sens.</u> <u>(f) AAC asigură integritatea și securitatea Bazei de date și a informațiilor pe care acesta le conține cu ajutorul unei infrastructuri informatice adecvate. AAC stabilește și aplică, protocoalele și măsurile tehnice necesare pentru a se asigura că orice acces</u>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(g) Agenția se asigură că informațiile pe care le conține EAMR sunt șterse după o perioadă de zece ani. Această perioadă se calculează de la data expirării ultimului certificat clasa 1 eliberat solicitantului sau titularului în cauză sau de la data ultimei introduceri sau actualizări a datelor legate de solicitantul sau de titularul în cauză, dacă această dată este ulterioară. (h) Agenția se asigură că solicitanții sau titularii de certificate medicale clasa 1 pot avea acces la orice informații pe care le conține EAMR în privința lor și că sunt informați că pot solicita rectificarea sau ștergerea respectivelor informații. Autoritățile care acordă licențele evaluează solicitările de acest tip și, în cazurile în care consideră că informațiile vizate sunt incorecte sau nefolositoare pentru scopurile menționate la litera (b), se asigură că respectivele informații sunt rectificate sau șterse.	<u>la Baza de date și la informațiile pe care acesta le conține este legal și securizat.</u> <u>(g) AAC se asigură că informațiile pe care le conține Baza de date sunt șterse după o perioadă de zece ani. Această perioadă se calculează de la data expirării ultimului certificat clasa 1 eliberat solicitantului sau titularului în cauză sau de la data ultimei introduceri sau actualizări a datelor legate de solicitantul sau de titularul în cauză, dacă această dată este ulterioară.</u> <u>(h) AAC se asigură că solicitanții sau titularii de certificate medicale clasa 1 pot avea acces la orice informații pe care le conține Baza de date în privința lor și că sunt informați că pot solicita rectificarea sau ștergerea respectivelor informații. AAC evaluează solicitările de acest tip și, în cazurile în care consideră că informațiile vizate sunt incorecte sau nefolositoare pentru scopurile menționate la litera (b), se asigură că respectivele informații sunt rectificate sau șterse.</u>		
SECȚIUNEA II Examinatori aeromedicali (AME) ARA.MED.200 Procedura de eliberare, revalidare, reînnoire sau modificare a unui certificat de AME	ARA.MED.200 Procedura de eliberare, revalidare, reînnoire sau modificare a unui certificat de AME	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
Fără a aduce atingere dispozițiilor prevăzute la punctul ARA.GEN.315, se aplică toate elementele următoare: (a) autoritatea competentă se asigură că, înainte de eliberarea, revalidarea, reînnoirea sau extinderea privilegiilor unui certificat de AME, solicitanții își demonstrează competența aeromedicală în conformitate cu punctul MED.D.030 litera (a) punctul 6 și litera (b) punctul 5 din anexa IV; (b) autoritatea competentă instituie o procedură pentru a se asigura că, înainte de eliberarea certificatului de AME, deține dovada că cabinetul AME este echipat și că există procese adecvate pentru efectuarea examinărilor aeromedicale în cadrul domeniului de aplicare al certificatului de AME solicitat. În caz că există mai multe cabinete AME, toate acestea trebuie specificate în certificatul AME; (c) pentru solicitanții menționați la punctul MED.D.020 litera (aa) din anexa IV, autoritatea competentă poate accepta un curs de pregătire în medicina aeronautică urmat de un solicitant în afara teritoriilor pentru care sunt responsabile statele membre în temeiul Convenției de la Chicago, cu condiția ca autoritatea competentă să fi întreprins toate acțiunile următoare: 1. a evaluat și a verificat dacă programa de curs este echivalentă cu cursurile de pregătire în medicina aeronautică disponibile în statele membre; 2. a furnizat solicitantului un modul de pregătire specifică privind cerințele aeromedicale detaliate în anexa IV (partea MED);	<u>Fără a aduce atingere dispozițiilor prevăzute la punctul ARA.GEN.315, se aplică toate elementele următoare:</u> <u>(a) AAC se asigură că, înainte de eliberarea, revalidarea, reînnoirea sau extinderea privilegiilor unui certificat de AME, solicitanții își demonstrează competența aeromedicală în conformitate cu punctul MED.D.030 litera (a) punctul 6 și litera (b) punctul 5 din anexa nr. 4;</u> <u>(b) AAC instituie o procedură pentru a se asigura că, înainte de eliberarea certificatului de AME, deține dovada că cabinetul AME este echipat și că există procese adecvate pentru efectuarea examinărilor aeromedicale în cadrul domeniului de aplicare al certificatului de AME solicitat. În caz că există mai multe cabinete AME, toate acestea trebuie specificate în certificatul AME;</u> <u>(c) pentru solicitanții menționați la punctul MED.D.020 litera (aa) din anexa nr. 4, AAC poate accepta un curs de pregătire în medicina aeronautică urmat de un solicitant în afara teritoriului RM în temeiul Convenției de la Chicago, cu condiția ca AAC să fi întreprins toate acțiunile următoare:</u> <u>1. a evaluat și a verificat dacă programa de curs este echivalentă cu cursurile de pregătire în medicina aeronautică disponibile în statele membre ale Uniunii Europene ;</u>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(d) atunci când consideră că AME este în conformitate cu cerințele aplicabile, autoritatea competentă eliberează, revalidează, reînnoiește sau modifică certificatul de AME pentru o perioadă de cel mult 3 ani, utilizând formularul prevăzut în apendicele VII.	<u>2. a furnizat solicitantului un modul de pregătire specifică privind cerințele aeromedicale detaliate în anexa nr. 4 (partea MED);</u> <u>(d) atunci când consideră că AME este în conformitate cu cerințele aplicabile, AAC eliberează, revalidează, reînnoiește sau modifică certificatul de AME pentru o perioadă de cel mult 3 ani, utilizând formularul prevăzut în apendicele nr. 7.</u>		
ARA.MED.240 Medici generaliști (MG) care exercită privilegiile în conformitate cu punctul MED.A.040 din anexa IV (partea MED) Autoritatea competentă a unui stat membru informează agenția și autoritățile competente ale altor state membre dacă examinările aeromedicale pentru LAPL pot fi efectuate, pe teritoriul său, de MG.	<u>ARA.MED.240 Medici generaliști (MG) care exercită privilegiile în conformitate cu punctul MED.A.040 din anexa nr. 4 (partea MED), dacă este aplicabil</u> <u>În cazul în care MG sunt acceptați de AAC și numai dacă cadrul normativ național permite, AAC informează autoritățile competente ale altor state UE dacă examinările aeromedicale pentru LAPL pot fi efectuate, pe teritoriul RM, de MG.</u>	Compatibil	Lipsă
ARA.MED.245 Supravegherea continuă a AME și a MG Atunci când elaborează programul de supraveghere continuă menționat la punctul ARA.GEN.305, autoritatea competentă ia în considerare: 1. numărul AME și MG care își exercită privilegiile pe teritoriul în care autoritatea competentă își desfășoară sarcina de supraveghere; 2. numărul AME certificați de autorități competente ale altor state membre, care își exercită privilegiile pe teritoriul în care autoritatea competentă își execută sarcina de supraveghere;	ARA.MED.245 Supravegherea continuă a AME, (și a MG după caz) <u>Atunci când elaborează programul de supraveghere continuă menționat la punctul ARA.GEN.305, AAC ia în considerare:</u> <u>1. numărul AME (MG-după caz) care își exercită privilegiile pe teritoriul în care AAC își desfășoară sarcina de supraveghere;</u> <u>2. numărul AME certificați, care își exercită privilegiile pe teritoriul unui alt stat în care AAC își execută sarcina de supraveghere;</u>	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
3. o evaluare bazată pe riscuri a activității AME și MG.	<u>3. o evaluare bazată pe riscuri a activității AME și MG.</u>		
ARA.MED.246 Supravegherea în cooperare a AME și AeMC Fără a aduce atingere dispozițiilor prevăzute la punctul ARA.GEN.300 litera (e): (a) în cazul în care un AME sau AeMC își desfășoară activitatea în mai multe state membre, autoritatea competentă care a certificat AME sau AeMC dispune de o procedură pentru a asigura schimbul de informații în conformitate cu punctul ARA.GEN.200 litera (c) și cu punctul ARA.GEN.300 literele (d) și (e) cu autoritatea competentă din celălalt sau celelalte state membre în care își desfășoară activitatea AME sau AeMC. Procedura este convenită de autoritățile competente implicate; (b) în cazul menționat la litera (a), autoritatea competentă a celui alt stat în care AME sau AeMC își desfășoară activitatea comunică toate informațiile relevante pentru supravegherea AME sau AeMC cu autoritatea competentă care certifică AME sau AeMC.	<u>ARA.MED.246 Supravegherea în cooperare a AME și AeMC, la aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană</u> <u>Fără a aduce atingere dispozițiilor prevăzute la punctul ARA.GEN.300 litera (e):</u> <u>(a) în cazul în care un AME sau AeMC își desfășoară activitatea în mai multe state, AAC dispune de o procedură pentru a asigura schimbul de informații în conformitate cu punctul ARA.GEN.200 litera (c) și cu punctul ARA.GEN.300 literele (d) și (e) cu autoritatea competentă străină din statul în care își desfășoară activitatea AME sau AeMC. Procedura este convenită de autoritățile competente implicate;</u> <u>(b) în cazul menționat la litera (a), autoritatea competentă a celui alt stat în care AME sau AeMC își desfășoară activitatea comunică toate informațiile relevante pentru supravegherea AME sau AeMC cu AAC care certifică AME sau AeMC.</u>	Compatibil	Lipsă
ARA.MED.250 Limitarea, suspendarea sau revocarea unui certificat de AME (a) Autoritatea competentă limitează, suspendă sau revocă un certificat de AME în următoarele circumstanțe: 1. AME nu respectă cerințele aplicabile;	ARA.MED.250 Limitarea, suspendarea sau revocarea unui certificat de AME (a) AAC limitează, suspendă sau revocă un certificat de AME în următoarele cazuri: 1. AME nu se mai conformează cerințelor aplicabile;	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
2. neîndeplinirea criteriilor de certificare sau de prelungire a certificării; 3. deficiențe în evidența dosarelor aeromedicale sau prezentarea de date sau informații eronate; 4. falsificarea fișelor, a certificatelor sau a documentelor medicale; 5. tăinuirea unor fapte privind o cerere de certificat medical sau titularul unui certificat medical sau declarații false sau frauduloase în relația cu autoritatea competentă; 6. neremedierea constatărilor din cadrul auditului la care este supus cabinetul AME; _____ 7. la cererea AME certificat; și 8. orice context operațional al AME care poate avea un impact negativ direct sau indirect asupra siguranței zborului. (b) Certificatul unui AME se consideră nul, iar autoritatea competentă îl revocă imediat în oricare dintre următoarele circumstanțe: 1. revocarea licenței de practică medicală; sau 2. ștergerea din registrul medical. (c) Autoritatea competentă instituie un proces de recuperare a certificatelor AME revocate, actualizează lista AME și informează în consecință autoritățile competente ale celorlalte state membre.	2. neîndeplinirea criteriilor de certificare sau de prelungire a certificării; 3. deficiențe în evidența dosarelor aeromedicale sau prezentarea de date sau informații eronate; 4. falsificarea fișelor, a certificatelor sau a documentelor medicale; 5. tăinuirea unor fapte privind o cerere de certificat medical sau titularul unui certificat medical sau declarații false ori frauduloase în relația cu AAC; 6. neremedierea constatărilor din cadrul auditului la care este supus cabinetul AME; și 7. la cererea deținătorului de certificat AME. <u>8. orice context operațional al AME care poate avea un impact negativ direct sau indirect asupra siguranței zborului.</u> <u>(b) Certificatul unui AME se consideră nul, iar AAC îl revocă imediat în oricare dintre următoarele circumstanțe:</u> <u>1. revocarea licenței de practică medicală; sau</u> <u>2. ștergerea din registrul medical.</u> <u>(c) AAC instituie un proces de recuperare a certificatelor AME revocate, actualizează lista AME și informează în consecință autoritățile competente ale celorlalte state.</u>		
ARA.MED.255 Măsurile de executare Dacă, în cursul supravegherii sau prin orice alte mijloace, se găsesc dovezi care indică o neconformitate a unui AMC, AME sau MG,	ARA.MED.255 Măsurile executorii Dacă, în cursul supravegherii sau prin orice alte mijloace, se găsesc dovezi care indică o neconformitate a unui AeMC sau AME (<u>sau MG</u>	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
autoritatea competentă trebuie să dispună de un proces pentru revizuirea certificatelor medicale eliberate de acel AMC, AME sau MG și le poate anula în cazul în care acest lucru este necesar pentru a asigura siguranța zborului. Pentru certificatele medicale eliberate solicitanților care au o autoritate de acordare a licențelor diferită de autoritatea competentă care a eliberat certificatul de AME, autoritatea competentă respectivă informează examinatorul medical al titularului certificatului medical afectat și face schimb de informații relevante cu acesta.	<i>după caz</i>), AAC trebuie să dispună de un proces pentru revizuirea certificatelor medicale eliberate de acel AeMC sau AME (<i>sau MG după caz</i>) și le va anula în cazul în care acest lucru este necesar pentru a asigura siguranța zborului. <u>După caz, pentru certificatele medicale eliberate solicitanților care au o autoritate de acordare a licențelor diferită de autoritatea competentă care a eliberat certificatul de AME, AAC informează autoritatea competentă respectivă sau EASA și face schimb de informații relevante cu acesta.</u>		
SECȚIUNEA III Certificarea medicală ARA.MED.315 Analiza rapoartelor de examinare Autoritatea care acordă licențele dispune de un proces prin care examinatorul medical trebuie să ia următoarele măsuri: (a) analizează rapoartele de examinare și de evaluare primite de la AMC, AME și MG și îi informează pe aceștia cu privire la orice inconsecvențe, greșeli sau erori făcute în cadrul procesului de evaluare; (aa) ia măsurile corective adecvate pentru orice inconsecvențe, erori sau erori identificate; (b) la cerere, sprijină AME și AMC în luarea de decizii cu privire la aptitudinea din punct de vedere aeromedical în cazurile limită și complexe.	ARA.MED.315 Analiza rapoartelor de examinare AAC trebuie să dispună de un proces prin care <u>examinatorul medical trebuie să ia următoarele măsuri:</u> (a) analizează rapoartele de examinare și de evaluare primite de la AeMC, AME (<i>sau MG – după caz</i>), și îi informează pe aceștia cu privire la orice inconsecvențe, greșeli sau erori făcute în cadrul procesului de evaluare; <u>(aa) ia măsurile corective adecvate pentru orice inconsecvențe, erori sau erori identificate;</u> (b) la cerere, sprijină AME și AeMC în luarea de decizii cu privire la aptitudinea din punct de vedere aeromedical în cazurile litigioase.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
ARA.MED.325 Procedura de reevaluare Autoritatea competentă stabilește o procedură pentru analiza cazurilor limită și complexe și a cazurilor în care un solicitant solicită o reevaluare în conformitate cu cerințele medicale aplicabile și concluzia medicală acreditată, astfel cum sunt definite la punctul MED.A.010 din anexa IV (partea MED).	ARA.MED.325 Procedura <u>de reevaluare</u> <u>AAC instituie o procedură pentru analiza cazurilor limită și complexe și a cazurilor în care un solicitant solicită o reevaluare în conformitate cu cerințele medicale aplicabile și concluzia medicală acreditată, astfel cum sunt definite la punctul MED.A.010 din anexa nr. 4 (partea MED).</u>	Compatibil	Lipsă
SUBPARTEA DTO CERINȚE SPECIFICE REFERITOARE LA ORGANIZAȚIILE DE PREGĂTIRE DECLARATE (DTO)			
ARA.DTO.100 Declararea la autoritatea competentă (a) La primirea unei declarații din partea unei DTO, autoritatea competentă trebuie să verifice dacă declarația conține toate informațiile specificate la punctul DTO.GEN.115 din anexa VIII (partea DTO) și să confirme primirea declarației, inclusiv atribuirea unui număr de referință individual pentru DTO reprezentantului respectivei DTO. (b) În cazul în care declarația nu conține informațiile solicitate sau conține informații care indică o neconformitate cu cerințele esențiale prevăzute în anexa IV la Regulamentul (UE) 2018/1139, cu cerințele din anexa I (partea FCL) și din anexa VIII (partea DTO) la prezentul regulament sau cu cerințele din anexa III (partea BFCL) la Regulamentul (UE) 2018/395 al Comisiei și din anexa III (partea SFCL) la Regulamentul de punere în aplicare (UE)	ARA.DTO.100 Declararea la AAC (a) La primirea unei declarații din partea unei DTO, AAC trebuie să verifice dacă declarația conține toate informațiile specificate la punctul DTO.GEN.115 din Anexa nr.8 (Partea DTO) și să confirme primirea declarației, inclusiv atribuirea unui număr de referință individual pentru DTO reprezentantului respectivei DTO. (b) În cazul în care declarația nu conține informațiile solicitate sau conține informații care indică o neconformitate cu cerințele esențiale prevăzute în Anexa nr. 4 la Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017, cu cerințele din Anexa nr.1 (Partea FCL) și din Anexa nr.8 (Partea DTO) sau cu cerințele din Anexa nr.3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor și din Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
2018/1976 al Comisiei, autoritatea competentă acționează în conformitate cu punctul ARA.GEN.350 litera (da).	operarea planoarelor, AAC acționează în conformitate cu ARA.GEN.350 litera (da).		
ARA.DTO.105 Modificările aduse declarațiilor La primirea unei notificări de modificare a informațiilor cuprinse în declarația depusă de o DTO, autoritatea competentă acționează în conformitate cu punctul ARA.DTO.100.	ARA.DTO.105 Modificările aduse declarațiilor La primirea unei notificări de modificare a informațiilor cuprinse în declarația depusă de o DTO, AAC acționează în conformitate cu punctul ARA.DTO.100.	Compatibil	Lipsă
ARA.DTO.110 Verificarea conformității programului de pregătire (a) La primirea programelor de pregătire ale unei DTO și a oricăror modificări aduse acestora care îi sunt notificate în conformitate cu punctul DTO.GEN.115 litera (c) din anexa VIII (partea DTO) sau la primirea unei cereri de aprobare a programelor de pregătire ale unei DTO care îi este prezentată în conformitate cu punctul DTO.GEN.230 litera (c) din anexa menționată, autoritatea competentă verifică dacă respectivele programe de pregătire respectă cerințele din anexa I (partea FCL), din anexa III (partea BFCL) la Regulamentul (UE) 2018/395 și din anexa III (partea SFCL) la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/1976, după caz. (b) Dacă are certitudinea că programului de pregătire al DTO și orice modificări ulterioare aduse acestuia sunt în conformitate cu cerințele respective, autoritatea competentă informează reprezentantul DTO în scris sau, în cazul menționat	ARA.DTO.110 Verificarea conformității programului de pregătire (a) La primirea programelor de pregătire ale unei DTO și a oricăror modificări aduse acestora care îi sunt notificate în conformitate cu DTO.GEN.115 litera (c) din Anexa nr.8 (Partea DTO) sau la primirea unei cereri de aprobare a programelor de pregătire ale unei DTO care îi este prezentată în conformitate cu DTO.GEN.230 litera (c) din anexa menționată, AAC verifică dacă respectivele programe de pregătire respectă cerințele din Anexa nr.1 (Partea FCL), din Anexa nr.3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor și din Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor, după caz. (b) Dacă are certitudinea că programul de pregătire al DTO și orice modificări ulterioare aduse acestuia sunt în conformitate cu cerințele respective, AAC informează în scris reprezentantul DTO sau, în cazul menționat la punctul DTO.GEN.230 litera (c) din	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
la punctul DTO.GEN.230 litera (c) din anexa VIII (partea DTO), aprobă programul de pregătire. Pentru o astfel de aprobare, autoritatea competentă trebuie să utilizeze formularul prevăzut în appendicele VIII la prezenta anexă (partea ARA). (c) În cazul constatării oricărei neconformități, autoritatea competentă acționează în conformitate cu punctul ARA.GEN.350 litera (da) sau, în cazul menționat la punctul DTO.GEN.230 litera (c) din anexa VIII (partea DTO), respinge cererea de aprobare a programului de pregătire.	Anexa nr.8 (Partea DTO), aprobă programul de pregătire. Pentru o astfel de aprobare, AAC trebuie să utilizeze formularul prevăzut în appendicele nr.8 la prezenta Anexă (Partea ARA). (c) În cazul constatării oricărei neconformități, AAC acționează în conformitate cu punctul ARA.GEN.350 litera (da) sau, în cazul menționat la punctul DTO.GEN.230 litera (c) din Anexa nr.8 (Partea DTO), respinge cererea de aprobare a programului de pregătire.		
Appendicele I Licență de echipaj de zbor			
Licența de echipaj de zbor eliberată de un stat membru în conformitate cu anexa I (partea FCL), cu anexa III (partea BFCL) la Regulamentul (UE) 2018/395 și cu anexa III (partea SFCL) la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/1976 trebuie să respecte următoarele specificații: (a) Conținut: Numărul elementului prezentat este tipărit întotdeauna în asociere cu titlul elementului. Elementele I-XI sunt elemente „permanente”, iar elementele XII-XIV sunt elementele „variabile”, care pot apărea într-o parte separată sau detașabilă a formularului principal. Orice parte separată sau detașabilă este clar identificabilă ca parte a licenței. 1. Elemente permanente: (I) statul emitent al licenței; (II) titlul licenței;	<u>Licența</u> de echipaj de zbor eliberat în conformitate cu Anexa nr.1 (Partea FCL), cu Anexa nr.3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor și cu Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor trebuie să respecte următoarele specificații: (a) Cuprinsul. Numărul elementului prezentat este tipărit întotdeauna în asociere cu titlul elementului. Elementele I-XI sunt elemente „permanente”, iar elementele XII-XIV sunt elementele „variabile”, care pot apărea într-o parte separată sau detașabilă a formularului principal. Orice parte separată sau detașabilă este clar identificabilă ca parte a <u>licenței</u>. 1. Elemente permanente: (I) statul emitent al <u>licenței</u>; (II) titlul <u>licenței</u>;	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(III) numărul de serie al licenței începând cu codul de țară ONU al statului emitent al licenței, urmat de „FCL”, „BFCL” sau „SFCL”, după caz, și un cod format din numere și/sau litere scris cu cifre arabe și caractere latine; (IV) numele titularului (cu caractere latine, chiar și atunci când setul de caractere al limbii sau limbilor naționale nu este latin); (IVa) data nașterii; (V) adresa titularului; (VI) naționalitatea titularului; (VII) semnătura titularului; (VIII) autoritatea competentă și, acolo unde este necesar, condițiile pe baza cărora a fost eliberată licența; (IX) certificarea valabilității și autorizarea pentru privilegiile acordate; (X) semnătura funcționarului care eliberează licența și data eliberării; și (XI) sigiliul sau ștampila autorității competente. 2. Elemente variabile: (XII) calificări, certificate și, în cazul baloanelor și al planoarelor, privilegii: calificări de clasă, calificări de tip, certificate de instructor etc., cu datele de expirare, după caz. Privilegiile de radiotelefonie (R/T) pot figura pe licență sau pe un certificat separat; (XIII) observații: și anume, atestări speciale referitoare la limitări și atestări pentru privilegii, inclusiv atestări ale competenței lingvistice și observații privind validarea automată a licenței; și	(III) numărul de serie al <u>licenței</u> începând cu codul de țară ONU al Republicii Moldova, urmat de „FCL”, „BFCL” sau „SFCL”, după caz, și un cod format din numere și/sau litere scris cu cifre arabe și caractere latine; (IV) numele titularului; (IVa) data nașterii; (V) adresa titularului; (VI) naționalitatea titularului; (VII) semnătura titularului; (VIII) AAC și, acolo unde este necesar, condițiile pe baza cărora a fost eliberată <u>licența</u>; (IX) certificarea valabilității și autorizarea pentru privilegiile acordate; (X) semnătura funcționarului care eliberează <u>licența</u> și data eliberării; și (XI) sigiliul sau ștampila AAC. 2. Elemente variabile: (XII) calificări și certificate și, în cazul baloanelor și al planoarelor, privilegii: calificări de clasă, calificări de tip, certificate de instructor etc., cu datele de expirare, după caz. Privilegiile de radiotelefonie (R/T) pot figura pe <u>licență</u> sau pe un certificat separat; (XIII) observații: atestări speciale referitoare la limitări și atestări ale privilegiilor, inclusiv atestări ale competenței lingvistice, <u>și observații privind validarea automată a licenței; și;</u>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(XIV) orice alte detalii solicitate de autoritatea competentă (de exemplu, locul nașterii/locul de origine). (b) Materialul. Hârtia sau alt material utilizat trebuie să împiedice sau să evidențieze clar orice modificări sau ștersături. Orice înregistrare sau ștergere în formular trebuie autorizată în mod clar de autoritatea competentă. (c) Limba. Licențele se scriu în limba națională (limbile naționale), în engleză și în alte limbi pe care autoritatea competentă le consideră adecvate. <i>Pagina de gardă</i> TABEL Pagini suplimentare – Cerințe Paginile 1, 2 și 3 ale licenței se conformează formatului prevăzut în model la acest punct. Autoritatea competentă include pagini adaptate suplimentare care conțin tabele care includ cel puțin următoarele informații: — calificări, certificate, atestări și privilegii; — data expirării calificărilor și a privilegiilor certificatului de examinator și de instructor; — data testului sau a verificării; — observații și restricții (limitări operaționale); — câmpuri pentru numărul de certificat și semnătura examinatorului și/sau a instructorului, după caz; — abrevieri.	(XIV) orice alte detalii solicitate de AAC (de exemplu, locul nașterii/locul de origine). (b) Materialul. Hârtia sau alt material utilizat trebuie să împiedice sau să evidențieze clar orice modificări sau ștersături. Orice înregistrare sau ștergere în formular trebuie autorizată în mod clar de AAC. (c) Limba. <u>Licențele</u> se scriu în limba de stat și în limba engleză. TABEL Pagini suplimentare – Cerințe Paginile <u>1, 2 și 3 ale licenței se conformează formatului prevăzut în model la acest punct. AAC include pagini adaptate suplimentare</u> care conțin tabele care includ cel puțin următoarele informații: - calificări, certificate, atestări și privilegii; - data expirării calificărilor și a privilegiilor certificatului de examinator și de instructor; - data testului sau a verificării; - observații și restricții (limitări operaționale); - câmpuri pentru numărul de certificat <u>și semnătura</u> al examinatorului și/sau instructorului, după caz; - abrevieri. Aceste pagini suplimentare sunt destinate pentru a fi utilizate de AAC în mod expres <u>sau de către instructori ori examinatori autorizați, după caz.</u>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
Aceste pagini suplimentare sunt destinate a fi utilizate de autoritatea competentă sau de instructori ori examinatori autorizați în mod expres. Eliberarea inițială a calificărilor sau a certificatelor este înscrisă de autoritatea competentă. Revalidarea sau reînnoirea calificărilor sau a certificatelor poate fi introdusă de către autoritatea competentă sau de către instructori ori examinatori autorizați în mod expres. Limitările operaționale se introduc la rubrica „Observații și restricții” în dreptul privilegiului restricționat corespunzător, de exemplu, test de îndemânare IR susținut cu un copilot, privilegii de instructaj restricționate la un tip de aeronavă. Calificările care nu sunt validate pot fi eliminate din licență de către autoritatea competentă.	Eliberarea inițială a calificărilor sau a certificatelor este înscrisă de AAC. Revalidarea sau reînnoirea calificărilor sau a certificatelor poate fi introdusă de către AAC în mod expres <u>sau de către instructori ori examinatori autorizați, după caz.</u> Limitările operaționale se introduc la rubrica „Observații și restricții” în dreptul privilegiului restricționat corespunzător, de exemplu, test de îndemânare IR susținut cu un copilot, privilegii de instructaj restricționate la un tip de aeronavă. Calificările care nu sunt validate pot fi eliminate din <u>licență de către AAC.</u>		
Apendicele II la ANEXA VI PARTEA ARA Formatul standard AESA pentru atestatele de membru al echipajului de cabină			
Atestatele de membru al echipajului de cabină eliberate în conformitate cu partea CC într-un stat membru respectă următoarelor specificații: TABEL	Atestatele de membru al echipajului de cabină eliberate de AAC în conformitate cu Partea CC respectă următoarelor specificații: TABEL	Compatibil	Lipsă
Instrucțiuni (a) Atestatul de membru al echipajului de cabină include toate elementele specificate în formularul AESA 142 în conformitate cu elementele 1-12, astfel cum sunt enumerate și descrise mai jos. (b) Dimensiunea trebuie să fie de 105mm × 74mm (o optime de A4) sau de 85mm × 54mm, iar	Instrucțiuni: a. Atestatul de membru al echipajului de cabină include toate elementele specificate în formularul AAC 142 în conformitate cu elementele 1-12 de mai jos. b. Dimensiunea trebuie să fie o optime de A4, iar materialul utilizat trebuie să împiedice sau să evidențieze clar orice modificări sau ștersături.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
materialul utilizat trebuie să împiedice sau să evidențieze clar orice modificări sau ștersături. (c) Documentul se tipărește în engleză și în alte limbi pe care autoritatea le consideră adecvate. (d) Documentul se eliberează de autoritatea competentă sau de o organizație aprobată să elibereze atestate de membru al echipajului de cabină. În acest din urmă caz, se face trimitere la aprobarea eliberată de autoritatea competentă a statului membru. (e) Atestatul de membru al echipajului de cabină este recunoscut în toate statele membre, nefiind necesar ca documentul să fie schimbat atunci când se lucrează în alt stat membru. Elementul 1: Titlul „ATESTAT DE MEMBRU AL ECHIPAJULUI DE CABINĂ” și trimiterea la partea CC Elementul 2: Numărul de referință al atestatului începe cu codul de țară ONU al statului membru, urmat de cel puțin ultimele 2 cifre ale anului de eliberare și de o referință individuală/un număr individual conform unui cod stabilit de autoritatea competentă (de ex. BE-08-xxxx). Elementul 3:	c. Documentul se tipărește în engleză și în limba de stat. d. Documentul se eliberează de AAC. - Elementul 1: Titlul „ATESTAT DE MEMBRU AL ECHIPAJULUI DE CABINĂ” și trimiterea la Partea CC Elementul 2: Numărul de referință al atestatului începe cu codul de țară ONU atribuit Republicii Moldova, urmat de cel puțin ultimele 2 cifre ale anului de eliberare și de o referință individuală/un număr individual conform unui cod stabilit de AAC (de exemplu, MD-08-xxxx) Elementul 3:		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
Statul membru în care s-a eliberat atestatul. Elementul 4: Numele complet (nume și prenume) așa cum apare în documentul de identitate oficial al titularului. Elementele 5 și 6: Data și locul nașterii, precum și naționalitatea, așa cum apar în documentul de identitate oficial al titularului. Elementul 7: Semnătura titularului. Elementul 8: Aici se introduc detaliile de identificare a autorității competente din statul membru în care se eliberează atestatul, acestea cuprinzând numele complet al autorității competente, adresa poștală, sigiliul oficial, ștampila sau logoul, în funcție de caz. Elementul 9: Dacă autoritatea competentă este organismul emitent, se înscriu termenul „autoritate competentă” și sigiliul, ștampila sau logoul oficial. Exclusiv în acest caz, autoritatea competentă poate stabili dacă sigiliul, ștampila sau logoul său oficial poate fi înscris în cadrul elementului 8. Elementul 10: Semnătura funcționarului care acționează în numele organismului emitent.	Statul în care s-a eliberat atestatul. Elementul 4: Numele complet (nume și prenume) așa cum apare în documentul de identitate oficial al titularului. Elementele 5 și 6: Data și locul nașterii, precum și naționalitatea, așa cum apar în documentul de identitate oficial al titularului. Elementul 7: Semnătura titularului. Elementul 8: Aici se introduc detaliile de identificare ale AAC, acestea cuprinzând numele complet al AAC, adresa poștală, sigiliul oficial și sigla, în funcție de caz. Elementul 9: AAC este organismul emitent și sigiliul oficial va fi înscris în cadrul elementului 8. Elementul 10: Semnătura funcționarului care acționează în numele organismului emitent.		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
Elementul 11: Se utilizează formatul standard al datei: adică ziua/luna/anul scrise în întregime (de ex. 22/02/2008). Elementul 12: Aceeași propoziție în limba engleză și traducerea completă și exactă a acesteia în alte limbi pe care autoritatea competentă le consideră adecvate.	Elementul 11: Se utilizează formatul standard al datei, adică ziua/luna/anul scrise în întregime (de exemplu, 22/02/2008). Element 12: Aceeași propoziție în limba engleză și traducerea completă și exactă a acesteia în limba de stat.		
Apendicele III la ANEXA VI PARTEA ARA CERTIFICATUL PENTRU ORGANIZAȚII DE PREGĂTIRE APROBATE (ATO)			
Uniunea Europeană * Autoritatea competentă CERTIFICAT DE ORGANIZAȚIE DE PREGĂTIRE APROBATĂ [NUMĂR/REFERINȚĂ CERTIFICAT] În temeiul Regulamentului (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei [și al Regulamentului (UE) 2018/395 al Comisiei/Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2018/1976 al Comisiei (ADAPTAȚI DUPĂ CAZ)] și sub rezerva condițiilor specificate mai jos, [autoritatea competentă] certifică prin prezenta că [NUMELE ORGANIZAȚIEI DE PREGĂTIRE]	AAC CERTIFICAT DE ORGANIZAȚIE DE PREGĂTIRE APROBATĂ NUMĂR/REFERINȚĂ CERTIFICAT În temeiul Regulamentului de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă [și al Regulamentului de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor/Regulamentului de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor] (se va adapta după caz) și sub rezerva îndeplinirii condițiilor specificate mai jos, AAC certifică prin prezenta că [NUMELE ORGANIZAȚIEI DE PREGĂTIRE]	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
[ADRESA ORGANIZAȚIEI DE PREGĂTIRE] este o organizație de pregătire certificată în conformitate cu partea ORA, cu privilegiul de a furniza cursuri de pregătire conforme cu partea FCL, inclusiv de a utiliza FSTD-uri, în conformitate cu lista din aprobarea cursurilor de pregătire anexată/cursurile de pregătire în conformitate cu partea BFCL/cursurile de pregătire în conformitate cu partea SFCL [ADAPTAȚI DUPĂ CAZ]. CONDIȚII: Prezentul certificat este limitat la privilegiile și la sfera furnizării de cursuri de pregătire, inclusiv a utilizării de FSTD, în conformitate cu lista din aprobarea cursurilor de pregătire anexată. Prezentul certificat este valabil atât timp cât organizația aprobată continuă să respecte partea ORA, partea FCL, partea BFCL, partea SFCL [ADAPTAȚI DUPĂ CAZ] și alte reglementări aplicabile. Sub rezerva conformității cu condițiile de mai sus, prezentul certificat rămâne valabil cu excepția cazurilor în care a fost înlocuit, limitat, suspendat sau revocat ori s-a renunțat la acesta. Data eliberării: Semnătura:	[ADRESA ORGANIZAȚIEI DE PREGĂTIRE] este o organizație de pregătire certificată conform Părții ORA, cu privilegiul de a furniza cursuri de pregătire conforme cu Partea FCL, inclusiv de a utiliza FSTD-uri, în conformitate cu lista din aprobarea cursurilor de pregătire anexată/cursurilor de pregătire în conformitate cu Partea BFCL/cursurilor de pregătire în conformitate cu Partea SFCL (se va adapta după caz). CONDIȚII: Prezentul certificat este limitat la privilegiile și la sfera furnizării de cursuri de pregătire, inclusiv a utilizării de FSTD, în conformitate cu lista din aprobarea cursurilor de pregătire anexată. Prezentul certificat este valabil atât timp cât organizația aprobată continuă să respecte Partea ORA, Partea FCL, Partea BFCL, Partea SFCL (se va adapta după caz) și alte reglementări aplicabile. Sub rezerva conformității cu condițiile de mai sus, prezentul certificat rămâne valabil cu excepția cazurilor în care certificatul a fost înlocuit, limitat, suspendat sau revocat ori s-a renunțat la acesta. Data eliberării: Semnătură: AAC		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
[autoritatea competentă] * „Uniunea Europeană” se elimină în cazul țărilor care nu sunt membre ale UE sau al AESA. Formular AESA 143 Versiunea 3 – pagina 1/2 CERTIFICAT DE ORGANIZAȚIE DE PREGĂTIRE APROBATĂ APROBARE CURSURI DE PREGĂTIRE Anexă la certificatul ATO numărul: [NUMĂR/REFERINȚĂ CERTIFICAT] [NUMELE ORGANIZAȚIEI DE PREGĂTIRE] a obținut privilegiul de a furniza și de a desfășura următoarele cursuri de pregătire în conformitate cu partea FCL/parteă BFCL/parteă SFCL [ADAPTAȚI DUPĂ CAZ], precum și de a utiliza următoarele FSTD: TABEL Prezenta aprobare a cursurilor de pregătire este valabilă atât timp cât:	Formular AAC 143 Versiunea 3 – pagina 1/2 CERTIFICAT DE ORGANIZAȚIE DE PREGĂTIRE APROBATĂ APROBARE CURSURI DE PREGĂTIRE Anexă la certificatul ATO numărul: [NUMĂR/REFERINȚĂ CERTIFICAT] [NUMELE ORGANIZAȚIEI DE PREGĂTIRE] a obținut privilegiul de a furniza și de a desfășura următoarele cursuri de pregătire conforme cu Partea FCL/Partea BFCL/Partea SFCL (se va adapta după caz) și de a utiliza următoarele FSTD: TABEL (*) Indicat în certificatul de calificare Prezenta aprobare a cursurilor de pregătire este valabilă atât timp cât: (a) certificatul ATO nu a fost înlocuit, limitat, suspendat sau revocat ori nu s-a renunțat la acesta; și		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(a) certificatul ATO nu a fost înlocuit, limitat, suspendat sau revocat ori nu s-a renunțat la acesta și (b) toate operațiunile sunt desfășurate în conformitate cu partea ORA, cu partea FCL, cu partea BFCL, cu partea SFCL [ADAPTAȚI DUPĂ CAZ], cu alte reglementări aplicabile și, dacă este cazul, cu procedurile din documentația organizației în conformitate cu dispozițiile din partea ORA. Data eliberării: Semnătura:[autoritatea competentă] Pentru statul membru/AESA Formular AESA 143 Versiunea 3 – pagina 2/2	(b) toate operațiunile sunt desfășurate în conformitate cu Partea ORA, cu Partea FCL, cu Partea BFCL, cu Partea SFCL (se va adapta după caz), cu alte reglementări aplicabile și, dacă este cazul, cu procedurile din documentația organizației conform prevederilor Părții ORA. Data eliberării: Semnătură: AAC Pentru Republica Moldova/AAC Formular AAC 143 Versiunea 3 – pagina 2/2		
Apendicele IV la ANEXA VI PARTEA ARA CERTIFICAT DE CALIFICARE A ECHIPAMENTULUI DE PREGĂTIRE SINTETICĂ PENTRU ZBOR			
Introducere Pentru certificatul de calificare a FSTD, se utilizează formularul AESA 145. Prezentul document conține specificațiile FSTD, inclusiv orice limitare (limitări) și autorizație (autorizații) sau aprobare (aprobări) specială (speciale) care se aplică FSTD în cauză. Certificatul de calificare se tipărește în limba engleză și în orice altă limbă stabilită (alte limbi stabilite) de autoritatea competentă.	Introducere Pentru certificatul de calificare a FSTD, se utilizează formularul AAC 145. Prezentul document conține specificațiile FSTD, inclusiv orice limitare (limitări) și autorizație (autorizații) sau aprobare (aprobări) specială (speciale) care se aplică FSTD în cauză. Certificatul de calificare se tipărește în limba engleză și în limba de stat.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
FSTD convertibile dispun de un certificat de calificare separat pentru fiecare tip de aeronavă. Montarea de motoare și echipamente diferite pe un FSTD nu necesită certificate de calificare separate. Toate certificatele de calificare sunt prevăzute cu un număr de serie precedat de un cod format din litere, care este specific respectivului FSTD. Codul alfabetic este specific autorității competente emitente.	FSTD convertibile dispun de un certificat de calificare separat pentru fiecare tip de aeronavă. Montarea de motoare și echipamente diferite pe un FSTD nu necesită certificate de calificare separate. Toate certificatele de calificare sunt prevăzute cu un număr de serie precedat de un cod format din litere, care este specific respectivului FSTD. Codul alfabetic este specific autorității competente emitente.		
Apendicele V la ANEXA VI PARTEA ARA CERTIFICAT PENTRU CENTRELE AEROMEDICALE (AMC)			
Uniunea Europeană (9) Autoritatea competentă CERTIFICAT DE CENTRU AEROMEDICAL TRIMITERE: În temeiul Regulamentului (UE) nr. 1178/2011 și al Regulamentului (UE) 2015/340 al Comisiei (10) și sub rezerva îndeplinirii condițiilor specificate mai jos, [autoritatea competentă] certifică prin prezenta că [NUMELE ORGANIZAȚIEI] [ADRESA ORGANIZAȚIEI]	CERTIFICAT PENTRU CENTRELE DE MEDICINĂ AERONAUTICĂ (AeMC) AAC CERTIFICAT DE CENTRU DE MEDICINĂ AERONAUTICĂ REFERINȚĂ în temeiul Regulamentului de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă și sub rezerva îndeplinirii condițiilor specificate mai jos, AAC certifică prin prezenta că [NUMELE ORGANIZAȚIEI] [ADRESA ORGANIZAȚIEI] este un centru de medicină aeronautică certificat în conformitate cu Partea ORA, cu privilegiile și sfera	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
este un centru aeromedical conform cu partea ORA, cu privilegiile și sfera de activitate prevăzute în condițiile de aprobare anexate. CONDIȚII: 1. Prezentul certificat este limitat la cele specificate în secțiunea referitoare la sfera aprobării din manualul organizației aprobate. 2. Prezentul certificat impune respectarea procedurilor specificate în documentația organizației, conform dispozițiilor părții ORA. 3. Prezentul certificat rămâne valabil sub rezerva conformității cu cerințele din partea ORA, cu excepția cazurilor în care acesta a fost restituit, înlocuit, suspendat sau revocat. TABEL Formularul 146 al AESA Versiunea 2 CERTIFICAT DE CENTRU AEROMEDICAL Anexă (11) la certificatul de AeMC numărul: PRIVILEGII ȘI SFERĂ DE ACTIVITATE [Numele organizației] a obținut privilegiul sau privilegiile de a realiza examinări și evaluări aeromedicale în vederea eliberării de certificate	de activitate prevăzute în condițiile de aprobare anexate. CONDIȚII: Prezentul certificat este limitat la cele specificate în secțiunea referitoare la sfera aprobării din manualul organizației aprobate. Prezentul certificat impune respectarea procedurilor specificate în documentația organizației, în conformitate cu prevederile Părții ORA. Prezentul certificat rămâne valabil, sub rezerva conformității, cu cerințele din Partea ORA, cu excepția cazurilor în care a fost restituit, înlocuit, suspendat sau revocat. TABEL Formular AAC 146 Versiunea 2 CERTIFICAT DE CENTRU AEROMEDICAL Anexă () la certificatul de AeMC numărul: PRIVILEGII ȘI SFERĂ DE ACTIVITATE [Numele organizației] a obținut privilegiul sau privilegiile de a realiza examinări și evaluări aeromedicale în vederea eliberării de certificate medicale și de rapoarte medicale în conformitate cu		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
medicale și de rapoarte medicale în conformitate cu tabelul de mai jos și de a elibera aceste certificate medicale pentru: TABEL	tabelul de mai jos și de a elibera aceste certificate medicale pentru: TABEL		
Appendicele VI la ANEXA VI PARTEA ARA			
(PAGINĂ LIBERĂ)	(PAGINĂ LIBERĂ)	Compatibil	Lipsă
Appendicele VII la ANEXA VI PARTEA ARA			
CERTIFICAT PENTRU EXAMINATORII AEROMEDICALI (AME) Uniunea Europeană (12) Autoritatea competentă CERTIFICAT DE EXAMINATOR AEROMEDICAL NUMĂR/REFERINȚĂ CERTIFICAT; În temeiul Regulamentului (UE) nr. 1178/2011 și al Regulamentului (UE) 2015/340 al Comisiei (13) și sub rezerva îndeplinirii condițiilor specificate mai jos, [autoritatea competentă] certifică prin prezenta că [NUMELE EXAMINATORULUI AEROMEDICAL] [ADRESA/ADRESELE CABINETULUI/CABINETELOR EXAMINATORULUI AEROMEDICAL]	CERTIFICAT PENTRU EXAMINATORII AEROMEDICALI (AME) AAC CERTIFICAT DE EXAMINATOR AEROMEDICAL NUMĂR/REFERINȚĂ CERTIFICAT; în temeiul Regulamentului de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă și sub rezerva îndeplinirii condițiilor specificate mai jos, AAC certifică prin prezenta că [NUMELE EXAMINATORULUI AEROMEDICAL] [ADRESA EXAMINATORULUI AEROMEDICAL] este examinator aeromedical	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
este examinator aeromedical CONDIȚII: 1. Prezentul certificat este limitat la privilegiile prevăzute în anexa la prezentul certificat de AME. 2. Prezentul certificat impune respectarea normelor de aplicare și a procedurilor specificate în partea MED/parteia ATCO.MED (13) . 3. Prezentul certificat rămâne valabil de la [zz/ll/aaaa] până la [zz/ll/aaaa (14)]sub rezerva conformității cu cerințele din partea MED/parteia ATCO.MED (13) , cu excepția cazurilor în care acesta a fost restituit, înlocuit, suspendat sau revocat. Formularul 148 al AESA Versiunea 2 CERTIFICAT DE EXAMINATOR AEROMEDICAL Anexă (15) la certificatul de AME numărul: PRIVILEGII ȘI SFERĂ DE ACTIVITATE [Numele și titlul academic al examinatorului aeromedical] a obținut privilegiul sau privilegiile de a realiza examinări și evaluări aeromedicale în vederea eliberării de certificate medicale în conformitate cu tabelul de mai jos și de a elibera aceste certificate medicale pentru: TABEL	CONDIȚII: 1. Prezentul certificat este limitat la privilegiile prevăzute în anexa la prezentul certificat de AME. 2. Prezentul certificat impune respectarea normelor de aplicare și a procedurilor specificate în Partea MED. 3. Prezentul certificat rămâne valabil pe o perioadă de trei ani până la [xx/yy/yyyy(*)] sub rezerva conformității cu cerințele din Partea MED cu excepția cazurilor în care a fost restituit, înlocuit, suspendat sau revocat. (*) Data eliberării este data la care s-a eliberat și semnat certificatul Formular AAC 148 Versiunea 1 CERTIFICAT PENTRU EXAMINATORII AEROMEDICALI (AME) Anexă la certificatul de AME numărul: PRIVILEGII ȘI SFERA DE ACTIVITATE [Numele și titlul academic al examinatorului aeromedical] a obținut privilegiul (privilegiile) de a realiza examinări și evaluări aeromedicale în vederea eliberării de certificate medicale și rapoarte medicale în conformitate cu tabelul de mai jos și de a elibera aceste certificate și rapoarte medicale pentru: TABEL		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile

Apendicele VIII la ANEXA VI (PARTEA ARA)			
Aprobarea programului de pregătire pentru o organizație de pregătire declarată (DTO) Uniunea Europeană (*) Autoritatea competentă TABEL Formularul 157 al AESA – versiunea 2– pagina 1/1.	Aprobarea programului de pregătire pentru o organizație de pregătire declarată (DTO) AAC TABEL Formularul 157 al AAC – versiunea 2– pagina 1/1.	Compatibil	Lipsă
ANEXA VII CERINȚE APLICABILE ORGANIZAȚIILOR PENTRU PERSONALUL NAVIGANT [PARTEA ORA] SUBPARTEA GEN CERINȚE GENERALE			
SECȚIUNEA I Generalități ORA.GEN.105 Autoritatea competentă (a) În sensul prezentei părți, autoritatea competentă care exercită supravegherea asupra: 1. organizațiilor supuse unei obligații de certificare este: (i) pentru organizațiile care își au sediul principal al activității într-un stat membru, autoritatea desemnată de respectivul stat membru; (ii) pentru organizațiile care își au sediul principal al activității într-o țară terță, agenția;	ORA.GEN.105 Autoritatea competentă Autoritatea Aeronautică Civilă este autoritatea competentă care exercită supravegherea organizațiilor supuse unei obligații de certificare.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
2. FSTD este: (i) agenția, pentru FSTD: — situate în afara teritoriului statelor membre; sau — situate pe teritoriul statelor membre și exploatare de organizații care își au sediul principal al activității într-o țară terță; (ii) pentru FSTD situate pe teritoriul statelor membre și exploatare de organizații care își au sediul principal al activității într-un stat membru, autoritatea desemnată de statul membru în care își are sediul principal al activității organizația care exploatează respectivul FSTD sau agenția, dacă statul membru în cauză solicită acest lucru. (b) În cazurile în care FSTD situat în afara teritoriului statului membru este exploatat de o organizație certificată de un stat membru, agenția califică respectivul FSTD în cooperare cu statul membru care a certificat organizația care îl exploatează.			
ORA.GEN.115 Solicitarea unui certificat de organizație (a) Cererea de certificat de organizație sau de modificare a unui certificat existent se realizează în forma și modul stabilite de autoritatea competentă ținând cont de cerințele aplicabile din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și din normele sale de aplicare.	ORA.GEN.115 Solicitarea unui certificat de organizație (a) Cererea de certificat de organizație sau de modificare a unui certificat existent se realizează în forma și modul stabilite de AAC ținând cont de cerințele aplicabile din Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017, prezentul Regulament și normele sale de aplicare.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(b) Solicitanții unui prim certificat furnizează autorității competente o documentație care demonstrează modul în care aceștia se vor conforma cerințelor stabilite în Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și în normele sale de aplicare. O astfel de documentație include o procedură care descrie modul în care se vor gestiona schimbările ce nu necesită o aprobare prealabilă și cum se vor notifica acestea autorității competente.	(b) Solicitanții unui prim certificat furnizează AAC o documentație care demonstrează modul în care aceștia se vor conforma cerințelor stabilite în Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017, prezentul Regulament și normele sale de aplicare. O astfel de documentație include o procedură care descrie modul în care se vor gestiona schimbările ce nu necesită o aprobare prealabilă și cum se vor notifica acestea AAC.		
ORA.GEN.120 Mijloace de conformitate (a) Pentru a obține conformitatea cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și cu normele sale de aplicare, o organizație poate utiliza mijloace de conformitate alternative la AMC adoptate de agenție. (b) Atunci când o organizație dorește să utilizeze un mijloc de conformitate alternativ, înainte de a-l implementa aceasta furnizează autorității competente o descriere completă a mijlocului de conformitate alternativ. Descrierea include orice revizuri ale manualelor sau procedurilor care ar putea fi relevante, precum și o evaluare care demonstrează că se respectă Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și normele sale de aplicare. Organizația poate pune în aplicare aceste mijloace de conformitate alternative sub rezerva aprobării prealabile de către autoritatea competentă și la	ORA.GEN.120 Mijloace de conformitate (a) Pentru a obține conformitatea cu Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017, prezentul Regulament și normele sale de aplicare, o organizație poate utiliza mijloace de conformitate alternative la AMC adoptate de AAC. (b) Atunci când o organizație dorește să utilizeze un mijloc de conformitate alternativ, înainte de a-l implementa, aceasta furnizează AAC o descriere completă a mijlocului de conformitate alternativ. Descrierea include orice revizuri ale manualelor sau procedurilor care ar putea fi relevante, precum și o evaluare care demonstrează că se respectă Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017, prezentul Regulament și normele sale de aplicare. Organizația poate pune în aplicare aceste mijloace de conformitate alternative sub rezerva aprobării prealabile de către AAC și la primirea informării prevăzute la ARA.GEN.120 litera (d).	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
primirea informării prevăzute la ARA.GEN.120 litera (d).			
ORA.GEN.125 Condiții de aprobare și privilegiile unei organizații O organizație certificată respectă sfera și privilegiile definite în condițiile de aprobare anexate la certificatul organizației.	ORA.GEN.125 Condiții de aprobare și privilegiile unei organizații O organizație certificată respectă sfera și privilegiile definite în condițiile de aprobare anexate la certificatul organizației.	Compatibil	Lipsă
ORA.GEN.130 Schimbările aduse organizațiilor (a) Orice schimbare care afectează: 1. sfera certificatului sau condițiile de aprobare ale unei organizații; sau 2. oricare dintre elementele sistemului de management al organizației prevăzut la ORA.GEN.200 litera (a) punctele 1 și 2, necesită aprobarea prealabilă a autorității competente. (b) Pentru orice schimbări care necesită o aprobare prealabilă în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și cu normele sale de aplicare, organizația solicită și obține o aprobare din partea autorității competente. Cererea se face înainte ca orice astfel de schimbare să aibă loc, pentru a permite autorității competente să determine menținerea conformității cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și cu normele sale de aplicare și să modifice, dacă este necesar, certificatul organizației și condițiile de aprobare asociate anexate la acesta.	ORA.GEN.130 Schimbările aduse organizațiilor (a) Orice schimbare care afectează: 1. sfera certificatului sau condițiile de aprobare ale unei organizații; sau 2. oricare dintre elementele sistemului de management al organizației prevăzut la ORA.GEN.200 litera (a) punctele 1 și 2 necesită aprobarea prealabilă a autorității competente. (b) Pentru orice schimbări care necesită o aprobare prealabilă în conformitate cu Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017, prezentul Regulament și normele sale de aplicare, organizația solicită și obține o aprobare din partea AAC. Cererea se face înainte ca orice astfel de schimbare să aibă loc, pentru a permite AAC să determine menținerea conformității cu Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017, prezentul Regulament și cu normele sale de aplicare și să modifice, dacă este necesar, certificatul organizației și condițiile de aprobare asociate anexate la acesta.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
Organizația furnizează autorității competente orice documentație relevantă. Schimbarea se realizează numai la primirea aprobării oficiale a autorității competente în conformitate cu ARA.GEN.330. În timpul acestor schimbări, organizația își desfășoară activitatea în condițiile prevăzute de autoritatea competentă, după caz. (c) Toate schimbările care nu necesită o aprobare prealabilă se gestionează și se notifică autorității competente în modul definit în procedura aprobată de autoritatea competentă în conformitate cu ARA.GEN.310 litera (c).	Organizația furnizează AAC documentația relevantă. Schimbarea se realizează numai la primirea aprobării oficiale a AAC în conformitate cu ARA.GEN.330. În timpul acestor schimbări, organizația își desfășoară activitatea în condițiile prevăzute de AAC. (c) Toate schimbările care nu necesită o aprobare prealabilă se gestionează și se notifică AAC în modul definit în procedura aprobată de AAC în conformitate cu ARA.GEN.310 litera (c).		
ORA.GEN.135 Menținerea valabilității (a) Certificatul organizației rămâne valabil cu condiția ca: 1. organizația să respecte în continuare cerințele relevante din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și din normele sale de aplicare, ținând cont de prevederile referitoare la tratarea constatărilor conform punctului ORA.GEN.150; 2. autorității competente să i se acorde acces la organizație, în conformitate cu ORA.GEN.140, pentru a determina dacă se menține conformitatea cu cerințele relevante din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și din normele sale de aplicare; și 3. certificatul să nu fie revocat sau să nu se renunțe la acesta.	ORA.GEN.135 Menținerea valabilității (a) Certificatul organizației rămâne valabil cu condiția ca: 1. organizația să respecte în continuare cerințele relevante din Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017, prezentul Regulament și normele sale de aplicare, ținând cont de prevederile referitoare la tratarea constatărilor, conform punctului ORA.GEN.150; 2. AAC să i se acorde acces la organizație, în conformitate cu ORA.GEN.140, pentru a determina dacă se menține conformitatea cu cerințele relevante din Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017, prezentul Regulament și normele sale de aplicare; și 3. certificatul să nu fie revocat sau să nu se renunțe la acesta.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(b) În cazul revocării sau al renunțării, certificatul se înapoiază autorității competente fără întârziere.	(b) În cazul revocării sau al renunțării, certificatul se înapoiază AAC fără întârziere.		
ORA.GEN.140 Accesul În scopul stabilirii conformității cu cerințele relevante din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și din normele sale de aplicare, organizația acordă acces la întreaga bază materială, la toate aeronavele, documentele, evidențele, datele, procedurile sau la alte materiale relevante pentru activitatea sa care face obiectul certificării, fie că este contractată sau nu, oricărei persoane autorizate de: (a) autoritatea competentă definită la ORA.GEN.105; sau (b) autoritatea care acționează în temeiul prevederilor de la ARA.GEN.300 literele (d) și (e) sau ARO.RAMP.	ORA.GEN.140 Accesul În scopul stabilirii conformității cu cerințele relevante din Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017, prezentul Regulament și normele sale de aplicare, organizația acordă acces la întreaga bază materială, la toate aeronavele, documentele, evidențele, datele, procedurile sau la alte materiale relevante pentru activitatea sa care face obiectul certificării, fie că este contractată sau nu, oricărei persoane autorizate de AAC, <u>sau autoritatea care acționează în temeiul prevederilor de la ARA.GEN.300 literele (d) și (e) sau ARO.RAMP, după caz.</u>	Compatibil	Lipsă
ORA.GEN.150 Constatări După primirea unei notificări a constatărilor, organizația: (a) determină cauza care stă la baza neconformității; (b) definește un plan de acțiuni corective; și (c) demonstrează implementarea acțiunilor corective într-un mod satisfăcător pentru autoritatea competentă, într-un termen convenit cu respectiva autoritate, definit la ARA.GEN.350 litera (d).	ORA.GEN.150 Constatări După primirea unei notificări a constatărilor, organizația: (a) determină cauza care stă la baza neconformității; (b) definește un plan de acțiuni corective; și (c) demonstrează implementarea acțiunilor corective într-un mod satisfăcător pentru AAC, într-un termen convenit cu AAC, definit la ARA.GEN.350 litera (d).	Compatibil	Lipsă
ORA.GEN.155 Reacția imediată la o problemă de siguranță	ORA.GEN.155 Reacția imediată la o problemă de siguranță	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
Organizația pune în aplicare: (a) orice măsură de siguranță impusă de autoritatea competentă în conformitate cu ARA.GEN.135 litera (c); și (b) orice informație obligatorie relevantă în materie de siguranță emisă de agenție, inclusiv directivele privind navigabilitatea.	Organizația pune în aplicare: (a) orice măsură de siguranță impusă de AAC în conformitate cu ARA.GEN.135 litera (b); și (b) orice informație obligatorie relevantă în materie de siguranță emisă de AAC, inclusiv directivele privind navigabilitatea.		
ORA.GEN.160 Raportarea evenimentelor (a) În cadrul sistemului său de management, organizația trebuie să instituie și să mențină un sistem de raportare a evenimentelor care să includă raportarea obligatorie și voluntară. În cazul organizațiilor care își au sediul principal al activității într-un stat membru, sistemul respectiv trebuie să îndeplinească cerințele din Regulamentul (UE) nr. 376/2014 și din Regulamentul (UE) 2018/1139, precum și din actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul acestor regulamente. (b) Organizația trebuie să raporteze autorității competente și, în cazul aeronavelor neînmatriculate într-un stat membru, statului de înmatriculare, orice eveniment sau situație în materie de siguranță care pune în pericol sau care, dacă nu se remediază sau abordează, ar putea pune în pericol o aeronavă, ocupanții acesteia sau orice altă persoană și, în special, să raporteze orice accident sau incident grav.	ORA.GEN.160 Raportarea evenimentelor (a) În cadrul sistemului său de management, organizația trebuie să instituie și să mențină un sistem de raportare a evenimentelor care să includă raportarea obligatorie și voluntară. <u>În cazul organizațiilor care își au sediul principal al activității într-un alt stat, sistemul respectiv trebuie să îndeplinească cerințele din RAC-RAASEAC și Codul aerian, precum și din actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul acestor regulamente.</u> (b) Organizația trebuie să raporteze autorității de investigare și AAC orice eveniment sau situație în materie de siguranță care pune în pericol sau care, dacă nu se remediază sau abordează, ar putea pune în pericol o aeronavă, ocupanții acesteia sau oricare altă persoană și, în special, să raporteze orice accident sau incident grav.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(c) Fără a aduce atingere literei (b), organizația trebuie să raporteze autorității competente și titularul aprobării de proiect al aeronavei orice incident, funcționare defectuoasă, defect tehnic, depășire a limitelor tehnice, eveniment care ar atrage atenția asupra existenței unor informații incorecte, incomplete sau ambigue în cuprinsul datelor stabilite în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 748/2012 sau orice altă circumstanță anormală care a pus sau se poate să fi pus în pericol o aeronavă, ocupanții acesteia sau orice altă persoană și care nu a dus la producerea unui accident sau a unui incident grav. (d) Fără a aduce atingere Regulamentului (UE) nr. 376/2014 și actelor delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul său, rapoartele în conformitate cu litera (c) trebuie: 1. să fie întocmite cât mai curând posibil, însă în orice caz în termen de 72 de ore de la momentul identificării de către organizație a evenimentului sau a situației la care face referire raportul, cu excepția cazului în care există circumstanțe excepționale care împiedică acest lucru; 2. să fie întocmite în forma și modul stabilite de autoritatea competentă, astfel cum se definește la punctul ORA.GEN.105; 3. să conțină toate informațiile pertinente despre situația sesizată de organizație. (e) În cazul organizațiilor care nu își au sediul principal al activității într-un stat membru:	(c) Fără a aduce atingere literei (b), organizația raportează AAC și titularului aprobării de proiect al aeronavei orice incident, funcționare defectuoasă, defect tehnic, depășire a limitelor tehnice, eveniment care ar atrage atenția asupra existenței unor informații incorecte, incomplete sau ambigue în datele stabilite în conformitate cu Hotărârea Guvernului nr. <u>91/2024</u> sau orice altă circumstanță anormală care a pus sau se poate să fi pus în pericol o aeronavă, ocupanții acesteia sau oricare altă persoană și care nu a dus la producerea unui accident sau a unui incident grav. (d) Fără a aduce atingere prevederilor RAC-RAASEAC, rapoartele în conformitate cu litera (c) trebuie: 1. să fie întocmite cât mai curând posibil, însă în orice caz în termen de 72 de ore de la momentul identificării de către organizație a evenimentului sau a situației la care face referire raportul, cu excepția cazului în care există circumstanțe excepționale care împiedică acest lucru; 2. să fie întocmite în forma și în modul stabilite de AAC/autoritatea de investigare, astfel cum se definește la ORA.GEN.105; 3. să conțină toate informațiile pertinente despre situația sesizată de organizație. (e) Acolo unde este cazul, organizația întocmește un raport asupra acțiunilor subsecvente pentru a furniza detalii despre măsurile pe care organizația		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
1. rapoartele inițiale obligatorii trebuie: (i) să garanteze în mod corespunzător confidențialitatea identității raportorului și a persoanelor menționate în raport; (ii) să fie întocmite cât mai curând posibil, însă în orice caz în termen de 72 de ore de la momentul la care organizația a lua cunoștință de eveniment, cu excepția cazului în care există circumstanțe excepționale care împiedică acest lucru; (iii) să fie întocmite în forma și modul stabilite de agenție; (iv) să conțină toate informațiile pertinente despre situația sesizată de organizație; 2. dacă este cazul, se întocmește un raport de acțiuni subsecvente pentru a furniza detalii despre măsurile pe care organizația intenționează să le ia pentru a preveni evenimente similare pe viitor, imediat ce au fost identificate respectivele măsuri; rapoartele de acțiuni subsecvente trebuie: (i) trimise entităților relevante cărora li s-a făcut inițial raportarea în conformitate cu literele (b) și (c); (ii) întocmite în forma și modul stabilite de agenție.	intenționează să le ia pentru a preveni evenimente similare pe viitor, imediat ce aceste măsuri au fost identificate. Acest raport se realizează în forma și în modul stabilite de AAC și se prezintă autorității de investigare și AAC.		
SECȚIUNEA II Managementul ORA.GEN.200 Sistemul de management	ORA.GEN.200 Sistemul de management	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(a) Organizația instituie, pune în aplicare și menține un sistem de management care include: 1. responsabilități și răspunderi clar definite pentru întreaga organizație, inclusiv răspunderea directă în materie de siguranță a cadrului de conducere responsabil; 2. o descriere a filozofiilor și principiilor generale ale organizației în materie de siguranță, denumite generic „politica de siguranță”; 3. identificarea pericolelor care amenință siguranța aviației, generate de activitățile organizației, evaluarea acestora și managementul riscurilor asociate, inclusiv luarea de măsuri în vederea reducerii riscului și a verificării eficacității acestora; 4. menținerea nivelului de pregătire și de competență al personalului pentru a-i permite acestuia să își execute sarcinile; 5. documentarea tuturor proceselor-cheie ale sistemului de management, inclusiv un proces menit să facă personalul conștient de responsabilitățile sale și procedura de modificare a acestei documentații; 6. o funcție de monitorizare a conformității organizației cu cerințele relevante. Monitorizarea conformității cuprinde un sistem de transmitere a constatărilor către cadrul de conducere responsabil în vederea asigurării implementării efective a unor acțiuni corective, după caz; și 7. toate cerințele suplimentare relevante prevăzute în Regulamentul (UE) 2018/1139 și în Regulamentul (UE) nr. 376/2014, precum și în	(a) Organizația instituie, pune în aplicare și menține un sistem de management care include: 1. responsabilități și răspunderi clar definite pentru întreaga organizație, inclusiv răspunderea directă în materie de siguranță a conducătorului responsabil; 2. descrierea filozofiilor și principiilor generale ale organizației în materie de siguranță, denumite generic „politica de siguranță”; 3. identificarea pericolelor care amenință siguranța aviației, generate de activitățile organizației, evaluarea acestora și managementul riscurilor asociate, inclusiv luarea de măsuri în vederea reducerii riscului și a verificării eficacității acestora; 4. menținerea nivelului de pregătire și de competență a personalului pentru a-i permite acestuia să își execute sarcinile; 5. documentarea tuturor proceselor-cheie ale sistemului de management, inclusiv un proces menit să facă personalul conștient de responsabilitățile sale și procedura de modificare a acestei documentații; 6. o funcție de monitorizare a conformității organizației cu cerințele relevante. Monitorizarea conformității cuprinde un sistem de transmitere a constatărilor către conducătorul responsabil în vederea asigurării implementării efective a unor acțiuni corective, după caz; și 7. toate cerințele suplimentare relevante prevăzute în Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017 și		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul acestora. (b) Sistemul de management corespunde mărimii organizației și naturii și complexității activităților sale, ținând cont de pericolele și riscurile asociate inerente acestor activități. (c) Fără a se aduce atingere literei (a), într-o organizație care furnizează pregătire numai pentru LAPL, PPL, SPL sau BPL și pentru calificările sau certificatele aferente, managementul riscurilor la adresa siguranței și monitorizarea conformității definite la litera (a) punctele 3 și 6 pot fi realizate printr-un bilanț organizațional, care trebuie efectuat cel puțin o dată pe an calendaristic. Organizația informează fără întârzieri nejustificate autoritatea competentă în privința rezultatelor acestui bilanț.	în RAC-RAASEAC, precum și în actele de punere în aplicare adoptate în temeiul acestora. (b) Sistemul de management corespunde mărimii organizației și naturii, precum și complexității activităților sale, ținând cont de pericolele și riscurile asociate inerente acestor activități. (c) Fără a se aduce atingere literei (a), într-o organizație care furnizează pregătire numai pentru LAPL, PPL, SPL sau BPL și pentru calificările sau certificatele aferente, managementul riscurilor la adresa siguranței și monitorizarea conformității definite la litera (a) punctele 3 și 6 pot fi realizate printr-un bilanț organizațional care trebuie efectuat cel puțin o dată pe an calendaristic. Organizația informează fără întârzieri nejustificate AAC în privința rezultatelor acestui bilanț.		
ORA.GEN.205 Activități contractate (a) Activitățile contractate includ toate activitățile din sfera aprobării organizației care sunt desfășurate de o altă organizație, care este certificată la rândul ei să desfășoare astfel de activități sau, dacă nu este certificată, își desfășoară activitatea în temeiul aprobării organizației contractante. Atunci când contractează sau achiziționează orice parte a activității sale, organizația se asigură că serviciul sau produsul contractat sau achiziționat respectă cerințele aplicabile.	ORA.GEN.205 Activități contractate (a) Activitățile contractate includ toate activitățile din sfera aprobării organizației care sunt desfășurate de o altă organizație care este certificată la rândul ei să desfășoare astfel de activități sau, dacă nu este certificată, își desfășoară activitatea în temeiul aprobării organizației contractante. Atunci când contractează sau achiziționează orice parte a activității sale, organizația se asigură că serviciul sau produsul contractat sau achiziționat respectă cerințele aplicabile.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(b) Atunci când organizația certificată externalizează orice parte a activității sale către o organizație care nu este la rândul său certificată în conformitate cu prezenta parte să desfășoare o astfel de activitate, organizația contractată își desfășoară activitatea în temeiul aprobării organizației contractante. Organizația contractantă se asigură că autorității competente i se acordă acces la organizația contractată pentru a determina menținerea conformității cu cerințele aplicabile.	(b) Atunci când organizația certificată externalizează orice parte a activității sale către o organizație care nu este la rândul său certificată în conformitate cu prezenta Anexă (Partea ORA) să desfășoare o astfel de activitate, organizația contractată își desfășoară activitatea în temeiul aprobării organizației contractante. Organizația contractantă se asigură că AAC i se acordă acces la organizația contractată pentru a determina menținerea conformității cu cerințele aplicabile.		
ORA.GEN.210 Cerințe privind personalul (a) Organizația numește un cadru de conducere responsabil, care deține autoritatea în ceea ce privește asigurarea faptului că toate activitățile pot fi finanțate și executate în conformitate cu cerințele aplicabile. Cadrul de conducere responsabil poartă răspunderea pentru instituirea și menținerea unui sistem de management eficace. (b) Organizația desemnează o persoană sau un grup de persoane care au răspunderea de a se asigura că organizația respectă în continuare cerințele aplicabile. Respectiva persoană sau respectivele persoane răspund în ultimă instanță în fața cadrului de conducere responsabil. (c) Organizația deține suficient personal calificat pentru sarcinile planificate și pentru activitățile	ORA.GEN.210 Cerințe privind personalul (a) Organizația numește un conducător responsabil, care deține autoritatea în ceea ce privește asigurarea faptului că toate activitățile pot fi finanțate și executate în conformitate cu cerințele aplicabile. Conducătorul responsabil poartă răspunderea pentru instituirea și menținerea unui sistem de management eficace. (b) Organizația desemnează o persoană sau un grup de persoane care au răspunderea de a se asigura că organizația respectă în continuare cerințele aplicabile. Respectiva persoană sau respectivele persoane răspund în ultimă instanță în fața conducătorului responsabil. Aceste persoane trebuie să fie supuse procedurii de acceptare de către AAC. (c) Organizația deține suficient personal calificat pentru sarcinile planificate și pentru activitățile care	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
care trebuie desfășurate în conformitate cu cerințele aplicabile. (d) Organizația ține evidențe corespunzătoare privind experiența, calificarea și pregătirea personalului pentru a dovedi conformitatea cu litera (c). (e) Organizația se asigură că întregul personal cunoaște normele și procedurile relevante pentru executarea atribuțiilor sale.	trebuie desfășurate în conformitate cu cerințele aplicabile. (d) Organizația ține evidențe corespunzătoare privind experiența, calificarea și pregătirea personalului pentru a dovedi conformitatea cu litera (c). (e) Organizația se asigură că întregul personal cunoaște normele și procedurile relevante pentru executarea atribuțiilor sale.		
ORA.GEN.215 Cerințe privind baza materială Organizația deține o bază materială care să permită desfășurarea și managementul tuturor sarcinilor planificate și al activităților în conformitate cu cerințele aplicabile.	ORA.GEN.215 Cerințe privind baza materială Organizația deține o bază materială care să permită desfășurarea și managementul tuturor sarcinilor planificate și al activităților în conformitate cu cerințele aplicabile.	Compatibil	Lipsă
ORA.GEN.220 Evidența documentelor (a) Organizația instituie un sistem de evidență a documentelor care permite stocarea adecvată și trasabilitatea sigură a tuturor activităților desfășurate și care acoperă în special toate elementele indicate la ORA.GEN.200. (b) Formatul evidențelor se specifică în procedurile organizației. (c) Documentele păstrate în evidență se stochează într-un mod care asigură protecția împotriva deteriorării, alterării și furtului.	ORA.GEN.220 Evidența documentelor (a) Organizația instituie un sistem de evidență a documentelor care permite stocarea adecvată și trasabilitatea sigură a tuturor activităților desfășurate și care acoperă în special toate elementele indicate la ORA.GEN.200. (b) Formatul evidențelor se specifică în procedurile organizației. (c) Documentele păstrate în evidență se stochează într-un mod care asigură protecția împotriva deteriorării, alterării și furtului.	Compatibil	Lipsă
SUBPARTEA ATO			

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile

ORGANIZAȚII DE PREGĂTIRE APROBATE			
SECȚIUNEA I Generalități ORA.ATO.100 Domeniul de aplicare Prezenta subparte stabilește cerințele ce trebuie îndeplinite de organizațiile care furnizează cursuri de pregătire pentru licențe de pilot și pentru calificările și certificatele asociate.	ORA.ATO.100 Domeniul de aplicare Prezenta subparte stabilește cerințele ce trebuie îndeplinite de organizațiile care furnizează cursuri de pregătire pentru <u>licențele</u> de pilot și pentru calificările și certificatele asociate.	Compatibil	Lipsă
ORA.ATO.105 Depunerea cererilor (a) Persoanele care solicită eliberarea unui certificat de organizație de pregătire aprobată (ATO) furnizează autorității competente: 1. următoarele informații: (i) denumirea și adresa organizației de pregătire; (ii) data la care se intenționează începerea activității; (iii) detaliile personale și calificările responsabilului cu pregătirea (HT), ale instructorului (instructorilor) de zbor, ale instructorilor care asigură pregătirea pe echipamente de pregătire sintetică pentru zbor și ale instructorului (instructorilor) care asigură pregătirea teoretică; (iv) numele și adresa (adresele) aerodromului (aerodromurilor) și/sau ale bazei (bazelor) de operare unde se desfășoară pregătirea; (v) lista aeronavelor care urmează să fie exploatate în cadrul pregătirii, inclusiv categoria, clasa sau tipul, numărul de înmatriculare, proprietarii și	ORA.ATO.105 Depunerea cererilor (a) Persoanele care solicită eliberarea unui certificat de organizație de pregătire aprobată (ATO) furnizează AAC: 1. următoarele informații: (i) denumirea și adresa organizației de pregătire; (ii) data la care se intenționează începerea activității; (iii) detaliile personale și calificările responsabilului cu pregătirea (HT), ale instructorului (instructorilor) de zbor, ale instructorilor care asigură pregătirea pe echipamente de pregătire sintetică pentru zbor și ale instructorului (instructorilor) care asigură pregătirea teoretică; (iv) numele și adresa (adresele) aerodromului (aerodromurilor) și/sau ale bazei (bazelor) de operare unde se desfășoară pregătirea; (v) lista aeronavelor care urmează să fie exploatate în cadrul pregătirii, inclusiv categoria, clasa sau tipul, numărul de înmatriculare, proprietarii și	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
categoriei certificatului de navigabilitate ale acestora, după caz; (vi) lista echipamentelor de pregătire sintetică pentru zbor (FSTD) pe care organizația de pregătire intenționează să le utilizeze, după caz; (vii) tipul de pregătire pe care organizația de pregătire dorește să îl furnizeze și programul de pregătire corespunzător; și 2. manualele de operațiuni și de pregătire. (b) Organizațiile de pregătire pentru zbor de încercare. Fără a aduce atingere literei (a) punctul 1 subpunctele (iv) și (v), organizațiile de pregătire care furnizează cursuri de pregătire pentru zbor de încercare trebuie să furnizeze doar: 1. numele și adresa (adresele) aerodromurilor și/sau ale bazei (bazelor) de operare principale unde se desfășoară pregătirea; și 2. o listă a tipurilor sau categoriilor de aeronavă care urmează să fie utilizate în cadrul pregătirii pentru zbor de încercare. (c) În cazul unei modificări a certificatului, solicitantii furnizează autorității competente părțile relevante din informațiile și documentele menționate la litera (a).	categoriei certificatului de navigabilitate ale acestora, după caz; (vi) lista echipamentelor de pregătire sintetică pentru zbor (FSTD) pe care organizația de pregătire intenționează să le utilizeze, după caz; (vii) tipul de pregătire pe care organizația de pregătire dorește să îl furnizeze și programul de pregătire corespunzător; și 2. manualele de operațiuni și de pregătire. (b) Organizațiile de pregătire pentru zbor de încercare. Fără a aduce atingere literei (a) punctul 1 subpunctele (iv) și (v), organizațiile de pregătire care furnizează cursuri de pregătire pentru zbor de încercare trebuie să furnizeze doar: 1. numele și adresa (adresele) aerodromurilor și/sau ale bazei (bazelor) de operare principale unde se desfășoară pregătirea; și 2. o listă a tipurilor sau categoriilor de aeronavă care urmează să fie utilizate în cadrul pregătirii pentru zbor de încercare. (c) În cazul unei modificări a certificatului, solicitantii furnizează AAC părțile relevante din informațiile și documentele menționate la litera (a).		
ORA.ATO.110 Cerințe privind personalul (a) Se desemnează un HT. HT dispune de o experiență vastă ca instructor în domeniile relevante pentru pregătirea furnizată de ATO și de bune capacități manageriale.	ORA.ATO.110 Cerințe privind personalul (a) Se desemnează un HT. HT dispune de o experiență vastă ca instructor în domeniile relevante pentru pregătirea furnizată de ATO și de bune capacități manageriale.		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(b) Responsabilitățile HT includ: 1. asigurarea faptului că pregătirea furnizată este conformă cu anexa I (partea FCL), cu anexa III (partea BFCL) la Regulamentul (UE) 2018/395, cu anexa III (partea SFCL) la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/1976, după caz, și, în cazul pregătirii pentru zbor de încercare, a faptului că cerințele relevante din anexa I (partea 21) la Regulamentul (UE) nr. 748/2012 și programul de pregătire au fost stabilite; 2. asigurarea integrării satisfăcătoare a cursurilor de pregătire practică pe o aeronavă sau pe un echipament de pregătire sintetică pentru zbor (FSTD) și a instruirii teoretice ; și 3. supravegherea progresului fiecărui student în parte. (c) Instructorii care asigură pregătirea teoretică dispun de: 1. experiență practică în aviație în domeniile relevante pentru pregătirea furnizată și au absolvit un curs de pregătire în tehnici de instruire; sau 2. experiență anterioară în furnizarea de instruire teoretică și o pregătire teoretică adecvată în domeniul în care vor furniza instruirea teoretică. (d) Instructorii de zbor și instructorii care asigură pregătirea pe echipamente de pregătire sintetică pentru zbor dețin calificările prevăzute în anexa I	(b) Responsabilitățile HT includ: 1. asigurarea faptului că pregătirea furnizată este conformă cu Anexa nr.1 (Partea FCL), cu Anexa nr.3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor, cu Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor, după caz, și, în cazul pregătirii pentru zbor de încercare, a faptului că cerințele relevante din Partea 21 din Hotărârea Guvernului nr.<u>91/2024</u> și programul de pregătire au fost stabilite; 2. asigurarea integrării satisfăcătoare a cursurilor de pregătire practică pe o aeronavă sau pe un echipament de pregătire sintetică pentru zbor (FSTD) și a instruirii teoretice; și 3. supravegherea progresului fiecărui student în parte. (c) Instructorii care asigură pregătirea teoretică dispun de: 1. experiență practică în aviație în domeniile relevante pentru pregătirea furnizată și au absolvit un curs de pregătire în tehnici de instruire; sau 2. experiență anterioară în furnizarea de instruire teoretică și o pregătire teoretică adecvată în domeniul în care vor furniza instruirea teoretică. (d) Instructorii de zbor și instructorii care asigură pregătirea pe echipamente de pregătire sintetică		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(partea FCL), în anexa III (partea BFCL) la Regulamentul (UE) 2018/395 și în anexa III (partea SFCL) la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/1976 pentru tipul de pregătire pe care îl furnizează.	pentru zbor dețin calificările prevăzute în Anexa nr.1 (Partea FCL), în Anexa nr.3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor și în Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor pentru tipul de pregătire pe care îl furnizează.		
ORA.ATO.120 Evidența documentelor Următoarele evidențele se păstrează pe toată durata cursului de pregătire și timp de trei ani de la absolvirea cursului de pregătire: (a) detaliile pregătirii la sol, ale pregătirii practice în zbor și în simulatoare de zbor de care a beneficiat fiecare student; (b) rapoartele de progres periodice și detaliate întocmite de instructori, inclusiv evaluările, zborurile de încercare periodice în vederea evaluării progresului și examinările la sol; și (c) informațiile privind licențele și calificările și certificatele asociate ale studenților, inclusiv datele la care expiră certificatele medicale și calificările.	ORA.ATO.120 Evidența documentelor Următoarele evidențe se păstrează pe toată durata cursului de pregătire și timp de 3 ani de la absolvirea cursului de pregătire: (a) detaliile pregătirii la sol, ale pregătirii practice în zbor și în simulatoare de zbor de care a beneficiat fiecare student; (b) rapoartele de progres periodice și detaliate întocmite de instructori, inclusiv evaluările, zborurile de încercare periodice în vederea evaluării progresului și examinările la sol; și (c) informațiile privind <i>licențele</i> și calificările și certificatele asociate ale studenților, inclusiv datele la care expiră certificatele medicale și calificările.	Compatibil	Lipsă
ORA.ATO.125 Programul de pregătire (a) Se elaborează un program de pregătire pentru fiecare tip de curs oferit. (b) Programul de pregătire trebuie să respecte cerințele din anexa I (partea FCL), din anexa III (partea BFCL) la Regulamentul (UE) 2018/395, din anexa III (partea SFCL) la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/1976, după caz, și, în	ORA.ATO.125 Programul de pregătire (a) Se elaborează un program de pregătire pentru fiecare tip de curs oferit. (b) Programul de pregătire trebuie să respecte cerințele din Anexa nr.1 (Partea FCL), din Anexa nr.3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor, din Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
cazul pregătirii pentru zbor de încercare, cerințele relevante din anexa I (partea 21) la Regulamentul (UE) nr. 748/2012.	stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor, după caz, și, în cazul pregătirii pentru zbor de încercare, cerințele relevante din Partea 21 din Hotărârea Guvernului nr. 91/2024.		
ORA.ATO.130 Manualul de pregătire și manualul de operațiuni (a) ATO elaborează și menține un manual de pregătire și un manual de operațiuni cuprinzând informații și instrucțiuni care să permită personalului să își execute atribuțiile și care să ofere îndrumări studenților privind modul în care trebuie respectate cerințele cursului. (b) ATO pune la dispoziția personalului său și, după caz, la dispoziția studenților informațiile conținute în manualul de pregătire, în manualul de operațiuni și în documentația de aprobare a ATO. (c) În cazul ATO care furnizează cursuri de pregătire pentru zbor de încercare, manualul de operațiuni respectă cerințele privind manualul de operațiuni pentru zbor de încercare prevăzut în partea 21. (d) Manualul de operațiuni stabilește sisteme de limitare a timpului de zbor pentru instructorii de zbor, inclusiv numărul maxim de ore de zbor, numărul maxim de ore de zbor în serviciu și timpul de odihnă minim între sesiunile de instruire în conformitate cu partea ORO.	ORA.ATO.130 Manualul de pregătire și manualul de operațiuni (a) ATO elaborează și menține un manual de pregătire și un manual de operațiuni cuprinzând informații și instrucțiuni care să permită personalului să își execute atribuțiile și care să ofere îndrumări studenților privind modul în care trebuie respectate cerințele cursului. (b) ATO pune la dispoziția personalului său și, după caz, la dispoziția studenților informațiile conținute în manualul de pregătire, în manualul de operațiuni și în documentația de aprobare a ATO. (c) În cazul ATO care furnizează cursuri de pregătire pentru zbor de încercare, manualul de operațiuni respectă cerințele privind manualul de operațiuni pentru zbor de încercare prevăzut în Partea 21. (d) Manualul de operațiuni stabilește sisteme de limitare a timpului de zbor pentru instructorii de zbor, inclusiv numărul maxim de ore de zbor, numărul maxim de ore de zbor în serviciu și timpul de odihnă minim între sesiunile de instruire în conformitate cu Partea ORO.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
ORA.ATO.135 Aeronave de antrenament și FSTD (a) ATO utilizează o flotă adecvată de aeronave de pregătire sau FSTD echipate în mod corespunzător pentru cursurile de pregătire furnizate. Flota de aeronave este alcătuită din aeronave care respectă toate cerințele definite în Regulamentul (UE) 2018/1139. Aeronavele care intră sub incidența dispozițiilor de la literele (a), (b), (c) sau (d) din anexa I la Regulamentul (UE) 2018/1139 pot fi utilizate pentru pregătire dacă sunt îndeplinite toate condițiile următoare: 1. în timpul unui proces de evaluare, autoritatea competentă a confirmat un nivel de siguranță comparabil cu cel definit de toate cerințele esențiale prevăzute în anexa II la Regulamentul (UE) 2018/1139; 2. autoritatea competentă a autorizat utilizarea aeronavelor pentru pregătire în cadrul ATO. (b) ATO furnizează cursuri de pregătire în FSTD dacă demonstrează autorității competente: 1. concordanța între specificațiile FSTD și programul de pregătire asociat; 2. că FSTD utilizate respectă cerințele relevante ale părții FCL; 3. în cazul simulatoarelor complete de zbor (FFS), că FFS reprezintă în mod adecvat tipul de aeronavă relevant; și 4. că a instituit un sistem pentru a monitoriza în mod adecvat schimbările aduse FSTD și pentru a se	ORA.ATO.135 Aeronave de antrenament și FSTD (a) ATO utilizează o flotă adecvată de aeronave de pregătire sau FSTD echipate în mod corespunzător pentru cursurile de pregătire furnizate. Flota de aeronave este alcătuită din aeronave care respectă toate cerințele definite în Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017. Aeronavele care intră sub incidența dispozițiilor de la punctele 1, 2, 3 sau 4 din Anexa nr.2 la Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017 pot fi utilizate pentru pregătire dacă sunt îndeplinite toate condițiile următoare: 1. în timpul unui proces de evaluare, AAC a confirmat un nivel de siguranță comparabil cu cel definit de toate cerințele esențiale prevăzute în Anexa nr.1 la Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017; 2. AAC a autorizat utilizarea aeronavelor pentru pregătire în cadrul ATO. (b) ATO furnizează cursuri de pregătire în FSTD dacă demonstrează AAC: 1. concordanța între specificațiile FSTD și programul de pregătire asociat; 2. că FSTD utilizate respectă cerințele relevante ale părții FCL; 3. în cazul simulatoarelor complete de zbor (FFS), FFS reprezintă în mod adecvat tipul de aeronavă relevant; și	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
asigura că respectivele schimbări nu afectează gradul de adecvare al programului de pregătire. (c) Dacă aeronava utilizată pentru testul de îndemânare este de un alt tip decât FFS utilizat pentru pregătirea practică la vedere, creditul maxim se limitează la cel alocat pentru echipamentul de pregătire pentru procedurile de zbor și navigație II (FNPT II) pentru avioane și FNPT II/III pentru elicoptere în programul relevant de pregătire practică. (d) Organizațiile de pregătire pentru zbor de încercare. Aeronavele utilizate pentru cursurile de pregătire pentru zbor de încercare se echează în mod corespunzător cu instrumente pentru zborurile de încercare, în funcție de obiectivul pregătirii.	4. că a instituit un sistem pentru a monitoriza în mod adecvat schimbările aduse FSTD și pentru a se asigura că respectivele schimbări nu afectează gradul de adecvare al programului de pregătire. (c) Dacă aeronava utilizată pentru testul de îndemânare este de un alt tip decât FFS utilizat pentru pregătirea practică la vedere, creditul maxim se limitează la cel alocat pentru echipamentul de pregătire pentru procedurile de zbor și navigație II (FNPT II) pentru avioane și FNPT II/III pentru elicoptere în programul relevant de pregătire practică. (d) Organizațiile de pregătire pentru zbor de încercare. Aeronavele utilizate pentru cursurile de pregătire pentru zbor de încercare se echează în mod corespunzător cu instrumente pentru zborurile de încercare, în funcție de obiectivul pregătirii.		
ORA.ATO.140 Aerodromuri și baze de operare Atunci când furnizează cursuri de pregătire practică pe o aeronavă, ATO utilizează aerodromuri sau baze de operare care dispun de dotările și caracteristicile adecvate pentru a permite antrenamentul la manevrele relevante, ținând cont de pregătirea furnizată și de categoria și tipul de aeronavă utilizat.	ORA.ATO.140 Aerodromuri și baze de operare Atunci când furnizează cursuri de pregătire practică pe o aeronavă, ATO utilizează aerodromuri sau baze de operare care dispun de dotările și caracteristicile adecvate pentru a permite antrenamentul la manevrele relevante, ținând cont de pregătirea furnizată și de categoria și tipul de aeronavă utilizat.	Compatibil	Lipsă
ORA.ATO.145 Condiții prealabile pentru pregătire	ORA.ATO.145 Condiții prealabile pentru pregătire	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(a) ATO se asigură că participanții la cursuri îndeplinesc toate condițiile prealabile pentru pregătire stabilite în partea Medical, în partea FCL și, dacă este cazul, astfel cum sunt definite în partea obligatorie a datelor privind conformitatea operațională instituite în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 748/2012. (b) În cazul ATO care furnizează cursuri de pregătire pentru zbor de încercare, participanții la cursuri îndeplinesc toate condițiile prealabile pentru pregătire stabilite în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 748/2012.	(a) ATO se asigură că participanții la cursuri îndeplinesc toate condițiile prealabile pentru pregătire stabilite în Partea MED, în Partea FCL și, dacă este cazul, astfel cum sunt definite în partea obligatorie a datelor privind conformitatea operațională instituite în conformitate cu Partea 21. (b) În cazul ATO care furnizează cursuri de pregătire pentru zbor de încercare, participanții la cursuri îndeplinesc toate condițiile prealabile pentru pregătire stabilite în conformitate cu Partea 21.		
ORA.ATO.150 Pregătirea în țări terțe Atunci când ATO este aprobată pentru furnizarea de cursuri de pregătire pentru calificarea de zbor instrumental (IR) în țări terțe: (a) programul de pregătire include zboruri de aclimatizare în unul dintre statele membre înainte de susținerea testului de îndemânare IR; și (b) testul de îndemânare IR se susține în unul dintre statele membre.	ORA.ATO.150 Pregătirea în alte țări Atunci când ATO este aprobată pentru furnizarea de cursuri de pregătire pentru calificarea de zbor instrumental (IR) în alte state membre OACI: (a) programul de pregătire include zboruri de aclimatizare în Republica Moldova înainte de susținerea testului de îndemânare IR; și (b) testul de îndemânare IR se susține în Republica Moldova.	Compatibil	Lipsă
SECȚIUNEA II Cerințe suplimentare aplicabile ATO care furnizează cursuri de pregătire pentru CPL, MPL și ATPL și pentru calificările și certificatele asociate ORA.ATO.210 Cerințe privind personalul	ORA.ATO.210 Cerințe privind personalul	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(a) Responsabilul cu pregătirea (HT). Cu excepția ATO care furnizează cursuri de pregătire pentru zbor de încercare, HT desemnat dispune de o experiență vastă în domeniul pregătirii în calitate de instructor pentru obținerea licențelor de pilot profesionist și a calificărilor sau certificatelor asociate. (b) Instructor șef de zbor (CFI). ATO care furnizează instruire practică desemnează un CFI responsabil cu supravegherea instructorilor de zbor și a instructorilor de pregătire sintetică, precum și cu standardizarea întregii instruiți practice și sintetice pentru zbor. CFI deține licența de pilot profesionist de cel mai înalt grad și calificările asociate sub raportul cursurilor de pregătire practică realizate și deține un certificat de instructor cu privilegiul de a asigura instruire pentru cel puțin unul dintre cursurile de pregătire furnizate. (c) Instructor șef de pregătire teoretică (CTKI). ATO care furnizează instruire teoretică desemnează un CTKI care este responsabil cu supravegherea tuturor instructorilor ce asigură pregătirea teoretică și cu standardizarea întregii instruiți teoretice. CTKI dispune de o experiență vastă ca instructor de pregătire teoretică în domeniile relevante pentru pregătirea furnizată de ATO.	(a) Responsabilul cu pregătirea (HT). Cu excepția ATO care furnizează cursuri de pregătire pentru zbor de încercare, HT desemnat dispune de o experiență vastă în domeniul pregătirii în calitate de instructor pentru obținerea <u>licențelor</u> de pilot profesionist și a calificărilor sau certificatelor asociate. (b) Instructor șef de zbor (CFI). ATO care furnizează instruire practică desemnează un CFI responsabil cu supravegherea instructorilor de zbor și a instructorilor de pregătire sintetică, precum și cu standardizarea întregii instruiți practice și sintetice pentru zbor. CFI deține <u>licența</u> de pilot profesionist de cel mai înalt grad și calificările asociate sub raportul cursurilor de pregătire practică realizate și deține un certificat de instructor cu privilegiul de a asigura instruire pentru cel puțin unul dintre cursurile de pregătire furnizate. (c) Instructor șef de pregătire teoretică (CTKI). ATO care furnizează instruire teoretică desemnează un CTKI care este responsabil cu supravegherea tuturor instructorilor ce asigură pregătirea teoretică și cu standardizarea întregii instruiți teoretice. CTKI dispune de o experiență vastă ca instructor de pregătire teoretică în domeniile relevante pentru pregătirea furnizată de ATO.		
ORA.ATO.225 Programul de pregătire	ORA.ATO.225 Programul de pregătire	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(a) Programul de pregătire include structura instruirii practice și teoretice, prezentată pe săptămâni sau pe etape, o listă a exercițiilor standard și un rezumat al programei. (b) Conținutul și modul de organizare al programului de pregătire se specifică în manualul de pregătire.	(a) Programul de pregătire include structura instruirii practice și teoretice, prezentată pe săptămâni sau pe etape, o listă a exercițiilor standard și un rezumat al programei. (b) Conținutul și modul de organizare al programului de pregătire se specifică în manualul de pregătire.		
ORA.ATO.230 Manualul de pregătire și manualul de operațiuni (a) Manualul de pregătire specifică standardele, obiectivele și scopurile pregătirii pentru fiecare etapă a acesteia care trebuie respectate de studenți și abordează următoarele subiecte: — planul de pregătire; — sesiunile de informare (briefing) și exercițiile de zbor ; — pregătirea pentru zbor într-un FSTD, dacă este cazul; — instruirea teoretică. (b) Manualul de operațiuni furnizează informații relevante pentru anumite grupuri de personal, precum instructorii de zbor, instructorii de pregătire sintetică pentru zbor, instructorii de pregătire teoretică, personalul operațional și personalul de întreținere, și cuprinde informații generale, tehnice, informații privind rutele și informații privind pregătirea angajaților.	ORA.ATO.230 Manualul de pregătire și manualul de operațiuni (a) Manualul de pregătire specifică standardele, obiectivele și scopurile pregătirii pentru fiecare etapă a acesteia care trebuie respectate de studenți și abordează următoarele subiecte: - planul de pregătire; - sesiunile de informare (briefing) și exercițiile de zbor; - pregătirea pentru zbor într-un FSTD, dacă este cazul; - instruirea teoretică. (b) Manualul de operațiuni furnizează informații relevante pentru anumite grupuri de personal, precum instructorii de zbor, instructorii de pregătire sintetică pentru zbor, instructorii de pregătire teoretică, personalul operațional și personalul de întreținere, și cuprinde informații generale, tehnice, informații privind rutele și informații privind pregătirea angajaților.	Compatibil	Lipsă
SECȚIUNEA III		Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
Cerințe suplimentare aplicabile ATO care furnizează tipuri specifice de pregătire Capitolul 1 Curs la distanță ORA.ATO.300 Generalități ATO poate primi aprobarea să desfășoare programe de cursuri modulare utilizând învățarea la distanță în următoarele cazuri: (a) cursuri modulare de instruire teoretică ; (b) cursuri de instruire teoretică suplimentară pentru o calificare de clasă sau de tip; sau (c) cursuri de instruire teoretică pregătitoare aprobată pentru obținerea unei prime calificări de tip pentru un elicopter multimotor.	ORA.ATO.300 Generalități ATO poate primi aprobarea să desfășoare programe de cursuri modulare utilizând învățarea la distanță în următoarele cazuri: (a) cursuri modulare de instruire teoretică; (b) cursuri de instruire teoretică suplimentară pentru o calificare de clasă sau de tip; sau (c) cursuri de instruire teoretică pregătitoare aprobată pentru obținerea unei prime calificări de tip pentru un elicopter multimotor.		
ORA.ATO.305 Instruire în sala de curs (a) Toate subiectele cursurilor modulare de învățare la distanță includ un element de instruire în sala de curs. (b) Durata de timp petrecută cu instruirea efectivă în sala de curs nu trebuie să reprezinte mai puțin de 10 % din durata totală a cursului. (c) În acest scop, trebuie să fie disponibile săli de curs fie la sediul principal al activității ATO, fie în cadrul unui spațiu adecvat situat altundeva.	ORA.ATO.305 Instruire în sala de curs (a) Toate subiectele cursurilor modulare de învățare la distanță includ un element de instruire în sala de curs. (b) Durata de timp petrecută cu instruirea efectivă în sala de curs nu trebuie să reprezinte mai puțin de 10% din durata totală a cursului. (c) În acest scop, trebuie să fie disponibile săli de curs fie la sediul principal al activității ATO, fie în cadrul unui spațiu adecvat situat altundeva.	Compatibil	Lipsă
ORA.ATO.310 Instructori	ORA.ATO.310 Instructori	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
Toți instructorii sunt pe deplin familiarizați cu cerințele programului de cursuri la distanță.	Toți instructorii sunt pe deplin familiarizați cu cerințele programului de cursuri la distanță.		
Capitolul 2 Cursuri de pregătire fără ore de zbor pe aeronavă ORA.ATO.330 Generalități (a) Aprobarea pentru cursuri de pregătire fără ore de zbor pe aeronavă (ZFTT), după cum se specifică în partea FCL, se acordă numai ATO care dețin și privilegiile de a desfășura operațiuni de transport comercial aerian sau ATO care au înțelegeri specifice cu operatori de transport comercial aerian. (b) Aprobarea pentru cursurile ZFTT se acordă numai dacă operatorul dispune de cel puțin 90 de zile de experiență în exploatare pe respectivul tip de avion. (c) În cazul cursurilor ZFTT furnizate de o ATO care are o înțelegere specifică cu un operator, cerințele privind cele 90 de zile de experiență în exploatare nu se aplică dacă instructorul pentru calificarea de tip [TRI(A)] implicat în decolările și aterizările suplimentare, în conformitate cu partea ORO, deține experiență în exploatare pe respectivul tip de avion.	ORA.ATO.330 Generalități (a) Aprobarea pentru cursuri de pregătire fără ore de zbor pe aeronavă (ZFTT), după cum se specifică în partea FCL, se acordă numai ATO care dețin și privilegiile de a desfășura operațiuni de transport comercial aerian sau ATO care au înțelegeri specifice cu operatori de transport comercial aerian. (b) Aprobarea pentru cursurile ZFTT se acordă numai dacă operatorul dispune de cel puțin 90 de zile de experiență în exploatare pe respectivul tip de avion. (c) În cazul cursurilor ZFTT furnizate de o ATO care are o înțelegere specifică cu un operator, cerințele privind cele 90 de zile de experiență în exploatare nu se aplică dacă instructorul pentru calificarea de tip [TRI(A)] implicat în decolările și aterizările suplimentare, în conformitate cu Partea ORO, deține experiență în exploatare pe respectivul tip de avion.	Compatibil	Lipsă
ORA.ATO.335 Simulator complet de zbor	ORA.ATO.335 Simulator complet de zbor	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(a) FSS autorizat pentru ZFTT trebuie să fie funcțional în conformitate cu criteriile sistemului de management al ATO. (b) Sistemul de simulare a mișcărilor și sistemul de vizualizare ale FFS trebuie să fie complet funcționale, în conformitate cu specificațiile de certificare aplicabile pentru FSTD menționate în ORA.FSTD.205.	(a) FSS autorizat pentru ZFTT trebuie să fie funcțional în conformitate cu criteriile sistemului de management al ATO. (b) Sistemul de simulare a mișcărilor și sistemul de vizualizare ale FFS trebuie să fie complet funcționale, în conformitate cu specificațiile de certificare aplicabile pentru FSTD menționate în ORA.FSTD.205.		
Capitolul 3 Cursuri pentru licența de pilot de aeronave cu echipaj multiplu (MPL) ORA.ATO.350 Generalități Privilegiile de a desfășura cursuri integrate de pregătire MPL și cursuri de instructor MPL se acordă unei ATO numai dacă aceasta are și privilegiul de a desfășura operațiuni de transport comercial aerian sau dacă are o înțelegere specifică cu un operator de transport comercial aerian.	ORA.ATO.350 Generalități Privilegiile de a desfășura cursuri integrate de pregătire MPL și cursuri de instructor MPL se acordă unei ATO numai dacă aceasta are și privilegiul de a desfășura operațiuni de transport comercial aerian sau dacă are o înțelegere specifică cu un operator de transport comercial aerian.	Compatibil	Lipsă
Capitolul 4 Pregătirea pentru zbor de încercare ORA.ATO.355 Organizații de pregătire pentru zbor de încercare (a) O ATO care a fost aprobată să furnizeze cursuri de pregătire pentru zbor de încercare pentru eliberarea unei calificări de pilot de încercare de categoria 1 sau 2 în conformitate cu partea FCL poate beneficia de o extindere a privilegiilor sale la	ORA.ATO.355 Organizații de pregătire pentru zbor de încercare (a) ATO care a fost aprobată să furnizeze cursuri de pregătire pentru zbor de încercare pentru eliberarea unei calificări de pilot de încercare de categoria 1 sau 2 în conformitate cu Partea FCL poate beneficia de o extindere a privilegiilor sale la furnizarea de cursuri	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
furnizarea de cursuri de pregătire pentru alte categorii de zbor de încercare și alte categorii de personal pentru zbor de încercare, cu condiția ca: 1. cerințele relevante din partea 21 să fie îndeplinite; și 2. să existe o înțelegere specifică între ATO și organizația conformă cu partea 21 care angajează sau intenționează să angajeze astfel de personal. (b) Evidența procesului de pregătire include rapoartele scrise ale studentului impuse de programul de pregătire, inclusiv, dacă e cazul, prelucrarea și analizarea datelor aferente parametrilor înregistrați relevanți pentru tipul de zbor de încercare.	de pregătire pentru alte categorii de zbor de încercare și alte categorii de personal pentru zbor de încercare, cu condiția ca: 1. cerințele relevante din Partea 21 să fie îndeplinite; și 2. să existe o înțelegere specifică între ATO și organizația conformă cu Partea 21 care angajează sau intenționează să angajeze astfel de personal. (b) Evidența procesului de pregătire include rapoartele scrise ale studentului impuse de programul de pregătire, inclusiv, dacă e cazul, prelucrarea și analizarea datelor aferente parametrilor înregistrați relevanți pentru tipul de zbor de încercare.		
SUBPARTEA FSTD CERINȚE PRIVIND ORGANIZAȚIILE CARE EXPLOATEAZĂ ECHIPAMENTE DE PREGĂTIRE SINTETICĂ PENTRU ZBOR (FSTD) ȘI CALIFICAREA FSTD			
SECȚIUNEA I Cerințe privind organizațiile care exploatează FSTD ORA.FSTD.100 Generalități (a) Solicitantul unui certificat de calificare a unui FSTD dovedește autorității competente că a instituit un sistem de management în conformitate cu ORA.GEN secțiunea II. Această dovadă asigură faptul că solicitantul deține, în mod direct sau prin contract, capacitatea de a menține performanța, funcțiile și alte caracteristici specificate pentru	ORA.FSTD.100 Generalități (a) Solicitantul unui certificat de calificare a unui FSTD dovedește AAC că a instituit un sistem de management în conformitate cu ORA.GEN secțiunea II. Această dovadă asigură faptul că solicitantul deține, în mod direct sau prin contract, capacitatea de a menține performanța, funcțiile și alte caracteristici specificate pentru nivelul de calificare al FSTD și de a controla instalația FSTD.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
nivelul de calificare al FSTD și de a controla instalația FSTD. (b) Dacă solicitantul este titularul unui certificat de calificare eliberat în conformitate cu prezenta parte, specificațiile FSTD se detaliază: 1. în condițiile din certificatul ATO; sau 2. în cazul titularului unui AOC, în manualul de pregătire.	(b) Dacă solicitantul este titularul unui certificat de calificare eliberat în conformitate cu prezenta Anexă (Partea ORA), specificațiile FSTD se detaliază: 1. în condițiile din certificatul ATO; sau 2. în cazul titularului unui AOC, în manualul de pregătire.		
ORA.FSTD.105 Menținerea calificării FSTD (a) Pentru a menține calificarea FSTD, titularul unui certificat de calificare a unui FSTD realizează seria completă de teste cuprinse în ghidul principal al testelor de calificare (MQTG), precum și teste funcționale și subiective progresiv pe o perioadă de 12 luni. (b) Rezultatele se datează, se marchează ca analizate și evaluate și se păstrează în conformitate cu ORA.FSTD.240, pentru a demonstra că se mențin standardele FSTD. (c) Se instalează un sistem de control al configurației pentru a asigura integritatea permanentă a hardware-ului și software-ului din cadrul FSTD calificat.	ORA.FSTD.105 Menținerea calificării FSTD (a) Pentru a menține calificarea FSTD, titularul unui certificat de calificare a unui FSTD realizează seria completă de teste cuprinse în ghidul principal al testelor de calificare (MQTG), precum și teste funcționale și subiective progresiv pe o perioadă de 12 luni. (b) Rezultatele se datează, se marchează ca analizate și evaluate și se păstrează în conformitate cu ORA.FSTD.240, pentru a demonstra că se mențin standardele FSTD. (c) Se instalează un sistem de control al configurației pentru a asigura integritatea permanentă a hardware-ului și software-ului din cadrul FSTD calificat.	Compatibil	Lipsă
ORA.FSTD.110 Modificări (a) Titularul unei certificat de calificare a FSTD instituie și menține un sistem pentru identificarea, evaluarea și încorporarea oricăror modificări	ORA.FSTD.110 Modificări (a) Titularul unui certificat de calificare a FSTD instituie și menține un sistem pentru identificarea, evaluarea și încorporarea oricăror modificări	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
importante în FSTD pe care le exploatează, în special: 1. orice modificare adusă aeronavelor, care este esențială pentru pregătire, testare și verificare, fie că este sau nu este impusă de o directivă privind navigabilitatea; și 2. orice modificare a unui FSTD, inclusiv sistemul de simulare a mișcărilor și sistemul de vizualizare, dacă este esențială pentru pregătire, testare și verificare, ca în cazul revizuirilor datelor. (b) Modificările hardware-ului și software-ului FSTD care afectează manevrarea, performanța și operarea sistemului sau orice modificare majoră a sistemului de simulare a mișcărilor sau a sistemului de vizualizare se evaluează pentru a se determina impactul asupra criteriilor de calificare originale. Organizația elaborează modificări pentru orice test de validare afectat. Organizația testează FSTD pe baza noilor criterii. (c) Organizația informează autoritatea competentă înaintea oricăror schimbări majore, pentru a se stabili dacă testele efectuate sunt satisfăcătoare. Autoritatea competentă stabilește dacă este necesară o evaluare specială a FSTD înainte de a-l reintegra în programul de pregătire în urma modificării.	importante în FSTD pe care le exploatează, în special: 1. orice modificare adusă aeronavelor care este esențială pentru pregătire, testare și verificare, fie că este sau nu este impusă de o directivă privind navigabilitatea; și 2. orice modificare a unui FSTD, inclusiv sistemul de simulare a mișcărilor și sistemul de vizualizare, dacă este esențială pentru pregătire, testare și verificare, ca în cazul revizuirilor datelor. (b) Modificările hardware-ului și software-ului FSTD care afectează manevrarea, performanța și operarea sistemului sau orice modificare majoră a sistemului de simulare a mișcărilor sau a sistemului de vizualizare se evaluează pentru a se determina impactul asupra criteriilor de calificare originale. Organizația elaborează modificări pentru orice test de validare afectat. Organizația testează FSTD pe baza noilor criterii. (c) Organizația informează autoritatea competentă înaintea oricăror schimbări majore pentru a se stabili dacă testele efectuate sunt satisfăcătoare. AAC stabilește dacă este necesară o evaluare specială a FSTD înainte de a-l reintegra în programul de pregătire în urma modificării.		
ORA.FSTD.115 Instalații (a) Titularul unui certificat de calificare a FSTD se asigură că:	ORA.FSTD.115 Instalații (a) Titularul unui certificat de calificare a FSTD se asigură că:	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
1. FSTD este găzduit într-un mediu adecvat, care permite o operare sigură și fiabilă; 2. toți ocupanții FSTD și personalul de întreținere sunt informați cu privire la siguranța FSTD, pentru a se asigura că aceștia sunt familiarizați cu întregul echipament de siguranță și cu toate procedurile de siguranță din FSTD în cazul unei urgențe; și 3. FSTD și instalațiile sale sunt conforme cu reglementările locale privind sănătatea și siguranța. (b) Caracteristicile de siguranță ale FSTD, precum opririle de urgență și iluminatul de urgență, se verifică cel puțin anual și se consemnează.	1. FSTD este găzduit într-un mediu adecvat care permite o operare sigură și fiabilă; 2. toți ocupanții FSTD și personalul de întreținere sunt informați cu privire la siguranța FSTD pentru a se asigura că aceștia sunt familiarizați cu întregul echipament de siguranță și cu toate procedurile de siguranță din FSTD în cazul unei urgențe; și 3. FSTD și instalațiile sale sunt conforme cu reglementările locale privind sănătatea și siguranța. (b) Caracteristicile de siguranță ale FSTD, precum opririle de urgență și iluminatul de urgență se verifică cel puțin anual și se consemnează.		
ORA.FSTD.120 Echipamente suplimentare În cazul în care la FSTD s-au adăugat echipamente suplimentare, chiar dacă nu sunt necesare pentru calificare, acestea vor fi evaluate de autoritatea competentă pentru a se asigura că nu afectează în mod negativ calitatea pregătirii.	ORA.FSTD.120 Echipamente suplimentare În cazul în care la FSTD s-au adăugat echipamente suplimentare, chiar dacă nu sunt necesare pentru calificare, acestea vor fi evaluate de AAC pentru a se asigura că nu afectează în mod negativ calitatea pregătirii.	Compatibil	Lipsă
SECȚIUNEA II Cerințe privind calificarea FSTD ORA.FSTD.200 Solicitarea unei calificări a FSTD (a) Cererea de certificat de calificare a unui FSTD se realizează în forma și modul stabilite de autoritatea competentă: 1. în cazul echipamentelor de pregătire instrumentală de bază (BITD), de către producătorul BITD;	ORA.FSTD.200 Solicitarea unei calificări a FSTD (a) Cererea de certificat de calificare a unui FSTD se realizează în forma și modul stabilite de AAC: 1. în cazul echipamentelor de pregătire instrumentală de bază (BITD), de către producătorul BITD;	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
2. în toate celelalte cazuri, de către organizația care intenționează să opereze FSTD. (b) Solicitanții unei calificări inițiale furnizează autorității competente o documentație care demonstrează modul în care aceștia se vor conforma cerințelor stabilite în prezentul regulament. O astfel de documentație include procedura stabilită pentru a asigura conformitatea cu ORA.GEN.130 și ORA.FSTD.230.	2. în toate celelalte cazuri – de către organizația care intenționează să opereze FSTD. (b) Solicitanții unei calificări inițiale furnizează AAC o documentație care demonstrează modul în care aceștia se vor conforma cerințelor stabilite în prezentul Regulament. O astfel de documentație include procedura stabilită pentru a asigura conformitatea cu ORA.GEN.130 și ORA.FSTD.230.		
ORA.FSTD.205 Specificații de certificare pentru FSTD (a) Agenția emite, în conformitate cu articolul 19 din Regulamentul (CE) nr. 216/2008, specificații de certificare ca mijloace standard de demonstrare a conformității FSTD cu cerințele esențiale din anexa III la Regulamentul (CE) nr. 216/2008. (b) Aceste specificații de certificare sunt suficient de detaliate și specifice pentru a indica solicitanților condițiile în care se vor elibera calificările.	ORA.FSTD.205 Specificații de certificare pentru FSTD (a) AAC aprobă, în conformitate cu prevederile Codului aerian al Republicii Moldova nr.301/2017, specificații de certificare ca mijloace standard de demonstrare a conformității FSTD cu cerințele esențiale din Anexa nr. 4 la Codului aerian al Republicii Moldova nr.301/2017. (b) Aceste specificații de certificare sunt suficient de detaliate și specifice pentru a indica solicitanților condițiile în care se vor elibera calificările.	Compatibil	Lipsă
ORA.FSTD.210 Baza de calificare (a) Baza de calificare pentru eliberarea unui certificat de calificare a FSTD cuprinde: 1. specificațiile de certificare aplicabile stabilite de agenție, care sunt valabile la data cererii de calificare inițială;	ORA.FSTD.210 Baza de calificare (a) Baza de calificare pentru eliberarea unui certificat de calificare a FSTD cuprinde: 1. specificațiile de certificare aplicabile stabilite AAC, care sunt valabile la data cererii de calificare inițială;	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
2. datele de validare ale aeronavelor, definite în partea obligatorie a datelor privind conformitatea operațională aprobate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 748/2012, dacă este cazul; și 3. orice condiții speciale prevăzute de autoritatea competentă, dacă specificațiile de certificare asociate nu cuprind standarde adecvate sau corespunzătoare pentru FSTD deoarece FSTD dispune de caracteristici inovatoare sau diferite de acelea pe care sunt bazate specificațiile de certificare aplicabile. (b) Baza de calificare este aplicabilă pentru viitoarele calificări periodice ale FSTD, cu excepția cazului în care acesta este inclus în altă categorie.	2. datele de validare ale aeronavelor, definite în partea obligatorie a datelor privind conformitatea operațională aprobate în conformitate cu Partea 21, dacă este cazul; și 3. orice condiții speciale, dacă specificațiile de certificare asociate nu cuprind standarde adecvate sau corespunzătoare pentru FSTD, deoarece FSTD dispune de caracteristici inovatoare sau diferite de acelea pe care sunt bazate specificațiile de certificare aplicabile. (b) Baza de calificare este aplicabilă pentru viitoarele calificări periodice ale FSTD, cu excepția cazului în care acesta este inclus în altă categorie.		
ORA.FSTD.225 Durata și menținerea valabilității (a) Certificatul de calificare FSTD rămâne valabil sub rezerva următoarelor condiții: 1. FSTD și organizația care îl exploatează să respecte în continuare cerințele aplicabile; 2. autoritatea competentă căreia i se acordă acces la organizație în conformitate cu punctul ORA.GEN.140 pentru a determina dacă se menține conformarea cu cerințele relevante din Regulamentul (UE) 2018/1139 și din actele sale delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia; 3. certificatul de calificare să nu fie revocat sau să nu se renunțe la acesta.	ORA.FSTD.225 Durata și menținerea valabilității (a) <u>Certificatul de calificare FSTD rămâne valabil sub rezerva următoarelor condiții:</u> 1. FSTD și organizația care îl exploatează să respecte în continuare cerințele aplicabile; 2. AAC să i se acorde acces la organizație, în conformitate cu ORA.GEN.140, pentru a determina dacă se menține conformitatea cu cerințele relevante Codului aerian al Republicii Moldova nr.301/2017, prezentului Regulament și normele sale de aplicare; și 3. certificatul de calificare să nu fie revocat sau să nu se renunțe la acesta.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(b) În cazul în care autoritatea competentă a prelungit perioada de evaluare recurentă pentru un FSTD în conformitate cu punctul ARA.FSTD.120 litera (c) din anexa VI (partea ARA), organizația desemnează o persoană sau un grup de persoane cu experiență adecvată, care trebuie să facă toate demersurile următoare într-o perioadă de 60 de zile înainte și de 30 de zile după începerea fiecărei perioade recurente de 12 luni în conformitate cu punctul ARA.FSTD.120 litera (b) punctul 1 din anexa VI: 1. să revizuiască reluările periodice a seriei complete de teste din QTG principal; 2. să deruleze funcțiile relevante și testele subiective; 3. să trimită autorității competente un raport al rezultatelor. (c) O calificare a unui BITD rămâne valabilă sub rezerva unei evaluări periodice a conformității cu baza de calificare aplicabilă efectuată de către autoritatea competentă în conformitate cu punctul ARA.FSTD.120 din anexa VI. (d) În cazul renunțării sau al revocării, certificatul de calificare a FSTD se înapoiază autorității competente.	(b) <u>În cazul în care AAC a prelungit perioada de evaluare recurentă pentru un FSTD în conformitate cu punctul ARA.FSTD.120 litera (c) din anexa nr. 6 (partea ARA), organizația desemnează o persoană sau un grup de persoane cu experiență adecvată, care trebuie să facă toate demersurile următoare într-o perioadă de 60 de zile înainte și de 30 de zile după începerea fiecărei perioade recurente de 12 luni în conformitate cu punctul ARA.FSTD.120 litera (b) punctul 1 din anexa nr. 6:</u> <u>1. să revizuiască reluările periodice a seriei complete de teste din QTG principal;</u> <u>2. să deruleze funcțiile relevante și testele subiective;</u> <u>3. să trimită AAC un raport al rezultatelor.</u> (c) O calificare a unui BITD rămâne valabilă sub rezerva unei evaluări periodice a conformității cu baza de calificare aplicabilă efectuată de către AAC în conformitate cu ARA.FSTD.120. (d) În cazul renunțării sau al revocării, certificatul de calificare a FSTD se înapoiază AAC.		
ORA.FSTD.230 Schimbări aduse unui FSTD calificat	ORA.FSTD.230 Schimbări aduse unui FSTD calificat	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(a) Titularul unui certificat de calificare a FSTD informează autoritatea competentă cu privire la orice schimbare propusă a FSTD, precum: 1. modificări majore; 2. mutarea FSTD; și 3. orice dezactivare a FSTD. (b) În cazul ridicării nivelului de calificare al FSTD, organizația solicită autorității competente o evaluare a acestei ridicări de nivel. Organizația efectuează toate testele de validare pentru nivelul de calificare solicitat. Rezultatele evaluărilor anterioare nu se utilizează pentru validarea performanței FSTD în cazul ridicării de nivel curente. (c) Când un FSTD este mutat într-un loc nou, organizația informează autoritatea competentă înaintea activității planificate comunicând și programarea evenimentelor asociate. Înainte de repunerea în funcțiune a FSTD în locul nou, organizația efectuează cel puțin o treime din testele de validare, precum și teste funcționale și subiective pentru a se asigura că performanța FSTD respectă standardul de calificare original. O copie a documentației de testare și evidențele FSTD se păstrează pentru a fi analizate de către autoritatea competentă. Autoritatea competentă poate realiza o evaluare a FSTD după mutare. Evaluarea se realizează în	(a) Titularul unui certificat de calificare a FSTD informează AAC cu privire la orice schimbare propusă a FSTD, precum: 1. modificări majore; 2. mutarea FSTD; și 3. orice dezactivare a FSTD. (b) În cazul ridicării nivelului de calificare al FSTD, organizația solicită AAC o evaluare a acestei ridicări de nivel. Organizația efectuează toate testele de validare pentru nivelul de calificare solicitat. Rezultatele evaluărilor anterioare nu se utilizează pentru validarea performanței FSTD în cazul ridicării de nivel curente. (c) Când un FSTD este mutat într-un loc nou, organizația informează AAC înaintea activității planificate comunicând și programarea evenimentelor asociate. Înainte de repunerea în funcțiune a FSTD în locul nou, organizația efectuează cel puțin o treime din testele de validare, precum și teste funcționale și subiective pentru a se asigura că performanța FSTD respectă standardul de calificare original. O copie a documentației de testare și evidențele FSTD se păstrează pentru a fi analizate de către AAC.		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
conformitate cu baza de calificare originală a FSTD. (d) Dacă o organizație plănuiește să dezactiveze un FSTD pe perioade îndelungate, se informează autoritatea competentă și se instituie controale adecvate în perioada în care FSTD este inactiv. Organizația convine cu autoritatea competentă asupra unui plan pentru dezactivare și pentru orice depozitare și reactivare pentru a se asigura că FSTD poate fi reactivat la nivelul său de calificare original.	AAC poate realiza o evaluare a FSTD după mutare. Evaluarea se realizează în conformitate cu baza de calificare originală a FSTD. (d) Dacă o organizație plănuiește să dezactiveze un FSTD pe perioade îndelungate, se informează AAC și se instituie controale adecvate în perioada în care FSTD este inactiv. Organizația convine cu AAC asupra unui plan pentru dezactivare și pentru orice depozitare și reactivare pentru a se asigura că FSTD poate fi reactivat la nivelul său de calificare original.		
ORA.FSTD.235 Transferabilitatea unei calificări a FSTD (a) Când are loc o schimbare a organizației care exploatează un FSTD, noua organizație informează autoritatea competentă în prealabil pentru a conveni asupra unui plan de transferare a FSTD. (b) Autoritatea competentă poate realiza o evaluare în conformitate cu baza de calificare originală a FSTD. (c) Atunci când FSTD nu mai este conform cu baza sa de calificare inițială, organizația solicită un nou certificat de calificare a FSTD.	ORA.FSTD.235 Transferabilitatea unei calificări a FSTD (a) Când are loc o schimbare a organizației care exploatează un FSTD, noua organizație informează AAC în prealabil pentru a conveni asupra unui plan de transferare a FSTD. (b) AAC poate realiza o evaluare în conformitate cu baza de calificare originală a FSTD. (c) Atunci când FSTD nu mai este conform cu baza sa de calificare inițială, organizația solicită un nou certificat de calificare a FSTD.	Compatibil	Lipsă
ORA.FSTD.240 Evidența documentelor	ORA.FSTD.240 Evidența documentelor	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
Titularul unui certificat de calificare a FSTD ține evidența: (a) tuturor documentelor care descriu și dovedesc baza de calificare inițială și nivelul FSTD pe întreaga durată de viață a FSTD; și (b) oricăror documente și rapoarte periodice referitoare la fiecare FSTD și la activitățile de monitorizare a conformității pentru o perioadă de cel puțin cinci ani.	Titularul unui certificat de calificare a FSTD ține evidența: (a) tuturor documentelor care descriu și dovedesc baza de calificare inițială și nivelul FSTD pe întreaga durată de viață a FSTD; și (b) oricăror documente și rapoarte periodice referitoare la fiecare FSTD și la activitățile de monitorizare a conformității pentru o perioadă de cel puțin 5 ani.		
SUBPARTEA AMC CENTRE DE MEDICINĂ AERONAUTICĂ			
SECȚIUNEA I Generalități ORA.AeMC.105 Domeniul de aplicare Prezenta subparte stabilește cerințele suplimentare pe care trebuie să le îndeplinească o organizație pentru a se califica pentru eliberarea sau continuarea unei autorizări ca centru aeromedical (AeMC) pentru: (a) furnizarea de expertiză aeromedicală și de formare practică pentru AME; (b) eliberarea de certificate medicale și rapoarte medicale pentru echipajul de cabină, inclusiv certificate medicale clasa 1 inițiale sau certificate medicale clasa 3 în conformitate cu Regulamentul (UE) 2015/340 al Comisiei (16), sau ambele, după caz.	ORA.AeMC.105 Domeniul de aplicare Prezenta subparte stabilește cerințele suplimentare care trebuie îndeplinite de o organizație pentru a se califica pentru eliberarea <u>sau continuarea unei autorizări ca centru aeromedical (AeMC) pentru:</u> <u>(a) furnizarea de expertiză aeromedicală și de formare practică pentru AME;</u> <u>(b) eliberarea de certificate medicale și rapoarte medicale pentru echipajul de cabină, inclusiv certificate medicale clasa 1 inițiale sau certificate medicale clasa 3 în conformitate cu HG nr. 134/2019, sau ambele, după caz.</u>	Compatibil	Lipsă
ORA.AeMC.115 Procedura de solicitare	ORA.AeMC.115 Procedura de solicitare	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
Solicitanții unui certificat de AMC: (a) respectă MED.D.005; și (b) pe lângă documentația pentru aprobarea unei organizații prevăzută la punctul ORA.GEN.115, furnizează detalii ale activităților care sunt contractate cu spitale sau institute medicale desemnate în scopul realizării examenelor medicale de specialitate.	Solicitanții unui certificat de AeMC: (a) respectă MED.D.005; și (b) pe lângă documentația pentru aprobarea unei organizații prevăzută la ORA.GEN.115, furnizează detalii privind afilierea la anumite spitale sau institute medicale sau legătura cu acestea în scopul realizării examenelor medicale de specialitate.		
ORA.AeMC.120 Certificatul AeMC O organizație care deține un certificat AeMC nu trebuie să dețină, în niciun moment, mai mult de un certificat AeMC eliberat cu același domeniu de aplicare în conformitate cu Regulamentul (UE) 2018/1139 și cu actele de punere în aplicare și actele delegate adoptate în temeiul acestuia.	<u>ORA.AeMC.120 Certificatul AeMC</u> <i><u>O organizație care deține un certificat AeMC nu trebuie să dețină, în niciun moment, mai mult de un certificat AeMC eliberat cu același domeniu de aplicare în conformitate cu Codul aerian și cu normele sale de punere în aplicare.</u></i>	Compatibil	Lipsă
ORA.AeMC.135 Menținerea valabilității Certificatul de AMC se eliberează pe o durată nelimitată. Acesta rămâne valabil cu condiția ca titularul și examinatorii aeromedicali ai organizației: (a) să respecte punctul MED.D.030 din anexa IV (partea MED) la prezentul regulament sau cu punctul ATCO.MED.C.025 din anexa IV (partea ATCO.MED) la Regulamentul (UE) 2015/340, după caz; (b) să își asigure experiența continuă prin efectuarea unui număr adecvat de examinări medicale clasa 1 sau de examinări medicale clasa 3 în conformitate cu Regulamentul (UE) 2015/340	ORA.AeMC.135 Menținerea valabilității Certificatul de AeMC se eliberează pe o durată nelimitată. Acesta rămâne valabil cu condiția ca titularul și examinatorii aeromedicali ai organizației: <i><u>(a) să respecte punctul MED.D.030 din anexa nr. 4 (partea MED) sau cu punctul ATCO.MED.C.025 din anexa nr. 4 (partea ATCO.MED) la HG nr. 134/2019, după caz;</u></i> <i><u>(b) să își asigure experiența continuă prin executarea unui număr adecvat de examene medicale pentru clasa 1 sau de examinări medicale clasa 3 în conformitate cu HG nr. 134/2019 ori un</u></i>	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
ori un număr echivalent de examinări aeromedicale militare, după caz, în fiecare an.	<u>număr echivalent de examinări aeromedicale militare, după caz, în fiecare an.</u>		
ORA.AeMC.160 Raportare AeMC furnizează autorității competente rapoarte statistice privind evaluările aeromedicale ale solicitanților, inclusiv rapoarte privind screeningul pentru depistarea consumului de droguri și de alcool, efectuat în conformitate cu punctul MED.B.055 litera (b) din anexa IV (partea MED), precum și orice factori de risc la adresa sănătății sau tendințe identificate în cursul evaluărilor aeromedicale.	<u>ORA.AeMC.160 Raportare</u> <u>AeMC furnizează AAC rapoarte statistice privind evaluările aeromedicale ale solicitanților, inclusiv rapoarte privind screeningul pentru depistarea consumului de droguri și de alcool, efectuat în conformitate cu punctul MED.B.055 litera (b) din anexa nr. 4 (partea MED), precum și orice factori de risc la adresa sănătății sau tendințe identificate în cursul evaluărilor aeromedicale.</u>	Compatibil	Lipsă
SECȚIUNEA II Managementul ORA.AeMC.200 Sistemul de management AMC instituie și menține un sistem de management care include elementele vizate de ORA.GEN.200 și, în plus, procese: (a) pentru certificarea medicală în conformitate cu partea MED; (aa) pentru a se facilita cooperarea dintre AME și alți experți medicali ai AeMC; și (b) pentru asigurarea permanentă a confidențialității medicale.	ORA.AeMC.200 Sistemul de management AeMC instituie și menține un sistem de management care include elementele vizate de ORA.GEN.200 și, în plus, procese: (a) pentru certificarea medicală în conformitate cu Partea MED; și <u>(aa) pentru a se facilita cooperarea dintre AME și alți experți medicali ai AeMC; și</u> (b) pentru asigurarea permanentă a confidențialității medicale.	Compatibil	Lipsă
ORA.AeMC.205 Activități contractate Fără a aduce atingere punctului ORA.GEN.205, se aplică toate elementele următoare:	ORA.AeMC.205 Activități contractate Fără a aduce atingere punctului ORA.GEN.205, se aplică toate elementele următoare:	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(a) examinările aeromedicale minime necesare se efectuează în cadrul organizației AeMC, în conformitate cu domeniul de aplicare și cu privilegiile definite în condițiile de autorizare anexate la certificatul de AeMC; (b) se pot efectua examinări și investigații medicale suplimentare de către experții individuali contractați sau de către organizațiile contractate. Organizația se asigură că, atunci când contractează orice parte a activității sale, serviciul sau produsul contractat respectă cerințele aplicabile.	(a) examinările aeromedicale minime necesare se efectuează în cadrul organizației AeMC, în conformitate cu domeniul de aplicare și cu privilegiile definite în condițiile de autorizare anexate la certificatul de AeMC; (b) se pot efectua examinări și investigații medicale suplimentare de către experții individuali contractați sau de către organizațiile contractate. Organizația se asigură că, atunci când contractează orice parte a activității sale, serviciul sau produsul contractat respectă cerințele aplicabile.		
ORA.AeMC.210 Cerințe privind personalul (a) Ca membri ai personalului său, AeMC dispune de: 1. un examinator aeromedical (AME) desemnat șef al AeMC, cu privilegii de a elibera certificate medicale clasa 1 sau certificate medicale clasa 3 în conformitate cu Regulamentul (UE) 2015/340, după caz, în conformitate cu domeniul de aplicare definit în condițiile de aprobare anexate la certificatul AeMC și suficientă experiență în medicina aeronautică pentru a-și exercita atribuțiile; 2. cel puțin un AME suplimentar calificat, cu privilegii de a elibera certificate medicale clasa 1 sau certificate medicale clasa 3 în conformitate cu Regulamentul (UE) 2015/340, după caz, în conformitate cu domeniul de aplicare definit în condițiile de aprobare anexate la privilegiile	ORA.AeMC.210 Cerințe privind personalul <i>(a) Ca membri ai personalului său, AeMC dispune de:</i> <i>1. un examinator aeromedical (AME) desemnat șef al AeMC, cu privilegii de a elibera certificate medicale clasa 1 sau certificate medicale clasa 3 în conformitate cu HG nr. 134/2019, după caz, în conformitate cu domeniul de aplicare definit în condițiile de aprobare anexate la certificatul AeMC și suficientă experiență în medicina aeronautică pentru a-și exercita atribuțiile;</i> <i>2. cel puțin un AME suplimentar calificat, cu privilegii de a elibera certificate medicale clasa 1 sau certificate medicale clasa 3 în conformitate cu HG nr 134/2019, după caz, în conformitate cu domeniul de aplicare definit în condițiile de aprobare anexate la privilegiile certificatelor AeMC, precum și alte categorii de personal tehnic;</i>	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
certificatelor AeMC, precum și alte categorii de personal tehnic; 3. experți medicali disponibili. (b) Șeful AeMC răspunde de: 1. coordonarea evaluării rezultatelor examinării; 2. semnarea rapoartelor, a certificatelor și a certificatelor medicale clasa 1 inițiale și a certificatelor medicale clasa 3 în conformitate cu Regulamentul (UE) 2015/340.	<u>3. experți medicali disponibili.</u> <u>(b) Șeful AeMC răspunde de:</u> <u>1. coordonarea evaluării rezultatelor examinării;</u> <u>2. semnarea rapoartelor, a certificatelor și a</u> <u>certificatelor medicale clasa 1 inițiale și a</u> <u>certificatelor medicale clasa 3 în conformitate cu</u> <u>HG nr. 134/2019.</u>		
ORA.AeMC.215 Cerințe privind baza materială AMC este echipat cu mijloacele medicale și tehnice adecvate pentru realizarea examinărilor aeromedicale necesare pentru exercitarea privilegiilor incluse în sfera de autorizare.	ORA.AeMC.215 Cerințe privind baza materială AeMC este echipat cu mijloacele medicale și tehnice adecvate pentru realizarea examinărilor aeromedicale necesare pentru exercitarea privilegiilor incluse în sfera de autorizare.	Compatibil	Lipsă
ORA.AeMC.220 Evidența documentelor Pe lângă evidențele impuse de ORA.GEN.220, AMC: (a) păstrează înregistrări cu detaliile examinărilor și evaluărilor medicale realizate în vederea eliberării, revalidării sau reînnoirii certificatelor medicale și cu rezultatele acestora, pe o perioadă de minimum zece ani de la data ultimei examinări; și (b) păstrează toate fișele medicale într-un mod care asigură permanent respectarea confidențialității medicale.	ORA.AeMC.220 Evidența documentelor Pe lângă evidențele impuse de ORA.GEN.220, AeMC: (a) păstrează înregistrări cu detaliile examinărilor și evaluărilor medicale realizate în vederea eliberării, revalidării sau reînnoirii certificatelor medicale și cu rezultatele acestora, pe o perioadă de minimum 10 ani de la data ultimei examinări; și (b) păstrează toate fișele medicale într-un mod care asigură permanent respectarea confidențialității medicale.	Compatibil	Lipsă
ANEXA VIII CERINȚE PENTRU ORGANIZAȚIILE DE PREGĂTIRE DECLARATE (DTO)			

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile

[PARTEA DTO]			
DTO.GEN.100 Cerințe generale În conformitate cu articolul 10a alineatul (1) al doilea paragraf, prezenta anexă (partea DTO) stabilește cerințele aplicabile organizațiilor de pregătire a piloților care furnizează cursurile de pregătire menționate la punctul DTO.GEN.110 pe baza unei declarații făcute în conformitate cu punctul DTO.GEN.115.	DTO.GEN.100 Cerințe generale În conformitate cu punctul 43 din prezentul Regulament, Anexa nr.8 (Partea DTO) stabilește cerințele aplicabile organizațiilor de pregătire a piloților care furnizează cursurile de pregătire menționate la punctul DTO.GEN.110 pe baza unei declarații făcute în conformitate cu punctul DTO.GEN.115.	Compatibil	Lipsă
DTO.GEN.105 Autoritatea competentă În sensul prezentei anexe (partea DTO), autoritatea competentă în ceea ce privește o DTO este autoritatea desemnată de către statul membru pe teritoriul căruia se află sediul principal al activității DTO.	DTO.GEN.105 Autoritatea competentă În sensul prezentei Anexe (Partea DTO), autoritatea competentă în ceea ce privește o DTO este AAC, iar sediul principal al activității DTO se află pe teritoriul Republicii Moldova.	Compatibil	Lipsă
DTO.GEN.110 Sfera pregătirii (a) O DTO are dreptul să furnizeze următoarele cursuri de pregătire, cu condiția să fi depus o declarație în conformitate cu punctul DTO.GEN.115: 1. pentru avioane: (a) pregătire teoretică pentru LAPL(A) și PPL(A); (b) instruire practică pentru LAPL(A) și PPL(A); (c) pregătire în vederea obținerii calificării de clasă pentru SEP(aterizare pe uscat), SEP(aterizare pe mare) și TMG; (d) pregătire în vederea obținerii calificărilor suplimentare: zbor pe timp de noapte, zbor	DTO.GEN.110 Sfera pregătirii (a) DTO are dreptul să furnizeze următoarele cursuri de pregătire, cu condiția să fi depus o declarație în conformitate cu punctul DTO.GEN.115: 1. pentru avioane: (a) pregătire teoretică pentru LAPL(A) și PPL(A); (b) instruire practică pentru LAPL(A) și PPL(A); (c) pregătire în vederea obținerii calificării de clasă pentru SEP (aterizare pe uscat), SEP (aterizare pe mare) și TMG; (d) pregătire în vederea obținerii calificărilor suplimentare: zbor pe timp de noapte, zbor acrobatic, zbor în munți, tractare planoare sau bannere;	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
acrobatic, zbor în munți, tractare planoare sau bannere; 2. pentru elicoptere: (a) pregătire teoretică pentru LAPL(H) și PPL(H); (b) instruire practică pentru LAPL(H), PPL(H); (c) calificare de tip monomotor pentru elicoptere având o configurație certificată de maxim cinci locuri; (d) pregătire în vederea obținerii calificării de zbor pe timp de noapte; 3. pentru planoare, în conformitate cu cerințele din anexa III (partea SFCL) la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/1976: (a) instruire teoretică pentru SPL; (b) instruire practică pentru SPL; (c) pregătire în vederea extinderii privilegiilor la planoare sau la TMG în conformitate cu punctul SFCL.150; (d) pregătire pentru alte metode de lansare în conformitate cu punctul SFCL.155; (e) pregătire în vederea obținerii unor noi calificări și privilegii: privilegii de zbor acrobatic nivel elementar și avansat, calificarea de tractare planoare și bannere, calificarea de zbor pe timp de noapte pentru TMG și privilegii de zbor în nori cu planorul; (f) pregătire în vederea obținerii certificatului de instructor de zbor pentru planoare [FI(S)]; (g) curs de reîmprospătare a cunoștințelor FI(S); 4. pentru baloane, în conformitate cu cerințele din anexa III (partea BFCL) la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/1976:	2. pentru elicoptere: (a) pregătire teoretică pentru LAPL(H) și PPL(H); (b) instruire practică pentru LAPL(H), PPL(H); (c) calificare de tip monomotor pentru elicoptere având o configurație certificată de maximum cinci locuri; (d) pregătire în vederea obținerii calificării de zbor pe timp de noapte; 3. pentru planoare, în conformitate cu cerințele din Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor: (a) instruire teoretică pentru SPL; (b) instruire practică pentru SPL; (c) pregătire în vederea extinderii privilegiilor la planoare sau la TMG în conformitate cu SFCL.150; (d) pregătire pentru alte metode de lansare în conformitate cu SFCL.155; (e) pregătire în vederea obținerii unor noi calificări și privilegii: privilegii de zbor acrobatic nivel elementar și avansat, calificarea de tractare planoare și bannere, calificarea de zbor pe timp de noapte pentru TMG și privilegii de zbor în nori cu planorul; (f) pregătire în vederea obținerii certificatului de instructor de zbor pentru planoare [FI(S)]; (g) curs de reîmprospătare a cunoștințelor FI(S); 4. pentru baloane, în conformitate cu cerințele din Anexa nr.3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor:		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(a) instruire teoretică pentru BPL; (b) instruire practică pentru BPL; (c) pregătire în vederea extinderii la o altă clasă sau grupă în conformitate cu punctul BFCL.150; (d) pregătire în vederea obținerii unor noi calificări: calificarea de zbor captiv cu baloane cu aer cald, calificarea de zbor pe timp de noapte și calificarea de operațiuni comerciale; (g) pregătire în vederea obținerii certificatului de instructor de zbor pentru baloane [FI(B)]; (h) curs de reîmprospătare a cunoștințelor FI(B). (b) O DTO are dreptul să furnizeze, de asemenea, cursurile pentru examinatori menționate la punctul BFCL.430 și la punctul BFCL.460 litera (b) punctul 1 din anexa III (partea BFCL) la Regulamentul (UE) 2018/395 pentru FE(B), precum și la punctul SFCL.430 și la punctul SFCL.460 litera (b) punctul 1 din anexa III (partea SFCL) la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/1976 pentru FE(S), cu condiția ca DTO să fi depus o declarație în conformitate cu punctul DTO.GEN.115, iar autoritatea competentă să fi aprobat programul de pregătire în conformitate cu punctul DTO.GEN.230 litera (c). 5. pentru autogire: (a) instruire teoretică pentru GPL; (b) instruire practică pentru GPL; (c) pregătire în vederea obținerii de privilegii pentru clasele și tipurile de autogire cu un singur pilot;	(a) instruire teoretică pentru BPL; (b) instruire practică pentru BPL; (c) pregătire în vederea extinderii la o altă clasă sau grupă în conformitate cu BFCL.150; (d) pregătire în vederea obținerii unor noi calificări: calificarea de zbor captiv cu baloane cu aer cald, calificarea de zbor pe timp de noapte și calificarea de operațiuni comerciale; (e) pregătire în vederea obținerii certificatului de instructor de zbor pentru baloane [FI(B)]; (f) curs de reîmprospătare a cunoștințelor FI(B). (b) O DTO are dreptul să furnizeze, de asemenea, cursurile pentru examinatori menționate la BFCL.430 și la BFCL.460 litera (b) punctul 1 din Anexa nr.3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor pentru FE(B), precum și la SFCL.430 și la SFCL.460 litera (b) punctul 1 din Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor pentru FE(S), cu condiția ca DTO să fi depus o declarație în conformitate cu DTO.GEN.115, iar AAC să fi aprobat programul de pregătire în conformitate cu DTO.GEN.230 litera (c). <u>5. pentru autogire:</u> <u>(a) instruire teoretică pentru GPL;</u> <u>(b) instruire practică pentru GPL;</u> <u>(c) pregătire în vederea obținerii de privilegii pentru clasele și tipurile de autogire cu un singur pilot;</u>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(d) pregătire în vederea obținerii calificării de zbor pe timp de noapte.	<u>(d) pregătire în vederea obținerii calificării de zbor pe timp de noapte.</u>		
DTO.GEN.115 Declarația (a) Înainte de a furniza unul dintre cursurile de pregătire menționate la punctul DTO.GEN.110, o organizație care intenționează să furnizeze o astfel de pregătire trebuie să depună o declarație la autoritatea competentă. Declarația trebuie să conțină cel puțin următoarele informații: 1. denumirea DTO; 2. datele de contact ale sediului principal al activității DTO și, dacă este cazul, datele de contact ale aerodromurilor și ale bazelor de operare ale DTO; 3. numele și datele de contact ale următoarelor persoane: (i) reprezentantul DTO; (ii) responsabilul cu pregătirea în cadrul DTO; precum și (iii) toți adjuncții responsabilului cu pregătirea în cadrul DTO, dacă este necesar conform punctului DTO.GEN.250 litera (b) punctul 1; 4. tipul de pregătire, așa cum se specifică la punctul DTO.GEN.110, furnizată la fiecare aerodrom și/sau bază de operare; 5. o listă a tuturor aeronavelor și a FSTD care se utilizează pentru pregătire, dacă este cazul; 6. data la care se intenționează începerea pregătirii; 7. o declarație prin care se confirmă că DTO a elaborat o politică de siguranță și că va aplica această politică în toate activitățile de pregătire care	DTO.GEN.115 Declarația (a) Înainte de a furniza unul dintre cursurile de pregătire menționate la punctul DTO.GEN.110, o organizație care intenționează să furnizeze o astfel de pregătire trebuie să depună o declarație la AAC. Declarația trebuie să conțină cel puțin următoarele informații: 1. denumirea DTO; 2. datele de contact ale sediului principal al activității DTO și, dacă este cazul, datele de contact ale aerodromurilor și ale bazelor de operare ale DTO; 3. numele și datele de contact ale următoarelor persoane: (i) reprezentantul DTO; (ii) responsabilul cu pregătirea în cadrul DTO; precum și (iii) toți adjuncții responsabilului cu pregătirea în cadrul DTO, dacă este necesar conform punctului DTO.GEN.250 litera (b) punctul 1; 4. tipul de pregătire, așa cum se specifică la punctul DTO.GEN.110, furnizată la fiecare aerodrom și/sau bază de operare; 5. o listă a tuturor aeronavelor și a FSTD care se utilizează pentru pregătire, dacă este cazul; 6. data la care se intenționează începerea pregătirii; 7. o declarație prin care se confirmă că DTO a elaborat o politică de siguranță și că va aplica această politică în toate activitățile de pregătire care fac	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
fac obiectul declarației, în conformitate cu punctul DTO.GEN.210 litera (a) punctul 1 subpunctul (ii); 8. o declarație prin care se confirmă că, în toate activitățile de pregătire care fac obiectul declarației, DTO respectă și va continua să respecte cerințele esențiale prevăzute în anexa IV la Regulamentul (UE) 2018/1139, cerințele din anexa I (partea FCL) și din anexa VIII (partea DTO) la prezentul regulament, cerințele din anexa III (partea BFCL) la Regulamentul (UE) 2018/395 și din anexa III (partea SFCL) la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/1976. (b) Declarația și modificările ulterioare ale acesteia se întocmesc utilizând formularul din apendicele 1. (c) O DTO trebuie să depună la autoritatea competentă, împreună cu declarația, programul sau programele de pregătire pe care le utilizează sau intenționează să le utilizeze pentru a oferi cursuri de pregătire, precum și cererea de aprobare a programului sau a programelor de pregătire, în cazul în care această aprobare este necesară în conformitate cu punctul DTO.GEN.230 litera (c). (d) Prin derogare de la litera (c), o organizație care deține o aprobare emisă în conformitate cu subpartea ATO din anexa VII (partea ORA) poate să depună, împreună cu declarația, numai referința manualului sau a manualelor de pregătire deja aprobate.	obiectul declarației, în conformitate cu punctul DTO.GEN.210 litera (a) punctul 1 subpunctul (ii); 8. o declarație prin care se confirmă că, în toate activitățile de pregătire care fac obiectul declarației, DTO respectă și va continua să respecte cerințele esențiale prevăzute în Anexa nr.4 la Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017, cerințele din Anexa nr.1 (Partea FCL) și din Anexa nr.8 (Partea DTO), cerințele din Anexa nr.3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor și din Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor. (b) Declarația și modificările ulterioare ale acesteia se întocmesc utilizând formularul din apendicele nr.1 la prezenta Anexă (Partea DTO). (c) O DTO trebuie să depună la AAC, împreună cu declarația, programul sau programele de pregătire pe care le utilizează sau intenționează să le utilizeze pentru a oferi cursuri de pregătire, precum și cererea de aprobare a programului sau a programelor de pregătire, în cazul în care această aprobare este necesară în conformitate cu punctul DTO.GEN.230 litera (c). (d) Prin derogare de la litera (c), o organizație care deține o aprobare emisă în conformitate cu subpartea ATO din Anexa nr.7 (Partea ORA) poate să depună,		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	împreună cu declarația, numai referința manualului sau a manualelor de pregătire deja aprobate.		
DTO.GEN.116 Notificarea modificărilor și încetarea activităților de pregătire O DTO notifică autorității competente, fără întârziere nejustificată: (a) toate modificările aduse informațiilor conținute în declarația menționată la punctul DTO.GEN.115 litera (a) și programului sau programelor de pregătire ori manualului sau manualelor de pregătire aprobate menționate la punctul DTO.GEN.115 litera (c) și, respectiv, litera (d); (b) încetarea unora dintre activitățile de pregătire sau a tuturor activităților de pregătire care fac obiectul declarației.	DTO.GEN.116 Notificarea modificărilor și încetarea activităților de pregătire O DTO notifică AAC, fără întârziere nejustificată: (a) toate modificările aduse informațiilor conținute în declarația menționată la punctul DTO.GEN.115 litera (a) și programului sau programelor de pregătire ori manualului sau manualelor de pregătire aprobate menționate la punctul DTO.GEN.115 litera (c) și, respectiv, litera (d); (b) încetarea unora dintre activitățile de pregătire sau a tuturor activităților de pregătire care fac obiectul declarației.	Compatibil	Lipsă
DTO.GEN.135 Încetarea dreptului de a furniza cursuri de pregătire (a) O DTO nu mai are dreptul să furnizeze, integral sau parțial, cursurile de pregătire specificate în declarația sa, pe baza declarației respective, în una dintre situațiile următoare: 1. DTO a notificat autorității competente încetarea unora sau a tuturor activităților de pregătire care fac obiectul declarației în conformitate cu punctul DTO.GEN.116 litera (b); 2. DTO nu mai a furnizat pregătirea de peste 36 de luni consecutive.	DTO.GEN.135 Încetarea dreptului de a furniza cursuri de pregătire <u>(a)</u> O DTO nu mai are dreptul să furnizeze, integral sau parțial, cursurile de pregătire specificate în declarația sa, pe baza declarației respective, în una dintre situațiile următoare: <u>1.</u> DTO a notificat AAC încetarea unora sau a tuturor activităților de pregătire care fac obiectul declarației în conformitate cu punctul DTO.GEN.116 litera (b); <u>2.</u> DTO nu a mai furnizat pregătirea de peste 36 de luni consecutive.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(b) O DTO returnează fără întârziere autorității competente certificatele de aprobare în conformitate cu punctul DTO.GEN.230 litera (c): 1. în cazul încetării activităților de formare în conformitate cu litera (a); 2. în cazul revocării în conformitate cu punctul ARA.GEN.350 litera (da) punctul 3 din anexa VI (partea ARA).	<u>(b) O DTO returnează fără întârziere AAC certificatele de aprobare în conformitate cu punctul DTO.GEN.230 litera (c):</u> <u>1. în cazul încetării activităților de formare în conformitate cu litera (a);</u> <u>2. în cazul revocării în conformitate cu punctul ARA.GEN.350 litera (da) punctul 3 din anexa nr. 6 (partea ARA).</u>		
DTO.GEN.140 Acces În scopul de a stabili dacă o DTO funcționează în conformitate cu declarația sa, DTO acordă acces oricărei persoane autorizate de autoritatea competentă, în orice moment, la orice unitate de lucru, aeronavă, document, registre, date, proceduri sau alte materiale relevante pentru activitățile sale de pregătire care fac obiectul declarației.	DTO.GEN.140 Acces În scopul de a stabili dacă o DTO funcționează în conformitate cu declarația sa, DTO acordă acces oricărei persoane autorizate de AAC, în orice moment, la orice unitate de lucru, aeronavă, document, registre, date, proceduri sau alte materiale relevante pentru activitățile sale de pregătire care fac obiectul declarației.	Compatibil	Lipsă
DTO.GEN.150 Constatări După ce autoritatea competentă a comunicat unei DTO o constatare în conformitate cu punctul ARA.GEN.350 litera (da) punctul 1, DTO trebuie să ia următoarele măsuri în perioada de timp stabilită de autoritatea competentă: (a) să determine cauza care stă la baza neconformității; (b) să întreprindă acțiunile corective necesare pentru a pune capăt neconformității și, dacă este cazul, să remedieze consecințele acesteia;	DTO.GEN.150 Constatări După ce AAC a comunicat unei DTO o constatare în conformitate cu punctul ARA.GEN.350 litera (da) punctul 1, DTO trebuie să ia următoarele măsuri în perioada de timp stabilită de AAC: (a) să determine cauza care stă la baza neconformității; (b) să întreprindă acțiunile corective necesare pentru a pune capăt neconformității și, dacă este cazul, să remedieze consecințele acesteia; (c) să informeze AAC cu privire la acțiunile corective pe care le-a întreprins.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(c) să informeze autoritatea competentă cu privire la acțiunile corective pe care le-a întreprins.			
DTO.GEN.155 Reacția la o problemă de siguranță Ca reacție la o problemă de siguranță, o DTO trebuie să pună în aplicare: (a) măsurile de siguranță impuse de autoritatea competentă în conformitate cu punctul ARA.GEN.135 litera (c); (b) informațiile obligatorii relevante în materie de siguranță emise de agenție, inclusiv directivele de navigabilitate.	DTO.GEN.155 Reacția la o problemă de siguranță Ca reacție la o problemă de siguranță, o DTO trebuie să pună în aplicare: (a) măsurile de siguranță impuse de AAC în conformitate cu punctul ARA.GEN.135 litera (c); (b) informațiile obligatorii relevante în materie de siguranță emise de AAC, inclusiv directivele de navigabilitate.	Compatibil	Lipsă
DTO.GEN.210 Cerințe privind personalul (a) O DTO desemnează: 1. Un reprezentant, care este responsabil și autorizat în mod corespunzător să facă cel puțin următoarele: (i) asigură conformitatea DTO și a activității ei cu cerințele aplicabile și cu declarația depusă; (ii) elaborează și instituie o politică de siguranță care să garanteze că activitățile DTO sunt efectuate în condiții de siguranță, se asigură că DTO aderă la această politică de siguranță și ia măsurile necesare în vederea atingerii obiectivelor acestei politici de siguranță; (iii) promovează siguranța în cadrul DTO; (iv) se asigură că DTO dispune de resurse suficiente, astfel încât activitățile menționate la subpunctele (i), (ii) și (iii) să poată fi efectuate în mod eficient.	DTO.GEN.210 Cerințe privind personalul (a) O DTO desemnează: 1. Un reprezentant, care este responsabil și autorizat în mod corespunzător să facă cel puțin următoarele: (i) asigură conformitatea DTO și a activității ei cu cerințele aplicabile și cu declarația depusă; (ii) elaborează și instituie o politică de siguranță care să garanteze că activitățile DTO sunt efectuate în condiții de siguranță, se asigură că DTO aderă la această politică de siguranță și ia măsurile necesare în vederea atingerii obiectivelor acestei politici de siguranță; (iii) promovează siguranța în cadrul DTO; (iv) se asigură că DTO dispune de resurse suficiente, astfel încât activitățile menționate la subpunctele (i), (ii) și (iii) să poată fi efectuate în mod eficient.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
2. Un responsabil cu pregătirea, care este responsabil și autorizat în mod corespunzător să asigure cel puțin: (i) conformitatea pregătirii furnizate cu cerințele din anexa I (partea FCL), din anexa III (partea BFCL) la Regulamentul (UE) 2018/395 sau din anexa III (partea SFCL) la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/1976, precum și cu programul de pregătire al DTO; (ii) integrarea satisfăcătoare a cursurilor de pregătire practică pe o aeronavă sau pe un echipament de pregătire sintetică pentru zbor (FSTD) și a pregătirii teoretice; (iii) supravegherea progresului cursanților; (iv) în cazul menționat la punctul DTO.GEN.250 litera (b), supravegherea adjunctului sau a adjunctilor responsabilului cu pregătirea. (b) O DTO poate desemna o singură persoană ca reprezentant și responsabil cu pregătirea. (c) O DTO nu desemnează o persoană în calitate de reprezentant sau responsabil cu pregătirea dacă există indicii obiective că nu i se poate încredința acestei persoane îndeplinirea atribuțiilor enumerate la litera (a) într-un mod care să protejeze și să promoveze siguranța aviației. Faptul că în ultimii trei ani o persoană a făcut obiectul unei măsuri executorii luate în conformitate cu punctul ARA.GEN.355 este considerat a fi un astfel de indiciu obiectiv, cu excepția cazului în care	2. Un responsabil cu pregătirea, care este responsabil și autorizat în mod corespunzător, să asigure cel puțin: (i) conformitatea pregătirii furnizate cu cerințele din Anexa nr.1 (Partea FCL), din Anexa nr.3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor sau din Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor, precum și cu programul de pregătire al DTO; (ii) integrarea satisfăcătoare a cursurilor de pregătire practică pe o aeronavă sau pe un echipament de pregătire sintetică pentru zbor (FSTD) și a pregătirii teoretice; (iii) supravegherea progresului cursanților; (iv) în cazul menționat la punctul DTO.GEN.250 litera (b), supravegherea adjunctului sau a adjunctilor responsabilului cu pregătirea. (b) O DTO poate desemna o singură persoană ca reprezentant și responsabil cu pregătirea. (c) O DTO nu desemnează o persoană în calitate de reprezentant sau responsabil cu pregătirea dacă există indicii obiectivi că nu i se poate încredința acestei persoane îndeplinirea atribuțiilor enumerate la litera (a) într-un mod care să protejeze și să promoveze siguranța aviației. Faptul că în ultimii trei ani o persoană a făcut obiectul unei măsuri executorii luate în conformitate cu punctul ARA.GEN.355 este considerat a fi un astfel de indiciu obiectiv, cu excepția cazului în care persoana respectivă poate		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
persoana respectivă poate demonstra că, prin natura, amploarea sau impactul ei asupra siguranței aviației, constatarea care a condus la măsura respectivă nu este de natură să indice că persoanei respective nu i se poate încredința îndeplinirea acestor sarcini în modul cerut. (d) O DTO se asigură că instructorii care asigură pregătirea teoretică dețin una dintre următoarele calificări: 1. experiență practică în aviație în domeniile relevante pentru pregătirea furnizată și au absolvit un curs de pregătire în tehnici de instructaj; 2. experiență anterioară în furnizarea de pregătire teoretică și o bază teoretică adecvată în domeniul în care vor furniza pregătirea teoretică. (e) Instructorii de zbor și instructorii care asigură pregătirea pe echipamente de pregătire sintetică pentru zbor dețin calificările prevăzute în anexa I (partea FCL), în anexa III (partea BFCL) la Regulamentul (UE) 2018/395 și în anexa III (partea SFCL) la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/1976 pentru tipul de pregătire pe care îl furnizează.	demonstra că prin natura, amploarea sau impactul ei asupra siguranței aviației, constatarea care a condus la măsura respectivă nu este de natură să indice că persoanei respective nu i se poate încredința îndeplinirea acestor sarcini în modul cerut. (d) O DTO se asigură că instructorii care asigură pregătirea teoretică dețin una dintre următoarele calificări: 1. experiență practică în aviație în domeniile relevante pentru pregătirea furnizată și au absolvit un curs de pregătire în tehnici de instructaj; 2. experiență anterioară în furnizarea de pregătire teoretică și o bază teoretică adecvată în domeniul în care vor furniza pregătirea teoretică. (e) Instructorii de zbor și instructorii care asigură pregătirea pe echipamente de pregătire sintetică pentru zbor dețin calificările prevăzute în Anexa nr.1 (Partea FCL), în Anexa nr.3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor și în Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor pentru tipul de pregătire pe care îl furnizează.		
DTO.GEN.215 Cerințe privind baza materială O DTO deține o bază materială care să permită desfășurarea și managementul tuturor activităților sale în conformitate cu cerințele esențiale din anexa III la Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și cu cerințele din prezenta anexă (partea DTO).	DTO.GEN.215 Cerințe privind baza materială O DTO deține o bază materială care să permită desfășurarea și managementul tuturor activităților sale în conformitate cu cerințele esențiale din Anexa nr.4 la Codul aerian al Republicii Moldova	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	nr.301/2017 și cu cerințele din prezenta Anexă (Partea DTO).		
DTO.GEN.220 Evidența datelor (a) O DTO păstrează pentru fiecare cursant următoarele evidențe pe întreaga durată a cursului de pregătire și timp de trei ani de la absolvirea ultimei sesiuni de pregătire: 1. detaliile pregătirii la sol, ale pregătirii practice în zbor și în simulatoare de zbor; 2. informații cu privire la progresele individuale înregistrate; 3. informațiile privind licențele și calificările asociate relevante pregătirii furnizate, inclusiv datele de expirare ale certificatelor medicale și ale calificărilor. (b) O DTO păstrează raportul bilanțului intern anual și raportul de activitate menționate la punctul DTO.GEN.270 literele (a) și, respectiv, (b) timp de trei ani de la data la care DTO a întocmit aceste rapoarte. (c) DTO păstrează programul de pregătire pentru o perioadă de trei ani de la data la care a avut loc ultimul curs de pregătire furnizat în conformitate cu programul respectiv. (d) În conformitate cu legislația aplicabilă privind protecția datelor cu caracter personal, DTO păstrează evidențele menționate la litera (a) într-un mod care să asigure protecția prin instrumente și	DTO.GEN.220 Evidența datelor (a) DTO păstrează pentru fiecare cursant următoarele evidențe pe întreaga durată a cursului de pregătire și timp de 3 ani de la absolvirea ultimei sesiuni de pregătire: 1. detaliile pregătirii la sol, ale pregătirii practice în zbor și în simulatoare de zbor; 2. informații cu privire la progresele individuale înregistrate; 3. informațiile privind certificatele și calificările asociate relevante pregătirii furnizate, inclusiv datele de expirare ale certificatelor medicale și ale calificărilor. (b) O DTO păstrează raportul bilanțului intern anual și raportul de activitate menționate la punctul DTO.GEN.270 literele (a) și, respectiv, (b) timp de 3 ani de la data la care DTO a întocmit aceste rapoarte. (c) DTO păstrează programul de pregătire pentru o perioadă de 3 ani de la data la care a avut loc ultimul curs de pregătire furnizat în conformitate cu programul respectiv. (d) În conformitate cu legislația aplicabilă privind protecția datelor cu caracter personal, DTO păstrează evidențele menționate la litera (a) într-un mod care să asigure protecția prin instrumente și protocoale	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
protocoale adecvate și ia toate măsurile necesare pentru a restricționa accesul la evidențele respective numai la persoanele care sunt autorizate în mod corespunzător să le acceseze.	adecvate și ia toate măsurile necesare pentru a restricționa accesul la evidențele respective numai la persoanele care sunt autorizate în mod corespunzător să le acceseze.		
DTO.GEN.230 Programul de pregătire al DTO (a) O DTO stabilește un program de pregătire pentru fiecare dintre cursurile de pregătire menționate la punctul DTO.GEN.110 pe care le furnizează DTO. (b) Programul de pregătire trebuie să respecte cerințele din anexa I (partea FCL), din anexa III (partea BFCL) la Regulamentul (UE) 2018/395 și din anexa III (partea SFCL) la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/1976, după caz. (c) O DTO are dreptul să furnizeze pregătirea menționată la punctul DTO.GEN.110 litera (b) numai în cazul în care programul de pregătire pentru pregătirea respectivă, precum și orice modificări ale acestuia, au primit din partea autorității competente, la cererea DTO, o aprobare în conformitate cu punctul ARA.DTO.110, prin care se confirmă că programul de pregătire și orice modificări ale acestuia sunt conforme cu cerințele din anexa I (partea FCL), din anexa III (partea BFCL) la Regulamentul (UE) 2018/395 și din anexa III (partea SFCL) la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/1976, după caz. O DTO	DTO.GEN.230 Programul de pregătire al DTO (a) O DTO stabilește un program de pregătire pentru fiecare dintre cursurile de pregătire menționate la punctul DTO.GEN.110 pe care le furnizează DTO. (b) Programul de pregătire trebuie să respecte cerințele din Anexa nr.1 (Partea FCL), din Anexa nr.3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor și din Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor, după caz. (c) O DTO are dreptul să furnizeze pregătirea menționată la DTO.GEN.110 litera (b) numai în cazul în care programul de pregătire pentru pregătirea respectivă, precum și orice modificări ale acestuia au primit din partea AAC, la cererea DTO, o aprobare în conformitate cu ARA.DTO.110, prin care se confirmă că programul de pregătire și orice modificări ale acestuia sunt conforme cu cerințele din Anexa nr.1 (Partea FCL), Anexa nr.3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor și din Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor, după	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
solicită această aprobare prin depunerea declarației sale în conformitate cu punctul DTO.GEN.115. (d) Litera (c) nu se aplică unei organizații care deține o aprobare emisă în conformitate cu subpartea ATO din anexa VII (partea ORA) care include privilegii pentru pregătirea respectivă.	caz. O DTO solicită această aprobare prin depunerea declarației sale în conformitate cu DTO.GEN.115. (d) Litera (c) nu se aplică unei organizații care deține o aprobare emisă în conformitate cu subpartea ATO din Anexa nr.7 (Partea ORA) care include privilegii pentru pregătirea respectivă.		
DTO.GEN.240 Aeronave de antrenament și FSTD (a) DTO utilizează o flotă adecvată de aeronave de pregătire sau FSTD echipate în mod corespunzător pentru cursul de pregătire furnizat. Flota de aeronave este alcătuită din aeronave care respectă toate cerințele definite în Regulamentul (UE) 2018/1139. Aeronavele care intră sub incidența dispozițiilor de la literele (a), (b), (c) sau (d) din anexa I la Regulamentul (UE) 2018/1139 pot fi utilizate pentru pregătire dacă sunt îndeplinite toate condițiile următoare: 1. în timpul unui proces de evaluare, autoritatea competentă a confirmat un nivel de siguranță comparabil cu cel definit de toate cerințele esențiale prevăzute în anexa II la Regulamentul (UE) 2018/1139; 2. autoritatea competentă a autorizat utilizarea aeronavelor pentru pregătire în cadrul DTO. (b) O DTO întocmește și actualizează permanent o listă a tuturor aeronavelor, inclusiv însemnele de înmatriculare ale acestora, utilizate pentru cursurile de pregătire pe care le furnizează.	DTO.GEN.240 Aeronave de antrenament și FSTD (a) DTO utilizează o flotă adecvată de aeronave de pregătire sau FSTD echipate în mod corespunzător pentru cursurile de pregătire furnizate. Flota de aeronave este alcătuită din aeronave care respectă toate cerințele definite în Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017. Aeronavele care intră sub incidența dispozițiilor de la punctele 1, 2, 3 sau 4 din Anexa nr.2 la Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017 pot fi utilizate pentru pregătire dacă sunt îndeplinite toate condițiile următoare: 1. în timpul unui proces de evaluare, AAC a confirmat un nivel de siguranță comparabil cu cel definit de toate cerințele esențiale prevăzute în Anexa nr.1 la Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017; 2. AAC a autorizat utilizarea aeronavelor pentru pregătire în cadrul DTO. (b) O DTO întocmește și actualizează permanent o listă a tuturor aeronavelor, inclusiv însemnele de înmatriculare ale acestora, utilizate pentru cursurile de pregătire pe care le furnizează.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
DTO.GEN.250 Aerodromuri și baze de operare (a) Atunci când furnizează cursuri de pregătire practică pe o aeronavă, o DTO utilizează numai aerodromuri sau baze de operare care dispun de dotările și caracteristicile adecvate pentru a permite antrenamentul la manevrele relevante, ținând cont de pregătirea furnizată și de categoria și tipul de aeronavă utilizată. (b) Atunci când o DTO utilizează mai mult de un aerodrom pentru furnizarea oricăruia dintre cursurile de pregătire specificate la punctul DTO.GEN.110 litera (a) punctele 1 și 2: 1. pentru fiecare aerodrom suplimentar, desemnează un adjunct responsabil cu pregătirea, care este responsabil de sarcinile menționate la punctul DTO.GEN.210 litera (a) punctul 2 subpunctele (i)-(iii) pe aerodromul respectiv; și 2. se asigură că sunt disponibile resurse suficiente pentru a opera în siguranță pe toate aerodromurile, în conformitate cu cerințele din prezenta anexă (partea DTO).	DTO.GEN.250 Aerodromuri și baze de operare (a) Atunci când furnizează cursuri de pregătire practică pe o aeronavă, o DTO utilizează numai aerodromuri sau baze de operare care dispun de dotările și caracteristicile adecvate pentru a permite antrenamentul la manevrele relevante, ținând cont de pregătirea furnizată și de categoria și tipul de aeronavă utilizată. (b) Atunci când o DTO utilizează mai mult de un aerodrom pentru furnizarea oricăruia dintre cursurile de pregătire specificate la punctul DTO.GEN.110 litera (a) punctele 1 și 2: 1. pentru fiecare aerodrom suplimentar, desemnează un adjunct responsabil cu pregătirea, care este responsabil de sarcinile menționate la punctul DTO.GEN.210 litera (a) punctul 2 subpunctele (i)-(iii) pe aerodromul respectiv; și 2. se asigură că sunt disponibile resurse suficiente pentru a opera în siguranță pe toate aerodromurile, în conformitate cu cerințele din prezenta Anexă (Partea DTO).	Compatibil	Lipsă
DTO.GEN.260 Pregătirea teoretică (a) Pentru pregătirea teoretică, DTO poate utiliza cursuri la fața locului sau cursuri la distanță. (b) O DTO trebuie să monitorizeze și înregistreze progresele fiecărui participant care urmează un curs de pregătire teoretică.	DTO.GEN.260 Pregătirea teoretică (a) Pentru pregătirea teoretică, DTO poate utiliza cursuri la fața locului sau cursuri la distanță. (b) O DTO trebuie să monitorizeze și înregistreze progresele fiecărui participant care urmează un curs de pregătire teoretică.	Compatibil	Lipsă

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
DTO.GEN.270 Bilanțul intern anual și raportul anual de activitate O DTO face următoarele demersuri: (a) face un bilanț intern anual al sarcinilor și atribuțiilor menționate la punctul DTO.GEN.210 și întocmește un raport privind bilanțul respectiv; (b) întocmește un raport anual de activitate; (c) prezintă autorității competente raportul privind bilanțul intern anual și raportul anual de activitate până la data stabilită de autoritatea competentă.	DTO.GEN.270 Bilanțul intern anual și raportul anual de activitate O DTO face următoarele demersuri: (a) face un bilanț intern anual al sarcinilor și atribuțiilor menționate la punctul DTO.GEN.210 și întocmește un raport privind bilanțul respectiv; (b) întocmește un raport anual de activitate; (c) prezintă AAC raportul privind bilanțul intern anual și raportul anual de activitate până la data stabilită de AAC.	Compatibil	Lipsă
Apendicele 1 la anexa VIII (partea DTO)			
TABEL	TABEL	Compatibil	Lipsă

TABEL COMPARATIV

la proiectul hotărârii Guvernului cu privire la modificarea Regulamentului de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă aprobat prin Hotărârea de Guvern nr. 204/2020

Conținutul normei în vigoare	Modificarea propusă	Conținutul normei după modificare
Hotărârii Guvernului nr.204/2020 cu privire la aprobarea Regulamentului de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă		
Prezenta hotărâre transpune parțial Regulamentul (UE) nr.1178/2011 al Comisiei din 3 noiembrie 2011 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă în temeiul Regulamentului (CE) nr.216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (text cu relevanță pentru SEE), publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, L 311 din 25 noiembrie 2011, astfel după cum a fost modificat ultima dată prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr.2193/2020 al Comisiei din 16 decembrie 2020.	Prezenta Hotărâre transpune Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei din 3 noiembrie 2011 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului, CELEX: 32011R1178 , astfel cum a fost modificat ultima oară prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2025/2293 al Comisiei din 10 noiembrie 2025 de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2023/203 în ceea ce privește cerințele aplicabile organizațiilor care fac obiectul unei declarații și de rectificare a Regulamentelor (UE) nr. 1178/2011, (UE) nr. 748/2012, (UE) nr. 965/2012, (UE) nr. 139/2014, (UE) nr. 1321/2014, (UE) 2015/340 și a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2017/373, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 311 25.11.2011	Prezenta Hotărâre transpune Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei din 3 noiembrie 2011 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului, CELEX: 32011R1178 , astfel cum a fost modificat ultima oară prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2025/2293 al Comisiei din 10 noiembrie 2025 de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2023/203 în ceea ce privește cerințele aplicabile organizațiilor care fac obiectul unei declarații și de rectificare a Regulamentelor (UE) nr. 1178/2011, (UE) nr. 748/2012, (UE) nr. 965/2012, (UE) nr. 139/2014, (UE) nr. 1321/2014, (UE) 2015/340 și a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2017/373, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 311 25.11.2011
2. Controlul asupra executării prezentei hotărâri se pune în sarcina Ministerului Economiei și Infrastructurii.	cuvintele „Ministerului Economiei și Infrastructurii” se substituie cu cuvintele „Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale”.	2. Controlul asupra executării prezentei hotărâri se pune în sarcina Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 204/2020		
1. Prezentul Regulament stabilește norme referitoare la: 1) calificările asociate certificatelor de pilot, condițiile de eliberare, menținere, modificare, limitare, suspendare sau	la punctul 1: subpunctul 1), subpunctul 3) și subpunctul 4) se expun în redacție nouă, după cum urmează: „1) calificările asociate licențelor de pilot, condițiile de eliberare, menținere, modificare, limitare, suspendare sau revocare a licențelor de pilot,	1. Prezentul Regulament stabilește norme referitoare la: 1) calificările asociate licențelor de pilot, condițiile de eliberare, menținere, modificare, limitare, suspendare sau revocare a licențelor de pilot, privilegiile și responsabilitățile titularilor de

revocare a certificatelor de pilot, privilegiile și responsabilitățile titularilor de certificate, condițiile de conversie a certificatelor naționale de pilot existente, precum și condițiile de recunoaștere a certificatelor emise de statele-membre ale Organizației Aviației Civile Internaționale (în continuare – OACI); 3) certificatele medicale pentru piloți, condițiile de eliberare, menținere, modificare, limitare, suspendare sau revocare a certificatelor medicale, privilegiile și responsabilitățile titularilor de certificate medicale, precum și condițiile de conversie a certificatelor medicale existente; 4) certificarea examinatorilor aeromedicali;	privilegiile și responsabilitățile titularilor de licențe, condițiile de conversie a licențelor naționale de pilot existente, precum și condițiile de recunoaștere a certificatelor emise de statele-membre ale Organizației Aviației Civile Internaționale (în continuare – OACI); „3) certificatele medicale pentru piloți, condițiile de eliberare, menținere, modificare, limitare, suspendare sau revocare a certificatelor medicale, privilegiile și responsabilitățile titularilor de certificate medicale, precum și condițiile de conversie a certificatelor medicale naționale în certificate medicale recunoscute reciproc în condițiile stabilite; 4) certificarea examinatorilor aeromedicali și condițiile în care medicii generaliști ar putea acționa în calitate de examinatori aeromedicali;”;	licențe, condițiile de conversie a licențelor naționale de pilot existente, precum și condițiile de recunoaștere a certificatelor emise de statele-membre ale Organizației Aviației Civile Internaționale (în continuare – OACI); 3) certificatele medicale pentru piloți, condițiile de eliberare, menținere, modificare, limitare, suspendare sau revocare a certificatelor medicale, privilegiile și responsabilitățile titularilor de certificate medicale, precum și condițiile de conversie a certificatelor medicale naționale în certificate medicale recunoscute reciproc în condițiile stabilite; 4) certificarea examinatorilor aeromedicali și condițiile în care medicii generaliști ar putea acționa în calitate de examinatori aeromedicali;
1. Prezentul Regulament stabilește norme referitoare la: Capitolul XVII, Anexa nr.4 (Partea MED), Anexa nr.6 (Partea ARA), Anexa nr.7 (Partea ORA) și Anexa nr.8 (Partea DTO) se aplică certificatelor de pilot pentru baloane și pentru planeare.	la punctul 1, după subpunctul 9), în aliniat cuvântul „certificatelor” se substituie cu cuvântul „licențelor”.	Capitolul XVII, Anexa nr.4 (Partea MED), Anexa nr.6 (Partea ARA), Anexa nr.7 (Partea ORA) și Anexa nr.8 (Partea DTO) se aplică licențelor de pilot pentru baloane și pentru planeare.
2. În sensul prezentului Regulament se definesc următoarele noțiuni: <i>Anexa OACI</i> – anexă la un certificat de echipaj de zbor validat automat și eliberat în conformitate cu Anexa 1 OACI, care este menționată la punctul XIII al certificatului de echipaj de zbor; <i>ARO.RAMP-Cerințele tehnice</i> – inspecțiile la platformă efectuate în cazul aeronavelor operatorilor aflați sub supravegherea reglementară a altui stat (în continuare – <i>CT-RAMP</i>) aprobate de AAC;	punctul 2 se expune în următoarea redacție: „2. În sensul prezentului Regulament se definesc următoarele noțiuni: <i>licență conformă cu Partea FCL</i> – licență de echipaj de zbor care respectă cerințele din Anexa nr.1 (Partea FCL); <i>Joint Aviation Requirements JAR</i>) – cerințele aeronautice comune adoptate de autoritățile aeronautice comune; <i>Avion complex</i> - un avion care are oricare dintre următoarele caracteristici: 1) are o masă maximă certificată la decolare de peste 5 700 kg;	2. În sensul prezentului Regulament se definesc următoarele noțiuni: <i>licență conformă cu Partea FCL</i> – licență de echipaj de zbor care respectă cerințele din Anexa nr.1 (Partea FCL); <i>Joint Aviation Requirements JAR</i>) – cerințele aeronautice comune adoptate de autoritățile aeronautice comune; <i>Avion complex</i> - un avion care are oricare dintre următoarele caracteristici: 1) are o masă maximă certificată la decolare de peste 5 700 kg;

<i>calificare a FSTD</i> – nivelul de abilitate tehnică al unui FSTD precizat în specificațiile de certificare referitoare la FSTD vizat; <i>certificat, autorizație sau organizație conformă cu JAR</i> – certificat sau autorizație eliberată sau recunoscută, ori o organizație certificată, autorizată, înregistrată sau recunoscută, în conformitate cu legislația națională prin care se pun în aplicare JAR și procedurile, de către un stat care a implementat JAR relevante și care a fost recomandat pentru recunoaștere reciprocă în cadrul sistemului autorităților aeronautice comune în privința respectivelor JAR; <i>certificat conform cu JAR</i> – certificat de pilot și calificările și/sau autorizațiile asociate, eliberate sau recunoscute, în conformitate cu legislația națională prin care se pun în aplicare JAR și procedurile, de către un stat care a implementat JAR relevante și care a fost recomandat pentru recunoaștere mutuală în cadrul sistemului autorităților aeronautice comune în privința respectivelor JAR; <i>certificat conform cu Partea FCL (Flight Crew Licensing – FCL)</i> – certificat de echipaj de zbor care respectă cerințele din Anexa nr.1 (Partea FCL); <i>certificat de pilot aeronave ușoare (Light Aircraft Pilot License – LAPL)</i> – certificat de pilot de acord după cum este specificat în legislația națională; <i>certificat medical al unui pilot și certificat de examinator aeromedical conforme cu JAR</i> – certificat eliberat sau recunoscut, în conformitate cu legislația națională prin care se pun în aplicare JAR și procedurile, de către un stat care a implementat JAR relevante și care a fost recomandat pentru recunoaștere mutuală în cadrul sistemului	2) a fost certificat pentru o configurație maximă de peste 19 locuri de pasageri; 3) a fost certificat pentru a fi operat cu un echipaj minim format din cel puțin doi piloți; 4) este prevăzut cu un motor turboreactor sau cu motoare turboreactoare ori cu mai mult de un motor turbopropulsor; <i>Elicopter complex</i> - un elicopter care îndeplinește oricare dintre următoarele caracteristici: 1) are o masă maximă certificată la decolare de peste 3 175 kg; 2) a fost certificat pentru o configurație maximă a locurilor pentru călători de peste nouă; 3) a fost certificat pentru a fi operat cu un echipaj minim format din cel puțin doi piloți; <i>licență neconformă cu JAR</i> – licență de pilot eliberat sau recunoscut de un stat în conformitate cu legislația națională, nefiind recomandată recunoașterea mutuală în privința JAR relevante; <i>credit</i> – recunoașterea experienței sau a calificărilor anterioare; <i>raport de creditare</i> – raport pe baza căruia se pot recunoaște experiența sau calificările anterioare; <i>raport de conversie</i> – raport pe baza căruia o licență se poate converti într-o licență conform cu Anexa nr. 1 (Partea FCL); <i>giravion</i> - o aeronavă acționată de motor, mai grea decât aerul, a cărei sustentăție în zbor depinde în principal de portanța generată de maximum două rotoare; <i>aeronavă cu capacitate de decolare și aterizare verticală (VTOL) (VCA)</i> - o aeronavă acționată de motor, mai grea decât aerul, alta decât aeroplanul sau giravionul, capabilă să efectueze decolarea și aterizarea verticală cu ajutorul unor unități de portanță și de propulsie utilizate pentru a genera portanța în timpul decolării și aterizării; <i>Avion SEP</i> - un avion monomotor, cu un singur pilot, pentru care nu este necesară nicio calificare de tip și a cărei singură unitate de propulsie centrică este	2) a fost certificat pentru o configurație maximă de peste 19 locuri de pasageri; 3) a fost certificat pentru a fi operat cu un echipaj minim format din cel puțin doi piloți; 4) este prevăzut cu un motor turboreactor sau cu motoare turboreactoare ori cu mai mult de un motor turbopropulsor; <i>Elicopter complex</i> - un elicopter care îndeplinește oricare dintre următoarele caracteristici: 1) are o masă maximă certificată la decolare de peste 3 175 kg; 2) a fost certificat pentru o configurație maximă a locurilor pentru călători de peste nouă; 3) a fost certificat pentru a fi operat cu un echipaj minim format din cel puțin doi piloți; <i>licență neconformă cu JAR</i> – licență de pilot eliberat sau recunoscut de un stat în conformitate cu legislația națională, nefiind recomandată recunoașterea mutuală în privința JAR relevante; <i>credit</i> – recunoașterea experienței sau a calificărilor anterioare; <i>raport de creditare</i> – raport pe baza căruia se pot recunoaște experiența sau calificările anterioare; <i>raport de conversie</i> – raport pe baza căruia o licență se poate converti într-o licență conform cu Anexa nr. 1 (Partea FCL); <i>giravion</i> - o aeronavă acționată de motor, mai grea decât aerul, a cărei sustentăție în zbor depinde în principal de portanța generată de maximum două rotoare; <i>aeronavă cu capacitate de decolare și aterizare verticală (VTOL) (VCA)</i> - o aeronavă acționată de motor, mai grea decât aerul, alta decât aeroplanul sau giravionul, capabilă să efectueze decolarea și aterizarea verticală cu ajutorul unor unități de portanță și de propulsie utilizate pentru a genera portanța în timpul decolării și aterizării; <i>Avion SEP</i> - un avion monomotor, cu un singur pilot, pentru care nu este necesară nicio calificare de tip și a cărei singură unitate de propulsie

autorităților aeronautice comune în privința respectivelor JAR; <i>certificat medical al unui pilot și certificat de examiner aeromedical neconforme cu JAR</i> – certificat eliberat sau recunoscut de un stat în conformitate cu legislația națională, nefiind recomandată recunoașterea mutuală în privința JAR relevante; <i>certificat neconform cu JAR</i> – certificat de pilot eliberat sau recunoscut de un stat în conformitate cu legislația națională, nefiind recomandată recunoașterea mutuală în privința JAR relevante; <i>credit</i> – recunoașterea experienței sau a calificărilor anterioare; <i>echipament de pregătire instrumentală de bază (Basic Instrument Training Device – BITD)</i> – dispozitiv de antrenament la sol pentru pregătirea piloților care reprezintă postul unui elev pilot pe o clasă de avioane, care poate utiliza panouri de bord din cabina aeronavei simulate pe un monitor (screen-based) și comenzi de zbor cu rezistența necesară simulată și care asigură o platformă de instruire cel puțin în ceea ce privește procedurile legate de zborul instrumental; <i>echipament de pregătire sintetică pentru zbor (Flight Simulation Training Device – FSTD)</i> – echipament de pregătire a piloților, care este: - în cazul avioanelor, un simulator complet de zbor (Full Flight Simulator – FFS) – un echipament de pregătire pentru zbor (Flight Training Device – FTD), un echipament de pregătire pentru procedurile de zbor și navigație (Flight and Navigation Procedures Trainer – FNPT) sau un echipament de pregătire instrumentală de bază (Basic Instrument Training Device – BITD);	operată de o comandă de propulsie unică, fiind acționat de oricare dintre următoarele tipuri de motoare: 1) un motor cu piston; 2) un sistem motor electric care, dacă se specifică astfel în urma procesului de certificare în conformitate cu Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu sau declarația de conformitate a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și cerințele referitoare la capacitatea organizațiilor de proiectare și producție, aprobat prin HG nr. 91/2024 (în continuare HG nr. 91/2024), poate consta în mai mult de un motor electric; 3) un sistem motor hibrid care constă în motoare cu piston și motoare electrice, dacă se specifică astfel în urma procesului de certificare în conformitate cu HG nr. 91/2024; <i>Elicopter SEP</i> - un elicopter monomotor, cu un singur pilot, care este acționat de un motor cu piston; <i>membru al echipajului de cabină</i> – membru al echipajului de cabină calificat corespunzător, altul decât un membru al echipajului de zbor sau al echipei tehnice, care este însărcinat de un operator cu îndeplinirea atribuțiilor legate de siguranța pasagerilor și a zborului în timpul operațiunilor; <i>personal navigant</i> – echipajul de zbor și echipajul de cabină; <i>mijloace acceptabile de punere în conformitate (AMC)</i> – standarde fără caracter obligatoriu, adoptate de AAC, pentru a exemplifica mijloacele de stabilire a conformității cu prevederile Codului aerian și actele normative de punere în aplicare; <i>mijloace alternative de punere în conformitate (AltMoC)</i> – mijloace acceptabile de punere în conformitate care propun o alternativă la un AMC existent sau care propun noi mijloace de asigurare a conformității cu Codul aerian și actele normative de	centrică este operată de o comandă de propulsie unică, fiind acționat de oricare dintre următoarele tipuri de motoare: 1) un motor cu piston; 2) un sistem motor electric care, dacă se specifică astfel în urma procesului de certificare în conformitate cu Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu sau declarația de conformitate a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și cerințele referitoare la capacitatea organizațiilor de proiectare și producție, aprobat prin HG nr. 91/2024 (în continuare HG nr. 91/2024), poate consta în mai mult de un motor electric; 3) un sistem motor hibrid care constă în motoare cu piston și motoare electrice, dacă se specifică astfel în urma procesului de certificare în conformitate cu HG nr. 91/2024; <i>Elicopter SEP</i> - un elicopter monomotor, cu un singur pilot, care este acționat de un motor cu piston; <i>membru al echipajului de cabină</i> – membru al echipajului de cabină calificat corespunzător, altul decât un membru al echipajului de zbor sau al echipei tehnice, care este însărcinat de un operator cu îndeplinirea atribuțiilor legate de siguranța pasagerilor și a zborului în timpul operațiunilor; <i>personal navigant</i> – echipajul de zbor și echipajul de cabină; <i>mijloace acceptabile de punere în conformitate (AMC)</i> – standarde fără caracter obligatoriu, adoptate de AAC, pentru a exemplifica mijloacele de stabilire a conformității cu prevederile Codului aerian și actele normative de punere în aplicare; <i>mijloace alternative de punere în conformitate (AltMoC)</i> – mijloace acceptabile de punere în conformitate care propun o alternativă la un AMC existent sau care propun noi mijloace de asigurare

- în cazul elicopterelor, un simulator complet de zbor (FFS) – un echipament de pregătire pentru zbor (FTD) sau un echipament de pregătire pentru procedurile de zbor și navigație (FNPT); <i>ghid al testelor de calificare (Qualification test guide – QTG)</i> – document conceput pentru a demonstra că parametrii de performanță și manevrare ai unui FSTD îi reprezintă pe aceia ai aeronavei, clasei de avion sau tipului de elicopter, simulați în cadrul limitelor prevăzute, și că toate cerințele aplicabile au fost îndeplinite. QTG include atât datele aeronavei, ale clasei de avion sau ale tipului de elicopter, cât și datele FSTD utilizate pentru a susține validarea; <i>instructor de zbor (Flight Instructor – FI)</i> – instructor cu privilegii de a asigura pregătire pe o aeronavă în conformitate cu subpartea J din Anexa nr.1 (Partea FCL), cu subpartea FI din Anexa nr.3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor sau cu subpartea FI din Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor; <i>Joint Aviation Requirements</i> (în continuare – <i>JAR</i>) – cerințele aeronautice comune adoptate de autoritățile aeronautice comune; <i>membru al echipajului de cabină</i> – membru al echipajului de cabină calificat corespunzător, altul decât un membru al echipajului de zbor sau al echipei tehnice, care este însărcinat de un operator cu îndeplinirea atribuțiilor legate de siguranța pasagerilor și a zborului în timpul operațiunilor; <i>mijloace acceptabile de conformitate (Acceptable Means of Compliance – AMC)</i> – recomandări emise de către AAC, care au	punere în aplicare, pentru care Autoritatea Aeronautică Civilă nu a adoptat niciun AMC asociat; <i>organizație de pregătire aprobată (ATO)</i> – organizație care are dreptul de a furniza cursuri de pregătire pentru piloți pe baza unei aprobări eliberate în conformitate cu punctul 42; <i>echipament de pregătire instrumentală de bază (BITD)</i> – dispozitiv de antrenament la sol pentru pregătirea piloților care reprezintă postul unui elev pilot pe o clasă de avioane, care poate utiliza panouri de bord din cabina aeronavei simulate pe un monitor (screen-based) și comenzi de zbor cu rezistența necesară simulată și care asigură o platformă de instruire cel puțin în ceea ce privește procedurile legate de zborul instrumental; <i>specificații de certificare (CS)</i> – standardele tehnice adoptate de Autoritatea Aeronautică Civilă care indică mijloace care pot fi utilizate de o organizație în scopul certificării; <i>instructor de zbor (FI)</i> – instructor cu privilegii de a asigura pregătire pe o aeronavă în conformitate cu subpartea J din Anexa nr.1 (Partea FCL), cu subpartea FI din Anexa nr.3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor sau cu subpartea FI din Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor, aprobat prin HG nr. 85/2023; <i>echipament de pregătire sintetică pentru zbor (FSTD)</i> – echipament de pregătire a piloților, care este: 1) în cazul avioanelor, un simulator complet de zbor (FFS) – un echipament de pregătire pentru zbor (FTD), un echipament de pregătire pentru procedurile de zbor și navigație (FNPT) sau un echipament de pregătire instrumentală de bază (BITD); 2) în cazul elicopterelor, un simulator complet de zbor (FFS) – un echipament de pregătire pentru zbor	a conformității cu Codul aerian și actele normative de punere în aplicare, pentru care Autoritatea Aeronautică Civilă nu a adoptat niciun AMC asociat; <i>organizație de pregătire aprobată (ATO)</i> – organizație care are dreptul de a furniza cursuri de pregătire pentru piloți pe baza unei aprobări eliberate în conformitate cu punctul 42; <i>echipament de pregătire instrumentală de bază (BITD)</i> – dispozitiv de antrenament la sol pentru pregătirea piloților care reprezintă postul unui elev pilot pe o clasă de avioane, care poate utiliza panouri de bord din cabina aeronavei simulate pe un monitor (screen-based) și comenzi de zbor cu rezistența necesară simulată și care asigură o platformă de instruire cel puțin în ceea ce privește procedurile legate de zborul instrumental; <i>specificații de certificare (CS)</i> – standardele tehnice adoptate de Autoritatea Aeronautică Civilă care indică mijloace care pot fi utilizate de o organizație în scopul certificării; <i>instructor de zbor (FI)</i> – instructor cu privilegii de a asigura pregătire pe o aeronavă în conformitate cu subpartea J din Anexa nr.1 (Partea FCL), cu subpartea FI din Anexa nr.3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor sau cu subpartea FI din Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor, aprobat prin HG nr. 85/2023; <i>echipament de pregătire sintetică pentru zbor (FSTD)</i> – echipament de pregătire a piloților, care este: 1) în cazul avioanelor, un simulator complet de zbor (FFS) – un echipament de pregătire pentru zbor (FTD), un echipament de pregătire pentru procedurile de zbor și navigație (FNPT) sau un echipament de pregătire instrumentală de bază (BITD);

scopul de a ilustra esența conformării cu prevederile legale sau normative, reglementările aeronautice civile, specificațiile de certificare. Odată implementate de agenții aeronautici, AAC conferă prezumția de conformitate; <i>mijloace de conformitate alternative (Alternative Means of Compliance – AltMoC)</i> – mijloace de conformitate care propun o alternativă la un AMC existent sau care propun noi mijloace de asigurare a conformității cu Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017 (în continuare – <i>Codul aerian</i>), prezentul Regulament și normele sale de punere în aplicare, pentru care AAC nu a adoptat niciun AMC asociat; <i>organizație de pregătire aprobată (Approved Training Organisation – ATO)</i> – organizație care are dreptul de a furniza cursuri de pregătire pentru piloți în baza certificatului eliberat în conformitate cu punctul 42; <i>personal navigant</i> – echipajul de zbor și echipajul de cabină; <i>raport de creditare</i> – raport pe baza căruia se pot recunoaște experiența sau calificările anterioare; <i>raport de conversie</i> – raport pe baza căruia un certificat se poate converti într-un certificat conform cu Anexa nr.1 (Partea FCL); <i>sediul principal al activității unei organizații</i> – sediul central sau sediul social al organizației în care se exercită principalele funcții financiare și de control operațional al activităților menționate în prezentul Regulament; <i>specificații de certificare (Certification Specifications – CS)</i> – standardele tehnice adoptate de AAC care indică mijloace de	(FTD) sau un echipament de pregătire pentru procedurile de zbor și navigație (FNPT); <i>calificare a FSTD</i> – nivelul de abilitate tehnică al unui FSTD precizat în specificațiile de certificare referitoare la FSTD vizat; <i>sediul principal al activității unei organizații</i> – sediul central sau sediul social al organizației în care se exercită principalele funcții financiare și de control operațional al activităților menționate în prezentul Regulament; <i>ARO.RAMP</i> - subpartea RAMP din anexa nr. 2 la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene, aprobat prin HG nr. 612/2022; <i>validare automată</i> – acceptarea fără formalități, de către un stat membru OACI enumerat în anexa OACI, a unei licențe de echipaj de zbor, eliberat de un alt stat în conformitate cu Anexa 1 la Convenția OACI Chicago; <i>Anexa OACI</i> – anexă la o licență de echipaj de zbor validat automat și eliberat în conformitate cu Anexa 1 OACI, care este menționată la punctul XIII al licenței de echipaj de zbor; <i>ghid al testelor de calificare (QTG)</i> – document conceput pentru a demonstra că parametrii de performanță și manevrare ai unui FSTD îi reprezintă pe aceia ai aeronavei, clasei de avion sau tipului de elicopter, simulați în cadrul limitelor prevăzute, și că toate cerințele aplicabile au fost îndeplinite. QTG include atât datele aeronavei, ale clasei de avion sau ale tipului de elicopter, cât și datele FSTD utilizate pentru a susține validarea; <i>organizație de pregătire declarată (DTO)</i> - o organizație care are dreptul de a furniza pregătire piloților pe baza unei declarații făcute în conformitate cu punctul 43; <i>program de pregătire al DTO</i> - un document elaborat de o DTO care descrie în detaliu cursul de pregătire furnizat de respectiva DTO.”.	2) în cazul elicopterelor, un simulator complet de zbor (FFS) – un echipament de pregătire pentru zbor (FTD) sau un echipament de pregătire pentru procedurile de zbor și navigație (FNPT); <i>calificare a FSTD</i> – nivelul de abilitate tehnică al unui FSTD precizat în specificațiile de certificare referitoare la FSTD vizat; <i>sediul principal al activității unei organizații</i> – sediul central sau sediul social al organizației în care se exercită principalele funcții financiare și de control operațional al activităților menționate în prezentul Regulament; <i>ARO.RAMP</i> - subpartea RAMP din anexa nr. 2 la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene, aprobat prin HG nr. 612/2022; <i>validare automată</i> – acceptarea fără formalități, de către un stat membru OACI enumerat în anexa OACI, a unei licențe de echipaj de zbor, eliberat de un alt stat în conformitate cu Anexa 1 la Convenția OACI Chicago; <i>Anexa OACI</i> – anexă la o licență de echipaj de zbor validat automat și eliberat în conformitate cu Anexa 1 OACI, care este menționată la punctul XIII al licenței de echipaj de zbor; <i>ghid al testelor de calificare (QTG)</i> – document conceput pentru a demonstra că parametrii de performanță și manevrare ai unui FSTD îi reprezintă pe aceia ai aeronavei, clasei de avion sau tipului de elicopter, simulați în cadrul limitelor prevăzute, și că toate cerințele aplicabile au fost îndeplinite. QTG include atât datele aeronavei, ale clasei de avion sau ale tipului de elicopter, cât și datele FSTD utilizate pentru a susține validarea; <i>organizație de pregătire declarată (DTO)</i> - o organizație care are dreptul de a furniza pregătire piloților pe baza unei declarații făcute în conformitate cu punctul 43;

demonstrare a conformității cu Codul aerian, prezentul Regulament și normele sale de punere în aplicare, care pot fi utilizate de o organizație în scopul certificării; <i>validare automată</i> – acceptarea fără formalități, în baza acordurilor care reglementează certificarea piloților, de către un stat-membru OACI, enumerat în Anexa OACI, a unui certificat de echipaj de zbor, eliberat de un alt stat în conformitate cu Anexa 1 OACI la Convenția privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944, ratificată prin Hotărârea Parlamentului nr.97/1994 (în continuare – <i>Anexa 1 OACI</i>); <i>organizație de pregătire declarată (Declared Training Organisation – DTO)</i> – organizație care are dreptul de a furniza pregătire piloților pe baza unei declarații făcute în conformitate cu punctul 43; <i>program de pregătire al DTO</i> – document elaborat de o DTO care descrie în detaliu cursul de pregătire furnizat de respectiva DTO.		<i>program de pregătire al DTO</i> - un document elaborat de o DTO care descrie în detaliu cursul de pregătire furnizat de respectiva DTO.”.
Capitolul II ACORDAREA CERTIFICATELOR DE PILOT ȘI A CERTIFICATELOR MEDICALE	titlul Capitolului II se expune în următoarea redacție: „Capitolul II Acordarea licențelor de pilot și a certificatelor medicale”	Capitolul II Acordarea licențelor de pilot și a certificatelor medicale
4. Fără a se aduce atingere privilegiilor titularilor de certificate astfel cum sunt definite în Anexa nr.1 (Partea FCL), titularii de certificate de pilot eliberate în conformitate cu subpartea B sau subpartea C din Anexa nr.1 (Partea FCL) pot efectua zborurile menționate la punctul 24 din Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la operațiunile aeriene, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.831/2018. Aceasta nu aduce atingere respectării cerințelor suplimentare privind	la punctul 4 cuvintele „de certificate” se substituie cu cuvintele „de licențe”, și cuvintele „aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 831/2018” se substituie cu cuvintele „aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 612/2022 (în continuare HG nr. 612/2022)”	4. Fără a se aduce atingere privilegiilor titularilor de licențe astfel cum sunt definite în Anexa nr.1 (Partea FCL), titularii de licențe de pilot eliberate în conformitate cu subpartea B sau subpartea C din Anexa nr.1 (Partea FCL) pot efectua zborurile menționate la punctul 24 din Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la operațiunile aeriene, aprobat prin aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 612/2022 (în continuare HG nr. 612/2022). Aceasta nu aduce atingere respectării cerințelor suplimentare privind transportul de pasageri sau desfășurarea de

transportul de pasageri sau desfășurarea de operațiuni comerciale definite în subpartea B sau subpartea C din Anexa nr.1 (Partea FCL).		operațiuni comerciale definite în subpartea B sau subpartea C din Anexa nr.1 (Partea FCL).
	se completează cu Capitolul II¹ MĂSURI TRANZITORII PENTRU PROTOCOALELE DE EVALUARE MEDICALĂ APLICATE ÎN CONFORMITATE CU PUNCTUL ARA.MED.330 DIN ANEXA NR. 6 (PARTEA ARA) ȘI PENTRU CERTIFICATELE MEDICALE ELIBERATE PE BAZA ACESTORA, după cum urmează: „Capitolul II¹ MĂSURI TRANZITORII PENTRU PROTOCOALELE DE EVALUARE MEDICALĂ APLICATE ÎN CONFORMITATE CU PUNCTUL ARA.MED.330 DIN ANEXA NR. 6 (PARTEA ARA) ȘI PENTRU CERTIFICATELE MEDICALE ELIBERATE PE BAZA ACESTORA 4¹. Autoritățile competente implicate în protocoalele de evaluare medicală sau care doresc să adere la un protocol de evaluare medicală existent, în conformitate cu punctul ARA.MED.330 din anexa nr. 6 (partea ARA) pot continua să aplice protocolul relevant sau să adere la acesta până la sfârșitul perioadei sale de valabilitate.” 4². Titularii de certificate medicale eliberate în conformitate cu protocoalele de evaluare medicală menționate la pct. 4¹ își pot exercita privilegiile asociate licențelor lor de pilot pe baza certificatelor lor medicale, atât timp cât protocolul de evaluare medicală relevant continuă să se aplice în conformitate cu pct. 4¹.”	Capitolul II¹ MĂSURI TRANZITORII PENTRU PROTOCOALELE DE EVALUARE MEDICALĂ APLICATE ÎN CONFORMITATE CU PUNCTUL ARA.MED.330 DIN ANEXA NR. 6 (PARTEA ARA) ȘI PENTRU CERTIFICATELE MEDICALE ELIBERATE PE BAZA ACESTORA 4¹. Autoritățile competente implicate în protocoalele de evaluare medicală sau care doresc să adere la un protocol de evaluare medicală existent, în conformitate cu punctul ARA.MED.330 din anexa nr. 6 (partea ARA) pot continua să aplice protocolul relevant sau să adere la acesta până la sfârșitul perioadei sale de valabilitate.” 4². Titularii de certificate medicale eliberate în conformitate cu protocoalele de evaluare medicală menționate la pct. 4¹ își pot exercita privilegiile asociate licențelor lor de pilot pe baza certificatelor lor medicale, atât timp cât protocolul de evaluare medicală relevant continuă să se aplice în conformitate cu pct. 4¹.
Capitolul III CERTIFICATE DE PILOT NAȚIONALE EXISTENTE	Titlul Capitolului III se expune în următoarea redacție: „Capitolul III LICENȚE DE PILOT NAȚIONALE EXISTENTE”	Capitolul III LICENȚE DE PILOT NAȚIONALE EXISTENTE

5. Certificatele conforme cu JAR eliberate sau recunoscute de AAC la data de la care se aplică prezentul Regulament se consideră ca fiind eliberate în conformitate cu prezentul Regulament. AAC înlocuiește aceste certificate cu unele care respectă formatul prevăzut în Anexa nr.6 (Partea ARA), în termen de doi ani de la intrarea în vigoare a prezentului Regulament.	punctul 5 se abrogă	
6. Certificatele neconforme cu JAR, inclusiv toate calificările, certificatele și/sau autorizațiile asociate eliberate sau recunoscute de AAC înainte de aplicarea prezentului Regulament, se convertesc de AAC în certificate conforme cu Anexa nr.1 (Partea FCL). 7. Certificatele neconforme cu JAR se convertesc în certificate și calificări conforme cu Anexa nr.1 (Partea FCL) în corespundere cu: 1) dispozițiile din Anexa nr.2; sau 2) elementele prevăzute în raportul de conversie. 8. Raportul de conversie: 2) descrie cerințele naționale pe baza cărora s-au emis certificatele de pilot; 5) precizează toate limitările care trebuie incluse în certificatele conforme cu Anexa nr.1 (Partea FCL) și toate cerințele care trebuie îndeplinite de către pilot pentru înlăturarea respectivelor limitări.	la punctul 6, punctul 7, punctul 8 subpunctul 2) și subpunctul 5) cuvintele „certificate”, „certificate” se substituie cu cuvintele „licențele” „licențe”	6. Licențele neconforme cu JAR, inclusiv toate calificările, licențele și/sau autorizațiile asociate eliberate sau recunoscute de AAC înainte de aplicarea prezentului Regulament, se convertesc de AAC în licențe conforme cu Anexa nr.1 (Partea FCL). 7. Licențele neconforme cu JAR se convertesc în licențe și calificări conforme cu Anexa nr.1 (Partea FCL) în corespundere cu: 1) dispozițiile din Anexa nr.2; sau 2) elementele prevăzute în raportul de conversie. 8. Raportul de conversie: 2) descrie cerințele naționale pe baza cărora s-au emis licențele de pilot; 5) precizează toate limitările care trebuie incluse în licențele conforme cu Anexa nr.1 (Partea FCL) și toate cerințele care trebuie îndeplinite de către pilot pentru înlăturarea respectivelor limitări.
6. Certificatele neconforme cu JAR, inclusiv toate calificările, certificatele și/sau autorizațiile asociate eliberate sau recunoscute de AAC înainte de aplicarea prezentului Regulament, se convertesc de AAC în certificate conforme cu Anexa nr.1 (Partea FCL).	punctul 6 se completează cu o frază nouă după cum urmează: „Prin derogare de la prezentul punct, licențelor de pilot de aerogir se aplică cerințele specifice pentru solicitanții unei licențe de pilot de aerogir.”	6. Certificatele neconforme cu JAR, inclusiv toate calificările, certificatele și/sau autorizațiile asociate eliberate sau recunoscute de AAC înainte de aplicarea prezentului Regulament, se convertesc de AAC în certificate conforme cu Anexa nr.1 (Partea FCL). Prin derogare de la prezentul punct, licențelor de pilot de aerogir se aplică cerințele specifice pentru solicitanții unei licențe de pilot de aerogir.

11. AAC poate autoriza elevii piloți care urmează un curs de pregătire LAPL să exercite, fără supraveghere, privilegii limitate înainte de a îndeplini toate cerințele necesare pentru eliberarea unui LAPL, în următoarele condiții: 2) privilegiile se limitează la următoarele: c) avioane și elicoptere care sunt aeronave monomotor cu piston cu o masă maximă la decolare care nu depășește 2000 kg, planoare și baloane; 3) pentru pregătirea efectuată în temeiul autorizației, titularul unei astfel de autorizații care solicită eliberarea unui LAPL primește credite care sunt stabilite de AAC pe baza unei recomandări din partea unei ATO sau unei DTO;	la punctul 11: subpunctul 2) lit. c) se modifică, după cum urmează: „c) avioane SEP și elicoptere SEP ambele cu o masă maximă la decolare care nu depășește 2000 kg;”; după subpunctul 3) se completează cu subpunctul 3¹⁾ cu următorul conținut: 3¹⁾ AAC transmite din trei în trei ani, la solicitarea EASA, rapoarte periodice și evaluări ale riscurilor de securitate.	11. AAC poate autoriza elevii piloți care urmează un curs de pregătire LAPL să exercite, fără supraveghere, privilegii limitate înainte de a îndeplini toate cerințele necesare pentru eliberarea unui LAPL, în următoarele condiții: 2) privilegiile se limitează la următoarele: c) avioane SEP și elicoptere SEP ambele cu o masă maximă la decolare care nu depășește 2000 kg; 3) pentru pregătirea efectuată în temeiul autorizației, titularul unei astfel de autorizații care solicită eliberarea unui LAPL primește credite care sunt stabilite de AAC pe baza unei recomandări din partea unei ATO sau unei DTO; 3¹⁾ AAC transmite din trei în trei ani, la solicitarea EASA, rapoarte periodice și evaluări ale riscurilor de securitate
12. În termen de doi ani de la intrarea în vigoare a prezentului Regulament, AAC poate emite o autorizație unui pilot să exercite privilegii limitate specificate pentru a pilota avioane în conformitate cu regulile de zbor instrumental, înainte ca pilotul să îndeplinească toate cerințele necesare pentru eliberarea unei calificări de zbor instrumental în conformitate cu prezentul Regulament, sub rezerva îndeplinirii următoarelor condiții: 4) autorizația se eliberează solicitanților care au urmat pregătirea adecvată cu instructori calificați și care au demonstrat unui examinator calificat competențele necesare, astfel cum sunt stabilite de AAC;	la punctul 12 după subpunctul 4) se completează cu subpunctul 4¹⁾ după cum urmează: „4¹⁾ AAC informează EASA la solicitarea, cu privire la caracteristicile specifice ale autorizației, inclusiv justificarea acesteia și evaluarea riscurilor în materie de siguranță;”.	12. În termen de doi ani de la intrarea în vigoare a prezentului Regulament, AAC poate emite o autorizație unui pilot să exercite privilegii limitate specificate pentru a pilota avioane în conformitate cu regulile de zbor instrumental, înainte ca pilotul să îndeplinească toate cerințele necesare pentru eliberarea unei calificări de zbor instrumental în conformitate cu prezentul Regulament, sub rezerva îndeplinirii următoarelor condiții: 4) autorizația se eliberează solicitanților care au urmat pregătirea adecvată cu instructori calificați și care au demonstrat unui examinator calificat competențele necesare, astfel cum sunt stabilite de AAC; 4¹⁾ AAC informează EASA la solicitarea, cu privire la caracteristicile specifice ale autorizației, inclusiv justificarea acesteia și evaluarea riscurilor în materie de siguranță;
13. În ceea ce privește certificatele eliberate înainte de data intrării în vigoare a prezentului Regulament, AAC se	la punctul 13 și punctul 19, cuvintele „certificatele” „certificatului” se înlocuiesc cu sintagmele „licențele” „licenței”.	13. În ceea ce privește licențele eliberate înainte de data intrării în vigoare a prezentului Regulament, AAC se conformează cerințelor stabilite la punctul

conformează cerințelor stabilite la punctul ARA.FCL.200 paragraful al doilea litera (a), în termen de doi ani de la intrarea în vigoare a prezentului Regulament. 19. Pregătirea în materie de prevenire a pierderii atitudinii normale de zbor și de restabilire a acesteia devine o parte obligatorie a unui curs de pregătire pentru obținerea certificatului de pilot cu echipaj multiplu (MPL), a unui curs integrat de pregătire pentru piloții de transport aerian de linie pentru avioane [ATP(A)], a unui curs de pregătire pentru obținerea certificatului de pilot comercial pentru avioane [CPL(A)] și a cursurilor de pregătire pentru obținerea calificărilor de clasă și de tip pentru:		ARA.FCL.200 paragraful al doilea litera (a), în termen de doi ani de la intrarea în vigoare a prezentului Regulament. 19. Pregătirea în materie de prevenire a pierderii atitudinii normale de zbor și de restabilire a acesteia devine o parte obligatorie a unui curs de pregătire pentru obținerea licenței de pilot cu echipaj multiplu (MPL), a unui curs integrat de pregătire pentru piloții de transport aerian de linie pentru avioane [ATP(A)], a unui curs de pregătire pentru obținerea licenței de pilot comercial pentru avioane [CPL(A)] și a cursurilor de pregătire pentru obținerea calificărilor de clasă și de tip pentru:
	după Capitolul V, se completează cu Capitolul V¹ CALIFICĂRI DE TIP PENTRU VCA, după cum urmează: „Capitolul V¹ CALIFICĂRI DE TIP PENTRU VCA 21¹. Solicitanții care dețin o licență de pilot comercial pentru avioane [CPL(A)] sau elicoptere [CPL(H)] în conformitate cu anexa nr. 1 (partea FCL) au dreptul să li se acorde o calificare de tip pentru o VCA și exercită privilegiile unei astfel de calificări de tip, cu condiția să îndeplinească toate cerințele următoare: 1) condițiile prealabile specificate în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa nr. 1 (partea 21) la Hotărârea Guvernului nr. 91/2024; 2) subpartea H secțiunea 1 din anexa nr. 1 (partea FCL) și dispozițiile prezentului Capitol. 21². Examenul teoretic se susține în scris, iar numărul de întrebări cu variante multiple de răspuns depinde de complexitatea aeronavei. 21³. Pregătirea pentru calificarea de tip, testele de îndemânare și verificările competenței pentru aeronavele menționate la punctul 21¹:	Capitolul V¹ CALIFICĂRI DE TIP PENTRU VCA 21¹. Solicitanții care dețin o licență de pilot comercial pentru avioane [CPL(A)] sau elicoptere [CPL(H)] în conformitate cu anexa nr. 1 (partea FCL) au dreptul să li se acorde o calificare de tip pentru o VCA și exercită privilegiile unei astfel de calificări de tip, cu condiția să îndeplinească toate cerințele următoare: 1) condițiile prealabile specificate în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa nr. 1 (partea 21) la Hotărârea Guvernului nr. 91/2024; 2) subpartea H secțiunea 1 din anexa nr. 1 (partea FCL) și dispozițiile prezentului Capitol. 21². Examenul teoretic se susține în scris, iar numărul de întrebări cu variante multiple de răspuns depinde de complexitatea aeronavei. 21³. Pregătirea pentru calificarea de tip, testele de îndemânare și verificările competenței pentru aeronavele menționate la punctul 21¹: 1) respectă următoarele cerințe din apendicele nr. 9 la anexa nr. 1 (partea FCL):

	1) respectă următoarele cerințe din apendicele nr. 9 la anexa nr. 1 (partea FCL): a) secțiunea A; b) secțiunile B, C sau D, astfel cum s-a stabilit și cu excepția cazului în care se specifică altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa nr. 1 (partea 21) la Hotărîrea Guvernului nr. 91/2024; și 2) în condițiile și în măsura specificate în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa nr. 1 (partea 21) la HG nr. 91/2024, include cursuri de pregătire și teste suplimentare pentru a permite solicitanților să obțină competența de a opera VCA relevante. 21⁴. Prin derogare de la punctele de mai sus, solicitanților care dețin o CPL(A) sau o CPL(H) și care au fost implicați în zboruri de încercare pentru un anumit tip de VCA li se eliberează o calificare de tip pentru aeronava respectivă, cu condiția să îndeplinească toate cerințele următoare: 1) să respecte condițiile de zbor pentru a acționa ca pilot de încercare pe tipul de VCA relevant, astfel cum sunt stabilite în conformitate cu anexa nr. 1 (partea 21) la Hotărîrea Guvernului nr. 91/2024; 2) să fi efectuat fie 50 de ore timp total de zbor, fie 10 ore timp de zbor în calitate de pilot comandant pe zboruri de încercare pe tipul de VCA relevant; 3) să îndeplinească condițiile prealabile menționate la pct. 21¹ subpct. 1). 21⁵. Perioada de valabilitate a calificărilor de tip emise în conformitate cu prezentul Capitol este de 1 an. Titularii trebuie să facă tot ceea ce urmează: 1) pentru a revalida calificarea de tip: a) în perioada de valabilitate a calificării, să efectueze cel puțin două ore timp de zbor ca pilot pe tipul de VCA relevant; b) în cele 3 luni imediat anterioare datei de expirare a calificării și pe tipul de VCA relevant sau	a) secțiunea A; b) secțiunile B, C sau D, astfel cum s-a stabilit și cu excepția cazului în care se specifică altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa nr. 1 (partea 21) la Hotărîrea Guvernului nr. 91/2024; și 2) în condițiile și în măsura specificate în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa nr. 1 (partea 21) la HG nr. 91/2024, include cursuri de pregătire și teste suplimentare pentru a permite solicitanților să obțină competența de a opera VCA relevante. 21⁴. Prin derogare de la punctele de mai sus, solicitanților care dețin o CPL(A) sau o CPL(H) și care au fost implicați în zboruri de încercare pentru un anumit tip de VCA li se eliberează o calificare de tip pentru aeronava respectivă, cu condiția să îndeplinească toate cerințele următoare: 1) să respecte condițiile de zbor pentru a acționa ca pilot de încercare pe tipul de VCA relevant, astfel cum sunt stabilite în conformitate cu anexa nr. 1 (partea 21) la Hotărîrea Guvernului nr. 91/2024; 2) să fi efectuat fie 50 de ore timp total de zbor, fie 10 ore timp de zbor în calitate de pilot comandant pe zboruri de încercare pe tipul de VCA relevant; 3) să îndeplinească condițiile prealabile menționate la pct. 21¹ subpct. 1). 21⁵. Perioada de valabilitate a calificărilor de tip emise în conformitate cu prezentul Capitol este de 1 an. Titularii trebuie să facă tot ceea ce urmează: 1) pentru a revalida calificarea de tip: a) în perioada de valabilitate a calificării, să efectueze cel puțin două ore timp de zbor ca pilot pe tipul de VCA relevant; b) în cele 3 luni imediat anterioare datei de expirare a calificării și pe tipul de VCA relevant sau

	pe un echipament de pregătire sintetică (FSTD) reprezentând aeronava respectivă, să promoveze o verificare a competenței în conformitate cu pct. 21³ a cărei durată poate fi luată în calcul pentru timpul de zbor prevăzut la pct. 21⁵ subpct. 1) lit. a). Dacă solicitantii aleg să promoveze verificarea competenței mai devreme decât în acest termen de trei luni, noua perioadă de valabilitate începe de la data verificării competenței; 2) pentru reînnoirea calificării de tip, să respecte punctul FCL.740 litera (b) din anexa nr. 1 (partea FCL). 21⁶. Titularii unei licențe și ai unei calificări de tip, astfel cum se specifică la pct. 21¹, au dreptul de a opera VCA relevante în conformitate cu regulile de zbor instrumental, cu condiția să respecte toate cerințele următoare: 1) să dețină o IR(A) sau o IR(H), după caz; 2) să fi efectuat, pe tipul relevant de VCA, testul de îndemânare sau verificarea competenței, după caz, în conformitate cu pct. 21³, inclusiv conținutul relevant pentru zborul instrumental. 21⁷. În pofida dispozițiilor de la punctul FCL.900 litera (b) din anexa nr. 1 (partea FCL), solicitanților care dețin un certificat de instructor în conformitate cu anexa nr. 1 (partea FCL) cu privilegii de a furniza pregătire pentru calificări de tip pentru avioane sau elicoptere li se acordă privilegii de a furniza pregătire pentru calificările de tip menționate la pct. 21¹, cu condiția ca aceștia: 1) să dețină o calificare de tip în conformitate cu pct. 21¹ pentru tipul de VCA relevant; 2) cu excepția cazului în care se prevede altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa nr. 1 (partea 21) la HG nr. 91/2024, să fi finalizat, în cele 12 luni anterioare cererii, cel puțin 30 segmente de rută, inclusiv decolări și aterizări, în calitate de pilot comandant pe tipul de VCA relevant, existând posibilitatea ca 15 dintre aceste segmente de rută să	pe un echipament de pregătire sintetică (FSTD) reprezentând aeronava respectivă, să promoveze o verificare a competenței în conformitate cu pct. 21³ a cărei durată poate fi luată în calcul pentru timpul de zbor prevăzut la pct. 21⁵ subpct. 1) lit. a). Dacă solicitantii aleg să promoveze verificarea competenței mai devreme decât în acest termen de trei luni, noua perioadă de valabilitate începe de la data verificării competenței; 2) pentru reînnoirea calificării de tip, să respecte punctul FCL.740 litera (b) din anexa nr. 1 (partea FCL). 21⁶. Titularii unei licențe și ai unei calificări de tip, astfel cum se specifică la pct. 21¹, au dreptul de a opera VCA relevante în conformitate cu regulile de zbor instrumental, cu condiția să respecte toate cerințele următoare: 1) să dețină o IR(A) sau o IR(H), după caz; 2) să fi efectuat, pe tipul relevant de VCA, testul de îndemânare sau verificarea competenței, după caz, în conformitate cu pct. 21³, inclusiv conținutul relevant pentru zborul instrumental. 21⁷. În pofida dispozițiilor de la punctul FCL.900 litera (b) din anexa nr. 1 (partea FCL), solicitanților care dețin un certificat de instructor în conformitate cu anexa nr. 1 (partea FCL) cu privilegii de a furniza pregătire pentru calificări de tip pentru avioane sau elicoptere li se acordă privilegii de a furniza pregătire pentru calificările de tip menționate la pct. 21¹, cu condiția ca aceștia: 1) să dețină o calificare de tip în conformitate cu pct. 21¹ pentru tipul de VCA relevant; 2) cu excepția cazului în care se prevede altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa nr. 1 (partea 21) la HG nr. 91/2024, să fi finalizat, în cele 12 luni anterioare cererii, cel puțin 30 segmente de rută, inclusiv decolări și aterizări, în calitate de pilot comandant pe tipul de VCA relevant, existând

	fie finalizate într-un FSTD reprezentând respectivul tip de VCA; 3) să fi urmat, în cadrul unei ATO, o pregătire teoretică și practică pentru extinderea privilegiilor de instructor la tipul respectiv de VCA, inclusiv elemente de pregătire obligatorii, astfel cum se specifică în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa nr. 1 (partea 21) la HG nr. 91/2024; 4) să promoveze secțiunile relevante ale evaluării competenței în conformitate cu punctul FCL.935 din anexa nr. 1 (partea FCL). 21⁸. Prin derogare de la pct 21⁷ subpct. 2) - 4), solicitanții care dețin un certificat de TRI(A) sau un certificat de TRI(H) și cărora li s-a eliberat o calificare de tip pentru o VCA în conformitate cu subpct. 4) primesc o extindere a privilegiilor lor TRI la respectivul tip de VCA. 21⁹. Titularii privilegiilor de instructor menționate la pct. 21⁷ beneficiază de revalidarea sau de reînnoirea, după caz, a acestor privilegii atunci când îndeplinesc cerințele relevante de revalidare sau de reînnoire prevăzute în subpartea J din anexa nr. 1 (partea FCL), astfel cum se aplică pentru certificatul de instructor deținut, și, în plus, îndeplinesc oricare dintre următoarele cerințe: 1) să urmeze, în cadrul unei ATO, un curs de perfecționare a cunoștințelor pentru instructori, axat pe privilegiile menționate la pct. 21⁷; 2) să promoveze secțiunile relevante ale evaluării competenței în conformitate cu punctul FCL.935 din anexa nr. 1 (partea FCL) pe tipul de VCA relevant specificat la pct. 21¹ sau pe un FSTD reprezentând tipul respectiv. 21¹⁰. În pofida dispozițiilor de la punctul FCL.1000 litera (b) din anexa nr. 1 (partea FCL), solicitanților care dețin un certificat de examinator în conformitate cu anexa nr. 1 (partea FCL) cu privilegii de a acționa în calitate de examinator pentru calificările de tip pentru avion sau pentru elicopter li	posibilitatea ca 15 dintre aceste segmente de rută să fie finalizate într-un FSTD reprezentând respectivul tip de VCA; 3) să fi urmat, în cadrul unei ATO, o pregătire teoretică și practică pentru extinderea privilegiilor de instructor la tipul respectiv de VCA, inclusiv elemente de pregătire obligatorii, astfel cum se specifică în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa nr. 1 (partea 21) la HG nr. 91/2024; 4) să promoveze secțiunile relevante ale evaluării competenței în conformitate cu punctul FCL.935 din anexa nr. 1 (partea FCL). 21⁸. Prin derogare de la pct 21⁷ subpct. 2) - 4), solicitanții care dețin un certificat de TRI(A) sau un certificat de TRI(H) și cărora li s-a eliberat o calificare de tip pentru o VCA în conformitate cu subpct. 4) primesc o extindere a privilegiilor lor TRI la respectivul tip de VCA. 21⁹. Titularii privilegiilor de instructor menționate la pct. 21⁷ beneficiază de revalidarea sau de reînnoirea, după caz, a acestor privilegii atunci când îndeplinesc cerințele relevante de revalidare sau de reînnoire prevăzute în subpartea J din anexa nr. 1 (partea FCL), astfel cum se aplică pentru certificatul de instructor deținut, și, în plus, îndeplinesc oricare dintre următoarele cerințe: 1) să urmeze, în cadrul unei ATO, un curs de perfecționare a cunoștințelor pentru instructori, axat pe privilegiile menționate la pct. 21⁷; 2) să promoveze secțiunile relevante ale evaluării competenței în conformitate cu punctul FCL.935 din anexa nr. 1 (partea FCL) pe tipul de VCA relevant specificat la pct. 21¹ sau pe un FSTD reprezentând tipul respectiv. 21¹⁰. În pofida dispozițiilor de la punctul FCL.1000 litera (b) din anexa nr. 1 (partea FCL), solicitanților care dețin un certificat de examinator în conformitate cu anexa nr. 1 (partea FCL) cu

	se acordă privilegii de a desfășura teste de îndemânare și verificări ale competenței pentru un tip de VCA specificat la pct. 21¹, cu condiția să dețină privilegii de instructor în conformitate cu pct. 21⁷ pentru tipul de VCA relevant și să respecte toate condițiile următoare în cazul tipului VCA relevant sau al unui FSTD care reprezintă tipul respectiv: 1) să realizeze standardizarea examinatorului în conformitate cu punctul FCL.1015 din anexa nr. 1 (partea FCL), inclusiv efectuarea a cel puțin unui test de îndemânare sau a unei verificări a competenței; 2) să promoveze secțiunile relevante ale evaluării competenței în conformitate cu punctul FCL.1020 din anexa nr. 1 (partea FCL). 21¹¹. Titularii privilegiilor de examinator menționate la pct. 21¹⁰ beneficiază de revalidarea sau de reînnoirea, după caz, a acestor privilegii atunci când îndeplinesc părțile relevante de la punctul FCL.1025 din anexa nr. 1 (partea FCL), și, în plus, îndeplinesc oricare dintre următoarele cerințe: 1) să urmeze un curs de perfecționare pentru examinatori în conformitate cu punctul FCL.1025 litera (b) punctul (2) din anexa nr. 1 (partea FCL), care se axează pe privilegiile prevăzute la pct. 21¹⁰; 2) să promoveze secțiunile relevante ale evaluării competenței în conformitate cu punctul FCL.1020 din anexa nr.1 (partea FCL) pe tipul de VCA relevant sau pe un FSTD reprezentând tipul respectiv.”.	privilegii de a acționa în calitate de examinator pentru calificările de tip pentru avion sau pentru elicopter li se acordă privilegii de a desfășura teste de îndemânare și verificări ale competenței pentru un tip de VCA specificat la pct. 21¹, cu condiția să dețină privilegii de instructor în conformitate cu pct. 21⁷ pentru tipul de VCA relevant și să respecte toate condițiile următoare în cazul tipului VCA relevant sau al unui FSTD care reprezintă tipul respectiv: 1) să realizeze standardizarea examinatorului în conformitate cu punctul FCL.1015 din anexa nr. 1 (partea FCL), inclusiv efectuarea a cel puțin unui test de îndemânare sau a unei verificări a competenței; 2) să promoveze secțiunile relevante ale evaluării competenței în conformitate cu punctul FCL.1020 din anexa nr. 1 (partea FCL). 21¹¹. Titularii privilegiilor de examinator menționate la pct. 21¹⁰ beneficiază de revalidarea sau de reînnoirea, după caz, a acestor privilegii atunci când îndeplinesc părțile relevante de la punctul FCL.1025 din anexa nr. 1 (partea FCL), și, în plus, îndeplinesc oricare dintre următoarele cerințe: 1) să urmeze un curs de perfecționare pentru examinatori în conformitate cu punctul FCL.1025 litera (b) punctul (2) din anexa nr. 1 (partea FCL), care se axează pe privilegiile prevăzute la pct. 21¹⁰; 2) să promoveze secțiunile relevante ale evaluării competenței în conformitate cu punctul FCL.1020 din anexa nr.1 (partea FCL) pe tipul de VCA relevant sau pe un FSTD reprezentând tipul respectiv.
	după Capitolul V¹, se completează cu Capitolul V² Cerințe specifice pentru solicitanții unei licențe de pilot de aerogir, după cum urmează:	Capitolul V² Cerințe specifice pentru solicitanții unei licențe de pilot de aerogir

	„Capitolul V² Cerințe specifice pentru solicitanții unei licențe de pilot de aerogir 21¹². Până la 18 februarie 2028, solicitanții care dețin o licență de pilot de aerogir și calificările și certificatele asociate care au fost eliberate în conformitate cu cerințele naționale de acordare a licențelor de echipaj de zbor de aerogir sau care au început pregătirea în conformitate cu aceste cerințe primesc credite în scopul eliberării unei licențe de pilot de aerogir și a calificărilor și certificatelor asociate în conformitate cu prezentul regulament, pe baza unui raport de credit elaborat de AAC. Raportul de credit trebuie să fie în conformitate cu punctul 36. 21¹³. Atunci când se întocmește un raport privind creditele în conformitate cu pct. 2112, AAC: 1) acordă credite numai pentru timpul de zbor efectuat de solicitanți pe aerogire cu o masă maximă la decolare de cel puțin 450 kg; 2) în scopul eliberării unei licențe de pilot de aerogir în conformitate cu prezentul regulament, acordă numai credite al căror număr nu depășește creditul care ar fi putut fi acordat în conformitate cu punctul FCL.210.G litera (c) din anexa nr. 1. În aceste cazuri, solicitanții trebuie să efectueze pregătirea suplimentară de zbor în cadrul unei organizații de pregătire aprobate (ATO) sau al unei organizații de pregătire declarate (DTO) pe un aerogir care a fost certificat în conformitate cu Codul aerian și actele sale de punere în aplicare, înainte de a fi recomandați de ATO sau de DTO pentru testul de îndemânare.”.	21¹². Până la 18 februarie 2028, solicitanții care dețin o licență de pilot de aerogir și calificările și certificatele asociate care au fost eliberate în conformitate cu cerințele naționale de acordare a licențelor de echipaj de zbor de aerogir sau care au început pregătirea în conformitate cu aceste cerințe primesc credite în scopul eliberării unei licențe de pilot de aerogir și a calificărilor și certificatelor asociate în conformitate cu prezentul regulament, pe baza unui raport de credit elaborat de AAC. Raportul de credit trebuie să fie în conformitate cu punctul 36. 21¹³. Atunci când se întocmește un raport privind creditele în conformitate cu pct. 2112, AAC: 1) acordă credite numai pentru timpul de zbor efectuat de solicitanți pe aerogire cu o masă maximă la decolare de cel puțin 450 kg; 2) în scopul eliberării unei licențe de pilot de aerogir în conformitate cu prezentul regulament, acordă numai credite al căror număr nu depășește creditul care ar fi putut fi acordat în conformitate cu punctul FCL.210.G litera (c) din anexa nr. 1. În aceste cazuri, solicitanții trebuie să efectueze pregătirea suplimentară de zbor în cadrul unei organizații de pregătire aprobate (ATO) sau al unei organizații de pregătire declarate (DTO) pe un aerogir care a fost certificat în conformitate cu Codul aerian și actele sale de punere în aplicare, înainte de a fi recomandați de ATO sau de DTO pentru testul de îndemânare.
Capitolul VI CERTIFICATE MEDICALE NAȚIONALE ALE PILOȚILOR ȘI CERTIFICATE NAȚIONALE DE EXAMINATOR AEROMEDICAL EXISTENTE	Capitolul VI CERTIFICATE MEDICALE NAȚIONALE ALE PILOȚILOR ȘI CERTIFICATE NAȚIONALE DE EXAMINATOR AEROMEDICAL EXISTENTE, se abrogă.	-

22. Certificatele medicale ale piloților și certificatele de examinator aeromedical conforme cu JAR eliberate de AAC înainte de data la care se aplică prezentul Regulament se consideră ca fiind eliberate în conformitate cu prezentul Regulament. 23. AAC înlocuiește certificatele medicale ale piloților în termen de doi ani de la data publicării prezentului Regulament și certificatele de examinator medical – în termen de 6 luni de la data publicării, cu certificate care respectă formatul prevăzut în Anexa nr.6 (Partea ARA). 24. Revalidarea certificatelor menționate la punctele 22 și 23 respectă dispozițiile din Anexa nr.4 (Partea MED).		
25. Piloților care, înainte ca prezentul Regulament să se aplice, au efectuat zboruri de încercare de categoria 1 și 2, definite în Partea 21 la Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.468/2019 (în continuare – <i>Partea 21</i>), sau care au asigurat instruirea piloților de încercare li se convertesc calificările de pilot de încercare în calificări de pilot de încercare conforme cu Anexa nr.1 (Partea FCL) și, după caz, în certificate de pilot instructor de încercare de către AAC, în cazul în care a eliberat calificările de pilot de încercare.	la punctul 25, cuvintele „Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.468/2019 (în continuare – Partea 21)” se substituie cu cuvintele „HG nr. 91/2024”.	25. Piloților care, înainte ca prezentul Regulament să se aplice, au efectuat zboruri de încercare de categoria 1 și 2, definite în Partea 21 la Hotărârea Guvernului nr. 91/2024, sau care au asigurat instruirea piloților de încercare li se convertesc calificările de pilot de încercare în calificări de pilot de încercare conforme cu Anexa nr.1 (Partea FCL) și, după caz, în certificate de pilot instructor de încercare de către AAC, în cazul în care a eliberat calificările de pilot de încercare.
Capitolul VII CONVERSIA CALIFICĂRILOR DE ZBOR DE ÎNCERCARE	Capitolul VII se completează cu punctele 27¹ – 27³, după cum urmează: „27¹. Pentru conversia licențelor de mecanic navigant eliberate în conformitate cu anexa 1 la	Capitolul VII CONVERSIA CALIFICĂRILOR DE ZBOR DE ÎNCERCARE

27. Cerințele tehnice și prevederile privind procedurilor administrative referitoare la mecanicii naviganți sunt stabilite în reglementările aeronautice civile.	Convenția OACI în licențe conforme cu partea FCL, titularii trebuie să înainteze o cerere în acest sens AAC. 27². Licențele de mecanic navigant se convertesc în certificate conforme cu partea FCL în conformitate cu un raport de conversie care respectă cerințele de la punctele 8 – 9. 27³. La solicitarea unei licențe de pilot de linie (denumită în continuare „ATPL”) pentru avioane, se respectă dispozițiile referitoare la credite din anexa nr. 1 punctul FCL.510.A litera (c) punctul 2.”.	27. Cerințele tehnice și prevederile privind procedurilor administrative referitoare la mecanicii naviganți sunt stabilite în reglementările aeronautice civile. 27¹. Pentru conversia licențelor de mecanic navigant eliberate în conformitate cu anexa 1 la Convenția OACI în licențe conforme cu partea FCL, titularii trebuie să înainteze o cerere în acest sens AAC. 27². Licențele de mecanic navigant se convertesc în certificate conforme cu partea FCL în conformitate cu un raport de conversie care respectă cerințele de la punctele 8 – 9. 27³. La solicitarea unei licențe de pilot de linie (denumită în continuare „ATPL”) pentru avioane, se respectă dispozițiile referitoare la credite din anexa nr. 1 punctul FCL.510.A litera (c) punctul 2.
34. În ceea ce privește eliberarea certificatelor conforme cu Anexa nr.1 (Partea FCL), se creditează integral pregătirea începută înainte de aplicarea prezentului Regulament, în conformitate cu cerințele și procedurile autorităților aeronautice comune (JAA), sub supravegherea reglementară a unui stat recomandat pentru recunoaștere mutuală în cadrul sistemului autorităților aeronautice comune în privința JAR relevante, cu condiția ca respectiva pregătire și testarea să se fi finalizat înainte de expirarea termenului de doi ani de la intrarea în vigoare a prezentului Regulament și un certificat conform cu Anexa nr.1 (Partea FCL) să fi fost emis cel târziu până la data de 1 iulie 2020. <i>[Pct.34 în redacția Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]</i>	la punctele 34 – 36 cuvintele „certificatelor” „certificate” se înlocuiesc cu cuvintele „licențelor” „licențe”.	34. În ceea ce privește eliberarea licențelor conforme cu Anexa nr.1 (Partea FCL), se creditează integral pregătirea începută înainte de aplicarea prezentului Regulament, în conformitate cu cerințele și procedurile autorităților aeronautice comune (JAA), sub supravegherea reglementară a unui stat recomandat pentru recunoaștere mutuală în cadrul sistemului autorităților aeronautice comune în privința JAR relevante, cu condiția ca respectiva pregătire și testarea să se fi finalizat înainte de expirarea termenului de doi ani de la intrarea în vigoare a prezentului Regulament și un certificat conform cu Anexa nr.1 (Partea FCL) să fi fost emis cel târziu până la data de 1 iulie 2020. <i>[Pct.34 în redacția Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]</i> 35. Pregătirea începută înainte de aplicarea prezentului Regulament în corespundere cu Anexa 1 OACI se creditează în vederea eliberării de licențe conforme cu Anexa nr.1 (Partea FCL), pe baza unui raport de creditare întocmit de AAC.

35. Pregătirea începută înainte de aplicarea prezentului Regulament în corespundere cu Anexa 1 OACI se creditează în vederea eliberării de certificate conforme cu Anexa nr.1 (Partea FCL), pe baza unui raport de creditare întocmit de AAC. 36. Raportul descrie domeniul de pregătire, precizează pentru care dintre cerințele pentru certificate conforme cu Anexa nr.1 (Partea FCL) se acordă credit și, dacă este cazul, care sunt cerințele pe care solicitanții trebuie să le îndeplinească pentru a li se elibera certificate conforme cu Anexa nr.1 (Partea FCL). Raportul cuprinde copii ale tuturor documentelor necesare pentru a dovedi domeniul de pregătire și ale reglementărilor și procedurilor naționale în conformitate cu care s-a început pregătirea.		36. Raportul descrie domeniul de pregătire, precizează pentru care dintre cerințele pentru licențe conforme cu Anexa nr.1 (Partea FCL) se acordă credit și, dacă este cazul, care sunt cerințele pe care solicitanții trebuie să le îndeplinească pentru a li se elibera licențe conforme cu Anexa nr.1 (Partea FCL). Raportul cuprinde copii ale tuturor documentelor necesare pentru a dovedi domeniul de pregătire și ale reglementărilor și procedurilor naționale în conformitate cu care s-a început pregătirea.
37. În cazul în care anexele la prezentul Regulament fac trimitere la datele privind conformitatea operațională instituite în conformitate cu Partea 21, persoana care solicită un curs de pregătire pentru calificarea de tip trebuie să se conformeze numai dispozițiilor din anexele la prezentul Regulament.	punctul 37 se expune în următoarea redacție: „37. În cazul în care anexele la prezentul Regulament fac trimitere la datele privind conformitatea operațională instituite în conformitate cu Hotărîrea Guvernului nr. 91/2024, iar datele respective nu sunt disponibile pentru tipul relevant de aeronavă, persoana care solicită un curs de pregătire pentru calificarea de tip trebuie să se conformeze numai dispozițiilor din anexele la prezentul Regulament.”.	37. În cazul în care anexele la prezentul Regulament fac trimitere la datele privind conformitatea operațională instituite în conformitate cu Hotărîrea Guvernului nr. 91/2024, iar datele respective nu sunt disponibile pentru tipul relevant de aeronavă, persoana care solicită un curs de pregătire pentru calificarea de tip trebuie să se conformeze numai dispozițiilor din anexele la prezentul Regulament.
38. Cursurile de pregătire pentru calificarea de tip aprobate înainte de aprobarea programei minime de pregătire pentru calificarea de tip a piloților din cadrul datelor privind conformitatea operațională pentru tipul relevant de aeronave în conformitate cu Partea 21 includ elementele obligatorii de pregătire, până la expirarea termenului de doi ani de la intrarea în vigoare a prezentului Regulament, sau în termen de doi ani de la aprobarea datelor privind conformitatea	la punctul 38 după cuvintele „Partea 21” se completează cu cuvintele „din Hotărîrea Guvernului nr. 91/2024”.	38. Cursurile de pregătire pentru calificarea de tip aprobate înainte de aprobarea programei minime de pregătire pentru calificarea de tip a piloților din cadrul datelor privind conformitatea operațională pentru tipul relevant de aeronave în conformitate cu Partea 21 din Hotărîrea Guvernului nr. 91/2024 includ elementele obligatorii de pregătire, până la expirarea termenului de doi ani de la intrarea în vigoare a prezentului Regulament, sau în termen de doi ani de la aprobarea datelor privind conformitatea operațională, dacă această dată este ulterioară.

operațională, dacă această dată este ulterioară.		
Capitolul XI CREDITE PENTRU CERTIFICATELE DE PILOT OBȚINUTE ÎN TIMPUL SERVICIULUI MILITAR	În titlul Capitolului XI sintagma „CERTIFICATELE” se înlocuiește cu sintagma „LICENȚELE”.	Capitolul XI CREDITE PENTRU LICENȚELE DE PILOT OBȚINUTE ÎN TIMPUL SERVICIULUI MILITAR
39. Pentru a obține certificate conforme cu Anexa nr.1 (Partea FCL), titularii de certificate de echipaj militar de zbor înaintează o cerere în acest către AAC.	la punctul 39 cuvintele „certificate” se înlocuiesc cu cuvintele „licențe”.	39. Pentru a obține licențe conforme cu Anexa nr.1 (Partea FCL), titularii de certificate de echipaj militar de zbor înaintează o cerere în acest către AAC.
41. Raportul de creditare: 1) descrie cerințele naționale pe baza cărora s-au emis certificatele, calificările și/sau autorizațiile militare; 4) precizează toate limitările care trebuie înscrise pe certificatele conforme cu Anexa nr.1 (Partea FCL) și toate cerințele care trebuie îndeplinite de către piloți pentru înlăturarea respectivelor limitări;	la punctul 41: la subpunctul 1) după cuvântul „emis” se completează cu cuvântul „licențele”; la subpunctul 4) cuvântul „certificatele” se substituie cu cuvântul „licențele”.	41. Raportul de creditare: 1) descrie cerințele naționale pe baza cărora s-au emis licențele, certificatele, calificările și/sau autorizațiile militare; 4) precizează toate limitările care trebuie înscrise pe licențele conforme cu Anexa nr.1 (Partea FCL) și toate cerințele care trebuie îndeplinite de către piloți pentru înlăturarea respectivelor limitări;
42. Organizațiile de pregătire a piloților trebuie să îndeplinească cerințele prevăzute în Anexa nr.4 la Codul aerian , precum și cerințele prevăzute în Anexa nr.7 (Partea ORA) și trebuie: 1) să fie certificate de AAC, sau 2) să fie certificate de către autoritățile aeronautice din statele-membre ale Uniunii Europene, conform prevederilor Regulamentului (UE) nr.1178/2011, și acceptate de AAC. Procedura simplificată de acceptare a organizațiilor respective va fi stabilită de AAC. În cazul organizațiilor de pregătire a piloților certificate de către autoritățile aeronautice din statele-membre OACI, va fi stabilită o procedură corespunzătoare de către AAC.	punctul 42 se expune după cum urmează: „42. Organizațiile de pregătire a piloților au dreptul să furnizeze cursuri de pregătire pentru piloții implicați în operarea aeronavelor înmatriculate de AAC numai dacă organizațiile respective au primit din partea AAC o aprobare prin care se confirmă faptul că acestea îndeplinesc cerințele esențiale prevăzute în Codul aerian, precum și cerințele prevăzute în Anexa nr.7 (Partea ORA).”.	42. Organizațiile de pregătire a piloților au dreptul să furnizeze cursuri de pregătire pentru piloții implicați în operarea aeronavelor înmatriculate de AAC numai dacă organizațiile respective au primit din partea AAC o aprobare prin care se confirmă faptul că acestea îndeplinesc cerințele esențiale prevăzute în Codul aerian, precum și cerințele prevăzute în Anexa nr.7 (Partea ORA).
44. Organizațiile de pregătire a piloților titulare de certificate conforme cu JAR,	punctele 44 – 47 se exclud	-

eliberate sau recunoscute de AAC înainte de data de la care se aplică prezentul Regulament, se consideră ca fiind titulare ale unui certificat eliberat în conformitate cu prezentul Regulament. Într-un astfel de caz, privilegiile acestor organizații se limitează la privilegiile incluse în certificatul eliberat de AAC. 45. Organizațiile de pregătire a piloților își adaptează sistemul de management și programele, procedurile și manualele de pregătire pentru a fi conforme cu Anexa nr.7 (Partea ORA), în termen de doi ani de la intrarea în vigoare a prezentului Regulament. 46. Organizațiile de pregătire care se conformează JAR și sunt înregistrate în Republica Moldova, înainte ca prezentul Regulament să fie aplicabil, au dreptul de a furniza pregătire pentru un certificat de pilot particular (PPL) conformă cu partea FCL, pentru calificările aferente incluse în înregistrare și pentru un certificat de pilot de aeronave ușoare (LAPL) până la expirarea termenului de doi ani de la intrarea în vigoare a prezentului Regulament, fără a se conforma dispozițiilor din Anexele nr.7 (Partea ORA) și nr.8 (Partea DTO), cu condiția să fie înregistrate înainte de intrarea în vigoare a prezentului Regulament. 47. AAC va înlocui certificatele menționate la punctul 44 cu certificate care respectă formatul prevăzut în Anexa nr.6 (Partea ARA), în termen de doi ani de la intrarea în vigoare a prezentului Regulament.		
	se completează cu punctul 48¹ în următoarea redacție: „48¹. Organizațiile de pregătire a piloților care oferă pregătire pentru IR(H) își adaptează programul de	48¹. Organizațiile de pregătire a piloților care oferă pregătire pentru IR(H) își adaptează programul de pregătire pentru a fi în conformitate cu anexa nr. 1 până la data stabilită de AAC.

	pregătire pentru a fi în conformitate cu anexa nr. 1 până la data stabilită de AAC.	
50. Certificatele de calificare a FSTD conforme cu JAR, eliberate sau recunoscute înainte de data de la care se aplică prezentul Regulament, se consideră ca fiind eliberate în conformitate cu prezentul Regulament. 51. AAC va înlocui certificatele menționate la punctul 50 cu certificate de calificare ce respectă formatul prevăzut în Anexa nr.6 (Parte ARA), în termen de doi ani de la intrarea în vigoare a prezentului Regulament.	punctele 50 – 51 se exclud.	
53. Certificatele centrelor de medicină aeronautică conforme cu JAR, eliberate sau recunoscute de AAC înainte de data de la care se aplică prezentul Regulament, se consideră ca fiind eliberate în conformitate cu prezentul Regulament. 54. Centrele de medicină aeronautică își adaptează sistemul de management și programele, procedurile și manualele de pregătire pentru a fi în conformitate cu Anexa nr.7 (Partea ORA), în termen de 6 luni de la data publicării prezentului Regulament. 55. AAC va înlocui certificatele centrelor de medicină aeronautică menționate la punctul 53 cu certificate care respectă formatul prevăzut în Anexa nr.6 (Partea ARA), în termen de 6 luni de la data publicării prezentului Regulament.	punctele 53 – 55 se exclud	
57. Examenele sau evaluările medicale ale membrilor echipajului de cabină care au fost efectuate în conformitate cu cadrul normativ în vigoare la data aplicării prezentului Regulament se consideră ca fiind valabile în corespundere cu prezentul Regulament până la termenul care survine primul în ordine cronologică dintre următoarele:	punctele 57 – 59 se exclud	

1) finalul perioadei de valabilitate stabilite în conformitate cu cadrul normativ în vigoare; sau 2) finalul perioadei de valabilitate prevăzute la punctul MED.C.005 din Anexa nr.4 (Partea MED). 58. Perioada de valabilitate începe din data ultimului examen medical sau a ultimei evaluări medicale. 59. Până la finalul perioadei de valabilitate, orice reevaluare aeromedicală ulterioară se efectuează în conformitate cu Anexa nr.4 (Partea MED).		
61. Membrii echipajului de cabină care dețin, înainte de data de la care se aplică prezentul Regulament, un certificat de însoțitor de bord eliberat de AAC conform cerințelor în vigoare la acel moment: 1) sunt considerați ca fiind în conformitate cu prezentul Regulament dacă îndeplinesc cerințele aplicabile privind pregătirea, verificarea și experiența recentă din JAR-OPS 1; sau 2) dacă nu îndeplinesc cerințele aplicabile privind pregătirea, verificarea și experiența recentă din JAR-OPS 1, parcurg toate cursurile de pregătire și verificările necesare înainte de a fi considerați ca fiind în conformitate cu prezentul Regulament; sau 3) dacă nu și-au desfășurat activitatea în operațiuni comerciale cu avioane timp de mai mult de cinci ani, absolvă cursul de pregătire inițială și promovează examenul aferent conform cerințelor din Anexa nr.5 (Partea CC) înainte de a fi considerați ca fiind în conformitate cu prezentul Regulament. 62. Documentele de atestare a pregătirii eliberate în conformitate cu JAR-OPS 1 se	punctele 61 – 62 se exclud.	

înlocuiesc cu atestate de membru al echipajului de cabină care respectă formatul prevăzut în Anexa nr.6 (Partea ARA), în termen de doi ani de la intrarea în vigoare a prezentului Regulament.		
	se completează cu Capitolul XVIII¹ MĂSURI TRANZITORII PENTRU PRIVILEGIILE AFERENTE CALIFICĂRII DE ZBOR INSTRUMENTAL PENTRU ELICOPTERE MONOMOTOR, după cum urmează: „Capitolul XVIII¹ MĂSURI TRANZITORII PENTRU PRIVILEGIILE AFERENTE CALIFICĂRII DE ZBOR INSTRUMENTAL PENTRU ELICOPTERE MONOMOTOR 72¹. Fără a aduce atingere punctului FCL.630.H din anexa nr. 1 (partea FCL) la prezentul Regulament, se aplică toate condițiile următoare: 1) Calificările de zbor instrumental pentru elicoptere [IR(H)] eliberate în conformitate cu anexa nr. 1 (partea FCL) la prezentul Regulament, înainte de intrarea în vigoare a prezentului Regulament sunt considerate ca fiind IR(H) atât pentru elicoptere monomotor, cât și pentru elicoptere multimotor și se reeliberează ca astfel de IR(H) atunci când se eliberează din nou un certificat de pilot de elicopter din motive administrative. 2) Solicitanților care au început pregătirea pentru o IR(H) fie pentru elicoptere monomotor, fie pentru elicoptere multimotor înainte de intrarea în vigoare a prezentului Regulament li se permite să urmeze până la capăt pregătirea respectivă și, în acest caz, li se eliberează o IR(H) atât pentru elicoptere monomotor, cât și pentru elicoptere multimotor.	Capitolul XVIII¹ MĂSURI TRANZITORII PENTRU PRIVILEGIILE AFERENTE CALIFICĂRII DE ZBOR INSTRUMENTAL PENTRU ELICOPTERE MONOMOTOR 72¹. Fără a aduce atingere punctului FCL.630.H din anexa nr. 1 (partea FCL) la prezentul Regulament, se aplică toate condițiile următoare: 1) Calificările de zbor instrumental pentru elicoptere [IR(H)] eliberate în conformitate cu anexa nr. 1 (partea FCL) la prezentul Regulament, înainte de intrarea în vigoare a prezentului Regulament sunt considerate ca fiind IR(H) atât pentru elicoptere monomotor, cât și pentru elicoptere multimotor și se reeliberează ca astfel de IR(H) atunci când se eliberează din nou un certificat de pilot de elicopter din motive administrative. 2) Solicitanților care au început pregătirea pentru o IR(H) fie pentru elicoptere monomotor, fie pentru elicoptere multimotor înainte de intrarea în vigoare a prezentului Regulament li se permite să urmeze până la capăt pregătirea respectivă și, în acest caz, li se eliberează o IR(H) atât pentru elicoptere monomotor, cât și pentru elicoptere multimotor.
	se completează cu Capitolul XVIII ² MĂSURI TRANZITORII PENTRU PRIVILEGIILE AFERENTE CALIFICĂRII DE ZBOR	Capitolul XVIII² MĂSURI TRANZITORII PENTRU PREGĂTIREA, TESTAREA ȘI VERIFICAREA

	INSTRUMENTAL PENTRU ELICOPTERE MONOMOTOR, după cum urmează: „Capitolul XVIII² MĂSURI TRANZITORII PENTRU PREGĂTIREA, TESTAREA ȘI VERIFICAREA LEGATE DE OPERAREA MULTIPILOT PE ELICOPTERE CU UN SINGUR PILOT „72². AAC poate decide să acorde privilegii specifice pentru desfășurarea pregătirii, a testelor de îndemânare și a verificărilor de competențe pentru operarea multipilot pe elicoptere cu un singur pilot solicitanților care îndeplinesc toate condițiile următoare: 1) dețin un certificat de instructor sau de examinator, după caz, eliberat în conformitate cu anexa nr. 1 (partea FCL) la prezentul Regulament, inclusiv privilegiile de a oferi instruire sau de a examina, după caz, pe tipul relevant de elicopter; 2) au urmat pregătirea specificată la punctul FCL.735.H din partea FCL. 3) au experiență în operarea multipilot pe elicoptere la un nivel acceptabil pentru AAC. 72³. Valabilitatea privilegiilor acordate în conformitate cu pct. 72² este stabilită de către AAC. Pentru a revalida privilegiile, solicitanții trebuie să respecte cerințele privind experiența pentru privilegiile de instructor și de examinator legate de operarea multipilot pe elicoptere cu un singur pilot, stabilite în partea FCL.”	LEGATE DE OPERAREA MULTIPILOT PE ELICOPTERE CU UN SINGUR PILOT „72². AAC poate decide să acorde privilegii specifice pentru desfășurarea pregătirii, a testelor de îndemânare și a verificărilor de competențe pentru operarea multipilot pe elicoptere cu un singur pilot solicitanților care îndeplinesc toate condițiile următoare: 1) dețin un certificat de instructor sau de examinator, după caz, eliberat în conformitate cu anexa nr. 1 (partea FCL) la prezentul Regulament, inclusiv privilegiile de a oferi instruire sau de a examina, după caz, pe tipul relevant de elicopter; 2) au urmat pregătirea specificată la punctul FCL.735.H din partea FCL. 3) au experiență în operarea multipilot pe elicoptere la un nivel acceptabil pentru AAC. 72³. Valabilitatea privilegiilor acordate în conformitate cu pct. 72² este stabilită de către AAC. Pentru a revalida privilegiile, solicitanții trebuie să respecte cerințele privind experiența pentru privilegiile de instructor și de examinator legate de operarea multipilot pe elicoptere cu un singur pilot, stabilite în partea FCL.”
	se completează cu Capitolul XVIII³ MĂSURI TRANZITORII PENTRU TITULARII UNEI CALIFICĂRI PENTRU ZBOR ÎN MUNȚI, după cum urmează: „Capitolul XVIII³ MĂSURI TRANZITORII PENTRU TITULARII UNEI CALIFICĂRI PENTRU ZBOR ÎN MUNȚI	Capitolul XVIII³ MĂSURI TRANZITORII PENTRU TITULARII UNEI CALIFICĂRI PENTRU ZBOR ÎN MUNȚI 72⁴. Titularii unei calificări pentru zbor în munți cu o dată de expirare aprobată în conformitate cu punctul FCL.815 din anexa nr. 1 trebuie să ia următoarele măsuri pentru a continua să își exercite privilegiile după data respectivă:

	72⁴. Titularii unei calificări pentru zbor în munți cu o dată de expirare aprobată în conformitate cu punctul FCL.815 din anexa nr. 1 trebuie să ia următoarele măsuri pentru a continua să își exercite privilegiile după data respectivă: 1) să solicite să li se elibereze din nou calificarea pentru zbor în munți de către AAC, fără o dată de expirare; 2) să respecte punctul FCL.815 litera (d) din anexa nr. 1, cu excepția cazului în care, în ultimii 2 ani, și-au revalidat calificarea de zbor în munți în conformitate cu punctul FCL.815 litera (e) din anexa nr. 1.”.	1) să solicite să li se elibereze din nou calificarea pentru zbor în munți de către AAC, fără o dată de expirare; 2) să respecte punctul FCL.815 litera (d) din anexa nr. 1, cu excepția cazului în care, în ultimii 2 ani, și-au revalidat calificarea de zbor în munți în conformitate cu punctul FCL.815 litera (e) din anexa nr. 1.
3. Anexa nr. 1 la Regulament „PARTEA FCL SUBPARTEA A – CERINȚE GENERALE”, se modifică după cum urmează:		
FCL.001 Autoritatea competentă În sensul prezentei Anexe (Partea FCL), AAC este autoritatea competentă desemnată, căreia o persoană îi înaintează o cerere de eliberare a certificatului de pilot, a calificărilor sau a certificatelor asociate. FCL.005 Domeniul de aplicare Prezenta Anexă (Partea FCL) stabilește cerințele privind eliberarea certificatelor de pilot, a calificărilor și a certificatelor asociate, precum și condițiile de valabilitate și utilizare a acestora.	la punctele FCL.001 și FCL.005 cuvintele „certificatului” „certificatelor” se substituie cu cuvintele „licenței” „licențelor”.	FCL.001 Autoritatea competentă În sensul prezentei Anexe (Partea FCL), AAC este autoritatea competentă desemnată, căreia o persoană îi înaintează o cerere de eliberare a licenței de pilot, a calificărilor sau a licențelor asociate. FCL.005 Domeniul de aplicare Prezenta Anexă (Partea FCL) stabilește cerințele privind eliberarea licențelor de pilot, a calificărilor și a licențelor asociate, precum și condițiile de valabilitate și utilizare a acestora.
<i>dirijabil</i> – aeronavă cu motor mai ușoară decât aerul, cu excepția dirijabilelor cu aer cald, care se consideră a fi baloane în conformitate cu articolul 2 punctul 7 din Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor; <i>zbor acrobatic</i> – manevră intenționată care presupune o schimbare bruscă a atitudinii aeronavei, o atitudine neobișnuită sau o accelerare neobișnuită, care nu este necesară în condiții normale de zbor sau pentru instruirea în vederea obținerii de certificate	la punctul FCL.010 Definiții: noțiunea „<i>dirijabil</i>” se expune după cum urmează: „<i>dirijabil</i> - aeronavă cu motor mai ușoară decât aerul, cu excepția dirijabilelor cu aer cald, care se consideră a fi baloane în conformitate cu prevederile Regulamentului de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor, aprobat prin HG nr. 85/2023;”; noțiunea „<i>zbor acrobatic</i>” se expune după cum urmează: „<i>zbor acrobatic</i> - manevră intenționată care presupune o schimbare bruscă a atitudinii aeronavei, o atitudine neobișnuită sau o accelerare neobișnuită,	<i>dirijabil</i> - aeronavă cu motor mai ușoară decât aerul, cu excepția dirijabilelor cu aer cald, care se consideră a fi baloane în conformitate cu prevederile Regulamentului de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor, aprobat prin HG nr. 85/2023. <i>zbor acrobatic</i> - manevră intenționată care presupune o schimbare bruscă a atitudinii aeronavei, o atitudine neobișnuită sau o accelerare neobișnuită, care nu este necesară în condiții normale de zbor sau pentru instruirea în vederea

sau calificări diferite de calificarea de zbor acrobatic; <i>copilot</i> – pilot care operează pe un alt post decât acela de pilot comandant, pe o aeronavă care necesită mai mult de un pilot, dar cu excepția unui pilot care se află la bordul aeronavei doar pentru a beneficia de instruire practică pentru un certificat sau calificare; <i>pilot particular</i> – pilot care deține un certificat care interzice pilotarea unei aeronave în cadrul unor operațiuni remunerate, cu excepția activităților de instruire și examinare, conform celor stabilite în prezenta Anexă (Partea FCL); <i>est de îndemânare</i> – demonstrarea abilităților în vederea eliberării unui certificat sau a unei calificări, incluzând, în funcție de necesități, o examinare orală; <i>timp de zbor:</i> pentru avioane, motoplanoare de agrement și aeronave cu decolare-aterizare verticală – timpul total de la momentul punerii în mișcare a aeronavei cu scopul de a decola până în momentul în care aceasta se oprește la sfârșitul zborului; pentru elicoptere – timpul total de la momentul în care palele rotorului elicopterului încep să se învârtă până în momentul în care elicopterul se oprește la sfârșitul zborului, iar palele rotorului sunt oprite; pentru dirijabile – timpul total de la momentul în care un dirijabil este dezlegat de la pilonul de ancorare cu scopul de a decola până în momentul în care dirijabilul	care nu este necesară în condiții normale de zbor sau pentru instruirea în vederea obținerii de licențe, certificate sau calificări diferite de calificarea de zbor acrobatic;”; la noțiunea „<i>copilot</i>”, noțiunea „<i>pilot particular</i>” și noțiunea „<i>test de îndemânare</i>” cuvintele „un certificat” „unui certificat” se substituie cu cuvintele „o licență” „unei licențe”; noțiunea „<i>timp de zbor:</i>” se completează cu un aliniat nou, după cum urmează: „pentru aeronavele cu capacitate VTOL (VCA) - timpul total de la momentul în care unitățile de portanță și de propulsie sunt acționate în scopul decolării până la momentul în care aeronava se oprește la sfârșitul zborului, iar unitățile de portanță și de propulsie sunt oprite;”; noțiunea „operarea multipilot” se expune după cum urmează: „<i>Operare multipilot</i> - o operare care necesită cel puțin doi piloți folosind cooperarea în echipaj multiplu, fie pe o aeronavă multipilot, fie pe o aeronavă cu un singur pilot;”; aliniatul al doilea a noțiunii „aeronavă multipilot” se expune după cum urmează: „în cazul elicopterelor, al dirijabilelor și al aeronavelor cu decolare-aterizare verticală, înseamnă un tip de aeronavă care este certificat pentru operarea cu un echipaj minim de cel puțin doi piloți sau care trebuie să fie operat de cel puțin doi piloți în conformitate cu Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene.”; la noțiunea „<i>date privind conformitatea operațională (OSD)</i>”, <i>motoplanor de agrement (Touring Motor Glider – TMG)</i> cifrele „468/2019” se substituie cu cifrele „91/2024”; noțiunea „Aeronavă cu un singur pilot:” se expune după cum urmează: „<i>Aeronavă cu un singur pilot:</i>	obținerii de licențe, certificate sau calificări diferite de calificarea de zbor acrobatic; <i>copilot</i> – pilot care operează pe un alt post decât acela de pilot comandant, pe o aeronavă care necesită mai mult de un pilot, dar cu excepția unui pilot care se află la bordul aeronavei doar pentru a beneficia de instruire practică pentru o licență sau calificare; <i>pilot particular</i> – pilot care deține o licență care interzice pilotarea unei aeronave în cadrul unor operațiuni remunerate, cu excepția activităților de instruire și examinare, conform celor stabilite în prezenta Anexă (Partea FCL); <i>est de îndemânare</i> – demonstrarea abilităților în vederea eliberării unei licențe sau a unei calificări, incluzând, în funcție de necesități, o examinare orală; <i>timp de zbor:</i> pentru avioane, motoplanoare de agrement și aeronave cu decolare-aterizare verticală – timpul total de la momentul punerii în mișcare a aeronavei cu scopul de a decola până în momentul în care aceasta se oprește la sfârșitul zborului; pentru elicoptere – timpul total de la momentul în care palele rotorului elicopterului încep să se învârtă până în momentul în care elicopterul se oprește la sfârșitul zborului, iar palele rotorului sunt oprite; pentru dirijabile – timpul total de la momentul în care un dirijabil este dezlegat de la pilonul de ancorare cu scopul de a decola până în momentul în care dirijabilul se oprește la sfârșitul zborului și este ancorat de pilon; pentru aeronavele cu capacitate VTOL (VCA) - timpul total de la momentul în care unitățile de portanță și de propulsie sunt acționate în scopul decolării până la momentul în care aeronava se

se oprește la sfârșitul zborului și este ancorat de pilon; <i>operare multipilot:</i> pentru avioane – operare care necesită cel puțin 2 piloți folosind cooperarea în echipaj multiplu, fie pe avioanele multipilot, fie pe avioanele cu un singur pilot; pentru elicoptere – operare care necesită cel puțin 2 piloți folosind cooperarea în echipaj multiplu pe elicoptere multipilot; <i>aeronavă multipilot:</i> pentru avioane – avioane certificate pentru operare cu un echipaj minim de cel puțin 2 piloți; pentru elicoptere, dirijabile și aeronave cu decolare-aterizare verticală – tip de aeronavă care se operează cu un copilot, conform specificațiilor din manualul de zbor, conform certificatului de operator aerian sau unui document echivalent; <i>date privind conformitatea operațională (OSD)</i> – datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu Anexa nr.1 (Partea 21) la <u>Hotărârea Guvernului nr.468/2019</u>; <i>aeronavă cu un singur pilot</i> – aeronavă certificată pentru operarea de către un singur pilot; <i>listă privind calificarea de tip și anexe la certificat</i> – listă publicată de agenție pe baza rezultatului evaluării datelor privind conformitatea operațională, care cuprinde clasele de avioane și tipurile de aeronave în vederea eliberării certificatelor de echipaj de zbor;	în cazul avioanelor, înseamnă o aeronavă certificată pentru operarea de către un singur pilot; în cazul elicopterelor, al dirijabilelor și al aeronavelor cu decolare-aterizare verticală, înseamnă un tip de aeronavă care este certificat pentru operarea de către un singur pilot și care nu trebuie să fie operat de cel puțin doi piloți în conformitate în conformitate cu Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene, aprobat prin HG nr. 612/2022.”; noțiunea „<i>listă privind calificarea de tip și anexe la certificat</i>” se expune după cum urmează: „<i>listă privind calificarea de tip și anexe la licență</i> – listă publicată de AAC pe baza rezultatului evaluării datelor privind conformitatea operațională, care cuprinde clasele de avioane și tipurile de aeronave în vederea eliberării certificatelor de echipaj de zbor;”; se completează cu o noțiune nouă: „<i>autogir</i> - un tip de giravion susținut în zbor de reacțiile aerului cu cel mult două rotoare care se rotesc în mod liber în jurul unor axe practice verticale.”	oprește la sfârșitul zborului, iar unitățile de portanță și de propulsie sunt oprite; <i>Operare multipilot</i> - o operare care necesită cel puțin doi piloți folosind cooperarea în echipaj multiplu, fie pe o aeronavă multipilot, fie pe o aeronavă cu un singur pilot; <i>aeronavă multipilot:</i> pentru avioane – avioane certificate pentru operare cu un echipaj minim de cel puțin 2 piloți; în cazul elicopterelor, al dirijabilelor și al aeronavelor cu decolare-aterizare verticală, înseamnă un tip de aeronavă care este certificat pentru operarea cu un echipaj minim de cel puțin doi piloți sau care trebuie să fie operat de cel puțin doi piloți în conformitate cu Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene. <i>date privind conformitatea operațională (OSD)</i> – datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu Anexa nr.1 (Partea 21) la Hotărârea Guvernului nr. 91/2024; <i>Aeronavă cu un singur pilot:</i> în cazul avioanelor, înseamnă o aeronavă certificată pentru operarea de către un singur pilot; în cazul elicopterelor, al dirijabilelor și al aeronavelor cu decolare-aterizare verticală, înseamnă un tip de aeronavă care este certificat pentru operarea de către un singur pilot și care nu trebuie să fie operat de cel puțin doi piloți în conformitate în conformitate cu Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene, aprobat prin HG nr. 612/2022. <i>listă privind calificarea de tip și anexe la licență</i> – listă publicată de AAC pe baza rezultatului

		evaluării datelor privind conformitatea operațională, care cuprinde clasele de avioane și tipurile de aeronave în vederea eliberării certificatelor de echipaj de zbor; „autogir - un tip de giravion susținut în zbor de reacțiile aerului cu cel mult două rotoare care se rotesc în mod liber în jurul unor axe practic verticale.”
FCL.015 Solicitarea și eliberarea certificatelor de pilot, solicitarea, eliberarea, revalidarea și reînnoirea calificărilor și certificatelor asociate (a) O cerere de obținere a certificatelor de pilot sau o cerere de obținere, revalidare sau reînnoire a calificărilor și certificatelor asociate, precum și orice modificare aferentă se înaintează AAC în forma și în modul stabilite de AAC. Cererea trebuie să fie însoțită de dovezi ale îndeplinirii de către solicitanți a cerințelor privind obținerea certificatului de pilot, obținerea, revalidarea sau reînnoirea calificărilor și certificatelor asociate prevăzute în prezenta Anexă (Partea FCL) și în Anexa nr.4 (Partea MED). (b) Cu excepția cazului în care se prevede altfel în prezenta Anexă (Partea FCL), orice limitare sau extindere a privilegiilor acordate printr-un certificat de pilot, calificare sau certificat asociat trebuie înscrisă pe certificatul de pilot de către AAC. (c) O persoană nu poate fi în niciun caz titular al mai multor certificate de pilot pentru o categorie de aeronave, eliberate în conformitate cu prezenta Anexă (Partea FCL). (d) Titularul unui certificat de pilot depune cererile la AAC în conformitate cu litera (a), respectând cerințele din prezenta	punctul FCL.015 literele (a) – (f) se modifică după cum urmează: „FCL.015 Solicitarea și eliberarea, revalidarea și reînnoirea licențelor, calificărilor și certificatelor (a) O cerere de obținere, revalidare sau reînnoire a licențelor de pilot și a calificărilor și certificatelor asociate, precum și orice modificare aferentă se înaintează AAC în forma și modul stabilit. Cererea trebuie să fie însoțită de dovezi ale îndeplinirii de către solicitanți a cerințelor privind obținerea, revalidarea sau reînnoirea licenței sau a certificatului, precum și a calificărilor sau atestărilor asociate prevăzute în prezenta Anexă (Partea FCL) și în Anexa nr.4 (Partea MED). (b) Cu excepția cazului în care se prevede altfel în prezenta Anexă (Partea FCL), orice limitare sau extindere a privilegiilor acordate printr-o licență de pilot, calificare sau certificat trebuie înscrisă pe licență de către AAC. (c) O persoană nu poate fi în niciun caz titular al mai multor licențe de pilot pentru o categorie de aeronave, eliberate în conformitate cu prezenta Anexă (Partea FCL). (d) Titularul unei licențe de pilot depune cererile la AAC în conformitate cu litera (a), respectând cerințele din prezenta Anexă (Partea FCL), Anexa nr.3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor sau Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor, după caz.	FCL.015 Solicitarea și eliberarea, revalidarea și reînnoirea licențelor, calificărilor și certificatelor (a) O cerere de obținere, revalidare sau reînnoire a licențelor de pilot și a calificărilor și certificatelor asociate, precum și orice modificare aferentă se înaintează AAC în forma și modul stabilit. Cererea trebuie să fie însoțită de dovezi ale îndeplinirii de către solicitanți a cerințelor privind obținerea, revalidarea sau reînnoirea licenței sau a certificatului, precum și a calificărilor sau atestărilor asociate prevăzute în prezenta Anexă (Partea FCL) și în Anexa nr.4 (Partea MED). (b) Cu excepția cazului în care se prevede altfel în prezenta Anexă (Partea FCL), orice limitare sau extindere a privilegiilor acordate printr-o licență de pilot, calificare sau certificat trebuie înscrisă pe licență de către AAC. (c) O persoană nu poate fi în niciun caz titular al mai multor licențe de pilot pentru o categorie de aeronave, eliberate în conformitate cu prezenta Anexă (Partea FCL). (d) Titularul unei licențe de pilot depune cererile la AAC în conformitate cu litera (a), respectând cerințele din prezenta Anexă (Partea FCL), Anexa nr.3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor sau Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor, după caz. (e) Pentru eliberarea unui certificat de pilot, a unei calificări sau a unui certificat asociat, solicitantul

Anexă (Partea FCL), Anexa nr.3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor sau Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor, după caz. (e) Pentru eliberarea unui certificat de pilot, a unei calificări sau a unui certificat asociat, solicitantul trebuie să depună o cerere în termen de cel mult șase luni de la data susținerii testului de îndemânare sau la evaluarea competenței. (f) Pregătirea efectuată pe aeronave sau în FSTD-uri în conformitate cu Partea ORO la Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la operațiunile aeriene se ia în considerare pentru cerințele referitoare la experiență și la revalidare prevăzute în prezenta Anexă (Partea FCL).	(e) Pentru eliberarea unui certificat de pilot, a unei calificări sau a unui certificat asociat, solicitantul trebuie să depună o cerere în termen de cel mult șase luni de la data susținerii testului de îndemânare sau la evaluarea competenței. (f) Pentru eliberarea unei licențe, a unei calificări sau a unui certificat, solicitantul trebuie să depună o cerere în termen de cel mult șase luni de la data reușitei la testul de îndemânare sau la evaluarea competenței.”;	trebuie să depună o cerere în termen de cel mult șase luni de la data susținerii testului de îndemânare sau la evaluarea competenței. (f) Pentru eliberarea unei licențe, a unei calificări sau a unui certificat, solicitantul trebuie să depună o cerere în termen de cel mult șase luni de la data reușitei la testul de îndemânare sau la evaluarea competenței.
FCL.020 Elev pilot (a) Un elev pilot nu zboară în simplă comandă decât cu autorizarea și sub supravegherea unui instructor de zbor. (b) Înainte de primul său zbor în simplă comandă, un elev pilot trebuie să aibă vârsta de cel puțin 16 ani.	punctul FCL.020 Elev pilot se expune în următoarea redacție: „FCL.020 Elev pilot (a) Un elev pilot nu zboară în simplă comandă decât dacă îndeplinește următoarele condiții: 1. este autorizat în acest sens și supravegheat de un instructor de zbor; 2. înainte de a primi autorizația specificată la punctul 1, a dobândit competența de a opera în siguranță aeronava în cauză pe durata zborului în simplă comandă avut în vedere. (b) Înainte de primul său zbor în simplă comandă, un elev pilot trebuie să aibă vârsta de cel puțin 16 ani.”.	FCL.020 Elev pilot (a) Un elev pilot nu zboară în simplă comandă decât dacă îndeplinește următoarele condiții: 1. este autorizat în acest sens și supravegheat de un instructor de zbor; 2. înainte de a primi autorizația specificată la punctul 1, a dobândit competența de a opera în siguranță aeronava în cauză pe durata zborului în simplă comandă avut în vedere. (b) Înainte de primul său zbor în simplă comandă, un elev pilot trebuie să aibă vârsta de cel puțin 16 ani.
FCL.025 Examene teoretice pentru eliberarea certificatelor și calificărilor (a) Responsabilitățile solicitantului 1. Solicitanții participă la întregul set de examene teoretice pentru un certificat sau	la punctul FCL.025: pe tot textul cuvintele „certificatelor” „un certificat” „unui certificat” „certificatul” se substituie cu cuvintele „licențelor” „o licență” „unei licențe” „licența”; la litera (b):	FCL.025 Examene teoretice pentru eliberarea licențelor și calificărilor (a) Responsabilitățile solicitantului 1. Solicitanții participă la întregul set de examene teoretice pentru o licență sau calificare specifică aflată în responsabilitatea AAC.

calificare specifică aflată în responsabilitatea AAC. 2. Solicitanții susțin examenul teoretic numai la recomandarea organizației de pregătire declarate (Declared Training Organisation – DTO) sau a organizației de pregătire aprobate (Approved Training Organisation – ATO) responsabile de pregătirea lor, după ce au absolvit elementele corespunzătoare ale cursului de pregătire teoretică la un nivel satisfăcător. 3. Recomandarea unei DTO sau a unei ATO are o valabilitate de 12 luni. Dacă solicitantul nu susține cel puțin un examen teoretic scris în această perioadă de valabilitate, necesitatea unei pregătiri suplimentare se decide de către DTO sau ATO pe baza nevoilor solicitantului. (b) Standarde de promovare 1. Se consideră că un solicitant a promovat un examen teoretic scris dacă obține cel puțin 75% din punctele corespunzătoare examenului respectiv. Nu se aplică puncte de penalizare. 2. Cu excepția cazului în care prezenta Anexă (Partea FCL) prevede altfel, un solicitant promovează cu succes examenul teoretic necesar pentru certificatul sau calificarea de pilot corespunzătoare dacă a promovat toate examenele teoretice scrise necesare într-un interval de 18 luni de la sfârșitul lunii calendaristice în care respectivul solicitant s-a prezentat pentru prima dată la un examen. 3. În cazul în care o persoană care solicită susținerea examenului teoretic ATPL sau eliberarea unui certificat de pilot comercial (CPL) ori a unei calificări de zbor instrumental (IR) nu a promovat unul dintre examenele teoretice scrise după patru	punctul 4 se expune după cum urmează: „4. În cazul în care un solicitant pentru eliberarea unei licențe de pilot de aeronave ușoare LAPL, a unei licențe de pilot particular PPL sau a unei calificări de zbor instrumental de bază (BIR) sau a unei licențe de pilot de autogir (GPL) nu au promovat unul dintre examenele teoretice scrise după patru tentative sau dacă nu a promovat toate examenele în perioada menționată la litera (b) punctul 2, acesta susține din nou întregul set de examene teoretice scrise.”; 3.5.2.2. punctul 5 se modifică după cum urmează: „5. Înainte de a susține din nou întregul set de examene teoretice scrise, solicitanții urmează o pregătire suplimentară în cadrul unei DTO sau al unei ATO. Nivelul și sfera pregătirii necesare se decid de către DTO sau ATO, pe baza nevoilor solicitanților.”; La litera (c) punctul 1 subpunctele (i) și (ii) se expun după cum urmează: „(i) pentru eliberarea unui licențe de pilot de aeronave ușoare sau a unei licențe de pilot particular, pe o perioadă de 24 de luni; (ii) pentru eliberarea unei licențe de pilot comercial, a unei licențe de pilot cu echipaj multiplu sau a unei calificări de zbor instrumental (IR), pentru o perioadă de 36 de luni;”.	2. Solicitanții susțin examenul teoretic numai la recomandarea organizației de pregătire declarate (Declared Training Organisation – DTO) sau a organizației de pregătire aprobate (Approved Training Organisation – ATO) responsabile de pregătirea lor, după ce au absolvit elementele corespunzătoare ale cursului de pregătire teoretică la un nivel satisfăcător. 3. Recomandarea unei DTO sau a unei ATO are o valabilitate de 12 luni. Dacă solicitantul nu susține cel puțin un examen teoretic scris în această perioadă de valabilitate, necesitatea unei pregătiri suplimentare se decide de către DTO sau ATO pe baza nevoilor solicitantului. (b) Standarde de promovare 1. Se consideră că un solicitant a promovat un examen teoretic scris dacă obține cel puțin 75% din punctele corespunzătoare examenului respectiv. Nu se aplică puncte de penalizare. 2. Cu excepția cazului în care prezenta Anexă (Partea FCL) prevede altfel, un solicitant promovează cu succes examenul teoretic necesar pentru licența sau calificarea de pilot corespunzătoare dacă a promovat toate examenele teoretice scrise necesare într-un interval de 18 luni de la sfârșitul lunii calendaristice în care respectivul solicitant s-a prezentat pentru prima dată la un examen. 3. În cazul în care o persoană care solicită susținerea examenului teoretic ATPL sau eliberarea unei licențe de pilot comercial (CPL) ori a unei calificări de zbor instrumental (IR) nu a promovat unul dintre examenele teoretice scrise după patru tentative sau dacă nu a promovat toate examenele fie după șase tentative, fie în perioada menționată la litera (b) punctul 2, aceasta trebuie să susțină din nou întregul set de examene teoretice scrise. 4. În cazul în care un solicitant pentru eliberarea unei licențe de pilot de aeronave ușoare LAPL, a

tentative sau dacă nu a promovat toate examenele fie după șase tentative, fie în perioada menționată la litera (b) punctul 2, aceasta trebuie să susțină din nou întregul set de examene teoretice scrise. 4. În cazul în care persoanele care solicită eliberarea unui LAPL sau a unui PPL nu au promovat unul dintre examenele teoretice scrise după patru tentative sau dacă nu au promovat toate examenele în perioada menționată la litera (b) punctul 2, respectivele persoane trebuie să susțină din nou întregul set de examene teoretice scrise. 5. Înainte de a susține din nou examenele teoretice, solicitanții urmează o pregătire suplimentară în cadrul unei DTO sau al unei ATO. Nivelul și sfera pregătirii necesare se decid de către DTO sau ATO, pe baza nevoilor solicitanților. (c) Perioada de valabilitate 1. Promovarea examenelor teoretice este valabilă: (i) pentru eliberarea unui certificat LAPL sau PPL, pe o perioadă de 24 de luni; (ii) pentru eliberarea unui CPL sau a unei calificări de zbor instrumental (IR), pe o perioadă de 36 de luni; (iii) pentru eliberarea unei calificări de zbor instrumental de bază (BIR), pe o durată nelimitată. Perioadele menționate la subpunctele (i) și (ii) se consideră ca începând de la data la care piloții au promovat examenul teoretic, în conformitate cu litera (b) punctul 2. 2. Promovarea examenelor teoretice pentru certificatul de pilot de linie (ATPL) rămâne valabilă pentru eliberarea unui certificat ATPL pe o perioadă de 7 ani de la ultima zi a perioadei de validitate: (i) a unei IR incluse în certificat; sau		unei licențe de pilot particular PPL sau a unei calificări de zbor instrumental de bază (BIR) sau a unei licențe de pilot de autogir (GPL) nu au promovat unul dintre examenele teoretice scrise după patru tentative sau dacă nu a promovat toate examenele în perioada menționată la litera (b) punctul 2, acesta susține din nou întregul set de examene teoretice scrise. 5. Înainte de a susține din nou întregul set de examene teoretice scrise, solicitanții urmează o pregătire suplimentară în cadrul unei DTO sau al unei ATO. Nivelul și sfera pregătirii necesare se decid de către DTO sau ATO, pe baza nevoilor solicitanților (c) Perioada de valabilitate 1. Promovarea examenelor teoretice este valabilă: (i) pentru eliberarea unui licențe de pilot de aeronave ușoare sau a unei licențe de pilot particular, pe o perioadă de 24 de luni; (ii) pentru eliberarea unei licențe de pilot comercial, a unei licențe de pilot cu echipaj multiplu sau a unei calificări de zbor instrumental (IR), pentru o perioadă de 36 de luni; (iii) pentru eliberarea unei calificări de zbor instrumental de bază (BIR), pe o durată nelimitată. Perioadele menționate la subpunctele (i) și (ii) se consideră ca începând de la data la care piloții au promovat examenul teoretic, în conformitate cu litera (b) punctul 2. 2. Promovarea examenelor teoretice pentru licența de pilot de linie (ATPL) rămâne valabilă pentru eliberarea unei licențe ATPL pe o perioadă de 7 ani de la ultima zi a perioadei de validitate: (i) a unei IR incluse în licență; sau (ii) în cazul elicopterelor, a unei calificări de tip de elicopter inclusă în respectiva licență.

(ii) în cazul elicopterelor, a unei calificări de tip de elicopter inclusă în respectivul certificat.		
FCL.030 Test de îndemânare (a) Înaintea susținerii unui test de îndemânare pentru eliberarea unui certificat sau a unei calificări, solicitantul trebuie să fi promovat examenul teoretic necesar, cu excepția cazului solicitanților care urmează un curs integrat de pregătire practică. În toate cazurile, pregătirea teoretică trebuie să se fi încheiat înainte de susținerea testelor de îndemânare.	la punctul FCL.030: litera (a) se expune în următoarea redacție: „(a) Înaintea susținerii unui test de îndemânare pentru eliberarea unei licențe, unei calificări sau a unui certificat solicitantul trebuie să fi promovat examenul teoretic necesar, cu excepția cazului solicitanților care urmează un curs integrat de pregătire practică.”;	FCL.030 Test de îndemânare „(a) Înaintea susținerii unui test de îndemânare pentru eliberarea unei licențe, unei calificări sau a unui certificat solicitantul trebuie să fi promovat examenul teoretic necesar, cu excepția cazului solicitanților care urmează un curs integrat de pregătire practică.”;
(b) Cu excepția cazului în care se eliberează un certificat de pilot de linie, candidatul la un test de îndemânare este recomandat pentru susținerea acestui test de către organizația/persoana responsabilă de pregătirea după încheierea acestei pregătiri. Evidența procesului de pregătire se pune la dispoziția examinatorului.	la punctul FCL.030, la litera (b) cuvântul „un certificat” se substituie cu cuvântul „o licență”.	(b) Cu excepția cazului în care se eliberează o licență de pilot de linie, candidatul la un test de îndemânare este recomandat pentru susținerea acestui test de către organizația/persoana responsabilă de pregătirea după încheierea acestei pregătiri. Evidența procesului de pregătire se pune la dispoziția examinatorului.
FCL.035 Credite pentru timpul de zbor și cunoștințele teoretice (a) Credite pentru timpul de zbor 1. Cu excepția cazului în care prezenta Anexă (Partea FCL) prevede altfel, orele de zbor care se creditează pentru un certificat sau o calificare trebuie să fi fost efectuate pe aceeași categorie de aeronave pentru care se solicită eliberarea certificatului sau a calificării. 2. PIC sau pilot în pregătire (i) Un solicitant al unui certificat sau al unei calificări se creditează integral cu tot timpul de zbor efectuat în simplă comandă, ca instruire în dublă comandă sau ca PIC pentru timpul total de zbor necesar pentru certificat sau calificare.	la punctul FCL.035: litera (a) se expune în redacție nouă, după cum urmează: „ (a) Credite pentru timpul de zbor 1. Cu excepția cazului în care prezenta Anexă (Partea FCL) prevede altfel, orele de zbor care se creditează pentru o licență, o calificare sau un certificat trebuie să fi fost efectuate pe aceeași categorie de aeronave pentru care se solicită eliberarea licenței, a calificării sau a certificatului. 2. PIC sau pilot în pregătire (i) Un solicitant al unei licențe, al unei calificări sau al unui certificat se creditează integral cu tot timpul de zbor efectuat în simplă comandă, ca instruire în dublă comandă sau ca PIC pentru timpul total de zbor necesar pentru licență, calificare sau certificat.”;	FCL.035 Credite pentru timpul de zbor și cunoștințele teoretice (a) Credite pentru timpul de zbor 1. Cu excepția cazului în care prezenta Anexă (Partea FCL) prevede altfel, orele de zbor care se creditează pentru o licență, o calificare sau un certificat trebuie să fi fost efectuate pe aceeași categorie de aeronave pentru care se solicită eliberarea licenței, a calificării sau a certificatului. 2. PIC sau pilot în pregătire (i) Un solicitant al unei licențe, al unei calificări sau al unui certificat se creditează integral cu tot timpul de zbor efectuat în simplă comandă, ca instruire în dublă comandă sau ca PIC pentru timpul total de zbor necesar pentru licență, calificare sau certificat. (ii) Un absolvent al unui curs integrat de pregătire ATP are dreptul de a fi creditat cu până la 50 de ore

(ii) Un absolvent al unui curs integrat de pregătire ATP are dreptul de a fi creditat cu până la 50 de ore timp instrumental ca elev pilot comandant pentru timpul ca PIC necesar pentru eliberarea unui certificat de pilot de linie, a unui certificat de pilot comercial și a unei calificări de clasă sau de tip multimotor. (iii) Un absolvent al unui curs integrat de pregătire CPL/IR are dreptul de a fi creditat cu până la 50 de ore timp instrumental ca elev pilot comandant pentru timpul ca PIC necesar pentru eliberarea unui certificat de pilot comercial și a unei calificări de clasă sau de tip multimotor. 3. Timp de zbor în calitate de copilot sau pilot comandant sub supraveghere (<i>PIC under supervision – PICUS</i>). Cu excepția cazului în care prezenta Anexă (Partea FCL) prevede altfel, titularul unui certificat de pilot, atunci când acționează în calitate de copilot sau de PICUS, are dreptul de a fi creditat integral cu timpul în calitate de copilot pentru timpul total de zbor necesar pentru un certificat de pilot de grad superior. 4. Toate orele de zbor efectuate pe avioane sau TMG-uri care fac obiectul unei decizii a AAC sau care intră sub incidența Anexei nr.2 la Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017 se creditează integral în vederea îndeplinirii cerințelor privind timpul de zbor de la FCL.140.A litera (a) punctul 1 și de la FCL.740.A litera (b) punctul 1 subpunctul (ii) din prezenta Anexă (Partea FCL), dacă sunt îndeplinite următoarele condiții: (i) avionul sau TMG în cauză se încadrează în aceeași categorie și clasă ca aeronavele conforme cu prezenta Anexă	la punctul 2 subpunctul (ii) și (iii), punctul 3 cuvintele „unui certificat” „a unui certificat” un certificat” se înlocuiesc cu cuvintele „unei licențe” „a unei licențe” „o licență”; punctul 4 se expune după cum urmează: „4. Toate orele de zbor efectuate pe avioane sau TMG-uri care fac obiectul unei decizii a AAC sau care intră sub incidența Anexei nr. 2 la Codul aerian sau care intră sub incidența anexei nr. 1 la regulamentul respectiv se creditează integral în vederea îndeplinirii cerințelor privind timpul de zbor de la FCL.140.A litera (a) punctul 1 și de la FCL.740.A litera (b) punctul 1 subpunctul (ii) din prezenta Anexă (Partea FCL), dacă sunt îndeplinite următoarele condiții: (i) avionul sau TMG în cauză se încadrează în aceeași categorie și clasă ca aeronavele conforme cu prezenta Anexă (Partea FCL) pentru care urmează să fie creditate orele de zbor; (ii) în cazul zborurilor de pregătire cu un instructor, avionul sau TMG utilizat face obiectul autorizării specificate la ORA.ATO.135 din Anexa nr.7 (Partea ORA) sau la DTO.GEN.240 din Anexa nr.8 (Partea DTO).”; se completează cu punctul 5 după cum urmează: „5. Toate orele de zbor efectuate pe autogire care intră sub incidența cerințelor din Codul aerian și care au o masă maximă certificată la decolare de cel puțin 450 kg se creditează integral în vederea finalizării celor 12 ore de timp de zbor și a celor 12 decolări și aterizări în conformitate cu punctul FCL.240.G litera (a), dar nu se creditează în ceea ce privește cerința de la punctul FCL.240.G litera (a) subpunctul 1 punctul (ii).”; litera (b) se expune după cum urmează: „(b) Credite pentru cunoștințele teoretice 1. Solicitanții care au promovat examenul teoretic pentru o licență de pilot de linie se creditează în ceea ce privește cerințele referitoare la cunoștințele teoretice pentru licența de pilot de aeronave ușoare,	timp instrumental ca elev pilot comandant pentru timpul ca PIC necesar pentru eliberarea unei licențe de pilot de linie, a unei licențe de pilot comercial și a unei calificări de clasă sau de tip multimotor. (iii) Un absolvent al unui curs integrat de pregătire CPL/IR are dreptul de a fi creditat cu până la 50 de ore timp instrumental ca elev pilot comandant pentru timpul ca PIC necesar pentru eliberarea unei licențe de pilot comercial și a unei calificări de clasă sau de tip multimotor. 3. Timp de zbor în calitate de copilot sau pilot comandant sub supraveghere (<i>PIC under supervision – PICUS</i>). Cu excepția cazului în care prezenta Anexă (Partea FCL) prevede altfel, titularul unei licențe de pilot, atunci când acționează în calitate de copilot sau de PICUS, are dreptul de a fi creditat integral cu timpul în calitate de copilot pentru timpul total de zbor necesar pentru o licență de pilot de grad superior. 4. Toate orele de zbor efectuate pe avioane sau TMG-uri care fac obiectul unei decizii a AAC sau care intră sub incidența Anexei nr. 2 la Codul aerian sau care intră sub incidența anexei nr. 1 la regulamentul respectiv se creditează integral în vederea îndeplinirii cerințelor privind timpul de zbor de la FCL.140.A litera (a) punctul 1 și de la FCL.740.A litera (b) punctul 1 subpunctul (ii) din prezenta Anexă (Partea FCL), dacă sunt îndeplinite următoarele condiții: (i) avionul sau TMG în cauză se încadrează în aceeași categorie și clasă ca aeronavele conforme cu prezenta Anexă (Partea FCL) pentru care urmează să fie creditate orele de zbor; (ii) în cazul zborurilor de pregătire cu un instructor, avionul sau TMG utilizat face obiectul autorizării specificate la ORA.ATO.135 din Anexa nr.7 (Partea ORA) sau la DTO.GEN.240 din Anexa nr.8 (Partea DTO). 5. Toate orele de zbor efectuate pe autogire care intră sub incidența cerințelor din Codul aerian și

(Partea FCL) pentru care urmează să fie creditate orele de zbor; (ii) în cazul zborurilor de pregătire cu un instructor, avionul sau TMG utilizat face obiectul autorizării specificate la ORA.ATO.135 din Anexa nr.7 (Partea ORA) sau la DTO.GEN.240 din Anexa nr.8 (Partea DTO). (b) Credite pentru cunoștințele teoretice 1. Solicitanții care au promovat examenul teoretic pentru un certificat ATPL se creditează în ceea ce privește cerințele referitoare la cunoștințele teoretice pentru certificatul LAPL, PPL, CPL și, cu excepția cazului elicopterelor, IR și BIR pe aceeași categorie de aeronave. 2. Solicitanții care au promovat examenul teoretic pentru un certificat CPL se creditează în ceea ce privește cerințele referitoare la cunoștințele teoretice pentru: (i) un certificat LAPL pe aceeași categorie de aeronave; (ii) un certificat PPL pe aceeași categorie de aeronave; și (iii) subiectul „comunicații” pentru BIR. Acest credit include partea IFR a subiectului „comunicații” numai dacă respectivul subiect a fost promovat în conformitate cu FCL.310, astfel cum este aplicabil de la 10 iulie 2021. 3. Titularii unei IR sau solicitanții care au promovat examenul teoretic pentru IR pe o categorie de aeronave se creditează în ceea ce privește cerințele referitoare la instruirea teoretică și examenul teoretic pentru: (i) IR pe o altă categorie de aeronave; și (ii) BIR. 4. Titularii unui certificat de pilot se creditează în ceea ce privește cerințele	licența de pilot particular, licența de pilot comercial și, cu excepția cazului elicopterelor, IR și BIR pe aceeași categorie de aeronave. 2. Solicitanții care au promovat examenul teoretic pentru o licență de pilot comercial se creditează în ceea ce privește cerințele referitoare la cunoștințele teoretice pentru: (i) licența de pilot de aeronave ușoare pe aceeași categorie de aeronave; (ii) licența de pilot particular pe aceeași categorie de aeronave; și (iii) subiectul „comunicații” pentru BIR. Acest credit include partea IFR a subiectului „comunicații” numai dacă respectivul subiect a fost promovat în conformitate cu FCL.310, astfel cum este aplicabil de la 10 iulie 2021.” la punctul 4 cuvintele „unui certificat” „un certificat” „respectivului certificat” se substituie cu cuvintele „unei licențe” „o licență” „respectivei licențe”; se completează cu punctul 6 după cum urmează: „6. În cazul în care apendicele nr. 1 include un credit pentru subiectul „comunicații”, se aplică toate condițiile următoare: (i) un astfel de credit se acordă pentru pregătire și examinare la subiectul respectiv numai dacă, în cursul examenelor teoretice anterioare în conformitate cu punctul ARA.FCL.300, solicitanții au finalizat fie subiectul „comunicații”, fie ambele subiecte „comunicații VFR” și „comunicații IFR”; (ii) solicitanții care au efectuat fie numai subiectul „comunicații VFR”, fie numai subiectul „comunicații IFR” trebuie să finalizeze instruirea teoretică pe subiectul „comunicații”, a cărei durată poate fi redusă pe baza unei evaluări a solicitanților de către ATO. Pentru solicitanții care au efectuat subiectul „comunicații VFR” în cauză, aspectele legate exclusiv de comunicațiile VFR pot fi reduse. Pentru solicitanții care au efectuat subiectul „comunicații IFR” în cauză, aspectele legate exclusiv de comunicațiile IFR pot fi reduse. În orice caz,	care au o masă maximă certificată la decolare de cel puțin 450 kg se creditează integral în vederea finalizării celor 12 ore de timp de zbor și a celor 12 decolări și aterizări în conformitate cu punctul FCL.240.G litera (a), dar nu se creditează în ceea ce privește cerința de la punctul FCL.240.G litera (a) subpunctul 1 punctul (ii). „(b) Credite pentru cunoștințele teoretice 1. Solicitanții care au promovat examenul teoretic pentru o licență de pilot de linie se creditează în ceea ce privește cerințele referitoare la cunoștințele teoretice pentru licența de pilot de aeronave ușoare, licența de pilot particular, licența de pilot comercial și, cu excepția cazului elicopterelor, IR și BIR pe aceeași categorie de aeronave. 2. Solicitanții care au promovat examenul teoretic pentru o licență de pilot comercial se creditează în ceea ce privește cerințele referitoare la cunoștințele teoretice pentru: (i) licența de pilot de aeronave ușoare pe aceeași categorie de aeronave; (ii) licența de pilot particular pe aceeași categorie de aeronave; și (iii) subiectul „comunicații” pentru BIR. Acest credit include partea IFR a subiectului „comunicații” numai dacă respectivul subiect a fost promovat în conformitate cu FCL.310, astfel cum este aplicabil de la 10 iulie 2021.” 4. Titularii unei licențe de pilot se creditează în ceea ce privește cerințele referitoare la instruirea teoretică și examenul teoretic pentru o licență pe o altă categorie de aeronave în conformitate cu Apendicele nr.1 la prezenta Anexă (Partea FCL). Acest credit se aplică și solicitanților unei licențe de pilot care au promovat deja examenele teoretice pentru eliberarea respectivei licențe pe o altă categorie de aeronave, cu condiția ca examenul teoretic să aibă loc în perioada de valabilitate specificată la FCL.025 litera (c).

referitoare la instruirea teoretică și examenul teoretic pentru un certificat pe o altă categorie de aeronave în conformitate cu Apendicele nr.1 la prezenta Anexă (Partea FCL). Acest credit se aplică și solicitanților unui certificat de pilot care au promovat deja examenele teoretice pentru eliberarea respectivului certificat pe o altă categorie de aeronave, cu condiția ca examenul teoretic să aibă loc în perioada de valabilitate specificată la FCL.025 litera (c). 5. Prin derogare de la dispozițiile de la litera (b) punctul 3, titularii unei IR(A) care au promovat un curs modular IR(A) pe bază de competențe se creditează integral în ceea ce privește cerințele referitoare la instruirea teoretică și examenul teoretic pentru o IR pe o altă categorie de aeronave numai dacă au promovat și instruirea teoretică și examenul teoretic pentru partea IFR a cursului necesar în conformitate cu FCL.720.A litera (a) punctul 2 subpunctul (ii) litera (A).	candidații trebuie să susțină examenul teoretic la subiectul „Comunicații”.	6. În cazul în care apendicele nr. 1 include un credit pentru subiectul „comunicații”, se aplică toate condițiile următoare: (i) un astfel de credit se acordă pentru pregătire și examinare la subiectul respectiv numai dacă, în cursul examenelor teoretice anterioare în conformitate cu punctul ARA.FCL.300, solicitanții au finalizat fie subiectul „comunicații”, fie ambele subiecte „comunicații VFR” și „comunicații IFR”; (ii) solicitanții care au efectuat fie numai subiectul „comunicații VFR”, fie numai subiectul „comunicații IFR” trebuie să finalizeze instruirea teoretică pe subiectul „comunicații”, a cărei durată poate fi redusă pe baza unei evaluări a solicitanților de către ATO. Pentru solicitanții care au efectuat subiectul „comunicații VFR” în cauză, aspectele legate exclusiv de comunicațiile VFR pot fi reduse. Pentru solicitanții care au efectuat subiectul „comunicații IFR” în cauză, aspectele legate exclusiv de comunicațiile IFR pot fi reduse. În orice caz, candidații trebuie să susțină examenul teoretic la subiectul „Comunicații”.
FCL.040 Exercițarea privilegiilor asociate certificatelor Exercițarea privilegiilor acordate printr-un certificat este condiționată de valabilitatea calificărilor conținute în acesta, dacă este cazul, și de valabilitatea certificatului medical corespunzător privilegiilor exercitate.	pe tot textul punctului FCL.040 cuvintele „certificatelor” „printr-un certificat” se înlocuiesc cu cuvintele „licențelor” „printr-o licență”.	FCL.040 Exercițarea privilegiilor asociate licențelor Exercițarea privilegiilor acordate printr-o licență este condiționată de valabilitatea calificărilor conținute în acesta, dacă este cazul, și de valabilitatea certificatului medical corespunzător privilegiilor exercitate.
FCL.045 Obligația de a deține și de a prezenta documente (a) Un pilot trebuie să poarte întotdeauna asupra sa certificatul de pilot valabil și un certificat medical valabil atunci când exercită privilegiile asociate certificatului de pilot.	la punctul FCL.045: la litera (a) cuvintele „certificatul” „certificatului de pilot” se înlocuiesc cu cuvintele „o licență” „licenței”; după cuvintele „FCL.020 litera (a)” se completează cu cuvintele „punctul 1.”; la litera (e) cuvântul „certificatelor” se substituie cu cuvântul „licențelor”.	FCL.045 Obligația de a deține și de a prezenta documente (a) Un pilot trebuie să poarte întotdeauna asupra sa o licență valabil și un certificat medical valabil atunci când exercită privilegiile asociate licenței de pilot. (b) De asemenea, pilotul trebuie să poarte asupra sa un document de identitate cu fotografie.

(e) Un pilot care intenționează să zboare în afara teritoriului Republicii Moldova la bordul unei aeronave înmatriculate într-un alt stat-membru OACI, cu care Republica Moldova are încheiat un acord oficial privind cerințele similare de eliberare și validare automată a certificatelor, poartă, în format tipărit sau electronic, cea mai recentă versiune a Anexei OACI, care cuprinde o trimitere la numărul de înregistrare OACI al acordului ce recunoaște validarea automată a certificatelor, precum și lista statelor care sunt parte la acordul respectiv.		(c) La cererea unui reprezentant autorizat al AAC, un pilot sau un elev pilot prezintă fără întârziere evidența timpului său de zbor spre verificare. (d) În toate zborurile în raid în simplă comandă, un elev pilot trebuie să poarte asupra sa dovada autorizării prevăzute la punctul FCL.020 litera (a) punctul 1. (e) Un pilot care intenționează să zboare în afara teritoriului Republicii Moldova la bordul unei aeronave înmatriculate într-un alt stat-membru OACI, cu care Republica Moldova are încheiat un acord oficial privind cerințele similare de eliberare și validare automată a licențelor, poartă, în format tipărit sau electronic, cea mai recentă versiune a Anexei OACI, care cuprinde o trimitere la numărul de înregistrare OACI al acordului ce recunoaște validarea automată a certificatelor, precum și lista statelor care sunt parte la acordul respectiv.
(a) Dispoziții generale. Piloții de avion, elicopter, aeronavă cu decolare-aterizare verticală și dirijabil care trebuie să folosească radiotelefonul exercită privilegiile asociate certificatelor și calificărilor lor numai dacă pe certificatul lor figurează o autorizare privind competența lingvistică în limba engleză. Autorizarea precizează limba, nivelul de competență și termenul de valabilitate și se obține în conformitate cu o procedură stabilită de AAC. Nivelul minim acceptabil de competență este nivelul operațional (nivelul 4) în conformitate cu Apendicele nr.2 la prezenta Anexă (Partea FCL).	la punctul FCL.055 litera (a), prima propoziție se expune după cum urmează: „(a) Dispoziții generale. Piloții de avion, elicopter, aeronavă cu decolare-aterizare verticală și dirijabil și autogir care trebuie să folosească radiotelefonul exercită privilegiile asociate licențelor și calificărilor lor numai dacă pe licența lor figurează o autorizare privind competența lingvistică în limba engleză, fie în limba utilizată în radiocomunicațiile pe care le presupune zborul.” .	FCL.055 (a) Dispoziții generale. Piloții de avion, elicopter, aeronavă cu decolare-aterizare verticală și dirijabil și autogir care trebuie să folosească radiotelefonul exercită privilegiile asociate licențelor și calificărilor lor numai dacă pe licența lor figurează o autorizare privind competența lingvistică în limba engleză, fie în limba utilizată în radiocomunicațiile pe care le presupune zborul. Autorizarea precizează limba, nivelul de competență și termenul de valabilitate și se obține în conformitate cu o procedură stabilită de AAC. Nivelul minim acceptabil de competență este nivelul operațional (nivelul 4) în conformitate cu Apendicele nr.2 la prezenta Anexă (Partea FCL).
FCL.060 Experiența recentă (b) <i>Avioane, elicoptere, aeronave cu decolare-aterizare verticală și dirijabile.</i> Un pilot nu operează o aeronavă în transportul aerian comercial sau pentru transportul de pasageri:	la punctul FCL.060: la litera (b) după cuvântul „dirijabile” se completează cu cuvintele „și aeronave cu capacitate VTOL (VCA) și autogire.”; la punctul 1 după cuvintele „apropieri și aterizări” se completează cu cu cuvintele „ca pilot zburând”; punctul 3 se expune în redacția următoarea:	FCL.060 Experiența recentă (b) <i>Avioane, elicoptere, aeronave cu decolare-aterizare verticală și dirijabile și aeronave cu capacitate VTOL (VCA) și autogire.</i> Un pilot nu operează o aeronavă în transportul aerian comercial sau pentru transportul de pasageri:

1. ca PIC sau copilot, decât dacă a efectuat în ultimele 90 de zile cel puțin 3 decolări, apropieri și aterizări pe o aeronavă de același tip sau de aceeași clasă sau pe un FFS care reprezintă respectivul tip sau respectiva clasă. Cele 3 decolări și aterizări se execută fie în operare multipilot, fie în operare cu un singur pilot, în funcție de privilegiile deținute de pilot; și 3. în calitate de copilot suplimentar pentru rută, cu excepția cazului în care: (i) respectă cerințele de la litera (b) punctul 1; sau (ii) în ultimele 90 de zile a efectuat cel puțin 3 segmente de rută în calitate de copilot suplimentar pentru rută pe același tip sau clasă de aeronave; sau (iii) a efectuat o pregătire recentă și de reîmprospătare a tehnicilor de pilotaj într-un FFS la intervale de maximum 90 de zile. Pregătirea de reîmprospătare poate fi însoțită de pregătirea de reîmprospătare a operatorului, prevăzută în cerințele relevante din Partea ORO;	„ 3. în calitate de copilot suplimentar pentru rută, cu excepția cazului în care a efectuat, în ultimele 90 de zile, oricare dintre următoarele: (i) cel puțin trei sectoare ca și copilot suplimentar pentru rută pe tipul relevant; (ii) o formare al cărei conținut este stabilit de operator și care cuprinde cel puțin trei sectoare în calitate de copilot suplimentar pentru rută pe un FSTD reprezentând tipul relevant; (iii) pregătire recurentă în conformitate cu subpartea FC (ORO.FC) din anexa nr. 3 (partea ORO) la HG nr. 612/2022; (iv) o verificare a competenței pentru copiloții suplimentari pentru rută în conformitate cu apendicele nr. 9.”	1. ca PIC sau copilot, decât dacă a efectuat în ultimele 90 de zile cel puțin 3 decolări, apropieri și aterizări ca pilot zburând pe o aeronavă de același tip sau de aceeași clasă sau pe un FFS care reprezintă respectivul tip sau respectiva clasă. Cele 3 decolări și aterizări se execută fie în operare multipilot, fie în operare cu un singur pilot, în funcție de privilegiile deținute de pilot; și 3. în calitate de copilot suplimentar pentru rută, cu excepția cazului în care a efectuat, în ultimele 90 de zile, oricare dintre următoarele: (i) cel puțin trei sectoare ca și copilot suplimentar pentru rută pe tipul relevant; (ii) o formare al cărei conținut este stabilit de operator și care cuprinde cel puțin trei sectoare în calitate de copilot suplimentar pentru rută pe un FSTD reprezentând tipul relevant; (iii) pregătire recurentă în conformitate cu subpartea FC (ORO.FC) din anexa nr. 3 (partea ORO) la HG nr. 612/2022; (iv) o verificare a competenței pentru copiloții suplimentari pentru rută în conformitate cu apendicele nr. 9.
FCL.065 Reducerea privilegiilor titularilor de certificat în vârstă de 60 de ani sau mai mult în transportul aerian comercial (a) 60-64 de ani. Avioane și elicoptere. Titularul unui certificat de pilot care a atins vârsta de 60 de ani nu acționează ca pilot pe o aeronavă care asigură transport aerian comercial, cu excepția situațiilor în care este membru al unui echipaj multipilot. (b) 65 de ani. Titularii de certificate de pilot care au împlinit vârsta de 65 de ani nu acționează ca piloți pe o aeronavă care asigură transport aerian comercial.	la punctul FCL.065: pe tot textul cuvântul „certificate” „unui certificat” „certificate” se înlocuiesc cu cuvintele „licență” „unei licențe” „licențe”; litera (a) se completează cu o propoziție nouă după cum urmează: „Prin derogare, acești titulari au dreptul de a acționa în calitate de piloți ai unei aeronave angajate în operațiuni de zbor pentru îndeplinirea serviciului medical de urgență pe elicopter cu un singur pilot în conformitate HG nr. 612/2022, cu condiția să respecte cerințele aplicabile specificate în acest scop în regulamentul respectiv și în anexa nr. 4 (partea MED) la prezentul regulament.”.	FCL.065 Reducerea privilegiilor titularilor de licențe în vârstă de 60 de ani sau mai mult în transportul aerian comercial (a) 60-64 de ani. Avioane și elicoptere. Titularul unei licențe de pilot care a atins vârsta de 60 de ani nu acționează ca pilot pe o aeronavă care asigură transport aerian comercial, cu excepția situațiilor în care este membru al unui echipaj multipilot. Prin derogare, acești titulari au dreptul de a acționa în calitate de piloți ai unei aeronave angajate în operațiuni de zbor pentru îndeplinirea serviciului medical de urgență pe elicopter cu un singur pilot în conformitate HG nr. 612/2022, cu condiția să respecte cerințele aplicabile specificate în acest

		scop în regulamentul respectiv și în anexa nr. 4 (partea MED) la prezentul regulament. (b) 65 de ani. Titularii de licențe de pilot care au împlinit vârsta de 65 de ani nu acționează ca piloți pe o aeronavă care asigură transport aerian comercial.
FCL.070 Revocarea, suspendarea și limitarea certificatelor și a calificărilor (a) Certificatele și calificările eliberate cu respectarea prezentei Anexe (Partea FCL) pot fi limitate, suspendate sau revocate de către AAC dacă pilotul nu îndeplinește cerințele din prezenta Anexă (Partea FCL), din Partea MED sau cerințele operaționale aplicabile, în conformitate cu condițiile și procedurile stabilite în Partea ARA. (b) În cazul în care unui pilot i se suspendă sau i se revocă certificatul, acesta returnează imediat certificatul AAC.	punctul FCL.070 se expune în următoarea redacție: „FCL.070 Revocarea, suspendarea și limitarea licențelor a calificărilor și a certificatelor (a) Licențele, calificările și certificatele eliberate cu respectarea prezentei Anexe (Partea FCL) pot fi limitate, suspendate sau revocate de către AAC dacă pilotul nu îndeplinește cerințele din prezenta Anexă (Partea FCL), din Partea MED sau cerințele operaționale aplicabile, în conformitate cu condițiile și procedurile stabilite în Partea ARA. (b) În cazul în care unui pilot i se suspendă sau i se revocă licența, acesta returnează imediat licența AAC.”	FCL.070 Revocarea, suspendarea și limitarea licențelor a calificărilor și a certificatelor (a) Licențele, calificările și certificatele eliberate cu respectarea prezentei Anexe (Partea FCL) pot fi limitate, suspendate sau revocate de către AAC dacă pilotul nu îndeplinește cerințele din prezenta Anexă (Partea FCL), din Partea MED sau cerințele operaționale aplicabile, în conformitate cu condițiile și procedurile stabilite în Partea ARA. (b) În cazul în care unui pilot i se suspendă sau i se revocă licența, acesta returnează imediat licența AAC.
SUBPARTEA B – CERTIFICAT DE PILOT AERONAVE UȘOARE – LAPL	în titlul „SUBPARTEA B” cuvântul „CERTIFICAT” se substituie cu cuvântul „LICENȚA”.	SUBPARTEA B – LICENȚA DE PILOT AERONAVE UȘOARE – LAPL
FCL.110 LAPL – Credite pentru aceeași categorie de aeronave (a) Solicitanții unui LAPL care dețin un alt certificat în aceeași categorie de aeronave se creditează integral în ceea ce privește cerințele pentru LAPL pentru respectiva categorie de aeronave. (b) Fără a aduce atingere paragrafului de mai sus, dacă certificatul expiră, solicitantul trebuie să promoveze un test de îndemânare în conformitate cu punctul FCL.125 pentru eliberarea unui LAPL pentru categoria de aeronave corespunzătoare	la punctul FCL.110 LAPL cuvintele „un alt certificat” „certificatul” se înlocuiesc cu cuvintele „o altă licență” „licența”.	FCL.110 LAPL – Credite pentru aceeași categorie de aeronave (a) Solicitanții unui LAPL care dețin o altă licență în aceeași categorie de aeronave se creditează integral în ceea ce privește cerințele pentru LAPL pentru respectiva categorie de aeronave. (b) Fără a aduce atingere paragrafului de mai sus, dacă licența expiră, solicitantul trebuie să promoveze un test de îndemânare în conformitate cu punctul FCL.125 pentru eliberarea unui LAPL pentru categoria de aeronave corespunzătoare
FCL.115 LAPL – Curs de pregătire (a) Solicitanții unui LAPL urmează un curs de pregătire în cadrul unei DTO sau al unei ATO.	punctul FCL.115 LAPL se expune în următoarea redacție: „FCL.115 LAPL – Curs de pregătire	FCL.115 LAPL – Curs de pregătire (a) Solicitanții unui LAPL urmează un curs de pregătire în cadrul unei DTO sau al unei ATO. Respectivul curs de pregătire include:

(b) Cursul trebuie să includă cunoștințele teoretice și instruirea practică adecvate privilegiilor asociate cu LAPL solicitat. (c) Pregătirea teoretică și instruirea practică pot fi completate în cadrul unei alte DTO sau ATO, diferită de cea în care solicitanții și-au început pregătirea. (d) În ceea ce privește privilegiul pregătirii pentru pilotarea avioanelor monomotor cu piston din clasa cu aterizare pe apă, se au în vedere elementele din Apendicele nr.9 la prezenta Anexă (Partea FCL), punctul 7 (Calificări de clasă – aterizare pe apă), secțiunea B (Cerințe specifice pentru categoria avioane).	(a) Solicitanții unui LAPL urmează un curs de pregătire în cadrul unei DTO sau al unei ATO. Respectivul curs de pregătire include: 1. cunoștințe teoretice și instruirea de zbor corespunzătoare privilegiilor LAPL solicitate; 2. în plus, pentru LAPL (H), elementele obligatorii de pregătire pentru tipul relevant de elicopter, astfel cum sunt definite în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu Partea 21. (b) Pregătirea teoretică și instruirea practică pot fi completate în cadrul unei alte DTO sau ATO, diferită de cea în care solicitanții și-au început pregătirea. (c) În ceea ce privește privilegiul pregătirii pentru pilotarea avioanelor monomotor cu piston din clasa cu aterizare pe apă (SEP), se iau în considerare elementele din secțiunea B (Cerințe specifice pentru categoria avioane) punctul 7 (Calificări de clasă – aterizare pe apă) din apendicele nr. 9. (d) Solicitanții unei LAPL pot primi credite pentru pregătirea PPL anterioară pe care au urmat-o în conformitate cu subpartea C pe aceeași categorie de aeronave, pe baza unei evaluări a solicitantului de către ATO sau DTO responsabilă de cursul de pregătire LAPL. În orice caz, solicitanții trebuie să îndeplinească cerințele privind experiența prevăzute la punctul FCL.110.A litera (a) sau la punctul FCL.110.H litera (a), după caz.”.	1. cunoștințe teoretice și instruirea de zbor corespunzătoare privilegiilor LAPL solicitate; 2. în plus, pentru LAPL (H), elementele obligatorii de pregătire pentru tipul relevant de elicopter, astfel cum sunt definite în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu Partea 21. (b) Pregătirea teoretică și instruirea practică pot fi completate în cadrul unei alte DTO sau ATO, diferită de cea în care solicitanții și-au început pregătirea. (c) În ceea ce privește privilegiul pregătirii pentru pilotarea avioanelor monomotor cu piston din clasa cu aterizare pe apă (SEP), se iau în considerare elementele din secțiunea B (Cerințe specifice pentru categoria avioane) punctul 7 (Calificări de clasă – aterizare pe apă) din apendicele nr. 9. (d) Solicitanții unei LAPL pot primi credite pentru pregătirea PPL anterioară pe care au urmat-o în conformitate cu subpartea C pe aceeași categorie de aeronave, pe baza unei evaluări a solicitantului de către ATO sau DTO responsabilă de cursul de pregătire LAPL. În orice caz, solicitanții trebuie să îndeplinească cerințele privind experiența prevăzute la punctul FCL.110.A litera (a) sau la punctul FCL.110.H litera (a), după caz.”.
FCL.125 LAPL (b) Candidații la un test de îndemânare trebuie să fi urmat instruirea practică pe aeronave de aceeași clasă sau de același tip ca și cele care urmează a fi folosite pentru testul de îndemânare. Privilegiile se limitează la clasa sau tipul folosite pentru testul de îndemânare, până la autorizarea pe certificat a unor extinderi suplimentare, în conformitate cu prezenta subparte.	punctul FCL.125 LAPL, la litera (b) cuvântul „certificat” se substituie cu cuvântul „licență”.	FCL.125 LAPL (b) Candidații la un test de îndemânare trebuie să fi urmat instruirea practică pe aeronave de aceeași clasă sau de același tip ca și cele care urmează a fi folosite pentru testul de îndemânare. Privilegiile se limitează la clasa sau tipul folosite pentru testul de îndemânare, până la autorizarea pe licență a unor extinderi suplimentare, în conformitate cu prezenta subparte.
FCL.105.A LAPL(A) – Privilegii și condiții (a) Privilegii	punctul FCL.105.A LAPL(A):	FCL.105.A LAPL(A): (a) Privilegii

Privilegiile titularului unui certificat LAPL pentru avioane îi conferă acestuia dreptul de a acționa ca PIC pe avioane monomotor cu piston cu aterizare pe uscat [SEP(aterizare pe uscat)], pe avioane monomotor cu piston cu aterizare pe apă [SEP(aterizare pe apă)] sau pe motoplanoare de agrement (TMG) cu o masă maximă certificată la decolare de 2000 kg sau mai puțin, care transportă un număr maxim de trei pasageri, astfel încât la bordul aeronavei se află întotdeauna maximum patru persoane. (b) Condiții 1. Titularii unui LAPL(A) transportă pasageri doar după ce au efectuat, după eliberarea certificatului, 10 ore timp de zbor ca PIC pe avioane sau pe TMG. 2. Titularii unui LAPL(A) care au deținut anterior un ATPL(A), un MPL(A), un CPL(A) sau un PPL(A) sunt scutiți de respectarea cerințelor prevăzute la punctul 1.	3.18.1. la litera (a) cuvintele „unui certificat”, „monomotor cu piston” și „se află întotdeauna maximum patru persoane” se substituie cu cuvintele „unei licențe”, „SEP” și respectiv „să nu se afle niciodată mai mult de patru persoane”; 3.18.2. la litera (b) punctul 1, cuvintele „certificatului” se înlocuiește cu cuvintele „licenței”, la punctul 2 după cuvintele „punctul 1” se completează cu cuvintele „litera (b)”.	Privilegiile titularului unei licențe LAPL pentru avioane îi conferă acestuia dreptul de a acționa ca PIC pe avioane SEP cu aterizare pe uscat [SEP(aterizare pe uscat)], pe avioane monomotor cu piston cu aterizare pe apă [SEP(aterizare pe apă)] sau pe motoplanoare de agrement (TMG) cu o masă maximă certificată la decolare de 2000 kg sau mai puțin, care transportă un număr maxim de trei pasageri, astfel încât la bordul aeronavei să nu se afle niciodată mai mult de patru persoane. (b) Condiții 1. Titularii unui LAPL(A) transportă pasageri doar după ce au efectuat, după eliberarea licenței, 10 ore timp de zbor ca PIC pe avioane sau pe TMG. 2. Titularii unui LAPL(A) care au deținut anterior un ATPL(A), un MPL(A), un CPL(A) sau un PPL(A) sunt scutiți de respectarea cerințelor prevăzute la punctul 1 litera (b).
FCL.110.A LAPL(A) (c) <i>Credite</i>. Solicitanții cu experiență anterioară ca PIC pot fi creditați în ceea ce privește cerințele de la litera (a). Numărul de credite se decide de către DTO sau de către ATO în cadrul căreia pilotul urmează cursul de pregătire, pe baza unui test practic preliminar, dar în orice caz: 1. nu depășește timpul total de zbor ca PIC; 2. nu depășește 50% din numărul de ore prevăzute la litera (a); 3. nu cuprinde cerințele de la litera (a) punctul 2.	la punctul FCL.110.A LAPL(A) litera (c) se expune după cum urmează: „(c) <i>Credite</i>. Solicitanții cu experiență anterioară ca PIC pot fi creditați în ceea ce privește cerințele de la litera (a) în următoarele condiții: 1. Numărul de credite se decide de către DTO sau de către ATO în cadrul căreia pilotul urmează cursul de pregătire, pe baza unui test practic preliminar, dar în orice caz: (i) nu depășește timpul total de zbor ca PIC; (ii) nu depășește 50% din numărul de ore prevăzute la litera (a); (iii) nu cuprinde cerințele de la litera (a) punctul 2; 2. experiența anterioară ca PIC pe aeronave, precum avioanele, altele decât avioanele fără pilot la bord, care au cel mult două locuri, o viteză de sustentație măsurabilă sau viteză minimă în zbor stabilizat în configurație de aterizare care nu depășește o viteză calibrată (CAS) de 45 de noduri și o masă maximă la	FCL.110.A LAPL(A) „(c) <i>Credite</i>. Solicitanții cu experiență anterioară ca PIC pot fi creditați în ceea ce privește cerințele de la litera (a) în următoarele condiții: 1. Numărul de credite se decide de către DTO sau de către ATO în cadrul căreia pilotul urmează cursul de pregătire, pe baza unui test practic preliminar, dar în orice caz: (i) nu depășește timpul total de zbor ca PIC; (ii) nu depășește 50% din numărul de ore prevăzute la litera (a); (iii) nu cuprinde cerințele de la litera (a) punctul 2; 2. experiența anterioară ca PIC pe aeronave, precum avioanele, altele decât avioanele fără pilot la bord, care au cel mult două locuri, o viteză de sustentație măsurabilă sau viteză minimă în zbor stabilizat în configurație de aterizare care nu depășește o viteză calibrată (CAS) de 45 de noduri și o masă maximă la decolare (Maximum Take-off

	decolare (Maximum Take-off Mass, MTOM) de cel mult 600 kg pentru avioanele care nu sunt destinate să fie operate pe apă sau 650 kg pentru avioanele destinate să fie operate pe apă sau planoarele, altele decât planoarele fără pilot la bord, și planoarele motorizate, altele decât planoarele motorizate fără pilot la bord, care au cel mult două locuri și o MTOM de cel mult 600 kg poate fi luată în considerare, cu condiția ca aeronava să corespundă definiției respectivei categorii de aeronave din prezenta anexă (partea FCL).”.	Mass, MTOM) de cel mult 600 kg pentru avioanele care nu sunt destinate să fie operate pe apă sau 650 kg pentru avioanele destinate să fie operate pe apă sau planoarele, altele decât planoarele fără pilot la bord, și planoarele motorizate, altele decât planoarele motorizate fără pilot la bord, care au cel mult două locuri și o MTOM de cel mult 600 kg poate fi luată în considerare, cu condiția ca aeronava să corespundă definiției respectivei categorii de aeronave din prezenta anexă (partea FCL).”.
FCL.135.A LAPL(A) – Extinderea privilegiilor la o altă clasă sau variantă de avion (a) Privilegiile unui LAPL(A) se limitează la clasa și varianta de avioane sau TMG pe care s-a susținut testul de îndemânare. Această limitare poate fi înlăturată în cazul în care pilotul a îndeplinit, pentru o altă clasă, cerințele de mai jos: 1. 3 ore de instruire practică, inclusiv: (i) 10 decolări și aterizări în dublă comandă; și (ii) 10 decolări și aterizări în simplă comandă sub supraveghere. 2. un test de îndemânare prin care face dovada unui nivel corespunzător de îndemânare în noua clasă. În cadrul acestui test de îndemânare, candidatul trebuie să demonstreze examinatorului și un nivel corespunzător de cunoștințe teoretice referitoare la cealaltă clasă în ceea ce privește următoarele subiecte: (i) proceduri operaționale; (ii) performanțe de zbor și planificarea zborului; (iii) cunoașterea generală a aeronavei. (b) În vederea extinderii privilegiilor la o altă variantă din cadrul unei clase, pilotul	FCL.135A LAPL(A) se expune după cum urmează: „FCL.135.A LAPL(A) – Extinderea privilegiilor la o altă clasă sau variantă de avion (a) Solicitanților unei LAPL(A) li se acordă privilegii pentru clasa de aeronave sau TMG pe care s-a susținut testul de îndemânare. Pentru a-și extinde privilegiile la o altă clasă, titularii unei LAPL(A) trebuie să finalizeze, în acea clasă, toate elementele următoare: 1. 3 ore de instruire practică, inclusiv următoarele: (i) 10 decolări și aterizări în dublă comandă; (ii) 10 decolări și aterizări în simplă comandă sub supraveghere; 2. un test de îndemânare prin care face dovada unui nivel corespunzător de îndemânare în noua clasă. În cadrul acestui test de îndemânare, candidatul trebuie să demonstreze examinatorului și un nivel corespunzător de cunoștințe teoretice referitoare la cealaltă clasă în ceea ce privește următoarele subiecte: (i) proceduri operaționale; (ii) performanțe de zbor și planificarea zborului; (iii) cunoașterea generală a aeronavei. (b) În vederea extinderii privilegiilor la o altă variantă din cadrul unei clase, pilotul trebuie să urmeze cursuri de pregătire fie pentru diferențe, fie de familiarizare. Cursul de pregătire pentru diferențe se consemnează în carnetul de zbor al pilotului sau într-	FCL.135.A LAPL(A) – Extinderea privilegiilor la o altă clasă sau variantă de avion (a) Solicitanților unei LAPL(A) li se acordă privilegii pentru clasa de aeronave sau TMG pe care s-a susținut testul de îndemânare. Pentru a-și extinde privilegiile la o altă clasă, titularii unei LAPL(A) trebuie să finalizeze, în acea clasă, toate elementele următoare: 1. 3 ore de instruire practică, inclusiv următoarele: (i) 10 decolări și aterizări în dublă comandă; (ii) 10 decolări și aterizări în simplă comandă sub supraveghere; 2. un test de îndemânare prin care face dovada unui nivel corespunzător de îndemânare în noua clasă. În cadrul acestui test de îndemânare, candidatul trebuie să demonstreze examinatorului și un nivel corespunzător de cunoștințe teoretice referitoare la cealaltă clasă în ceea ce privește următoarele subiecte: (i) proceduri operaționale; (ii) performanțe de zbor și planificarea zborului; (iii) cunoașterea generală a aeronavei. (b) În vederea extinderii privilegiilor la o altă variantă din cadrul unei clase, pilotul trebuie să urmeze cursuri de pregătire fie pentru diferențe, fie de familiarizare. Cursul de pregătire pentru diferențe se consemnează în carnetul de zbor al pilotului sau într-un document echivalent și se

trebuie să urmeze cursuri de pregătire fie pentru diferențe, fie de familiarizare. Cursul de pregătire pentru diferențe se consemnează în carnetul de zbor al pilotului sau într-un document echivalent și se semnează de către instructor. (c) Persoanele care solicită extinderea privilegiilor LAPL(A) la TMG și care dețin, totodată, un SPL în conformitate cu Anexa nr.3 (Partea SCFL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor, inclusiv privilegii de zbor pe TMG, se creditează integral în ceea ce privește îndeplinirea cerințelor de la litera (a).	un document echivalent și se semnează de către instructor. La extinderea privilegiilor pentru o clasă de avioane SEP la o variantă cu alt tip de motor potrivit noțiunii „Avion SEP”, pregătirea pentru diferențe constă în instruire practică în dublă comandă și pregătire teoretică care includ, în ceea ce privește celălalt tip de motor și sistemele de aeronave aferente, cel puțin toate subiectele următoare: 1. proceduri operaționale; 2. performanțe de zbor și planificarea zborului; 3. cunoașterea generală a aeronavei. (c) Persoanele care solicită extinderea privilegiilor LAPL(A) la TMG și care dețin, totodată, o SPL în conformitate cu anexa nr. 3 (partea SCFL) la HG nr. 85/2023, inclusiv privilegii de zbor pe TMG, se creditează integral în ceea ce privește îndeplinirea cerințelor de la litera (a).”.	semnează de către instructor. La extinderea privilegiilor pentru o clasă de avioane SEP la o variantă cu alt tip de motor potrivit noțiunii „Avion SEP”, pregătirea pentru diferențe constă în instruire practică în dublă comandă și pregătire teoretică care includ, în ceea ce privește celălalt tip de motor și sistemele de aeronave aferente, cel puțin toate subiectele următoare: 1. proceduri operaționale; 2. performanțe de zbor și planificarea zborului; 3. cunoașterea generală a aeronavei. (c) Persoanele care solicită extinderea privilegiilor LAPL(A) la TMG și care dețin, totodată, o SPL în conformitate cu anexa nr. 3 (partea SCFL) la HG nr. 85/2023, inclusiv privilegii de zbor pe TMG, se creditează integral în ceea ce privește îndeplinirea cerințelor de la litera (a).
FCL.140.A LAPL(A) – Cerințe privind experiența recentă (a) Titularii unui LAPL(A) își exercită privilegiile acordate prin certificat doar dacă au întrunit, în ultimii doi ani, oricare dintre următoarele condiții în calitate de piloți pe avioane sau pe TMG: 1. au efectuat cel puțin 12 ore timp de zbor ca PIC sau zburând în dublă sau simplă comandă sub supravegherea unui instructor, inclusiv: (i) 12 decolări și aterizări; (ii) cursuri de perfecționare de cel puțin o oră din totalul de zbor sub supravegherea unui instructor; 2. au promovat o verificare LAPL(A) a competenței cu un examinator. Programul de verificare a competenței este bazat pe testul de îndemânare pentru LAPL(A). (b) Dacă titularii unui LAPL(A) dețin atât un privilegiu SEP (aterizare pe uscat), cât și unul SEP (aterizare pe apă), aceștia pot	la punctul FCL.140.A LAPL(A): la litera (a) sintagma „certificat” se substituie cu cuvântul „licență”; la punctul 1, subpunctul (ii) se expune după cum urmează: „(ii) cursuri de perfecționare de cel puțin o oră din totalul de zbor sub supravegherea unui instructor și într-un mod considerat satisfăcător de acesta, care selectează exercițiile de zbor care îi permit solicitantului să își actualizeze competențele de a opera aeronava în condiții de siguranță și de a aplica proceduri pentru situații normale, anormale și de urgență;”; se completează cu literele (c) și (d) după cum urmează: „(c) Titularii unei LAPL(A) cu privilegii pentru avioane SEP care, în conformitate cu punctul FCL.135.A litera (b), și-au extins privilegiile la o variantă cu un alt tip de motor potrivit noțiunii „Avion SEP”, în cazul în care nu au zburat pe varianta respectivă în ultimii 2 ani, trebuie să completeze oricare dintre următoarele elemente în	FCL.140.A LAPL(A) – Cerințe privind experiența recentă (a) Titularii unui LAPL(A) își exercită privilegiile acordate prin licență doar dacă au întrunit, în ultimii doi ani, oricare dintre următoarele condiții în calitate de piloți pe avioane sau pe TMG: „(ii) cursuri de perfecționare de cel puțin o oră din totalul de zbor sub supravegherea unui instructor și într-un mod considerat satisfăcător de acesta, care selectează exercițiile de zbor care îi permit solicitantului să își actualizeze competențele de a opera aeronava în condiții de siguranță și de a aplica proceduri pentru situații normale, anormale și de urgență;”; „(c) Titularii unei LAPL(A) cu privilegii pentru avioane SEP care, în conformitate cu punctul FCL.135.A litera (b), și-au extins privilegiile la o variantă cu un alt tip de motor potrivit noțiunii „Avion SEP”, în cazul în care nu au zburat pe varianta respectivă în ultimii 2 ani, trebuie să completeze oricare dintre următoarele elemente în

îndeplini cerințele de la litera (a) punctul 1 în oricare dintre clase sau într-o combinație a acestora care este valabilă pentru ambele privilegii. În acest scop, se execută cel puțin o oră din timpul de zbor necesar și șase din cele 12 decolări și aterizări necesare în fiecare clasă.	varianta respectivă, înainte de a-și exercita privilegiile pe acea variantă: 1. pregătire suplimentară pentru diferențe în conformitate cu punctul FCL.135.A litera (b); 2. o verificare a competenței; 3. pregătire de actualizare a competențelor în conformitate cu punctul FCL.140.A litera (a) punctul (1) subpunctul (ii). (d) Zborurile în dublă comandă, zborurile aflate sub supraveghere menționate în fraza introductivă de la litera (a) punctul 1, pregătirea pentru actualizarea competențelor menționată la litera (a) punctul 1 subpunctul (ii) și la litera (c) punctul 3 și verificarea competenței menționată la litera (a) punctul 2 și la litera (c) punctul 2 se înscriu în carnetul de zbor al pilotului sau într-un document echivalent și se semnează de către instructor sau examinator, după caz.”.	varianta respectivă, înainte de a-și exercita privilegiile pe acea variantă: 1. pregătire suplimentară pentru diferențe în conformitate cu punctul FCL.135.A litera (b); 2. o verificare a competenței; 3. pregătire de actualizare a competențelor în conformitate cu punctul FCL.140.A litera (a) punctul (1) subpunctul (ii). (d) Zborurile în dublă comandă, zborurile aflate sub supraveghere menționate în fraza introductivă de la litera (a) punctul 1, pregătirea pentru actualizarea competențelor menționată la litera (a) punctul 1 subpunctul (ii) și la litera (c) punctul 3 și verificarea competenței menționată la litera (a) punctul 2 și la litera (c) punctul 2 se înscriu în carnetul de zbor al pilotului sau într-un document echivalent și se semnează de către instructor sau examinator, după caz.”.
FCL.110.H LAPL(H) – Cerințe privind experiența și credite (b) <i>Credite</i>. Solicitanții cu experiență anterioară ca PIC pot fi acreditați în ceea ce privește cerințele de la litera (a). Numărul de credite se decide de către DTO sau de către ATO în cadrul căreia pilotul urmează cursul de pregătire, pe baza unui test practic preliminar, dar în orice caz: 1. nu depășește timpul total de zbor ca PIC; 2. nu depășește 50% din numărul de ore prevăzute la litera (a); 3. nu cuprinde cerințele de la litera (a) punctul 2	la punctul FCL.110.H LAPL(H), litera (b) se expune în următoarea redacție: „(b) Credite. Solicitanții cu experiență anterioară ca PIC pot fi acreditați în ceea ce privește cerințele de la litera (a) în următoarele condiții: 1. Numărul de credite se decide de către DTO sau de către ATO în cadrul căreia pilotul urmează cursul de pregătire, pe baza unui test practic preliminar, dar în orice caz: (i) nu depășește timpul total de zbor ca PIC; (ii) nu depășește 50% din numărul de ore prevăzute la litera (a); (iii) nu cuprinde cerințele de la litera (a) punctul 2. 2. experiența anterioară ca PIC pe aeronave, precum elicopterele, altele decât elicopterele fără pilot la bord, care au cel mult două locuri și o MTOM de cel mult 600 kg pentru elicopterele care nu sunt destinate să fie operate pe apă sau 650 kg pentru elicopterele destinate să fie operate pe apă, poate fi luată în considerare, cu condiția ca aeronava să corespundă	(b) Credite. Solicitanții cu experiență anterioară ca PIC pot fi acreditați în ceea ce privește cerințele de la litera (a) în următoarele condiții: 1. Numărul de credite se decide de către DTO sau de către ATO în cadrul căreia pilotul urmează cursul de pregătire, pe baza unui test practic preliminar, dar în orice caz: (i) nu depășește timpul total de zbor ca PIC; (ii) nu depășește 50% din numărul de ore prevăzute la litera (a); (iii) nu cuprinde cerințele de la litera (a) punctul 2. 2. experiența anterioară ca PIC pe aeronave, precum elicopterele, altele decât elicopterele fără pilot la bord, care au cel mult două locuri și o MTOM de cel mult 600 kg pentru elicopterele care nu sunt destinate să fie operate pe apă sau 650 kg pentru elicopterele destinate să fie operate pe apă, poate fi luată în considerare, cu condiția ca aeronava să corespundă definiției categoriei „elicopter” din prezenta anexă (partea FCL).

	definiției categoriei „elicopter” din prezenta anexă (partea FCL).”.	
FCL.135.H LAPL(H) – Extinderea privilegiilor la un alt tip sau altă variantă de elicopter (a) Privilegiile unui LAPL(H) se limitează la tipul sau varianta de elicopter pe care s-a susținut testul de îndemânare. Această limitare poate fi înlăturată în cazul în care pilotul a efectuat: 1. 5 ore de instruire practică, inclusiv: (i) 15 decolări, apropieri și aterizări în dublă comandă; (ii) 15 decolări, apropieri și aterizări în simplă comandă sub supraveghere; 2. un test de îndemânare prin care face dovada unui nivel corespunzător de îndemânare pe noul tip. În cadrul acestui test de îndemânare, candidatul trebuie să demonstreze examinatorului și un nivel corespunzător de cunoștințe teoretice referitoare la celălalt tip în ceea ce privește următoarele subiecte: - proceduri operaționale; - performanțe de zbor și planificarea zborului; - cunoașterea generală a aeronavei. (b) Înainte ca titularul unui LAPL(H) să își poată exercita privilegiile certificatului pe o altă variantă de elicopter decât cea utilizată pentru testul de îndemânare, pilotul participă la cursuri de pregătire pentru diferențe sau de familiarizare, astfel cum prevăd datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu Partea 21. Cursul de pregătire pentru diferențe se consemnează în carnetul de zbor al pilotului sau într-un document echivalent și se semnează de către instructor.	la punctul FCL.135.H LAPL(H): litera (a) se restructurează și expune după cum urmează: „(a) Solicitanților unei LAPL(H) li se acordă privilegii pentru tipul specific de elicopter pe care s-a susținut testul de îndemânare. Pentru a-și extinde privilegiile la un alt tip de elicopter, titularii unei LAPL(H) trebuie să finalizeze, pe acel alt tip, toate elementele următoare: 1. cu excepția cazului în care se prevede altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa nr. 1 (partea 21) la HG nr. 91/2024, cel puțin 5 ore de instruire practică, inclusiv: (i) 15 decolări, apropieri și aterizări în dublă comandă; (ii) 15 decolări, apropieri și aterizări în simplă comandă sub supraveghere;”; la litera (b) cuvântul „certificatului” se substituie cu cuvântul „licenței”.	„(a) Solicitanților unei LAPL(H) li se acordă privilegii pentru tipul specific de elicopter pe care s-a susținut testul de îndemânare. Pentru a-și extinde privilegiile la un alt tip de elicopter, titularii unei LAPL(H) trebuie să finalizeze, pe acel alt tip, toate elementele următoare: 1. cu excepția cazului în care se prevede altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa nr. 1 (partea 21) la HG nr. 91/2024, cel puțin 5 ore de instruire practică, inclusiv: (i) 15 decolări, apropieri și aterizări în dublă comandă; (ii) 15 decolări, apropieri și aterizări în simplă comandă sub supraveghere;”; b) Înainte ca titularul unui LAPL(H) să își poată exercita privilegiile licenței pe o altă variantă de elicopter decât cea utilizată pentru testul de îndemânare, pilotul participă la cursuri de pregătire pentru diferențe sau de familiarizare, astfel cum prevăd datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu Partea 21. Cursul de pregătire pentru diferențe se consemnează în carnetul de zbor al pilotului sau într-un document echivalent și se semnează de către instructor.

FCL.140.H LAPL(H) – Cerințe privind experiența recentă Titularii unui LAPL(H) își exercită privilegiile asociate certificatului pe un tip specific doar dacă, în ultimele 12 luni, fie: (a) au realizat cel puțin 6 ore timp de zbor pe elicoptere din tipul respectiv ca PIC, zburând în dublă sau simplă comandă sub supravegherea unui instructor, inclusiv 6 decolări, apropieri și aterizări, și au efectuat cursuri de perfecționare de cel puțin o oră timp total de zbor sub supravegherea unui instructor; (b) au promovat o verificare a competenței cu un examinator pe respectivul tip specific înainte de a relua exercitarea privilegiilor asociate certificatului. Programul respectiv de verificare a competenței este bazat pe testul de îndemânare pentru LAPL(H).	punctul FCL.140.H LAPL(H) se expune în redacție următoarea: „FCL.140.H LAPL(H) – Cerințe privind experiența recentă Titularii unui LAPL(H) își exercită privilegiile asociate licenței pe un tip specific doar dacă, în ultimele 12 luni, au realizat, pe tipul relevant, unul dintre următoarele elemente: 1. au finalizat ambele elemente de mai jos: (i) cel puțin 6 ore timp de zbor pe elicoptere din tipul respectiv ca PIC, zburând în dublă sau simplă comandă sub supravegherea unui instructor, inclusiv 6 decolări, apropieri și aterizări; (ii) au efectuat cursuri de perfecționare de cel puțin o oră timp total de zbor sub supravegherea unui instructor și într-un mod considerat satisfăcător de acesta, care selectează exercițiile de zbor care îi permit solicitantului să își actualizeze competențele de a opera aeronava în condiții de siguranță și de a aplica proceduri pentru situații normale, anormale și de urgență; 2. au promovat o verificare a competenței cu un examinator pe respectivul tip specific înainte de a relua exercitarea privilegiilor asociate licenței. Programul respectiv de verificare a competenței este bazat pe testul de îndemânare pentru LAPL(H). (b) Solicitanții pot alege să urmeze pregătirea de actualizare a competențelor menționată la litera (a) punctul 1 subpunctul (ii) pe aeronavă sau pe un FSTD reprezentând tipul relevant ori într-o combinație a celor două. (c) Zborurile în dublă comandă, zborurile sub supraveghere menționate la litera (a) punctul 1 subpunctul (i), pregătirea de actualizare a competențelor menționată la litera (a) punctul 1 subpunctul (ii) și verificarea competenței menționată la litera (a) punctul 2 se înscriu în carnetul de zbor al pilotului sau într-un document echivalent și se semnează de către instructor sau examinator, după caz.”.	FCL.140.H LAPL(H) – Cerințe privind experiența recentă Titularii unui LAPL(H) își exercită privilegiile asociate licenței pe un tip specific doar dacă, în ultimele 12 luni, au realizat, pe tipul relevant, unul dintre următoarele elemente: 1. au finalizat ambele elemente de mai jos: (i) cel puțin 6 ore timp de zbor pe elicoptere din tipul respectiv ca PIC, zburând în dublă sau simplă comandă sub supravegherea unui instructor, inclusiv 6 decolări, apropieri și aterizări; (ii) au efectuat cursuri de perfecționare de cel puțin o oră timp total de zbor sub supravegherea unui instructor și într-un mod considerat satisfăcător de acesta, care selectează exercițiile de zbor care îi permit solicitantului să își actualizeze competențele de a opera aeronava în condiții de siguranță și de a aplica proceduri pentru situații normale, anormale și de urgență; 2. au promovat o verificare a competenței cu un examinator pe respectivul tip specific înainte de a relua exercitarea privilegiilor asociate licenței. Programul respectiv de verificare a competenței este bazat pe testul de îndemânare pentru LAPL(H). (b) Solicitanții pot alege să urmeze pregătirea de actualizare a competențelor menționată la litera (a) punctul 1 subpunctul (ii) pe aeronavă sau pe un FSTD reprezentând tipul relevant ori într-o combinație a celor două. (c) Zborurile în dublă comandă, zborurile sub supraveghere menționate la litera (a) punctul 1 subpunctul (i), pregătirea de actualizare a competențelor menționată la litera (a) punctul 1 subpunctul (ii) și verificarea competenței menționată la litera (a) punctul 2 se înscriu în carnetul de zbor al pilotului sau într-un document echivalent și se semnează de către instructor sau examinator, după caz.”.

SUBPARTEA C – CERTIFICATUL DE PILOT PARTICULAR (PPL)	titlul „SUBPARTEA C LICENȚA DE PILOT PARTICULAR (PPL)” după sintagma (PPL) se completează cu „ȘI LICENȚA DE PILOT DE AUTOGIR (GPL)”.	SUBPARTEA C – CERTIFICATUL DE PILOT PARTICULAR (PPL) ȘI LICENȚA DE PILOT DE AUTOGIR (GPL)
FCL.200 Vârsta minimă Solicitanții unui PPL trebuie să aibă vârsta de cel puțin 17 ani.	la punctul FCL.200 după sintagma „PPL” se completează cu „sau a unei GPL”.	FCL.200 Vârsta minimă Solicitanții unui PPL sau a unei GPL trebuie să aibă vârsta de cel puțin 17 ani.
FCL.205 Condiții Persoanele care solicită eliberarea unui PPL trebuie să îndeplinească cerințele pentru calificarea de clasă sau de tip pentru aeronava utilizată la testul de îndemânare, după cum se prevede în subpartea H.	punctul FCL.205 se expune după cum urmează: „FCL.205 Condiții (a) Persoanele care solicită eliberarea unui PPL trebuie să îndeplinească cerințele pentru calificarea de clasă sau de tip pentru aeronava utilizată la testul de îndemânare, după cum se prevede în subpartea H. (b) Persoanele care solicită eliberarea unei GPL trebuie să îndeplinească cerințele pentru clasa sau tipul de aeronava utilizată la testul de îndemânare.”.	FCL.205 Condiții (a) Persoanele care solicită eliberarea unui PPL trebuie să îndeplinească cerințele pentru calificarea de clasă sau de tip pentru aeronava utilizată la testul de îndemânare, după cum se prevede în subpartea H. (b) Persoanele care solicită eliberarea unei GPL trebuie să îndeplinească cerințele pentru clasa sau tipul de aeronava utilizată la testul de îndemânare.
FCL.210 Curs de pregătire (a) Solicitanții unui PPL trebuie să urmeze un curs de pregătire în cadrul unei ATO sau al unei DTO. (b) Cursul trebuie să includă instruirea teoretică și practică corespunzătoare privilegiilor conferite de PPL pentru care s-a depus cererea.	3.28. la punctul FCL.210: 3.28.1. la litera (a) după sintagma „PPL” se completează cu „sau a unei GPL”; 3.28.2. litera (b) se expune după cum urmează: „(b) Cursul trebuie să includă instruirea teoretică și practică corespunzătoare privilegiilor asociate cu PPL sau GPL solicitate.”.	FCL.210 Curs de pregătire (a) Solicitanții unui PPL sau a unei GPL trebuie să urmeze un curs de pregătire în cadrul unei ATO sau al unei DTO. (b) Cursul trebuie să includă instruirea teoretică și practică corespunzătoare privilegiilor asociate cu PPL sau GPL solicitate.
FCL.215 Examinarea teoretică Solicitanții unui PPL trebuie să demonstreze, prin examinări la următoarele subiecte, un nivel de cunoștințe teoretice corespunzător privilegiilor acordate: FCL.215 Examinarea teoretică	la punctul FCL.215 după cuvântul „PPL” se completează cu „sau a unei GPL”.	FCL.215 Examinarea teoretică Solicitanții unui PPL sau a unei GPL trebuie să demonstreze, prin examinări la următoarele subiecte, un nivel de cunoștințe teoretice corespunzător privilegiilor acordate:
FCL.235 Test de îndemânare (a) Prin susținerea unui test de îndemânare, solicitanții unui PPL trebuie să demonstreze	la punctul FCL.235 la litera (a) după sintagma „PPL” se completează cu „sau a unei GPL”.	FCL.235 Test de îndemânare (a) Prin susținerea unui test de îndemânare, solicitanții unui PPL sau a unei GPL trebuie să

capacitatea de a executa, ca PIC pe categoria de aeronave corespunzătoare, procedurile și manevrele relevante cu competența corespunzătoare privilegiilor acordate.		demonstreze capacitatea de a executa, ca PIC pe categoria de aeronave corespunzătoare, procedurile și manevrele relevante cu competența corespunzătoare privilegiilor acordate.
FCL.205.A PPL(A) – Privilegii (b) Fără a aduce atingere paragrafului de mai sus, titularul unui PPL(A) cu privilegii de instructor sau examinator poate fi remunerat pentru: 1. asigurarea instruirii practice pentru LAPL(A) sau PPL(A); 2. desfășurarea de teste de îndemânare și verificări ale competenței pentru aceste certificate; 3. instruirea, testarea și verificarea pentru calificările și certificatele asociate acestor certificate.	la punctul FCL.205.A PPL(A) litera (b), punctele 2 și 3 se expun după cum urmează: „2. efectuarea de teste de îndemânare și de verificări ale competenței pentru licențele specificate la punctul 1; 3. pregătirea, testarea și verificarea calificărilor sau certificatelor asociate licenței de instructor sau examinator, după caz.”.	FCL.205.A PPL(A) – Privilegii (b) Fără a aduce atingere paragrafului de mai sus, titularul unui PPL(A) cu privilegii de instructor sau examinator poate fi remunerat pentru: 1. asigurarea instruirii practice pentru LAPL(A) sau PPL(A); 2. efectuarea de teste de îndemânare și de verificări ale competenței pentru licențele specificate la punctul 1; 3. pregătirea, testarea și verificarea calificărilor sau certificatelor asociate licenței de instructor sau examinator, după caz.”.
FCL.210.A PPL(A) – Cerințe privind experiența și credite (a) Solicitanții unui PPL(A) trebuie să fi efectuat cel puțin 45 de ore de instruire practică pe avioane sau TMG, dintre care 5 ore pot fi efectuate pe un FTSD, inclusiv cel puțin: 1. 25 de ore de instruire practică în dublă comandă; și 2. 10 ore timp de zbor supravegheat în simplă comandă, inclusiv cel puțin 5 ore de zbor în raid în simplă comandă cu cel puțin un zbor în raid de cel puțin 270 km (150 MN), în timpul căruia se execută aterizări cu oprire completă pe 2 aerodromuri diferite de aerodromul de decolare. (b) <i>Cerințe specifice pentru solicitanții titulari ai unui LAPL(A).</i> Solicitanții unui PPL(A) titulari ai unui LAPL(A) trebuie să fi efectuat cel puțin 15 ore de zbor pe avioane după eliberarea LAPL(A), dintre care cel puțin 10 trebuie să fie ore de instruire practică în cadrul unui curs de pregătire la o	la punctul FCL.210.A PPL(A): 3.32.1. la litera (a) cuvintele „FNPT sau FFS” se înlocuiesc cu cuvântul „FSTD”; 3.32.2. după subpunctul 2 se completează cu un nou aliniat după cum urmează: „Solicitanții pot efectua timpul de zbor al unui curs de pregătire pentru calificarea de noapte în conformitate cu punctul FCL.810 litera (a) punctul 1 subpunctul (ii) ca parte a celor 45 de ore de instruire practică, cu condiția ca, înainte de a începe pregătirea pentru calificarea pentru zbor de noapte, să fi finalizat o pregătire de bază pentru zbor instrumental.” 3.32.3. literele (b) (c) și (d) se expun în redacțiile următoare: „(b) Cerințe specifice pentru solicitanții care au urmat o formare LAPL(A). Solicitanții unei PPL(A) primesc credite pentru pregătirea LAPL(A) anterioară pe care au urmat-o și li se eliberează o PPL(A), cu condiția ca pregătirea LAPL(A) și pregătirea PPL(A) pe care au efectuat-o în total să îndeplinească cerințele privind experiența de la litera	FCL.210.A PPL(A) – Cerințe privind experiența și credite (a) <i>Solicitanții unui PPL(A) trebuie să fi efectuat cel puțin 45 de ore de instruire practică pe avioane sau TMG, dintre care 5 ore pot fi efectuate pe un FTSD, inclusiv cel puțin:</i> 2. 10 ore timp de zbor supravegheat în simplă comandă, inclusiv cel puțin 5 ore de zbor în raid în simplă comandă cu cel puțin un zbor în raid de cel puțin 270 km (150 MN), în timpul căruia se execută aterizări cu oprire completă pe 2 aerodromuri diferite de aerodromul de decolare. Solicitanții pot efectua timpul de zbor al unui curs de pregătire pentru calificarea de noapte în conformitate cu punctul FCL.810 litera (a) punctul 1 subpunctul (ii) ca parte a celor 45 de ore de instruire practică, cu condiția ca, înainte de a începe pregătirea pentru calificarea pentru zbor de noapte, să fi finalizat o pregătire de bază pentru zbor instrumental. (b) <i>Cerințe specifice pentru solicitanții care au urmat o formare LAPL(A).</i> Solicitanții unei PPL(A) primesc credite pentru pregătirea

DTO sau ATO. Acest curs de pregătire trebuie să cuprindă cel puțin patru ore de zbor supravegheat în simplă comandă, inclusiv cel puțin două ore timp de zbor în raid în simplă comandă cu cel puțin un zbor în raid de cel puțin 270 km (150 MN), în timpul căruia se execută aterizări cu oprire completă pe două aerodromuri diferite de aerodromul de decolare. (c) Cerințe specifice pentru solicitanții care dețin un SPL eliberat în conformitate cu Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor, inclusiv privilegii de zbor pe TMG. Solicitanții unui PPL(A) care dețin un SPL cu privilegii de zbor pe TMG trebuie să fi efectuat: 1. cel puțin 24 de ore timp de zbor pe TMG după înscrierea privilegiilor TMG; și 2. cel puțin 15 ore de instruire practică pe avioane în cadrul unui curs de pregătire la o DTO sau la o ATO, inclusiv cel puțin cerințele de la litera (a) punctul 2. (d) <i>Credite</i>. Solicitanții titulari ai unui certificat de pilot pe o altă categorie de aeronave, cu excepția baloanelor, se creditează cu 10% din timpul lor total de zbor ca PIC pe o astfel de aeronavă până la un maxim de 10 ore. Numărul de credite acordate nu include în niciun caz cerințele de la litera (a) punctul 2.	(a). Cu toate acestea, într-un astfel de caz, se aplică toate condițiile următoare: 1. dacă solicitanții dețin deja o LAPL(A), se aplică toate elementele următoare, cu condiția ca solicitanții să fi efectuat cel puțin 45 de ore timp total de zbor pe avioane sau TMG: (i) cerința de la litera (a) fraza introductivă se reduce la 40 de ore de instruire practică; (ii) cerința de la litera (a) punctul 1 se reduce la 21 de ore de instruire practică în dublă comandă; 2. solicitanții trebuie să fi efectuat cel puțin toate elementele următoare cu un instructor calificat să furnizeze instruire pentru o PPL(A): (i) 5 ore de instruire practică în dublă comandă; (ii) timpul de zbor în simplă comandă, astfel cum se specifică la litera (a) punctul 2. (c) Cerințe specifice pentru solicitanții care dețin o SPL eliberată în conformitate cu anexa nr. 3 la HG nr. 85/2023 (partea SFCL), inclusiv privilegii de zbor pe TMG. Solicitanții unei PPL(A) care dețin o SPL cu privilegii de zbor pe TMG trebuie să fi efectuat: 1. cel puțin 24 de ore timp de zbor pe TMG după înscrierea privilegiilor TMG; și 2. cel puțin 15 ore de instruire practică pe avioane în cadrul unui curs de pregătire la o DTO sau la o ATO, inclusiv cel puțin cerințele de la litera (a) punctul 2. (d) <i>Credite</i>. Solicitanții titulari ai unei licențe de pilot pe o altă categorie de aeronave, cu excepția baloanelor, se creditează cu 10 % din timpul lor total de zbor ca PIC pe o astfel de aeronavă până la un maxim de 10 ore. Numărul de credite acordate nu include în niciun caz cerințele de la litera (a) punctul 2.”.	LAPL(A) anterioară pe care au urmat-o și li se eliberează o PPL(A), cu condiția ca pregătirea LAPL(A) și pregătirea PPL(A) pe care au efectuat-o în total să îndeplinească cerințele privind experiența de la litera (a). Cu toate acestea, într-un astfel de caz, se aplică toate condițiile următoare: 1. dacă solicitanții dețin deja o LAPL(A), se aplică toate elementele următoare, cu condiția ca solicitanții să fi efectuat cel puțin 45 de ore timp total de zbor pe avioane sau TMG: (i) cerința de la litera (a) fraza introductivă se reduce la 40 de ore de instruire practică; (ii) cerința de la litera (a) punctul 1 se reduce la 21 de ore de instruire practică în dublă comandă; 2. solicitanții trebuie să fi efectuat cel puțin toate elementele următoare cu un instructor calificat să furnizeze instruire pentru o PPL(A): (i) 5 ore de instruire practică în dublă comandă; (ii) timpul de zbor în simplă comandă, astfel cum se specifică la litera (a) punctul 2. (c) Cerințe specifice pentru solicitanții care dețin o SPL eliberată în conformitate cu anexa nr. 3 la HG nr. 85/2023 (partea SFCL), inclusiv privilegii de zbor pe TMG. Solicitanții unei PPL(A) care dețin o SPL cu privilegii de zbor pe TMG trebuie să fi efectuat: 1. cel puțin 24 de ore timp de zbor pe TMG după înscrierea privilegiilor TMG; și 2. cel puțin 15 ore de instruire practică pe avioane în cadrul unui curs de pregătire la o DTO sau la o ATO, inclusiv cel puțin cerințele de la litera (a) punctul 2. (d) <i>Credite</i>. Solicitanții titulari ai unei licențe de pilot pe o altă categorie de aeronave, cu excepția baloanelor, se creditează cu 10 % din timpul lor total de zbor ca PIC pe o astfel de aeronavă până la un maxim de 10 ore. Numărul de credite acordate nu include în niciun caz cerințele de la litera (a) punctul 2.”.

FCL.205.H PPL(H) – Privilegii (b) Fără a aduce atingere paragrafului de mai sus, titularul unui PPL(H) cu privilegii de instructor sau examinator poate fi remunerat pentru: 1. asigurarea instruirii practice pentru LAPL(H) sau PPL(H); 2. desfășurarea de teste de îndemânare și verificări ale competenței pentru aceste certificate; 3. instruirea, testarea și verificarea pentru calificările și certificatele asociate acestor certificate.	la punctul FCL.205.H PPL(H) litera (b), subpunctele 2 și 3 se substituie cu următoarele texte: „2. desfășurarea de teste de îndemânare și verificări ale competenței pentru licențele specificate la punctul 1; 3. instruirea, testarea și verificarea pentru calificările și certificatele asociate licenței de instructor sau examinator, după caz.”.	(b) Fără a aduce atingere paragrafului de mai sus, titularul unui PPL(H) cu privilegii de instructor sau examinator poate fi remunerat pentru: 1. asigurarea instruirii practice pentru LAPL(H) sau PPL(H); 2. desfășurarea de teste de îndemânare și verificări ale competenței pentru licențele specificate la punctul 1; 3. instruirea, testarea și verificarea pentru calificările și certificatele asociate licenței de instructor sau examinator, după caz.”.
FCL.210.H PPL(H) – Cerințe privind experiența și credite (a) Solicitanții unui PPL(H) trebuie să fi efectuat cel puțin 45 de ore de instruire practică pe elicoptere, dintre care 5 ore pot fi efectuate pe un FNPT sau FFS, inclusiv cel puțin: 1. 25 de ore de instruire practică în dublă comandă; și 2. 10 ore de zbor supravegheat în simplă comandă, inclusiv cel puțin 5 ore de zbor în raid în simplă comandă cu cel puțin un zbor în raid de cel puțin 185 km (100 MN), cu aterizări cu oprire completă pe 2 aerodromuri diferite de aerodromul de decolare; 3. 35 din cele 45 de ore de instruire practică trebuie efectuate pe același tip de elicopter ca și cel folosit pentru testul de îndemânare. (b) <i>Cerințe specifice pentru un solicitant titular al unui LAPL(H).</i> Solicitanții unui PPL(H) titulari ai unui LAPL(H) participă la un curs de pregătire în cadrul unei DTO sau al unei ATO. Cursul de pregătire respectiv trebuie să cuprindă cel puțin cinci ore de instruire practică în dublă comandă și cel puțin un zbor în raid în simplă comandă sub supraveghere de cel puțin 185 km (100 MN)	la punctul FCL.210.H PPL(H): 3.34.1. la litera (a) sintagmele „FNPT sau FFS” se substituie cu sintagma „FSTD”; 3.34.2. litera (b) se modifică după cum urmează: „(b) Cerințe specifice pentru solicitanții care au urmat pregătirea LAPL(H). Solicitanții unei PPL(H) primesc credite pentru pregătirea LAPL(H) anterioară pe care au urmat-o și li se eliberează o PPL(H), cu condiția ca pregătirea LAPL(H) și pregătirea PPL(H) pe care au efectuat-o în total să îndeplinească cerințele privind experiența de la litera (a).”; (c) la litera (c) cuvintele „unui certificat” se înlocuiește cu cuvintele „unei licențe”.	(a) Solicitanții unui PPL(H) trebuie să fi efectuat cel puțin 45 de ore de instruire practică pe elicoptere, dintre care 5 ore pot fi efectuate pe un FSTD, inclusiv cel puțin: (b) Cerințe specifice pentru solicitanții care au urmat pregătirea LAPL(H). Solicitanții unei PPL(H) primesc credite pentru pregătirea LAPL(H) anterioară pe care au urmat-o și li se eliberează o PPL(H), cu condiția ca pregătirea LAPL(H) și pregătirea PPL(H) pe care au efectuat-o în total să îndeplinească cerințele privind experiența de la litera (a). (c) Solicitanții titulari ai unei licențe de pilot pe o altă categorie de aeronave, cu excepția baloanelor, se creditează cu 10% din timpul lor total de zbor ca PIC pe o astfel de aeronavă până la un maxim de 6 ore. Numărul de credite acordate nu include în niciun caz cerințele de la litera (a) punctul 2.

cu aterizări cu oprire completă pe două aerodromuri diferite de aerodromul de decolare. (c) Solicitanții titulari ai unui certificat de pilot pe o altă categorie de aeronave, cu excepția baloanelor, se creditează cu 10% din timpul lor total de zbor ca PIC pe o astfel de aeronavă până la un maxim de 6 ore. Numărul de credite acordate nu include în niciun caz cerințele de la litera (a) punctul 2.		
FCL.205.As PPL(As) – Privilegii (a) Privilegiile titularului unui PPL(As) îi conferă acestuia dreptul de a acționa neremunerat ca PIC sau copilot pe dirijabile utilizate în operațiuni necomerciale. (b) Solicitanții care dețin un BPL eliberat în conformitate cu Anexa nr.3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor și care sunt calificați să zboare cu dirijabile cu aer cald se creditează cu 10% din timpul lor total de zbor ca PIC pe astfel de dirijabile, până la un maximum de 5 ore.	3.35. la punctul FCL.205.As PPL(As) litera (b) se modifică după cum urmează: „(b) Fără a aduce atingere paragrafului de mai sus, titularul unei PPL(As) cu privilegii de instructor sau examinator poate fi remunerat pentru: 1. asigurarea instruirii practice pentru PPL(As); 2. efectuarea de teste de îndemânare și de verificări ale competenței pentru licența specificată la punctul 1; 3. pregătirea, testarea și verificarea calificărilor sau certificatelor asociate licenței de instructor sau examinator, după caz.”.	FCL.205.As PPL(As) – Privilegii (a) Privilegiile titularului unui PPL(As) îi conferă acestuia dreptul de a acționa neremunerat ca PIC sau copilot pe dirijabile utilizate în operațiuni necomerciale. (b) Fără a aduce atingere paragrafului de mai sus, titularul unei PPL(As) cu privilegii de instructor sau examinator poate fi remunerat pentru: 1. asigurarea instruirii practice pentru PPL(As); 2. efectuarea de teste de îndemânare și de verificări ale competenței pentru licența specificată la punctul 1; 3. pregătirea, testarea și verificarea calificărilor sau certificatelor asociate licenței de instructor sau examinator, după caz.
FCL.210.As PPL(As) – Cerințe privind experiența și credite (b) Solicitanții titulari ai unui certificat BPL calificați să zboare cu dirijabile cu aer cald se creditează cu 10% din timpul lor total de zbor ca PIC pe astfel de dirijabile până la un maxim de 5 ore.	3.36. la punctul FCL.210.As PPL(As) litera (b) se expune după cum urmează: „(b) Solicitanții care dețin o BPL eliberată în conformitate cu anexa nr. 3 (partea BFCL) la HG nr. 85/2023 și care sunt calificați să zboare cu dirijabile cu aer cald se creditează cu 10 % din timpul lor total de zbor ca PIC pe astfel de dirijabile, până la un maximum de 5 ore.”.	(b) Solicitanții care dețin o BPL eliberată în conformitate cu anexa nr. 3 (partea BFCL) la HG nr. 85/2023 și care sunt calificați să zboare cu dirijabile cu aer cald se creditează cu 10 % din timpul lor total de zbor ca PIC pe astfel de dirijabile, până la un maximum de 5 ore.
	după punctul FCL.210.As PPL(As) se completează cu o secțiune nouă după cum urmează: „SECȚIUNEA 5 Cerințe specifice pentru GPL	SECȚIUNEA 5 Cerințe specifice pentru GPL FCL.205.G GPL – Privilegii

	FCL.205.G GPL – Privilegii (a) Privilegiile titularului unei GPL îi conferă acestuia dreptul de a acționa ca PIC pe autogire: 1. fără remunerare în cadrul operațiunilor necomerciale; 2. pentru a efectua transportul de pasageri numai după ce acesta a efectuat 10 ore timp de zbor ca PIC pe autogire după eliberarea licenței. (b) În pofida dispozițiilor literei (a) punctul 1 de mai sus, titularul unei GPL cu privilegii de instructor sau de examinator poate fi remunerat pentru: 1. asigurarea instruirii practice pentru GPL; 2. efectuarea de teste de îndemânare și de verificări ale competenței pentru GPL; 3. pregătirea, testarea și verificarea calificărilor sau privilegiilor asociate licenței de instructor sau de examinator, după caz. (c) Titularii de GPL își pot exercita privilegiile GPL numai dacă respectă cerințele aplicabile privind experiența recentă și numai dacă certificatul lor medical, corespunzător privilegiilor exercitate, este valabil. FCL.210.G GPL(B) – Cerințe privind experiența și credite (a) Un solicitant al unei GPL trebuie să fi efectuat cel puțin 35 de ore de instruire practică pe autogire, dintre care cinci ore pot fi efectuate pe un FTSD, inclusiv cel puțin: 1. 20 de ore de instruire practică în dublă comandă; și 2. opt ore de timp de zbor supravegheat în simplă comandă, inclusiv cel puțin patru ore de timp de zbor în raid în simplă comandă cu cel puțin un zbor în raid de cel puțin 150 km (80 MN), în timpul căruia se execută aterizări cu oprire completă pe două aerodromuri diferite de aerodromul de decolare.	(a) Privilegiile titularului unei GPL îi conferă acestuia dreptul de a acționa ca PIC pe autogire: 1. fără remunerare în cadrul operațiunilor necomerciale; 2. pentru a efectua transportul de pasageri numai după ce acesta a efectuat 10 ore timp de zbor ca PIC pe autogire după eliberarea licenței. (b) În pofida dispozițiilor literei (a) punctul 1 de mai sus, titularul unei GPL cu privilegii de instructor sau de examinator poate fi remunerat pentru: 1. asigurarea instruirii practice pentru GPL; 2. efectuarea de teste de îndemânare și de verificări ale competenței pentru GPL; 3. pregătirea, testarea și verificarea calificărilor sau privilegiilor asociate licenței de instructor sau de examinator, după caz. (c) Titularii de GPL își pot exercita privilegiile GPL numai dacă respectă cerințele aplicabile privind experiența recentă și numai dacă certificatul lor medical, corespunzător privilegiilor exercitate, este valabil. FCL.210.G GPL(B) – Cerințe privind experiența și credite (a) Un solicitant al unei GPL trebuie să fi efectuat cel puțin 35 de ore de instruire practică pe autogire, dintre care cinci ore pot fi efectuate pe un FTSD, inclusiv cel puțin: 1. 20 de ore de instruire practică în dublă comandă; și 2. opt ore de timp de zbor supravegheat în simplă comandă, inclusiv cel puțin patru ore de timp de zbor în raid în simplă comandă cu cel puțin un zbor în raid de cel puțin 150 km (80 MN), în timpul căruia se execută aterizări cu oprire completă pe două aerodromuri diferite de aerodromul de decolare.

	(b) Credite. Unui solicitant care deține o licență de pilot pe o altă categorie de aeronave, cu excepția baloanelor, i se creditează 10 % din timpul lor total de zbor ca PIC pe o astfel de aeronavă până la un maxim de 10 ore. În niciun caz nu se acordă credite pentru cerințele de la litera (a) punctul 2. (c) Solicitanții cu experiență anterioară ca PIC pe autogire cu o masă maximă la decolare de cel puțin 450 kg pot primi credite în ceea ce privește cerințele de la litera (a). Numărul de credite se decide de către DTO sau de către ATO în cadrul căreia solicitantul urmează cursul de pregătire, pe baza unui test practic preliminar, dar în orice caz nu trebuie să depășească următoarele limite: 1. timpul total de zbor ca PIC; 2. 50 % din numărul de ore prevăzute la litera (a); În niciun caz nu se acordă credite pentru cerințele de la litera (a) punctul 2. FCL.235.G GPL – Privilegii pentru clase, tipuri și variante de autogire (a) În scopul acordării de licențe de pilot de autogir în conformitate cu prezenta anexă, autogirele se clasifică în următoarele clase și tipuri: 1. Clasa de autogire cu o singură elice (SPG): Autogire cu un singur pilot a căror singură unitate de propulsie centrică este operată de o singură comandă de propulsie, fiind acționate de oricare dintre următoarele tipuri de motoare: (a) un sistem motor cu pistoane care, dacă se specifică astfel în urma procesului de certificare în conformitate cu HG nr. 91/2024, poate consta în mai mult de un motor cu pistoane; (b) un sistem motor electric care, dacă se specifică astfel în urma procesului de certificare în conformitate cu HG nr. 91/2024, poate consta în mai mult de un motor electric; (c) dacă se specifică astfel în urma procesului de certificare în conformitate cu HG nr. 91/2024, un	(b) Credite. Unui solicitant care deține o licență de pilot pe o altă categorie de aeronave, cu excepția baloanelor, i se creditează 10 % din timpul lor total de zbor ca PIC pe o astfel de aeronavă până la un maxim de 10 ore. În niciun caz nu se acordă credite pentru cerințele de la litera (a) punctul 2. (c) Solicitanții cu experiență anterioară ca PIC pe autogire cu o masă maximă la decolare de cel puțin 450 kg pot primi credite în ceea ce privește cerințele de la litera (a). Numărul de credite se decide de către DTO sau de către ATO în cadrul căreia solicitantul urmează cursul de pregătire, pe baza unui test practic preliminar, dar în orice caz nu trebuie să depășească următoarele limite: 1. timpul total de zbor ca PIC; 2. 50 % din numărul de ore prevăzute la litera (a); În niciun caz nu se acordă credite pentru cerințele de la litera (a) punctul 2. FCL.235.G GPL – Privilegii pentru clase, tipuri și variante de autogire (a) În scopul acordării de licențe de pilot de autogir în conformitate cu prezenta anexă, autogirele se clasifică în următoarele clase și tipuri: 1. Clasa de autogire cu o singură elice (SPG): Autogire cu un singur pilot a căror singură unitate de propulsie centrică este operată de o singură comandă de propulsie, fiind acționate de oricare dintre următoarele tipuri de motoare: (a) un sistem motor cu pistoane care, dacă se specifică astfel în urma procesului de certificare în conformitate cu HG nr. 91/2024, poate consta în mai mult de un motor cu pistoane; (b) un sistem motor electric care, dacă se specifică astfel în urma procesului de certificare în conformitate cu HG nr. 91/2024, poate consta în mai mult de un motor electric;

	sistem motor hibrid compus din motoare cu pistoane și motoare electrice; 2. tipuri de autogire care necesită privilegii pentru tipul individual respectiv, determinate în urma procesului de certificare în conformitate cu HG nr. 91/2024. (b) Solicitanților unei GPL li se acordă privilegii pentru clasa sau tipul de autogire pe care s-a susținut testul de îndemânare. Pentru a-și extinde privilegiile la o altă clasă sau tip, titularii unei GPL trebuie să finalizeze, în acea clasă sau tip, toate elementele următoare: 1. cu excepția cazului în care se prevede altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa nr. 1 (partea 21) la HG nr. 91/2024, după caz, trei ore de instruire practică, inclusiv: (i) 10 decolări și aterizări în dublă comandă; și (ii) 10 decolări și aterizări în simplă comandă sub supraveghere; 2. un test de îndemânare prin care face dovada unui nivel corespunzător de îndemânare pe noua clasă sau noul tip. În cadrul acestui test de îndemânare, candidatul trebuie să demonstreze examinatorului și un nivel corespunzător de cunoștințe teoretice referitoare la cealaltă clasă sau celălalt tip în ceea ce privește următoarele subiecte: (i) proceduri operaționale; (ii) planificarea și executarea zborului; (iii) cunoașterea generală a aeronavei. (c) În vederea extinderii privilegiilor la o altă variantă din cadrul unei clase sau a unui tip, pilotul trebuie să urmeze un curs de pregătire pentru diferențe sau familiarizarea cu acestea. După caz, cursul de pregătire pentru diferențe sau familiarizarea cu acestea trebuie să respecte datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa nr. 1 (partea 21) la HG nr. 91/2024. Cursul de pregătire pentru diferențe se consemnează în	(c) dacă se specifică astfel în urma procesului de certificare în conformitate cu HG nr. 91/2024, un sistem motor hibrid compus din motoare cu pistoane și motoare electrice; 2. tipuri de autogire care necesită privilegii pentru tipul individual respectiv, determinate în urma procesului de certificare în conformitate cu HG nr. 91/2024. (b) Solicitanților unei GPL li se acordă privilegii pentru clasa sau tipul de autogire pe care s-a susținut testul de îndemânare. Pentru a-și extinde privilegiile la o altă clasă sau tip, titularii unei GPL trebuie să finalizeze, în acea clasă sau tip, toate elementele următoare: 1. cu excepția cazului în care se prevede altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa nr. 1 (partea 21) la HG nr. 91/2024, după caz, trei ore de instruire practică, inclusiv: (i) 10 decolări și aterizări în dublă comandă; și (ii) 10 decolări și aterizări în simplă comandă sub supraveghere; 2. un test de îndemânare prin care face dovada unui nivel corespunzător de îndemânare pe noua clasă sau noul tip. În cadrul acestui test de îndemânare, candidatul trebuie să demonstreze examinatorului și un nivel corespunzător de cunoștințe teoretice referitoare la cealaltă clasă sau celălalt tip în ceea ce privește următoarele subiecte: (i) proceduri operaționale; (ii) planificarea și executarea zborului; (iii) cunoașterea generală a aeronavei. (c) În vederea extinderii privilegiilor la o altă variantă din cadrul unei clase sau a unui tip, pilotul trebuie să urmeze un curs de pregătire pentru diferențe sau familiarizarea cu acestea. După caz, cursul de pregătire pentru diferențe sau familiarizarea cu acestea trebuie să respecte datele privind conformitatea operațională stabilite în

	carnetul de zbor al pilotului sau într-un document echivalent și se semnează de către instructor. La extinderea privilegiilor pentru o clasă SPG la o variantă cu alt tip de motor, astfel cum este precizat la litera (a) punctul 1, pregătirea pentru diferențe constă în instruire practică în dublă comandă și pregătire teoretică care trebuie să includă, în ceea ce privește celălalt tip de motor și sistemele de aeronave aferente, cel puțin toate aspectele următoare: 1. proceduri operaționale; 2. planificarea și executarea zborului; 3. cunoașterea generală a aeronavei. FCL.240.G GPL – Cerințe privind experiența recentă (a) Titularii unei GPL își pot exercita privilegiile acordate prin licență pentru o clasă sau un tip specific de autogir numai dacă au întrunit, în ultimii doi ani, oricare dintre următoarele condiții în calitate de piloți pe autogire din clasa sau tipul relevant: 1. au efectuat cel puțin 12 ore timp de zbor ca PIC sau zburând în dublă sau simplă comandă sub supravegherea unui instructor, inclusiv: (i) 12 decolări și aterizări; (ii) pregătire de actualizare a competențelor de cel puțin o oră din timpul total de zbor cu un instructor, într-un mod considerat satisfăcător de acesta. Sarcina instructorului este de a selecta exercițiile de zbor care îi permit solicitantului să își actualizeze competențele de a opera aeronava în condiții de siguranță și de a aplica proceduri pentru situații normale, anormale și de urgență; 2. au promovat o verificare GPL a competenței cu un examinator. Programul de verificare a competenței trebuie să se bazeze pe testul de îndemânare pentru GPL. (b) Titularii unei GPL cu privilegii pentru clasa SPG care, în conformitate cu punctul FCL.235.G litera (c), și-au extins privilegiile la o	conformitate cu anexa nr. 1 (partea 21) la HG nr. 91/2024. Cursul de pregătire pentru diferențe se consemnează în carnetul de zbor al pilotului sau într-un document echivalent și se semnează de către instructor. La extinderea privilegiilor pentru o clasă SPG la o variantă cu alt tip de motor, astfel cum este precizat la litera (a) punctul 1, pregătirea pentru diferențe constă în instruire practică în dublă comandă și pregătire teoretică care trebuie să includă, în ceea ce privește celălalt tip de motor și sistemele de aeronave aferente, cel puțin toate aspectele următoare: 1. proceduri operaționale; 2. planificarea și executarea zborului; 3. cunoașterea generală a aeronavei. FCL.240.G GPL – Cerințe privind experiența recentă (a) Titularii unei GPL își pot exercita privilegiile acordate prin licență pentru o clasă sau un tip specific de autogir numai dacă au întrunit, în ultimii doi ani, oricare dintre următoarele condiții în calitate de piloți pe autogire din clasa sau tipul relevant: 1. au efectuat cel puțin 12 ore timp de zbor ca PIC sau zburând în dublă sau simplă comandă sub supravegherea unui instructor, inclusiv: (i) 12 decolări și aterizări; (ii) pregătire de actualizare a competențelor de cel puțin o oră din timpul total de zbor cu un instructor, într-un mod considerat satisfăcător de acesta. Sarcina instructorului este de a selecta exercițiile de zbor care îi permit solicitantului să își actualizeze competențele de a opera aeronava în condiții de siguranță și de a aplica proceduri pentru situații normale, anormale și de urgență; 2. au promovat o verificare GPL a competenței cu un examinator. Programul de

	variantă cu un alt tip de motor menționat la punctul FCL.235.G litera (a), în cazul în care nu au zburat pe varianta respectivă în ultimii doi ani, trebuie să completeze oricare dintre următoarele elemente în varianta respectivă, înainte de a-și exercita privilegiile pe acea variantă: 1. pregătire suplimentară pentru diferențe în conformitate cu punctul FCL.235.G litera (c); 2. o verificare a competenței; 3. pregătire de actualizare a competențelor în conformitate cu litera (a) punctul 1 subpunctul (ii). (c) Zborurile în dublă comandă și zborurile în simplă comandă sub supraveghere în conformitate cu fraza introductivă de la litera (a) punctul 1, pregătirea pentru actualizarea competențelor în conformitate cu la litera (a) punctul 1 subpunctul (ii) și cu litera (b) punctul 3 și verificarea competenței în conformitate cu litera (a) punctul 2 și cu litera (b) punctul 2 se înscriu în carnetul de zbor al pilotului sau într-un document echivalent și se semnează de către instructor sau examinator, după caz.”.	verificare a competenței trebuie să se bazeze pe testul de îndemânare pentru GPL. (b) Titularii unei GPL cu privilegii pentru clasa SPG care, în conformitate cu punctul FCL.235.G litera (c), și-au extins privilegiile la o variantă cu un alt tip de motor menționat la punctul FCL.235.G litera (a), în cazul în care nu au zburat pe varianta respectivă în ultimii doi ani, trebuie să completeze oricare dintre următoarele elemente în varianta respectivă, înainte de a-și exercita privilegiile pe acea variantă: 1. pregătire suplimentară pentru diferențe în conformitate cu punctul FCL.235.G litera (c); 2. o verificare a competenței; 3. pregătire de actualizare a competențelor în conformitate cu litera (a) punctul 1 subpunctul (ii). (c) Zborurile în dublă comandă și zborurile în simplă comandă sub supraveghere în conformitate cu fraza introductivă de la litera (a) punctul 1, pregătirea pentru actualizarea competențelor în conformitate cu la litera (a) punctul 1 subpunctul (ii) și cu litera (b) punctul 3 și verificarea competenței în conformitate cu litera (a) punctul 2 și cu litera (b) punctul 2 se înscriu în carnetul de zbor al pilotului sau într-un document echivalent și se semnează de către instructor sau examinator, după caz.”.
SUBPARTEA D – CERTIFICAT DE PILOT COMERCIAL – CPL	3.37. în titlul „SUBPARTEA D – CERTIFICAT DE PILOT COMERCIAL – CPL”, cuvântul „CERTIFICAT” se substituie cu cuvântul „LICENȚA”.	SUBPARTEA D – LICENȚA DE PILOT COMERCIAL – CPL
FCL.325.A CPL(A) – Condiții specifice pentru titularii de MPL Înainte exercitării privilegiilor acordate printr-un CPL(A), titularul unui MPL trebuie să fi efectuat pe avioane: (a) 70 de ore de zbor:	3.38. punctul FCL.325.A CPL(A) se expune în următoarea redacție: „FCL.325.A CPL(A) – Condiții specifice pentru solicitanții care dețin o MPL (a) Solicitanții unei CPL (A) care dețin o MPL trebuie să fi efectuat pe avioane:	FCL.325.A CPL(A) – Condiții specifice pentru solicitanții care dețin o MPL (a) Solicitanții unei CPL (A) care dețin o MPL trebuie să fi efectuat pe avioane: 1. 70 de ore timp de zbor într-unul dintre următoarele moduri:

1. ca PIC; sau 2. care să cuprindă cel puțin 10 ore ca PIC și timp suplimentar de zbor ca PIC sub supraveghere (PICUS). Dintre aceste 70 de ore, 20 trebuie să reprezinte timp de zbor în raid la vedere ca PIC sau timp de zbor în raid care să cuprindă cel puțin 10 ore ca PIC și 10 ore ca PICUS. Acest număr de ore trebuie să includă un zbor în raid VFR de cel puțin 540 km (300 MN) în cursul căruia se efectuează, ca PIC, aterizări cu oprire completă pe două aerodromuri diferite; (b) elementele cursului modular CPL(A), prevăzute în partea E punctul 10 litera (a) și punctul 11 din apendicele nr.3 la prezenta Anexă (Partea FCL); și (c) testul de îndemânare CPL(A), în conformitate cu punctul FCL.320.	1. 70 de ore timp de zbor într-unul dintre următoarele moduri: (i) ca PIC; (ii) care să cuprindă cel puțin 10 ore ca PIC și timp suplimentar de zbor ca PIC sub supraveghere (PICUS). Dintre aceste 70 de ore, 20 de ore trebuie să reprezinte timp de zbor în raid la vedere ca PIC sau timp de zbor în raid care să cuprindă cel puțin 10 ore ca PIC și 10 ore ca PICUS. Acest număr de ore trebuie să includă un zbor în raid VFR de cel puțin 540 km (300 MN) în cursul căruia se efectuează, ca PIC, aterizări cu oprire completă pe două aerodromuri diferite; 2. elementele cursului modular CPL(A), astfel cum se specifică în capitolul E punctul 10 litera (a) și punctul 11 din apendicele nr. 3; 3. testul de îndemânare CPL(A), în conformitate cu punctul FCL.320. (b) Atunci când li se eliberează o CPL în conformitate cu litera (a), solicitanții trebuie să îndeplinească următoarele condiții: 1. să respecte cerințele de la punctul FCL.405.A litera (c) pentru ca privilegiile IR(A) să le fie extinse la operațiunile cu un singur pilot pe avioane; 2. să li se limiteze privilegiile asociate calificărilor lor de tip la exercitarea privilegiilor unui copilot. Această restricție se elimină atunci când solicitanții finalizează o verificare a competenței pentru tipul relevant în conformitate cu apendicele nr. 9 în rol de PIC.”.	(i) ca PIC; (ii) care să cuprindă cel puțin 10 ore ca PIC și timp suplimentar de zbor ca PIC sub supraveghere (PICUS). Dintre aceste 70 de ore, 20 de ore trebuie să reprezinte timp de zbor în raid la vedere ca PIC sau timp de zbor în raid care să cuprindă cel puțin 10 ore ca PIC și 10 ore ca PICUS. Acest număr de ore trebuie să includă un zbor în raid VFR de cel puțin 540 km (300 MN) în cursul căruia se efectuează, ca PIC, aterizări cu oprire completă pe două aerodromuri diferite; 2. elementele cursului modular CPL(A), astfel cum se specifică în capitolul E punctul 10 litera (a) și punctul 11 din apendicele nr. 3; 3. testul de îndemânare CPL(A), în conformitate cu punctul FCL.320. (b) Atunci când li se eliberează o CPL în conformitate cu litera (a), solicitanții trebuie să îndeplinească următoarele condiții: 1. să respecte cerințele de la punctul FCL.405.A litera (c) pentru ca privilegiile IR(A) să le fie extinse la operațiunile cu un singur pilot pe avioane; 2. să li se limiteze privilegiile asociate calificărilor lor de tip la exercitarea privilegiilor unui copilot. Această restricție se elimină atunci când solicitanții finalizează o verificare a competenței pentru tipul relevant în conformitate cu apendicele nr. 9 în rol de PIC.
SUBPARTEA D – CERTIFICAT DE PILOT COMERCIAL – CPL	în titlul „SUBPARTEA D – CERTIFICAT DE PILOT COMERCIAL – CPL”, cuvântul „CERTIFICAT” se substituie cu cuvântul „LICENȚA”.	SUBPARTEA D – LICENȚA DE PILOT COMERCIAL – CPL
FCL.325.A CPL(A) – Condiții specifice pentru titularii de MPL	3.38. punctul FCL.325.A CPL(A) se expune în următoarea redacție:	FCL.325.A CPL(A) – Condiții specifice pentru solicitanții care dețin o MPL

Înainte exercitării privilegiilor acordate printr-un CPL(A), titularul unui MPL trebuie să fi efectuat pe avioane: (a) 70 de ore de zbor: 1. ca PIC; sau 2. care să cuprindă cel puțin 10 ore ca PIC și timp suplimentar de zbor ca PIC sub supraveghere (PICUS). Dintre aceste 70 de ore, 20 trebuie să reprezinte timp de zbor în raid la vedere ca PIC sau timp de zbor în raid care să cuprindă cel puțin 10 ore ca PIC și 10 ore ca PICUS. Acest număr de ore trebuie să includă un zbor în raid VFR de cel puțin 540 km (300 MN) în cursul căruia se efectuează, ca PIC, aterizări cu oprire completă pe două aerodromuri diferite; (b) elementele cursului modular CPL(A), prevăzute în partea E punctul 10 litera (a) și punctul 11 din apendicele nr.3 la prezenta Anexă (Partea FCL); și (c) testul de îndemânare CPL(A), în conformitate cu punctul FCL.320.	„FCL.325.A CPL(A) – Condiții specifice pentru solicitanții care dețin o MPL (a) Solicitanții unei CPL (A) care dețin o MPL trebuie să fi efectuat pe avioane: 1. 70 de ore timp de zbor într-unul dintre următoarele moduri: (i) ca PIC; (ii) care să cuprindă cel puțin 10 ore ca PIC și timp suplimentar de zbor ca PIC sub supraveghere (PICUS). Dintre aceste 70 de ore, 20 de ore trebuie să reprezinte timp de zbor în raid la vedere ca PIC sau timp de zbor în raid care să cuprindă cel puțin 10 ore ca PIC și 10 ore ca PICUS. Acest număr de ore trebuie să includă un zbor în raid VFR de cel puțin 540 km (300 MN) în cursul căruia se efectuează, ca PIC, aterizări cu oprire completă pe două aerodromuri diferite; 2. elementele cursului modular CPL(A), astfel cum se specifică în capitolul E punctul 10 litera (a) și punctul 11 din apendicele nr. 3; 3. testul de îndemânare CPL(A), în conformitate cu punctul FCL.320. (b) Atunci când li se eliberează o CPL în conformitate cu litera (a), solicitanții trebuie să îndeplinească următoarele condiții: 1. să respecte cerințele de la punctul FCL.405.A litera (c) pentru ca privilegiile IR(A) să le fie extinse la operațiunile cu un singur pilot pe avioane; 2. să li se limiteze privilegiile asociate calificărilor lor de tip la exercitarea privilegiilor unui copilot. Această restricție se elimină atunci când solicitanții finalizează o verificare a competenței pentru tipul relevant în conformitate cu apendicele nr. 9 în rol de PIC.”.	(a) Solicitanții unei CPL (A) care dețin o MPL trebuie să fi efectuat pe avioane: 1. 70 de ore timp de zbor într-unul dintre următoarele moduri: (i) ca PIC; (ii) care să cuprindă cel puțin 10 ore ca PIC și timp suplimentar de zbor ca PIC sub supraveghere (PICUS). Dintre aceste 70 de ore, 20 de ore trebuie să reprezinte timp de zbor în raid la vedere ca PIC sau timp de zbor în raid care să cuprindă cel puțin 10 ore ca PIC și 10 ore ca PICUS. Acest număr de ore trebuie să includă un zbor în raid VFR de cel puțin 540 km (300 MN) în cursul căruia se efectuează, ca PIC, aterizări cu oprire completă pe două aerodromuri diferite; 2. elementele cursului modular CPL(A), astfel cum se specifică în capitolul E punctul 10 litera (a) și punctul 11 din apendicele nr. 3; 3. testul de îndemânare CPL(A), în conformitate cu punctul FCL.320. (b) Atunci când li se eliberează o CPL în conformitate cu litera (a), solicitanții trebuie să îndeplinească următoarele condiții: 1. să respecte cerințele de la punctul FCL.405.A litera (c) pentru ca privilegiile IR(A) să le fie extinse la operațiunile cu un singur pilot pe avioane; 2. să li se limiteze privilegiile asociate calificărilor lor de tip la exercitarea privilegiilor unui copilot. Această restricție se elimină atunci când solicitanții finalizează o verificare a competenței pentru tipul relevant în conformitate cu apendicele nr. 9 în rol de PIC.
SUBPARTEA E – CERTIFICAT DE PILOT AERONAVE ECHIPAJ MULTIPLU – MPL	3.39. în titlul „SUBPARTEA E – CERTIFICAT DE PILOT AERONAVE ECHIPAJ MULTIPLU –	SUBPARTEA E – LICENȚA DE PILOT AERONAVE ECHIPAJ MULTIPLU – MPL

	MPL”, cuvântul „CERTIFICAT” se substituie cu cuvântul „LICENȚA”.	
FCL.405.A MPL – Privilegii (b) Titularul unui MPL poate obține privilegiile suplimentare ale: 1. titularului unui PPL(A), cu condiția îndeplinirii cerințelor pentru PPL(A) specificate în subpartea C; 2. unui CPL(A), cu condiția îndeplinirii cerințelor specificate la punctul FCL.325.A. (c) În cazul titularului unui MPL, privilegiile care i se acordă prin IR(A) se limitează la avioane care se pilotează cu un copilot. Privilegiile acordate prin IR(A) se pot extinde la operațiuni cu un singur pilot pe avioane, cu condiția ca titularul certificatului să fi urmat pregătirea necesară pentru a acționa ca PIC în cazul operațiunilor cu un singur pilot realizate numai cu ajutorul instrumentelor și să fi promovat testul de îndemânare IR(A) ca pilot unic.	3.40. la punctul FCL.405.A MPL: 3.41.1. litera (b) se expune în următoarea redacție: „(b) La cererea acestora, titularilor unei MPL trebuie: 1. să li se acorde privilegiile suplimentare ale titularului unei PPL(A), cu condiția să respecte cerințele pentru PPL(A) specificate în subpartea C; 2. să li se înlocuiască MPL cu o CPL(A), cu condiția să respecte cerințele specificate la punctul FCL.325.A.” 3.42.2. la litera (c) sintagma „certificatului” se substituie cu cuvântul „licenței”.	(b) La cererea acestora, titularilor unei MPL trebuie: 1. să li se acorde privilegiile suplimentare ale titularului unei PPL(A), cu condiția să respecte cerințele pentru PPL(A) specificate în subpartea C; 2. să li se înlocuiască MPL cu o CPL(A), cu condiția să respecte cerințele specificate la punctul FCL.325.A. (c) În cazul titularului unui MPL, privilegiile care i se acordă prin IR(A) se limitează la avioane care se pilotează cu un copilot. Privilegiile acordate prin IR(A) se pot extinde la operațiuni cu un singur pilot pe avioane, cu condiția ca titularul licenței să fi urmat pregătirea necesară pentru a acționa ca PIC în cazul operațiunilor cu un singur pilot realizate numai cu ajutorul instrumentelor și să fi promovat testul de îndemânare IR(A) ca pilot unic.
SUBPARTEA F – CERTIFICAT DE PILOT DE LINIE – ATPL	3.43. în titlul „SUBPARTEA F – CERTIFICAT DE PILOT DE LINIE – ATPL”, cuvântul „CERTIFICAT” se substituie cu cuvântul „LICENȚA”.	SUBPARTEA F – LICENȚA DE PILOT DE LINIE – ATPL
FCL.505.A ATPL(A) – Limitarea privilegiilor pentru piloții care au deținut anterior un certificat MPL În cazul în care titularul unui ATPL(A) a deținut anterior un certificat MPL, privilegiile asociate certificatului se limitează la operațiunile multipilot, cu excepția situației în care titularul îndeplinește cerințele de la punctul FCL.405.A litera (b) punctul 2 și litera (c) pentru operațiunile cu un singur pilot.	3.44. la punctul FCL.505.A ATPL(A), cuvintele „un certificat”, „certificatului” se înlocuiesc cu cuvintele „o licență”, „licenței”.	FCL.505.A ATPL(A) – Limitarea privilegiilor pentru piloții care au deținut anterior o licență MPL În cazul în care titularul unui ATPL(A) a deținut anterior o licență MPL, privilegiile asociate licenței se limitează la operațiunile multipilot, cu excepția situației în care titularul îndeplinește cerințele de la punctul FCL.405.A litera (b) punctul 2 și litera (c) pentru operațiunile cu un singur pilot.

(c) Credite 1. Titularii unui certificat de pilot pentru alte categorii de aeronave se creditează cu timp de zbor până la un maxim de: (i) pentru TMG sau planoare, 30 de ore de zbor ca PIC; (ii) pentru elicoptere, 50% din toate cerințele privind timpul de zbor de la litera (b). (d) Experiența cerută la litera (b) trebuie acumulată înainte de susținerea testului de îndemânare pentru ATPL(A).	3.45. la punctul FCL.510.A ATPL(A) litera (c) punctul 1, cuvintele „unui certificat” se substituie cu cuvintele „unei licențe” și se completează cu punctele 2 și 3 după cum urmează: „2. Titularii unei licențe de mecanic navigant, eliberată cu respectarea normelor naționale aplicabile, se creditează cu 50 % din timpul ca mecanic navigant, până la un credit maxim de 250 de ore. Cele 250 de ore pot fi creditate pentru cerința de 1 500 de ore de la litera (b) și pentru cerința de 500 de ore de la litera (b) punctul 1, cu condiția ca totalul creditului acordat pentru oricare dintre puncte să nu depășească 250 de ore. 3. Titularii unei calificări de tip restricționate eliberate în conformitate cu punctul FCL.720.A litera (c) primesc credite pentru timpul de zbor efectuat în timpul exercitării privilegiilor asociate respectivei calificări de tip, până la maximum 250 de ore.”.	(c) Credite 1. Titularii unei licențe de pilot pentru alte categorii de aeronave se creditează cu timp de zbor până la un maxim de: (i) pentru TMG sau planoare, 30 de ore de zbor ca PIC; (ii) pentru elicoptere, 50% din toate cerințele privind timpul de zbor de la litera (b). (d) Experiența cerută la litera (b) trebuie acumulată înainte de susținerea testului de îndemânare pentru ATPL(A). 2. Titularii unei licențe de mecanic navigant, eliberată cu respectarea normelor naționale aplicabile, se creditează cu 50 % din timpul ca mecanic navigant, până la un credit maxim de 250 de ore. Cele 250 de ore pot fi creditate pentru cerința de 1 500 de ore de la litera (b) și pentru cerința de 500 de ore de la litera (b) punctul 1, cu condiția ca totalul creditului acordat pentru oricare dintre puncte să nu depășească 250 de ore. 3. Titularii unei calificări de tip restricționate eliberate în conformitate cu punctul FCL.720.A litera (c) primesc credite pentru timpul de zbor efectuat în timpul exercitării privilegiilor asociate respectivei calificări de tip, până la maximum 250 de ore.
FCL.510.H ATPL(H) – Condiții indispensabile, experiență și credite Solicitanții unui ATPL(H) trebuie: (a) să fie titulari ai unui CPL(H) și ai unei calificări de tip pentru elicoptere multipilot și să fi beneficiat de pregătire pentru MCC; (b) să fi efectuat un minim de 1000 de ore de zbor ca pilot pe elicoptere, inclusiv cel puțin: 1. 350 de ore pe elicoptere multipilot; 2. (i) 250 ore ca PIC; sau (ii) 100 de ore ca PIC și 150 de ore ca PIC sub supraveghere; sau	la punctul FCL.510.H ATPL(H) 3.46.1. litera (a), litera (b) și litera (d) se expun după cum urmează: „(a) să dețină o CPL(H); (b) să fi beneficiat de pregătire în MCC în conformitate cu punctul FCL.735.H; (d) Timpul de zbor pe avioane se creditează cu până la 50% din timpul de zbor prevăzut la litera (c).” se completează cu litera (e) și litera (f) după cum urmează:	FCL.510.H ATPL(H) – Condiții indispensabile, experiență și credite Solicitanții unui ATPL(H) trebuie: (a) să dețină o CPL(H); (b) să fi beneficiat de pregătire în MCC în conformitate cu punctul FCL.735.H; (c) Timpul de zbor pe avioane se creditează cu până la 50% din timpul de zbor prevăzut la litera (b). (d) Timpul de zbor pe avioane se creditează cu până la 50% din timpul de zbor prevăzut la litera (c).

(iii) 250 de ore ca PIC sub supraveghere pe elicoptere multipilot. În acest caz, privilegiile asociate ATPL(H) se limitează exclusiv la operațiunile multipilot, până la efectuarea a 100 de ore ca PIC; 3. 200 de ore de zbor în raid, dintre care cel puțin 100 de ore ca PIC sau PIC sub supraveghere; 4. 30 de ore timp instrumental, dintre care nu mai mult de 10 ore pot reprezenta timp instrumental la sol; și 5. 100 de ore de zbor pe timpul nopții ca PIC sau copilot. Din cele 1000 de ore, doar un maxim de 100 de ore pot fi efectuate pe un FSTD, dintre care nu mai mult de 25 de ore pot fi efectuate pe un FNTP. (c) Timpul de zbor pe avioane se creditează cu până la 50% din timpul de zbor prevăzut la litera (b). (d) Experiența cerută la litera (b) trebuie acumulată înainte de susținerea testului de îndemânare pentru ATPL(H).	”(e) Experiența cerută la litera (c) trebuie acumulată înainte de susținerea testului de îndemânare pentru ATPL(H); (f) persoanele care solicită o ATPL(H) primesc un credit integral pentru cerința de la litera (b) atunci când sunt în conformitate cu punctul FCL.720.H litera (a) punctul 2 subpunctul (ii) și, în plus, au beneficiat de pregătire în cadrul unei ATO în vederea respectării standardului necesar pentru absolvirea cu succes a cursului în conformitate cu punctul FCL.735.H.”.	(e) Experiența cerută la litera (c) trebuie acumulată înainte de susținerea testului de îndemânare pentru ATPL(H) (f) persoanele care solicită o ATPL(H) primesc un credit integral pentru cerința de la litera (b) atunci când sunt în conformitate cu punctul FCL.720.H litera (a) punctul 2 subpunctul (ii) și, în plus, au beneficiat de pregătire în cadrul unei ATO în vederea respectării standardului necesar pentru absolvirea cu succes a cursului în conformitate cu punctul FCL.735.H.
FCL.605 IR – Privilegii (a) Privilegiile titularului unei IR îi conferă acestuia dreptul de a efectua zboruri cu o aeronavă în condiții IFR, inclusiv operațiuni PBN, cu o înălțime minimă de decizie de 200 ft (60 m). (b) În cazul unei IR multimotor, aceste privilegii se pot extinde la înălțimi de decizie mai mici de 200 ft (60 m) dacă solicitantul a urmat pregătire practică specifică în cadrul unei ATO și a promovat secțiunea 6 a testului de îndemânare prevăzut în apendicele nr.9 la prezenta Anexă (Partea FCL) pe aeronave multipilot.	3.47. punctul FCL.605 IR, literele (a) și (b) se expun în următoarea redacție: „(a) Privilegii Privilegiile titularilor unei IR constau în dreptul de a pilota aeronave în condiții IFR, inclusiv operațiuni PBN, cu o înălțime minimă de luare a deciziei de: 1. cel puțin 200 ft (60 m); 2. sub 200 ft (60 m), cu condiția să fie autorizați în acest sens în conformitate cu anexa nr. 5 (partea SPA) la HG nr. 612/2022. (b) Condiții 1. Titularii unei IR își exercită privilegiile cu respectarea condițiilor prevăzute în apendicele nr. 8 la prezenta anexă. 2. Pentru exercitarea privilegiilor de PIC în condiții IFR în cadrul operării multipilot pe elicoptere, titularul unei IR(H) trebuie să aibă cel puțin 70 de ore	(a) Privilegii Privilegiile titularilor unei IR constau în dreptul de a pilota aeronave în condiții IFR, inclusiv operațiuni PBN, cu o înălțime minimă de luare a deciziei de: 1. cel puțin 200 ft (60 m); 2. sub 200 ft (60 m), cu condiția să fie autorizați în acest sens în conformitate cu anexa nr. 5 (partea SPA) la HG nr. 612/2022. (b) Condiții 1. Titularii unei IR își exercită privilegiile cu respectarea condițiilor prevăzute în apendicele nr. 8 la prezenta anexă. 2. Pentru exercitarea privilegiilor de PIC în condiții IFR în cadrul operării multipilot pe elicoptere, titularul unei IR(H) trebuie să aibă cel puțin 70 de ore

	de timp instrumental, din care până la 30 de ore pot fi timp instrumental la sol.”	ore de timp instrumental, din care până la 30 de ore pot fi timp instrumental la sol.
FCL.620 IR – Test de îndemânare (a) Solicitanții unei IR trebuie să susțină un test de îndemânare în conformitate cu apendicele nr.7 la prezenta Anexă (Partea FCL), prin care fac dovada capacității de a executa procedurile și manevrele relevante la un nivel de competență corespunzător privilegiilor acordate. (b) În cazul unei IR multimotor, testul de îndemânare se susține pe o aeronavă multimotor. În cazul unei IR monomotor, testul de îndemânare se susține pe o aeronavă monomotor. În scopul aplicării prezentului paragraf, un avion multimotor cu propulsie axială se consideră un avion monomotor. (c) Solicitanților care au susținut un test de îndemânare pentru o IR multimotor pe un avion multimotor cu un singur pilot pentru care este necesară o calificare de clasă li se eliberează, de asemenea, o IR monomotor pentru calificările de clasă sau de tip pentru avioane monomotor pe care le dețin.	3.48. la punctul FCL.620 IR, literele (b) și (c) se abrogă.	FCL.620 IR – Test de îndemânare (a) Solicitanții unei IR trebuie să susțină un test de îndemânare în conformitate cu apendicele nr.7 la prezenta Anexă (Partea FCL), prin care fac dovada capacității de a executa procedurile și manevrele relevante la un nivel de competență corespunzător privilegiilor acordate.
FCL.625 IR – Valabilitate, revalidare și reînnoire (e) Titularii unei IR valabile pentru un certificat de pilot eliberat de un stat în conformitate cu Anexa 1 la Convenția de la Chicago sunt exceptați de la respectarea cerințelor de la litera (c) punctele 1 și 2 și de la litera (d) la momentul reînnoirii privilegiilor IR înscrise în certificatele eliberate în conformitate cu prezenta Anexă (Partea FCL).	3.49. la punctul FCL.625 IR litera (e), cuvântul „certificatele” se înlocuiește cu cuvântul „licențele”.	(e) Titularii unei IR valabile pentru un certificat de pilot eliberat de un stat în conformitate cu Anexa 1 la Convenția de la Chicago sunt exceptați de la respectarea cerințelor de la litera (c) punctele 1 și 2 și de la litera (d) la momentul reînnoirii privilegiilor IR înscrise în licențele eliberate în conformitate cu prezenta Anexă (Partea FCL).
	3.50. „SECȚIUNEA 2 Cerințe specifice pentru categoria avioane” se completează cu punctul FCL.620.A IR(A) după cum urmează: „FCL.620.A IR(A) – Test de îndemânare	FCL.620.A IR(A) – Test de îndemânare (a) În cazul unei IR(A) multimotor, testul de îndemânare se susține pe un avion multimotor. În cazul unei IR(A) monomotor, testul de

	(a) În cazul unei IR(A) multimotor, testul de îndemânare se susține pe un avion multimotor. În cazul unei IR(A) monomotor, testul de îndemânare se susține pe un avion monomotor. În scopul aplicării prezentei litere, un avion multimotor cu propulsie axială se consideră un avion monomotor. (b) Solicitanților care au susținut un test de îndemânare pentru o IR(A) multimotor pe un avion multimotor cu un singur pilot pentru care este necesară o calificare de clasă li se eliberează, de asemenea, o IR(A) monomotor pentru calificările de clasă sau de tip pe care le dețin pentru avioane monomotor.”.	îndemânare se susține pe un avion monomotor. În scopul aplicării prezentei litere, un avion multimotor cu propulsie axială se consideră un avion monomotor. (b) Solicitanților care au susținut un test de îndemânare pentru o IR(A) multimotor pe un avion multimotor cu un singur pilot pentru care este necesară o calificare de clasă li se eliberează, de asemenea, o IR(A) monomotor pentru calificările de clasă sau de tip pe care le dețin pentru avioane monomotor.
FCL.630.H IR(H) – Extinderea privilegiilor de la elicopterele monomotor la elicopterele multimotor Titularii unei IR(H) valabile pentru elicopterele monomotor care doresc să obțină extinderea IR(H) la elicopterele multimotor trebuie: (a) să urmeze un curs de pregătire în cadrul unei ATO cuprinzând cel puțin 5 ore de instruire instrumentală în dublă comandă, dintre care 3 ore pot fi efectuate pe un FFS, FTD 2/3 sau FNPT II/III; și (b) să promoveze secțiunea 5 a testului de îndemânare în conformitate cu appendicele 9 la prezenta Anexă (Partea FCL) pe elicoptere multimotor.	3.51. punctul FCL.630.H IR(H) se expune în următoarea redacție: „FCL.630.H IR(H) – Extinderea privilegiilor unei IR(H) la alte tipuri de elicoptere Cu excepția cazului în care se prevede altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa nr. 1 (partea 21) la HG nr. 91/2024, titularii unei IR(H) care doresc să își extindă privilegiile IR(H) la alte tipuri de elicoptere trebuie să efectueze, pe lângă cursul de pregătire pentru calificarea de tip relevant, o pregătire de 2 ore de zbor pe tipul relevant în cadrul unei ATO, numai cu ajutorul instrumentelor, în conformitate cu IFR, pregătire care poate fi desfășurată pe un FFS sau pe un FTD ce reprezintă în mod corespunzător tipul relevant pentru operarea după reguli IFR.”.	FCL.630.H IR(H) – Extinderea privilegiilor unei IR(H) la alte tipuri de elicoptere Cu excepția cazului în care se prevede altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa nr. 1 (partea 21) la HG nr. 91/2024, titularii unei IR(H) care doresc să își extindă privilegiile IR(H) la alte tipuri de elicoptere trebuie să efectueze, pe lângă cursul de pregătire pentru calificarea de tip relevant, o pregătire de 2 ore de zbor pe tipul relevant în cadrul unei ATO, numai cu ajutorul instrumentelor, în conformitate cu IFR, pregătire care poate fi desfășurată pe un FFS sau pe un FTD ce reprezintă în mod corespunzător tipul relevant pentru operarea după reguli IFR.
	3.52. SECȚIUNEA 4 – Cerințe specifice pentru categoria dirijabile se completează cu punctul FCL.620.As IR(As) – Test de îndemânare, după cum urmează: „FCL.620.As IR(As) – Test de îndemânare În cazul unei IR(As) multimotor, testul de îndemânare se susține pe un dirijabil multimotor. În cazul unei IR(As) monomotor, testul de îndemânare se susține pe un dirijabil monomotor.”.	FCL.620.As IR(As) – Test de îndemânare În cazul unei IR(As) multimotor, testul de îndemânare se susține pe un dirijabil multimotor. În cazul unei IR(As) monomotor, testul de îndemânare se susține pe un dirijabil monomotor.

FCL.700 Circumstanțe în care sunt necesare calificări de clasă sau de tip (a) Titularii unui certificat de pilot nu acționează ca piloți ai unei aeronave decât dacă dețin o calificare de clasă sau de tip valabilă și corespunzătoare, cu excepția cazului în care se aplică oricare dintre următoarele: 1. dacă exercită privilegiile unui LAPL;	3.53. la punctul FCL.700: 3.53.1. litera (a), cuvintele „unui certificat” se substituie cu cuvintele „unei licențe”; 3.53.2. la punctul 1 după sintagma „LAPL” se completează cu „sau ale unei GPL:”	FCL.700 Circumstanțe în care sunt necesare calificări de clasă sau de tip (a) Titularii unei licențe de pilot nu acționează ca piloți ai unei aeronave decât dacă dețin o calificare de clasă sau de tip valabilă și corespunzătoare, cu excepția cazului în care se aplică oricare dintre următoarele: 1. dacă exercită privilegiile unui LAPL sau ale unei GPL;
FCL.710 Calificări de clasă și de tip – variante (a) Piloții execută cursuri de pregătire pentru diferențe sau de familiarizare pentru a-și extinde privilegiile la o altă variantă de aeronavă din cadrul unei calificări de clasă sau de tip. În cazul variantelor din cadrul unei calificări de clasă sau de tip, cursurile de pregătire pentru diferențe sau de familiarizare includ elementele relevante definite în datele privind conformitatea operațională (OSD), după caz. (b) Cursurile de pregătire pentru diferențe se desfășoară la oricare dintre următoarele: 1. ATO; 2. DTO în cazul aeronavelor menționate la litera (a) punctul 1 litera (c) și la litera (a) punctul 2 litera (c) de la DTO.GEN.110 din Anexa nr.8 (Partea DTO); 3. un titular de certificat de operator aerian (AOC) cu un program aprobat de pregătire pentru diferențe pentru clasa sau tipul relevant. (c) În pofida cerinței de la litera (b), cursurile de pregătire pentru diferențe pentru TMG, pentru avioanele monomotor cu piston (SEP), monomotor cu turbină (SET) și multimotor cu piston (MEP) pot fi desfășurate de un instructor calificat în mod	3.54. punctul FCL.710 Calificări de clasă și de tip – variante, se expune după cum urmează: „FCL.710 Calificări de clasă și de tip – variante (a) Piloții trebuie să finalizeze pregătirea pentru diferențe sau familiarizarea pentru a-și extinde privilegiile la o altă variantă de aeronavă din cadrul unei calificări de clasă sau de tip sau, în cazul punctului FCL.710 litera (d) punctul 1 din prezenta anexă, pentru a menține privilegiile respective. În cazul variantelor unei calificări de clasă sau de tip, pregătirea pentru diferențe sau familiarizarea trebuie să includă elementele relevante definite în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa nr. 1 (partea 21) la HG nr. 91/2024, după caz. Atunci când se extind privilegiile aferente unei calificări de clasă pentru avioane SEP la o variantă cu alt tip de motor menționat la noțiunea „Avion SEP” din prezentul regulament, pregătirea pentru diferențe constă în instruire practică în dublă comandă și pregătire teoretică, care includ, în ceea ce privește acest alt tip de motor și sistemele de aeronave aferente, cel puțin toate subiectele următoare: 1. cunoașterea generală a aeronavei; 2. proceduri operaționale; 3. performanțe de zbor și planificarea zborului. (b) Cursurile de pregătire pentru diferențe se desfășoară la oricare dintre următoarele: 1. o organizație de pregătire aprobată (ATO);	FCL.710 Calificări de clasă și de tip – variante (a) Piloții trebuie să finalizeze pregătirea pentru diferențe sau familiarizarea pentru a-și extinde privilegiile la o altă variantă de aeronavă din cadrul unei calificări de clasă sau de tip sau, în cazul punctului FCL.710 litera (d) punctul 1 din prezenta anexă, pentru a menține privilegiile respective. În cazul variantelor unei calificări de clasă sau de tip, pregătirea pentru diferențe sau familiarizarea trebuie să includă elementele relevante definite în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa nr. 1 (partea 21) la HG nr. 91/2024, după caz. Atunci când se extind privilegiile aferente unei calificări de clasă pentru avioane SEP la o variantă cu alt tip de motor menționat la noțiunea „Avion SEP” din prezentul regulament, pregătirea pentru diferențe constă în instruire practică în dublă comandă și pregătire teoretică, care includ, în ceea ce privește acest alt tip de motor și sistemele de aeronave aferente, cel puțin toate subiectele următoare: 1. cunoașterea generală a aeronavei; 2. proceduri operaționale; 3. performanțe de zbor și planificarea zborului. (b) Cursurile de pregătire pentru diferențe se desfășoară la oricare dintre următoarele: 1. o organizație de pregătire aprobată (ATO);

corespunzător, cu excepția cazului în care OSD prevăd altfel. (d) Dacă piloții nu au efectuat zboruri pe respectiva variantă într-un interval de 2 ani de la încheierea cursurilor de pregătire menționate la litera (b), este necesară efectuarea altor cursuri de pregătire pentru diferențe sau a unei verificări a competenței pe respectiva variantă, cu excepția tipurilor sau a variantelor din cadrul calificărilor de clasă SEP și TMG. (e) Cursul de pregătire pentru diferențe sau verificarea competenței pe respectiva variantă se consemnează în carnetul de zbor al piloților sau într-un document echivalent și se semnează de către instructor sau examinator, după caz.	2. o organizație de pregătire declarată (DTO) în cazul aeronavelor menționate la litera (a) punctul 1 litera (c) și la litera (a) punctul 2 litera (c) de la punctul DTO.GEN.110 din anexa nr. 8; 3. un titular de certificat de operator aerian (AOC) cu un program aprobat de pregătire pentru diferențe pentru clasa sau tipul relevant. (c) Fără a aduce atingere cerinței de la litera (b), pregătirea pentru diferențe pentru următoarele aeronave poate fi efectuată de un instructor calificat în mod corespunzător, cu excepția cazului în care se prevede altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa nr. 1 (partea 21) la HG nr. 91/2024: 1. avioane care necesită o calificare de clasă: (i) TMG-uri; (ii) avioane SEP (multimotor); (iii) avioane MEP (multimotor); (iv) avioane SET, cu excepția avioanelor SET complexe sau de înaltă performanță; 2. elicoptere monomotor cu o masă maximă la decolare care nu depășește 3 175 kg. (d) Piloții care, după ce și-au extins privilegiile la o altă variantă din cadrul unei calificări de clasă sau de tip în conformitate cu prezentul punct, nu au zburat pe respectiva variantă în ultimii 2 ani, înainte de a-și exercita privilegiile în varianta respectivă, trebuie să finalizeze oricare dintre următoarele elemente pe varianta respectivă: 1. formare suplimentară privind diferențele, în conformitate cu literele (a) și (b) sau, dacă este cazul, cu litera (c); 2. o verificare a competenței; 3. în cazul unei variante din cadrul calificării de clasă SEP cu un anumit tip de motor potrivit noțiunii „Avion SEP”, pregătire de actualizare a competențelor în conformitate cu punctul FCL.740.A litera (b) punctul 1 subpunctul (ii) litera (C). (da) Punctul FCL.710 litera (d) nu se aplică în cazul variantelor din cadrul calificării de clasă	2. o organizație de pregătire declarată (DTO) în cazul aeronavelor menționate la litera (a) punctul 1 litera (c) și la litera (a) punctul 2 litera (c) de la punctul DTO.GEN.110 din anexa nr. 8; 3. un titular de certificat de operator aerian (AOC) cu un program aprobat de pregătire pentru diferențe pentru clasa sau tipul relevant. (c) Fără a aduce atingere cerinței de la litera (b), pregătirea pentru diferențe pentru următoarele aeronave poate fi efectuată de un instructor calificat în mod corespunzător, cu excepția cazului în care se prevede altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa nr. 1 (partea 21) la HG nr. 91/2024: 1. avioane care necesită o calificare de clasă: (i) TMG-uri; (ii) avioane SEP (multimotor); (iii) avioane MEP (multimotor); (iv) avioane SET, cu excepția avioanelor SET complexe sau de înaltă performanță; 2. elicoptere monomotor cu o masă maximă la decolare care nu depășește 3 175 kg. (d) Piloții care, după ce și-au extins privilegiile la o altă variantă din cadrul unei calificări de clasă sau de tip în conformitate cu prezentul punct, nu au zburat pe respectiva variantă în ultimii 2 ani, înainte de a-și exercita privilegiile în varianta respectivă, trebuie să finalizeze oricare dintre următoarele elemente pe varianta respectivă: 1. formare suplimentară privind diferențele, în conformitate cu literele (a) și (b) sau, dacă este cazul, cu litera (c); 2. o verificare a competenței; 3. în cazul unei variante din cadrul calificării de clasă SEP cu un anumit tip de motor potrivit noțiunii „Avion SEP”, pregătire de actualizare a competențelor în conformitate cu

	TMG și al variantelor din cadrul calificării de clasă SEP care au același tip de motor potrivit noțiunii „Avion SEP” din prezentul regulament. (e) Cursul de pregătire pentru diferențe sau verificarea competenței pe respectiva variantă se consemnează în carnetul de zbor al piloților sau într-un document echivalent și se semnează de către instructor sau examinator, după caz.”.	punctul FCL.740.A litera (b) punctul 1 subpunctul (ii) litera (C). (da) Punctul FCL.710 litera (d) nu se aplică în cazul variantelor din cadrul calificării de clasă TMG și al variantelor din cadrul calificării de clasă SEP care au același tip de motor potrivit noțiunii „Avion SEP” din prezentul regulament. (e) Cursul de pregătire pentru diferențe sau verificarea competenței pe respectiva variantă se consemnează în carnetul de zbor al piloților sau într-un document echivalent și se semnează de către instructor sau examinator, după caz.
FCL.725 Cerințe privind eliberarea calificărilor de clasă și de tip (a) <i>Curs de pregătire</i>. Un solicitant al unei calificări de clasă sau de tip trebuie să urmeze un curs de pregătire în cadrul unei ATO. Solicitantul unei calificări de clasă monomotor cu piston, alta decât cele de înaltă performanță, al unei calificări de clasă pentru TMG sau al unei calificări de tip monomotor pentru elicoptere menționate la punctul DTO.GEN.110 litera (a) punctul 2 litera (c) din Anexa nr.8 (Partea DTO) poate urma cursul de pregătire în cadrul unei DTO. Cursul de pregătire pentru calificarea de tip include elementele obligatorii de pregătire pentru tipul relevant, definite în datele privind conformitatea operațională stabilite în corespundere cu Partea 21. (d) Un solicitant care este deja titularul unei calificări de tip pentru un tip de aeronavă, cu privilegii fie pentru operațiuni cu un singur pilot, fie pentru operațiuni multipilot, se consideră că îndeplinește deja cerințele teoretice în momentul în care solicită adăugarea privilegiilor pentru cealaltă formă de operare pe același tip de aeronavă. Un	3.55. la punctul FCL.725: 3.55.1. litera (a), în a doua propoziție cuvintele „monomotor cu piston” se substituie cu cuvintele „pentru avioane SEP”; 3.55.2. litera (d) se expune după cum urmează: „(d) Operațiuni cu un singur pilot și multipilot pe aeronave cu un singur pilot – calificări de tip 1. Privilegiile titularilor unei calificări de tip pentru o aeronavă cu un singur pilot includ privilegiile de pilotare a aeronavei în operațiuni cu un singur pilot și în operațiuni multipilot. Acești titulari își exercită însă privilegiile pentru o anumită formă de operare numai dacă îndeplinesc toate condițiile următoare: (i) au absolvit o pregătire pentru zbor pentru forma relevantă de operare pe tipul relevant de aeronavă, în conformitate cu apendicele nr. 9 la prezenta anexă, cu excepția cazului în care se specifică altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa nr.1 (partea 21) la HG nr. 91/2024. Respectiva pregătire pentru zbor pentru o anumită formă de operare trebuie să fie inclusă în cursul inițial de pregătire pentru calificarea de tip în cadrul unei ATO sau, după eliberarea inițială a calificării de tip, să fie finalizată sub forma unei pregătiri suplimentare la oricare dintre următoarele: A. o organizație de pregătire aprobată (ATO);	(a) <i>Curs de pregătire</i>. Un solicitant al unei calificări de clasă sau de tip trebuie să urmeze un curs de pregătire în cadrul unei ATO. Solicitantul unei calificări de clasă pentru avioane SEP, alta decât cele de înaltă performanță, al unei calificări de clasă pentru TMG sau al unei calificări de tip monomotor pentru elicoptere menționate la punctul DTO.GEN.110 litera (a) punctul 2 litera (c) din Anexa nr.8 (Partea DTO) poate urma cursul de pregătire în cadrul unei DTO. Cursul de pregătire pentru calificarea de tip include elementele obligatorii de pregătire pentru tipul relevant, definite în datele privind conformitatea operațională stabilite în corespundere cu Partea 21. „(d) Operațiuni cu un singur pilot și multipilot pe aeronave cu un singur pilot – calificări de tip 1. Privilegiile titularilor unei calificări de tip pentru o aeronavă cu un singur pilot includ privilegiile de pilotare a aeronavei în operațiuni cu un singur pilot și în operațiuni multipilot. Acești titulari își exercită însă privilegiile pentru o anumită formă de operare numai dacă îndeplinesc toate condițiile următoare: (i) au absolvit o pregătire pentru zbor pentru forma relevantă de operare pe tipul relevant de aeronavă, în conformitate cu apendicele nr. 9 la

astfel de solicitant trebuie să efectueze pregătire practică suplimentară pentru cealaltă formă de operare în cadrul unei ATO sau al unui titular de AOC autorizat în mod specific de AAC pentru a oferi o astfel de pregătire. Forma de operare se înscrie în certificat.	B. o organizație care face obiectul anexei nr. 3 (partea ORO) la HG nr. 612/2022 și care are dreptul de a furniza o astfel de pregătire fie pe baza unei aprobări, fie pe baza unei declarații; (ii) au susținut un test de îndemânare sau o verificare a competenței: A. pentru operațiuni cu un singur pilot într-unul din următoarele moduri: 1. în operațiuni cu un singur pilot; 2. în operațiuni multipilot cu elemente suplimentare pentru operațiuni cu un singur pilot, astfel cum se specifică în apendicele nr. 9; B. pentru operațiuni multipilot, în operațiuni multipilot; (iii) în plus, în cazul operațiunilor multipilot pe aeronave cu un singur pilot: A. îndeplinesc cerințele specificate la: 1. punctul FCL.720.A litera (b) punctul 4 sau punctul FCL.720.H litera (a) punctul 2, după caz; 2. punctul FCL.720.A litera (b) punctul 5, pentru avioanele cu un singur pilot, înainte de începerea pregătirii pentru zbor pentru operațiuni multipilot în conformitate cu punctul FCL.725 litera (d) punctul 1 subpunctul (i); B. își exercită privilegiile numai în cadrul unei organizații care intră sub incidența anexei nr. 3 (partea ORO) la HG nr. 612/2022. 2. Atunci când persoanele care solicită eliberarea inițială a unei calificări de tip pentru o aeronavă cu un singur pilot finalizează pregătirea pentru zbor și testul de îndemânare numai în operațiuni multipilot, calificarea de tip se eliberează cu o restricție la operațiunile multipilot. Această restricție se elimină atunci când solicitanții finalizează, în conformitate cu apendicele nr. 9, o pregătire suplimentară și o verificare a competenței care include elementele necesare pentru operațiuni cu un singur pilot. În toate celelalte cazuri, forma de operare nu se înscrie în licență.	prezenta anexă, cu excepția cazului în care se specifică altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa nr. 1 (partea 21) la HG nr. 91/2024. Respectiva pregătire pentru zbor pentru o anumită formă de operare trebuie să fie inclusă în cursul inițial de pregătire pentru calificarea de tip în cadrul unei ATO sau, după eliberarea inițială a calificării de tip, să fie finalizată sub forma unei pregătiri suplimentare la oricare dintre următoarele: A. o organizație de pregătire aprobată (ATO); B. o organizație care face obiectul anexei nr. 3 (partea ORO) la HG nr. 612/2022 și care are dreptul de a furniza o astfel de pregătire fie pe baza unei aprobări, fie pe baza unei declarații; (ii) au susținut un test de îndemânare sau o verificare a competenței: A. pentru operațiuni cu un singur pilot într-unul din următoarele moduri: 1. în operațiuni cu un singur pilot; 2. în operațiuni multipilot cu elemente suplimentare pentru operațiuni cu un singur pilot, astfel cum se specifică în apendicele nr. 9; B. pentru operațiuni multipilot, în operațiuni multipilot; (iii) în plus, în cazul operațiunilor multipilot pe aeronave cu un singur pilot: A. îndeplinesc cerințele specificate la: 1. punctul FCL.720.A litera (b) punctul 4 sau punctul FCL.720.H litera (a) punctul 2, după caz; 2. punctul FCL.720.A litera (b) punctul 5, pentru avioanele cu un singur pilot, înainte de începerea pregătirii pentru zbor pentru operațiuni multipilot în conformitate cu punctul FCL.725 litera (d) punctul 1 subpunctul (i); B. își exercită privilegiile numai în cadrul unei organizații care intră sub incidența anexei nr. 3 (partea ORO) la HG nr. 612/2022.

	(da) Operațiuni cu un singur pilot și multipilot – calificări de clasă pentru avioane Privilegiile titularilor unei calificări de clasă pentru un avion cu un singur pilot includ privilegiile de pilotare a avionului în operațiuni multipilot, cu condiția ca respectivii titulari: 1. să îndeplinească cerințele prevăzute la: (i) punctul FCL.720.A litera (b) punctul 4; (ii) punctul FCL.720.A litera (b) punctul 5, înainte de începerea pregătirii pentru zbor pentru operațiuni multipilot în conformitate cu punctul FCL.725 litera (da) punctul 2; 2. să fi absolvit pregătirea pentru zbor și să fi promovat o verificare a competenței pentru operațiuni multipilot pe clasa relevantă de avioane în conformitate cu secțiunea B punctul 5 litera (g) din apendicele nr. 9, la o organizație specificată la punctul FCL.725 litera (d) punctul 1 subpunctul (i); și 3. să își exercite privilegiile numai în cadrul unei organizații care intră sub incidența anexei nr. 3 (partea ORO) la HG nr. 612/2022. Pe licență nu se înscriu privilegii suplimentare pentru operațiuni multipilot pe o clasă de avioane cu un singur pilot. (db) În cazul în care un test de îndemânare sau o verificare a competenței pentru o calificare de clasă sau de tip pentru o aeronavă cu un singur pilot se desfășoară în oricare dintre următoarele moduri, forma sau formele de operare în care se desfășoară respectivul test de îndemânare sau respectiva verificare a competenței se înscriu în carnetul de zbor al solicitanților și se semnează de către examinator: 1. operațiuni multipilot; 2. operațiuni cu un singur pilot și multipilot.”.	2. Atunci când persoanele care solicită eliberarea inițială a unei calificări de tip pentru o aeronavă cu un singur pilot finalizează pregătirea pentru zbor și testul de îndemânare numai în operațiuni multipilot, calificarea de tip se eliberează cu o restricție la operațiunile multipilot. Această restricție se elimină atunci când solicitanții finalizează, în conformitate cu apendicele nr. 9, o pregătire suplimentară și o verificare a competenței care include elementele necesare pentru operațiuni cu un singur pilot. În toate celelalte cazuri, forma de operare nu se înscrie în licență. (da) Operațiuni cu un singur pilot și multipilot – calificări de clasă pentru avioane Privilegiile titularilor unei calificări de clasă pentru un avion cu un singur pilot includ privilegiile de pilotare a avionului în operațiuni multipilot, cu condiția ca respectivii titulari: 1. să îndeplinească cerințele prevăzute la: (i) punctul FCL.720.A litera (b) punctul 4; (ii) punctul FCL.720.A litera (b) punctul 5, înainte de începerea pregătirii pentru zbor pentru operațiuni multipilot în conformitate cu punctul FCL.725 litera (da) punctul 2; 2. să fi absolvit pregătirea pentru zbor și să fi promovat o verificare a competenței pentru operațiuni multipilot pe clasa relevantă de avioane în conformitate cu secțiunea B punctul 5 litera (g) din apendicele nr. 9, la o organizație specificată la punctul FCL.725 litera (d) punctul 1 subpunctul (i); și 3. să își exercite privilegiile numai în cadrul unei organizații care intră sub incidența anexei nr. 3 (partea ORO) la HG nr. 612/2022. Pe licență nu se înscriu privilegii suplimentare pentru operațiuni multipilot pe o clasă de avioane cu un singur pilot. (db) În cazul în care un test de îndemânare sau o verificare a competenței pentru o calificare de

		clasă sau de tip pentru o aeronavă cu un singur pilot se desfășoară în oricare dintre următoarele moduri, forma sau formele de operare în care se desfășoară respectivul test de îndemânare sau respectiva verificare a competenței se înscriu în carnetul de zbor al solicitanților și se semnează de către examinator: 1. operațiuni multipilot; 2. operațiuni cu un singur pilot și multipilot.”.
(b) Reînnoire Pentru reînnoirea unei calificări de clasă sau de tip, solicitanții respectă toate cerințele următoare: 1. pentru a stabili dacă este necesară o pregătire de reîmprospătare a cunoștințelor pentru ca solicitantul să atingă nivelul de competență necesar operării în condiții de siguranță a aeronavei, solicitanții trebuie să se supună unei evaluări la oricare dintre următoarele: (ii) la o DTO sau la o ATO, în cazul în care calificarea expirată viza o calificare de clasă monomotor cu piston, alta decât cele de înaltă performanță, o calificare de clasă pentru TMG sau o calificare de tip monomotor pentru elicopterele menționate la DTO.GEN.110 litera (a) punctul 2 litera (c) din Anexa nr.8 (Partea DTO); (iii) la o DTO, la o ATO sau cu un instructor, în cazul în care calificarea a expirat în urmă cu cel mult trei ani și era o calificare de clasă monomotor cu piston, alta decât cele de înaltă performanță, sau o calificare de clasă pentru TMG; 3. după respectarea dispozițiilor de la punctul 1 și, după caz, de la punctul 2, solicitanții trebuie să susțină cu succes o	3.56. la punctul FCL.740: 3.56.1. la litera (b) punctul 1 subpunctele (ii) (iii), cuvintele „monomotor cu piston” se substituie cu cuvintele „pentru avioane SEP”; 3.56.2. la litera (b) punctul 3 primul aliniat, după cuvintele „Prin derogare de la litera (b)” se completează cu cuvintele „punctele 1, 2 și 3,”; 3.56.3. la litera (b) punctul 3 al doilea aliniat, cuvintele „un certificat” se substituie cu cuvintele „o licență”.	(b) Reînnoire Pentru reînnoirea unei calificări de clasă sau de tip, solicitanții respectă toate cerințele următoare: 1. pentru a stabili dacă este necesară o pregătire de reîmprospătare a cunoștințelor pentru ca solicitantul să atingă nivelul de competență necesar operării în condiții de siguranță a aeronavei, solicitanții trebuie să se supună unei evaluări la oricare dintre următoarele: (ii) la o DTO sau la o ATO, în cazul în care calificarea expirată viza o calificare de clasă pentru avioane SEP, alta decât cele de înaltă performanță, o calificare de clasă pentru TMG sau o calificare de tip monomotor pentru elicopterele menționate la DTO.GEN.110 litera (a) punctul 2 litera (c) din Anexa nr.8 (Partea DTO); (iii) la o DTO, la o ATO sau cu un instructor, în cazul în care calificarea a expirat în urmă cu cel mult trei ani și era o calificare de clasă pentru avioane SEP, alta decât cele de înaltă performanță, sau o calificare de clasă pentru TMG; 3. după respectarea dispozițiilor de la punctul 1 și, după caz, de la punctul 2, solicitanții trebuie să susțină cu succes o verificare a competenței în conformitate cu Apendicele nr.9 la prezenta Anexă (Partea FCL) sau să treacă evaluarea practică EBT în conformitate cu Apendicele nr.10 la prezenta Anexă (Partea FCL). Evaluarea practică EBT poate

verificare a competenței în conformitate cu Apendicele nr.9 la prezenta Anexă (Partea FCL) sau să treacă evaluarea practică EBT în conformitate cu Apendicele nr.10 la prezenta Anexă (Partea FCL). Evaluarea practică EBT poate avea loc odată cu pregătirea de reîmprospătare a cunoștințelor prevăzută la punctul 2. Prin derogare de la litera (b), piloții care dețin o calificare de pilot de încercare eliberată în conformitate cu FCL.820, care au participat la zboruri de încercare pentru dezvoltarea, certificarea sau producerea unui tip de aeronavă și care au efectuat fie 50 de ore timp total de zbor, fie 10 ore timp de zbor ca PIC pe zboruri de încercare pe acel tip în anul anterior datei solicitării lor au dreptul de a solicita revalidarea sau reînnoirea calificării de tip relevante. Solicitanții sunt exceptați de cerința de la litera (b) punctele 1 și 2 dacă dețin o calificare valabilă pentru aceeași clasă sau pentru același tip de aeronavă înscrisă pe un certificat de pilot eliberat de un alt stat în conformitate cu Anexa 1 la Convenția de la Chicago și dacă au dreptul să exercite privilegiile conferite de calificarea respectivă.		avea loc odată cu pregătirea de reîmprospătare a cunoștințelor prevăzută la punctul 2. Prin derogare de la litera (b) punctele 1, 2 și 3,, piloții care dețin o calificare de pilot de încercare eliberată în conformitate cu FCL.820, care au participat la zboruri de încercare pentru dezvoltarea, certificarea sau producerea unui tip de aeronavă și care au efectuat fie 50 de ore timp total de zbor, fie 10 ore timp de zbor ca PIC pe zboruri de încercare pe acel tip în anul anterior datei solicitării lor au dreptul de a solicita revalidarea sau reînnoirea calificării de tip relevante. Solicitanții sunt exceptați de cerința de la litera (b) punctele 1 și 2 dacă dețin o calificare valabilă pentru aceeași clasă sau pentru același tip de aeronavă înscrisă pe o licență de pilot eliberat de un alt stat în conformitate cu Anexa 1 la Convenția de la Chicago și dacă au dreptul să exercite privilegiile conferite de calificarea respectivă.
FCL.720.A Cerințe privind experiența și condiții indispensabile pentru eliberarea calificărilor de clasă și de tip – avioane Cu excepția cazului în care se prevede altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în corespundere cu Partea 21 (<i>Operational Suitability Data – OSD</i>), solicitanții unei calificări de clasă sau de tip trebuie să îndeplinească următoarele cerințe privind experiența și condiții indispensabile pentru eliberarea calificării relevante: (a) Avioane cu un singur pilot	3.57. la punctul FCL.720.A: 3.57.1. la litera (a) paragraful „Persoanele care solicită obținerea privilegiilor de a opera un avion cu un singur pilot în operațiuni multipilot, fie atunci când depun cerere de eliberare a unei calificări de clasă sau de tip, fie atunci când își extind la operațiunile multipilot privilegiile unei calificări de clasă sau de tip deja deținute, trebuie să îndeplinească cerințele de la litera (b) punctul 4 și, înainte de începerea cursului relevant de pregătire, de la litera (b) punctul 5. În plus, pentru:” – se exclude.;	FCL.720.A Cerințe privind experiența și condiții indispensabile pentru eliberarea calificărilor de clasă și de tip – avioane Cu excepția cazului în care se prevede altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în corespundere cu Partea 21 (<i>Operational Suitability Data – OSD</i>), solicitanții unei calificări de clasă sau de tip trebuie să îndeplinească următoarele cerințe privind experiența și condiții indispensabile pentru eliberarea calificării relevante: (a) Avioane cu un singur pilot.

Persoanele care solicită obținerea privilegiilor de a opera un avion cu un singur pilot în operațiuni multipilot, fie atunci când depun cerere de eliberare a unei calificări de clasă sau de tip, fie atunci când își extind la operațiunile multipilot privilegiile unei calificări de clasă sau de tip deja deținute, trebuie să îndeplinească cerințele de la litera (b) punctul 4 și, înainte de începerea cursului relevant de pregătire, de la litera (b) punctul 5. În plus, pentru: C. să dețină, în afară de un certificat eliberat în conformitate cu prezenta Anexă (Partea FCL), un ATPL(A) sau un CPL(A)/IR cu credite pentru cunoștințele teoretice pentru ATPL(A), eliberate în conformitate cu Anexa 1 OACI. 3. Avioane complexe de înaltă performanță cu un singur pilot În plus față de îndeplinirea cerințelor de la punctul 2, persoanele care solicită eliberarea unei calificări de tip pentru un avion complex cu un singur pilot clasificat ca avion de înaltă performanță trebuie să respecte toate cerințele următoare: (i) să dețină sau să fi deținut o IR(A) monomotor sau multimotor, în funcție de caz și în conformitate cu dispozițiile din subpartea G; (ii) pentru eliberarea primei calificări de tip, înainte de începerea cursului de pregătire pentru calificarea de tip, să îndeplinească cerințele de la litera (b) punctul 5. (b) Avioane multipilot Persoanele care solicită eliberarea primei calificări de tip pentru un avion multipilot trebuie să fie elevi piloți care urmează un curs de pregătire pentru MPL sau, înainte de începerea cursului de pregătire pentru	3.57.2. la litera (a) punctul 2 subpunctul C. cuvintele „un certificat” se substituie cu cuvintele „o licență”; 3.57.3. litera (c) se expune după cum urmează: „(c) Fără a aduce atingere punctului FCL.720.A litera (b), solicitanților care respectă secțiunea B punctul 6 subpunctul (i) din apendicele 9 li se eliberează o calificare de tip cu privilegii restricționate pentru un avion multipilot, care permite titularilor unei astfel de calificări să acționeze în calitate de copiloți suplimentari pentru rută peste nivelul de zbor 200, cu condiția ca alți doi membri ai echipajului să dețină o calificare de tip în conformitate cu punctul FCL.720.A litera (b). Pentru a elimina restricția, solicitanții trebuie să respecte toate elementele următoare: 1. să se supună unei evaluări în cadrul unei ATO, care să le stabilească nevoile de pregătire în vederea eliminării restricției; 2. pe baza evaluării specificate la punctul 1, să urmeze, la respectiva ATO, o pregătire care să le permită să atingă nivelul de competență pentru operarea aeronavei în condiții de siguranță; 3. după finalizarea pregătirii specificate la punctul 2, să susțină un test de îndemânare în conformitate cu apendicele nr. 9; 4. după susținerea testului de îndemânare specificat la punctul 3, să îndeplinească una dintre următoarele condiții: (i) să respecte punctul ORO.FC.220 litera (e) din anexa nr. 3 (partea ORO) la HG nr. 612/2022, cu condiția să îndeplinească cerințele privind experiența specificate la punctul FCL.730.A din prezenta anexă; (ii) să finalizeze pregătirea pentru zbor pe aeronavă, care include manevre la decolare, aterizare și manevra „go-around”.	C. să dețină, în afară de o licență eliberată în conformitate cu prezenta Anexă (Partea FCL), un ATPL(A) sau un CPL(A)/IR cu credite pentru cunoștințele teoretice pentru ATPL(A), eliberate în conformitate cu Anexa 1 OACI. (c) Fără a aduce atingere punctului FCL.720.A litera (b), solicitanților care respectă secțiunea B punctul 6 subpunctul (i) din apendicele 9 li se eliberează o calificare de tip cu privilegii restricționate pentru un avion multipilot, care permite titularilor unei astfel de calificări să acționeze în calitate de copiloți suplimentari pentru rută peste nivelul de zbor 200, cu condiția ca alți doi membri ai echipajului să dețină o calificare de tip în conformitate cu punctul FCL.720.A litera (b). Pentru a elimina restricția, solicitanții trebuie să respecte toate elementele următoare: 1. să se supună unei evaluări în cadrul unei ATO, care să le stabilească nevoile de pregătire în vederea eliminării restricției; 2. pe baza evaluării specificate la punctul 1, să urmeze, la respectiva ATO, o pregătire care să le permită să atingă nivelul de competență pentru operarea aeronavei în condiții de siguranță; 3. după finalizarea pregătirii specificate la punctul 2, să susțină un test de îndemânare în conformitate cu apendicele nr. 9; 4. după susținerea testului de îndemânare specificat la punctul 3, să îndeplinească una dintre următoarele condiții: (i) să respecte punctul ORO.FC.220 litera (e) din anexa nr. 3 (partea ORO) la HG nr. 612/2022, cu condiția să îndeplinească cerințele privind experiența specificate la punctul FCL.730.A din prezenta anexă; (ii) să finalizeze pregătirea pentru zbor pe aeronavă, care include manevre la decolare, aterizare și manevra „go-around”.

calificarea de tip, trebuie să îndeplinească următoarele cerințe: 1. să aibă o experiență de zbor de cel puțin 70 de ore ca PIC pe avioane; 2. să dețină sau să fi deținut o IR(A) multimotor; 3. să fi promovat examenele teoretice ATPL(A) în conformitate cu prezenta Anexă (Partea FCL); 4. cu excepția cazului în care cursul pentru calificarea de tip este însoțit de un curs MCC: (i) să dețină un certificat de promovare a unui curs MCC pe avioane; sau (ii) să dețină un certificat de promovare a unui curs MCC pe elicoptere și să aibă o experiență de zbor de peste 100 de ore ca piloți de elicoptere multipilot; sau (iii) să aibă cel puțin 500 de ore de zbor ca piloți de elicoptere multipilot; sau (iv) să aibă cel puțin 500 de ore ca piloți în operațiuni multipilot pe avioane multimotor cu un singur pilot, în transportul aerian comercial, în conformitate cu cerințele aplicabile privind operațiunile aeriene; și 5. să fi urmat cursul de pregătire specificat la FCL.745.A, cu excepția cazului în care îndeplinesc oricare dintre următoarele cerințe: (i) în intervalul de trei ani precedenți, au făcut obiectul pregătirii și verificării prevăzute la ORO.FC.220 și ORO.FC.230 din Partea ORO la Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la operațiunile aeriene; (ii) au finalizat pregătirea prevăzută la FCL.915 litera (e) punctul 1 subpunctul (ii). (c) În pofida dispozițiilor de la litera (b), AAC poate elibera o calificare de tip cu privilegii limitate pentru un avion multipilot		

care permite titularilor unei astfel de calificări să acționeze în calitate de copiloți suplimentari pentru rută peste nivelul de zbor 200, cu condiția ca alți doi membri ai echipajului să dețină o calificare de tip în conformitate cu litera (b). (d) Dacă se prevede astfel în OSD, exercitarea privilegiilor asociate unei calificări de tip se poate limita, inițial, la zborul sub supravegherea unui instructor. Orelle de zbor sub supraveghere se înscriu în carnetul de zbor al piloților sau într-un document echivalent, alături de semnătura instructorului. Limitarea se înlătură atunci când piloții fac dovada efectuării orelor de zbor sub supraveghere prevăzute în OSD		
FCL.725.A Pregătirea teoretică și instruirea practică pentru eliberarea calificărilor de clasă și de tip – avioane. (c) în cazul avioanelor complexe, altele decât cele de înaltă performanță, cu un singur pilot, al avioanelor complexe de înaltă performanță cu un singur pilot și al avioanelor multipilot, cursurile de pregătire cuprind cunoștințe teoretice și instruire practică UPRT corespunzătoare particularităților clasei sau tipului relevant(e).	3.58. la punctul FCL.725.A litera (c), se completează cu o frază nouă în următoarea redacție: „Pentru instruirea practică, FSTD pot fi utilizate în conformitate cu secțiunea A punctul 18 din apendicele nr. 9.”.	FCL.725.A Pregătirea teoretică și instruirea practică pentru eliberarea calificărilor de clasă și de tip – avioane. (c) în cazul avioanelor complexe, altele decât cele de înaltă performanță, cu un singur pilot, al avioanelor complexe de înaltă performanță cu un singur pilot și al avioanelor multipilot, cursurile de pregătire cuprind cunoștințe teoretice și instruire practică UPRT corespunzătoare particularităților clasei sau tipului relevant(e). Pentru instruirea practică, FSTD pot fi utilizate în conformitate cu secțiunea A punctul 18 din apendicele nr. 9.
FCL.730.A Cerințe specifice pentru piloții care urmează un curs pentru calificare de tip fără ore de zbor pe aeronavă (Zero Flight Time Type Rating – ZFTT) – avioane (a) Un pilot care urmează un curs de pregătire pentru o ZFTT trebuie să fi efectuat, pe un avion turboreactor multipilot certificat conform standardului CS-25 sau unui cod de navigabilitate echivalent ori pe un avion multipilot cu turbopropulsie care are o masă maximă certificată la decolare de	3.59. la punctul FCL.730.A litera (a), punctul 1 se expune în următoarea redacție: „1. dacă în timpul cursului se folosește un FFS calificat la nivelul CG, C sau C intermediar: (i) 1 500 de ore timp de zbor în cazul copiloților suplimentari pentru rută; (ii) în toate celelalte cazuri, 1 500 de ore timp de zbor sau 250 segmente de rută; 2. dacă în timpul cursului se folosește un FFS calificat la nivelul DG sau D:	FCL.730.A Cerințe specifice pentru piloții care urmează un curs pentru calificare de tip fără ore de zbor pe aeronavă (Zero Flight Time Type Rating – ZFTT) – avioane (a) Un pilot care urmează un curs de pregătire pentru o ZFTT trebuie să fi efectuat, pe un avion turboreactor multipilot certificat conform standardului CS-25 sau unui cod de navigabilitate echivalent ori pe un avion multipilot cu turbopropulsie care are o masă maximă certificată la decolare de minimum 10 tone sau o configurație

minimum 10 tone sau o configurație certificată de peste 19 locuri pentru pasageri, cel puțin: 1. dacă în timpul cursului se folosește un FFS calificat la nivelul CG, C sau C intermediar, 1500 de ore de zbor sau 250 de segmente de rută;	(i) 750 de ore timp de zbor în cazul copiloților suplimentari pentru rută; (ii) în toate celelalte cazuri, 500 de ore timp de zbor sau 100 de segmente de rută.”.	certificată de peste 19 locuri pentru pasageri, cel puțin: 1. dacă în timpul cursului se folosește un FFS calificat la nivelul CG, C sau C intermediar: (i) 1 500 de ore timp de zbor în cazul copiloților suplimentari pentru rută; (ii) în toate celelalte cazuri, 1 500 de ore timp de zbor sau 250 segmente de rută; 2. dacă în timpul cursului se folosește un FFS calificat la nivelul DG sau D: (i) 750 de ore timp de zbor în cazul copiloților suplimentari pentru rută; (ii) în toate celelalte cazuri, 500 de ore timp de zbor sau 100 de segmente de rută.”.
(b) Revalidarea calificărilor de clasă pentru avioane monomotor cu un singur pilot. 1. Calificările de clasă pentru avioane monomotor cu piston și calificările de clasă pentru TMG. Pentru revalidarea calificărilor de clasă pentru avioane monomotor cu piston cu un singur pilot sau a calificărilor de clasă pentru TMG, solicitanții trebuie: (i) în intervalul de 3 luni precedent datei de expirare a calificării, să promoveze o verificare a competenței în clasa relevantă în conformitate cu apendicele nr.9 la prezenta Anexă (Partea FCL), cu un examinator; sau (ii) în intervalul de 12 luni anterior datei expirării calificării, să efectueze 12 ore de zbor în clasa relevantă, inclusiv: - 6 ore ca PIC; - 12 decolări și 12 aterizări; și - un curs de perfecționare de cel puțin o oră de timp total de zbor în compania unui instructor de zbor (FI) sau a unui instructor pentru calificarea de clasă (CRI). Solicitanții sunt scutiți de acest curs de perfecționare dacă au promovat o verificare a competenței	3.60. la punctul FCL.740.A: 3.60.1. litera (b) punctul 1, cuvintele „monomotor cu piston cu un singur pilot” se substituie cu cuvintele „SEP”; 3.60.2. litera (b) punctul 1, subpunctul (ii) se modifică după cum urmează: „(ii) în intervalul de 12 luni anterior datei expirării calificării, să efectueze 12 ore de zbor în clasa relevantă, inclusiv: (A) 6 ore ca PIC; (B) 12 decolări și 12 aterizări; (C) pregătire de actualizare a competențelor de cel puțin 1 oră din timpul total de zbor cu un instructor de zbor (FI) sau cu un instructor pentru calificarea de clasă (CRI) și într-un mod considerat satisfăcător de acesta, care selectează exercițiile de zbor care îi permit solicitantului să își actualizeze competențele de a opera aeronava în condiții de siguranță și de a aplica proceduri normale, anormale și de urgență. Solicitanții sunt scutiți de această pregătire de actualizare cunoștințelor dacă au promovat oricare dintre următoarele, pe orice clasă sau tip de avion: 1. o verificare a competenței pentru calificarea de clasă sau de tip;	(b) Revalidarea calificărilor de clasă pentru avioane monomotor cu un singur pilot. 1. Calificările de clasă pentru avioane monomotor cu piston și calificările de clasă pentru TMG. Pentru revalidarea calificărilor de clasă pentru avioane SEP sau a calificărilor de clasă pentru TMG, solicitanții trebuie: (i) în intervalul de 3 luni precedent datei de expirare a calificării, să promoveze o verificare a competenței în clasa relevantă în conformitate cu apendicele nr.9 la prezenta Anexă (Partea FCL), cu un examinator; sau „(ii) în intervalul de 12 luni anterior datei expirării calificării, să efectueze 12 ore de zbor în clasa relevantă, inclusiv: (A) 6 ore ca PIC; (B) 12 decolări și 12 aterizări; (C) pregătire de actualizare a competențelor de cel puțin 1 oră din timpul total de zbor cu un instructor de zbor (FI) sau cu un instructor pentru calificarea de clasă (CRI) și într-un mod considerat satisfăcător de acesta, care selectează exercițiile de zbor care îi permit solicitantului să își actualizeze competențele de a opera aeronava în condiții de

pentru o calificare de clasă sau de tip, un test de îndemânare ori o evaluare a competenței pentru orice altă clasă sau tip de avion. 2. În cazul în care solicitanții sunt titulari atât ai unei calificări de clasă pentru avioane monomotor cu piston (aterizare pe uscat), cât și ai unei calificări TMG, aceștia pot îndeplini cerințele de la punctul 1 în oricare dintre clase sau într-o combinație între acestea și pot obține revalidarea ambelor calificări. 4. În cazul în care solicitanții sunt titulari atât ai unei calificări de clasă pentru avioane monomotor cu piston (aterizare pe uscat), cât și ai unei calificări de clasă pentru avioane monomotor cu piston (aterizare pe apă), aceștia pot îndeplini cerințele de la punctul 1 subpunctul (ii) în oricare dintre clase sau într-o combinație între acestea și pot obține îndeplinirea acestor cerințe pentru ambele calificări. În fiecare clasă trebuie efectuate cel puțin o oră din timpul ca PIC obligatoriu și 6 dintre cele 12 decolări și aterizări obligatorii.	2. un test de îndemânare; 3. o evaluare practică EBT; 4. o evaluare a competenței.”; 3.60.3. litera (b) punctul 2, punctul 4 cuvintele „monomotor cu piston” se înlocuiesc cu cuvântul „SEP”.	siguranță și de a aplica proceduri normale, anormale și de urgență. Solicitanții sunt scutiți de această pregătire de actualizare cunoștințelor dacă au promovat oricare dintre următoarele, pe orice clasă sau tip de avion: 1. o verificare a competenței pentru calificarea de clasă sau de tip; 2. un test de îndemânare; 3. o evaluare practică EBT; 4. o evaluare a competenței.”; 2. În cazul în care solicitanții sunt titulari atât ai unei calificări de clasă pentru avioane SEP (aterizare pe uscat), cât și ai unei calificări TMG, aceștia pot îndeplini cerințele de la punctul 1 în oricare dintre clase sau într-o combinație între acestea și pot obține revalidarea ambelor calificări. 4. În cazul în care solicitanții sunt titulari atât ai unei calificări de clasă pentru avioane SEP (aterizare pe uscat), cât și ai unei calificări de clasă pentru avioane monomotor cu piston (aterizare pe apă), aceștia pot îndeplini cerințele de la punctul 1 subpunctul (ii) în oricare dintre clase sau într-o combinație între acestea și pot obține îndeplinirea acestor cerințe pentru ambele calificări. În fiecare clasă trebuie efectuate cel puțin o oră din timpul ca PIC obligatoriu și 6 dintre cele 12 decolări și aterizări obligatorii.
FCL.745.A Curs UPRT avansat – avioane (a) Cursul UPRT avansat se efectuează în cadrul unei ATO și cuprinde cel puțin: 3. trei ore de instruire practică în dublă comandă cu un instructor de zbor pentru avioane FI(A) calificat în conformitate cu punctul FCL.915 litera (e), constând într-un curs UPRT avansat pe un avion calificat pentru respectiva pregătire.	3.61. la punctul FCL.745.A litera (a), subpunctul 3 se completează cu o frază nouă după cum urmează: „Timpul de zbor care nu include UPRT avansat, dar care servește la ducerea sau întoarcerea din zona de pregătire UPRT nu se ia în calculul celor 3 ore.”.	3. trei ore de instruire practică în dublă comandă cu un instructor de zbor pentru avioane FI(A) calificat în conformitate cu punctul FCL.915 litera (e), constând într-un curs UPRT avansat pe un avion calificat pentru respectiva pregătire. Timpul de zbor care nu include UPRT avansat, dar care servește la ducerea sau întoarcerea din zona de pregătire UPRT nu se ia în calculul celor 3 ore.

FCL.720.H Cerințe privind experiența și condiții indispensabile pentru eliberarea calificărilor de tip – elicoptere 2. cu excepția cazului în care cursul pentru calificarea de tip este însoțit de un curs MCC: (ii) să aibă cel puțin 500 de ore de zbor ca pilot pe avioane multipilot; sau (iii) să aibă cel puțin 500 de ore de zbor ca pilot în operațiuni multipilot pe elicoptere multimotor; (b) Unei persoane care participă la un curs pentru o primă calificare de tip pentru un tip de elicopter multipilot, care a absolvit un curs integrat ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR sau CPL(H) și care nu îndeplinește cerința de la litera (a) punctul 1 i se eliberează calificarea de tip cu privilegiile limitate exclusiv la exercitarea funcțiilor de copilot. Această limitare se înlătură în momentul în care pilotul: 1. a efectuat 70 de ore ca PIC sau pilot comandant sub supraveghere pe elicoptere; 2. a promovat un test de îndemânare ca PIC pe tipul de elicopter multipilot aplicabil. (c) <i>Elicoptere multimotor cu un singur pilot.</i> O persoană care solicită eliberarea unei prime calificări de tip pentru elicoptere multimotor cu un singur pilot trebuie:	3.62. la punctul FCL.720.H: 3.62.1. la litera (a) punctul 2 subpunctul (ii) se expune în următoarea redacție: „(ii) să fi efectuat cel puțin 500 de ore de timp de zbor ca pilot în operare multipilot, pe orice categorie de aeronavă;”; 3.62.2. la litera (a), punctul 2 subpunctul (iii) se exclude; 3.62.3. litera (b) se expune în următoarea redacție: „(b) Un absolvent al unui curs integrat ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR sau CPL(H) care nu îndeplinește cerința de la litera (a) punctul 1 are dreptul de a urma cursul de pregătire pentru o calificare de tip pentru elicoptere multipilot și i se eliberează calificarea de tip cu privilegiile limitate exclusiv la exercitarea funcțiilor de copilot. Limitarea se elimină odată ce pilotul îndeplinește toate condițiile următoare:”; 3.62.4. la litera (c) cuvintele „cu un singur pilot” se exclud.	FCL.720.H Cerințe privind experiența și condiții indispensabile pentru eliberarea calificărilor de tip – elicoptere 2. cu excepția cazului în care cursul pentru calificarea de tip este însoțit de un curs MCC: (ii) să fi efectuat cel puțin 500 de ore de timp de zbor ca pilot în operare multipilot, pe orice categorie de aeronavă; „(b) Un absolvent al unui curs integrat ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR sau CPL(H) care nu îndeplinește cerința de la litera (a) punctul 1 are dreptul de a urma cursul de pregătire pentru o calificare de tip pentru elicoptere multipilot și i se eliberează calificarea de tip cu privilegiile limitate exclusiv la exercitarea funcțiilor de copilot. Limitarea se elimină odată ce pilotul îndeplinește toate condițiile următoare: 1. a efectuat 70 de ore ca PIC sau pilot comandant sub supraveghere pe elicoptere; 2. a promovat un test de îndemânare ca PIC pe tipul de elicopter multipilot aplicabil. (c) <i>Elicoptere multimotor.</i> O persoană care solicită eliberarea unei prime calificări de tip pentru elicoptere multimotor cu un singur pilot trebuie:
FCL.740.H Revalidarea calificărilor de tip – elicoptere (a) <i>Revalidare.</i> Pentru revalidarea calificărilor de tip pentru elicoptere, solicitantul trebuie: 1. să promoveze o verificare a competenței în conformitate cu apendicele nr.9 la prezenta Anexă (Partea FCL) pe tipul de elicopter relevant sau pe un FSTD	3.63. punctul FCL.740.H se modifică și se expune în următoarea redacție: „FCL.740.H Revalidarea calificărilor de tip – elicoptere (a) <i>Revalidare.</i> Pentru revalidarea calificărilor de tip pentru elicoptere, solicitanții trebuie să respecte una dintre următoarele condiții, după caz: 1. parcurg următoarele etape:	FCL.740.H Revalidarea calificărilor de tip – elicoptere (a) <i>Revalidare.</i> Pentru revalidarea calificărilor de tip pentru elicoptere, solicitanții trebuie să respecte una dintre următoarele condiții, după caz: 1. parcurg următoarele etape: (i) în perioada de valabilitate a calificării de tip, să efectueze cel puțin 2 ore ca pilot pe tipul de elicopter relevant;

reprezentând respectivul tip în intervalul de 3 luni imediat precedent datei de expirare a calificării; și 2. să efectueze cel puțin 2 ore ca pilot pe tipul de elicopter relevant în perioada de valabilitate a calificării. Durata verificării competenței poate fi de aproximativ 2 ore; 3. în cazul în care solicitanții dețin mai mult de o calificare de tip pentru elicoptere monomotor cu piston, aceștia pot obține revalidarea tuturor calificărilor de tip relevante prin susținerea verificării competenței numai pentru una dintre calificările de tip deținute, cu condiția să fi efectuat cel puțin 2 ore timp de zbor ca PIC pe celelalte tipuri în timpul perioadei de valabilitate. Verificarea competenței se efectuează de fiecare dată pentru un tip diferit; 4. în cazul în care solicitanții dețin mai mult de o calificare de tip pentru elicoptere monomotor cu turbină, cu o masă maximă certificată la decolare de până la 3175 kg, aceștia pot obține revalidarea tuturor calificărilor de tip relevante prin susținerea verificării competenței numai pentru una dintre calificările de tip relevante deținute, cu condiția să fi efectuat: (i) 300 de ore ca PIC pe elicoptere; (ii) 15 ore pe fiecare dintre tipurile deținute; și (iii) cel puțin 2 ore timp de zbor ca PIC pe fiecare dintre celelalte tipuri în timpul perioadei de valabilitate. Verificarea competenței se efectuează de fiecare dată pentru un tip diferit.	(i) în perioada de valabilitate a calificării de tip, să efectueze cel puțin 2 ore ca pilot pe tipul de elicopter relevant; (ii) în cele 3 luni imediat anterioare datei de expirare a calificării de tip, să promoveze o verificare a competenței: (A) care se desfășoară în conformitate cu apendicele nr. 9 pe tipul relevant de elicopter sau pe un FSTD reprezentând tipul respectiv; (B) a cărei durată poate fi luată în calculul timpului de zbor specificat la subpunctul (i); 2. pentru calificările de tip pentru elicopterele monomotor cu o masă maximă la decolare de 3 175 kg, aceștia trebuie să îndeplinească una dintre următoarele condiții: (i) să respecte dispozițiile de la litera (a) punctul 1; (ii) să efectueze, pe tipul de elicopter relevant, ambele elemente de mai jos: (A) în perioada de valabilitate a calificării de tip, cel puțin 6 ore ca PIC; (B) în cele 3 luni imediat anterioare datei expirării calificării, o pregătire de actualizare a competențelor de cel puțin 1 oră din timpul total de zbor cu un instructor și într-un mod considerat satisfăcător de acesta, care selectează exercițiile de zbor care îi permit solicitantului să își actualizeze competențele de a opera aeronava în condiții de siguranță și de a aplica proceduri normale, anormale și de urgență; Solicitanții pot alege să urmeze pregătirea de actualizare a competențelor pe aeronavă sau pe un FSTD reprezentând tipul relevant ori într-o combinație a acestora. (b) Atunci când dețin mai multe calificări de tip pentru elicoptere SEP, solicitanții pot obține revalidarea tuturor calificărilor de tip relevante prin promovarea verificării competenței în conformitate cu litera (a) punctul 1 subpunctul (ii) sau prin finalizarea pregătirii de actualizare a competențelor în conformitate cu litera (a) punctul 2 subpunctul (ii)	(ii) în cele 3 luni imediat anterioare datei de expirare a calificării de tip, să promoveze o verificare a competenței: (A) care se desfășoară în conformitate cu apendicele nr. 9 pe tipul relevant de elicopter sau pe un FSTD reprezentând tipul respectiv; (B) a cărei durată poate fi luată în calculul timpului de zbor specificat la subpunctul (i); 2. pentru calificările de tip pentru elicopterele monomotor cu o masă maximă la decolare de 3 175 kg, aceștia trebuie să îndeplinească una dintre următoarele condiții: (i) să respecte dispozițiile de la litera (a) punctul 1; (ii) să efectueze, pe tipul de elicopter relevant, ambele elemente de mai jos: (A) în perioada de valabilitate a calificării de tip, cel puțin 6 ore ca PIC; (B) în cele 3 luni imediat anterioare datei expirării calificării, o pregătire de actualizare a competențelor de cel puțin 1 oră din timpul total de zbor cu un instructor și într-un mod considerat satisfăcător de acesta, care selectează exercițiile de zbor care îi permit solicitantului să își actualizeze competențele de a opera aeronava în condiții de siguranță și de a aplica proceduri normale, anormale și de urgență; Solicitanții pot alege să urmeze pregătirea de actualizare a competențelor pe aeronavă sau pe un FSTD reprezentând tipul relevant ori într-o combinație a acestora. (b) Atunci când dețin mai multe calificări de tip pentru elicoptere SEP, solicitanții pot obține revalidarea tuturor calificărilor de tip relevante prin promovarea verificării competenței în conformitate cu litera (a) punctul 1 subpunctul (ii) sau prin finalizarea pregătirii de actualizare a competențelor în conformitate cu litera (a) punctul 2 subpunctul (ii) litera (B) numai pe unul dintre tipurile relevante deținute, cu condiția să fi efectuat oricare dintre următoarele durate de zbor ca PIC pe fiecare dintre

5. Un pilot care promovează un test de îndemânare pentru eliberarea unei calificări suplimentare de tip obține revalidarea pentru calificările de tip relevante pe grupele comune, în conformitate cu punctele 3 și 4. 6. În cazul deținerii unei IR(H), revalidarea acesteia se poate combina cu o verificare a competenței pentru o calificare de tip. (b) Un solicitant care nu promovează toate secțiunile unei verificări a competenței înainte de data expirării unei calificări de tip nu exercită privilegiile asociate respectivei calificări până la promovarea verificării competenței. În cazul literei (a) punctele 3 și 4, solicitantul nu își exercită privilegiile pentru niciunul dintre tipuri.	litera (B) numai pe unul dintre tipurile relevante deținute, cu condiția să fi efectuat oricare dintre următoarele durate de zbor ca PIC pe fiecare dintre celelalte tipuri relevante în cursul perioadei de valabilitate: 1. dacă au efectuat o verificare a competenței în conformitate cu litera (a) punctul 1 subpunctul (ii), cel puțin 2 ore; 2. dacă au urmat o pregătire de actualizare a competențelor în conformitate cu litera (a) punctul 2 subpunctul (ii) litera (B), cel puțin 6 ore. Verificarea competenței sau actualizarea competențelor se efectuează, după caz, de fiecare dată pentru un tip diferit. Noua perioadă de valabilitate a tuturor calificărilor de tip revalidate în conformitate cu prezentul punct începe odată cu perioada de valabilitate a calificării de tip pentru care se efectuează verificarea competenței sau actualizarea competențelor. (c) Atunci când dețin mai multe calificări de tip pentru elicoptere SET cu o masă maximă certificată la decolare de până la 3 175 kg, solicitanții pot obține revalidarea tuturor calificărilor de tip relevante prin promovarea verificării competenței în conformitate cu litera (a) punctul 1 subpunctul (ii) sau prin finalizarea pregătirii de actualizare a competențelor în conformitate cu litera (a) punctul 2 subpunctul (ii) litera (B) numai pe unul dintre tipurile relevante deținute, cu condiția să fi efectuat toate duratele de zbor de mai jos: 1. 300 de ore ca PIC pe elicoptere; 2. 15 ore pe fiecare dintre tipurile deținute; 3. oricare dintre următoarele durate de zbor ca PIC pentru fiecare dintre celelalte tipuri relevante în cursul perioadei de valabilitate: (i) dacă au efectuat o verificare a competenței în conformitate cu litera (a) punctul 1 subpunctul (ii), cel puțin 2 ore;	celelalte tipuri relevante în cursul perioadei de valabilitate: 1. dacă au efectuat o verificare a competenței în conformitate cu litera (a) punctul 1 subpunctul (ii), cel puțin 2 ore; 2. dacă au urmat o pregătire de actualizare a competențelor în conformitate cu litera (a) punctul 2 subpunctul (ii) litera (B), cel puțin 6 ore. Verificarea competenței sau actualizarea competențelor se efectuează, după caz, de fiecare dată pentru un tip diferit. Noua perioadă de valabilitate a tuturor calificărilor de tip revalidate în conformitate cu prezentul punct începe odată cu perioada de valabilitate a calificării de tip pentru care se efectuează verificarea competenței sau actualizarea competențelor. (c) Atunci când dețin mai multe calificări de tip pentru elicoptere SET cu o masă maximă certificată la decolare de până la 3 175 kg, solicitanții pot obține revalidarea tuturor calificărilor de tip relevante prin promovarea verificării competenței în conformitate cu litera (a) punctul 1 subpunctul (ii) sau prin finalizarea pregătirii de actualizare a competențelor în conformitate cu litera (a) punctul 2 subpunctul (ii) litera (B) numai pe unul dintre tipurile relevante deținute, cu condiția să fi efectuat toate duratele de zbor de mai jos: 1. 300 de ore ca PIC pe elicoptere; 2. 15 ore pe fiecare dintre tipurile deținute; 3. oricare dintre următoarele durate de zbor ca PIC pentru fiecare dintre celelalte tipuri relevante în cursul perioadei de valabilitate: (i) dacă au efectuat o verificare a competenței în conformitate cu litera (a) punctul 1 subpunctul (ii), cel puțin 2 ore; (ii) dacă au efectuat o pregătire de actualizare a competențelor în conformitate cu litera (a) punctul 2 subpunctul (ii) litera (B), cel puțin 6 ore.

	(ii) dacă au efectuat o pregătire de actualizare a competențelor în conformitate cu litera (a) punctul 2 subpunctul (ii) litera (B), cel puțin 6 ore. Verificarea competenței se efectuează de fiecare dată pentru un tip diferit. Noua perioadă de valabilitate a tuturor calificărilor de tip revalidate în conformitate cu prezentul punct începe odată cu perioada de valabilitate a calificării de tip pentru care se efectuează verificarea competenței sau pregătirea de actualizare a competențelor. (d) Solicitanții care au promovat un test de îndemânare pentru eliberarea unei calificări de tip suplimentare sau o verificare a competenței pentru reînnoirea unei calificări de tip trebuie să obțină revalidarea pentru calificările de tip relevante deja deținute în grupurile comune, astfel cum se specifică la literele (b) și (c). Noua perioadă de valabilitate a tuturor calificărilor de tip revalidate în conformitate cu prezentul punct începe odată cu perioada de valabilitate a calificării de tip pentru care se finalizează testul de îndemânare sau verificarea competenței. (e) În cazul deținerii unei IR(H), revalidarea acesteia se poate combina cu o verificare a competenței pentru o calificare de tip. (f) Solicitanții care nu promovează toate secțiunile unei verificări a competenței înainte de data expirării unei calificări de tip nu exercită privilegiile asociate respectivei calificări până la promovarea verificării competenței. În cazul literelor (b) și (c), solicitanții nu își exercită privilegiile pe niciunul dintre tipurile respective.”.	Verificarea competenței se efectuează de fiecare dată pentru un tip diferit. Noua perioadă de valabilitate a tuturor calificărilor de tip revalidate în conformitate cu prezentul punct începe odată cu perioada de valabilitate a calificării de tip pentru care se efectuează verificarea competenței sau pregătirea de actualizare a competențelor. (d) Solicitanții care au promovat un test de îndemânare pentru eliberarea unei calificări de tip suplimentare sau o verificare a competenței pentru reînnoirea unei calificări de tip trebuie să obțină revalidarea pentru calificările de tip relevante deja deținute în grupurile comune, astfel cum se specifică la literele (b) și (c). Noua perioadă de valabilitate a tuturor calificărilor de tip revalidate în conformitate cu prezentul punct începe odată cu perioada de valabilitate a calificării de tip pentru care se finalizează testul de îndemânare sau verificarea competenței. (e) În cazul deținerii unei IR(H), revalidarea acesteia se poate combina cu o verificare a competenței pentru o calificare de tip. (f) Solicitanții care nu promovează toate secțiunile unei verificări a competenței înainte de data expirării unei calificări de tip nu exercită privilegiile asociate respectivei calificări până la promovarea verificării competenței. În cazul literelor (b) și (c), solicitanții nu își exercită privilegiile pe niciunul dintre tipurile respective.
FCL.800 Calificarea de zbor acrobatic (a) Titularii unui certificat de pilot cu privilegii de zbor pe avioane sau TMG efectuează zboruri acrobatice numai dacă dețin o calificare de zbor acrobatic în conformitate cu prezentul punct.	3.64. la punctul FCL.800: 3.64.1. la litera (a) cuvintele „unui certificat” se substituie cu cuvintele „unei licențe”; 3.64.2. la litera (b) punctul 1, cuvântul „certificatului” se substituie cu cuvântul „licenței”;	FCL.800 Calificarea de zbor acrobatic (a) Titularii unei licențe de pilot cu privilegii de zbor pe avioane sau TMG efectuează zboruri acrobatice numai dacă dețin o calificare de zbor acrobatic în conformitate cu prezentul punct.

(b) Solicitanții unei calificări de zbor acrobatic trebuie: 1. să fi efectuat, după eliberarea certificatului, cel puțin 30 de ore timp de zbor ca PIC pe avioane sau TMG; (d) Solicitanții unei calificări de zbor acrobatic care dețin și o calificare de clasă pentru TMG, precum și privilegii de zbor acrobatic nivel avansat pentru planoare cu privilegiile menționate la SFCL.200 litera (d) din Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor: 1. sunt exceptați de la limitarea la avioane a calificării lor de zbor acrobatic, astfel cum se prevede la litera (c), dacă au îndeplinit cerințele de la litera (b) punctul 1 și punctul 2 subpunctul (ii) pe avioane; sau	3.64.3. la litera (d) punctul 1 după cuvintele „dacă au îndeplinit cerințele de la litera (b) punctul 1 și” se completează cu cuvintele „litera (b)”.	(b) Solicitanții unei calificări de zbor acrobatic trebuie: 1. să fi efectuat, după eliberarea licenței, cel puțin 30 de ore timp de zbor ca PIC pe avioane sau TMG; (d) Solicitanții unei calificări de zbor acrobatic care dețin și o calificare de clasă pentru TMG, precum și privilegii de zbor acrobatic nivel avansat pentru planoare cu privilegiile menționate la SFCL.200 litera (d) din Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor: 1. sunt exceptați de la limitarea la avioane a calificării lor de zbor acrobatic, astfel cum se prevede la litera (c), dacă au îndeplinit cerințele de la litera (b) punctul 1 și litera (b) punctul 2 subpunctul (ii) pe avioane; sau
FCL.805 Calificările de tractare planoare și tractare bannere (a) Titularii unui certificat de pilot cu privilegii pentru zborul pe avioane sau TMG tractează planoare sau bannere numai în cazul în care dețin calificarea corespunzătoare de tractare planoare sau bannere. (b) Solicitanții unei calificări de tractare planoare trebuie să fi efectuat: 1. cel puțin 30 de ore de zbor ca PIC și 60 de decolări și aterizări pe avioane, dacă activitatea se va desfășura pe avioane, sau pe TMG, dacă activitatea se va desfășura pe TMG, efectuate după eliberarea certificatului; (c) Solicitanții unei calificări de tractare bannere trebuie să fi efectuat: 1. cel puțin 100 de ore de zbor și 200 de decolări și aterizări ca PIC pe avioane sau TMG, după eliberarea certificatului. Cel puțin 30 dintre aceste ore trebuie să fie	3.65. la punctul FCL.805, litera (a), litera (b) punctul 1 și litera (c) punctul 1 cuvintele „unui certificat” și „certificatului” se înlocuiesc cu cuvintele „unei licențe” „licenței”.	FCL.805 Calificările de tractare planoare și tractare bannere (a) Titularii unei licențe de pilot cu privilegii pentru zborul pe avioane sau TMG tractează planoare sau bannere numai în cazul în care dețin calificarea corespunzătoare de tractare planoare sau bannere. (b) Solicitanții unei calificări de tractare planoare trebuie să fi efectuat: 1. cel puțin 30 de ore de zbor ca PIC și 60 de decolări și aterizări pe avioane, dacă activitatea se va desfășura pe avioane, sau pe TMG, dacă activitatea se va desfășura pe TMG, efectuate după eliberarea licenței; (c) Solicitanții unei calificări de tractare bannere trebuie să fi efectuat: 1. cel puțin 100 de ore de zbor și 200 de decolări și aterizări ca PIC pe avioane sau TMG, după eliberarea licenței. Cel puțin 30 dintre aceste ore trebuie să fie efectuate pe avioane, dacă activitatea se va desfășura pe avioane, sau pe TMG, dacă activitatea se va desfășura pe TMG;

efectuate pe avioane, dacă activitatea se va desfășura pe avioane, sau pe TMG, dacă activitatea se va desfășura pe TMG;		
FCL.810 Calificarea de zbor pe timp de noapte (a) Avioane, TMG, dirijabile 3. În cazul în care solicitanții sunt titulari atât ai unei calificări de clasă pentru avioane monomotor cu piston (aterizare pe uscat), cât și ai unei calificări pentru TMG, aceștia pot îndeplini cerințele de la punctul 1 de mai sus în oricare dintre clase sau în ambele clase. (b) <i>Elicoptere</i>. În cazul în care privilegiile unui PPL pentru elicoptere urmează să fie exercitate în condiții VFR pe timp de noapte, solicitantul trebuie: 1. să fi efectuat cel puțin 100 de ore de zbor ca pilot pe elicoptere după eliberarea certificatului, inclusiv cel puțin 60 de ore ca PIC pe elicoptere și 20 de ore de zbor în raid;	3.66. la punctul FCL.810: 3.66.1. la litera (a) punctul 3 cuvintele „monomotor cu piston” se substituie cu sintagma „SEP”; 3.66.2. la litera (b) punctul 1, cuvântul „certificatului” se substituie cu cuvântul „licenței”. 3.66.3 după litera (b) se completează cu litera (c) după cum urmează: „(c) Autogire. În cazul în care privilegiile unei GPL urmează să fie exercitate în condiții VFR pe timp de noapte, solicitanții trebuie: 1. să fi efectuat cel puțin 50 de ore timp de zbor ca pilot pe autogire după eliberarea licenței, inclusiv cel puțin 20 de ore ca PIC pe autogire și 20 de ore de zbor în raid; 2. să fi urmat un curs de pregătire în cadrul unei DTO sau al unei ATO. Cursul trebuie efectuat într-un interval de șase luni și trebuie să cuprindă: (i) cinci ore de pregătire teoretică; (ii) trei ore timp de instruire instrumentală în dublă comandă pe autogire; și (iii) cinci ore timp de zbor pe timp de noapte, inclusiv cel puțin trei ore de instruire în dublă comandă care să cuprindă cel puțin o oră de navigare în raid și cinci circuite pe timp de noapte în simplă comandă; fiecare circuit trebuie să cuprindă o decolare și o aterizare. Unui solicitant care este sau a fost titular al unei calificări de zbor instrumental pe un avion sau un elicopter i se creditează două ore pentru cerința de la punctul 2 subpunctul (ii) de mai sus. Un solicitant care deține o calificare de zbor pe timp de noapte pe un avion, un elicopter sau un TMG trebuie să fie creditat integral pentru elementul specificat la punctul 2 subpunctul (i).”	FCL.810 Calificarea de zbor pe timp de noapte (a) Avioane, TMG, dirijabile 3. În cazul în care solicitanții sunt titulari atât ai unei calificări de clasă pentru avioane SEP (aterizare pe uscat), cât și ai unei calificări pentru TMG, aceștia pot îndeplini cerințele de la punctul 1 de mai sus în oricare dintre clase sau în ambele clase. (b) <i>Elicoptere</i>. În cazul în care privilegiile unui PPL pentru elicoptere urmează să fie exercitate în condiții VFR pe timp de noapte, solicitantul trebuie: 1. să fi efectuat cel puțin 100 de ore de zbor ca pilot pe elicoptere după eliberarea licenței, inclusiv cel puțin 60 de ore ca PIC pe elicoptere și 20 de ore de zbor în raid; (c) Autogire. În cazul în care privilegiile unei GPL urmează să fie exercitate în condiții VFR pe timp de noapte, solicitanții trebuie: 1. să fi efectuat cel puțin 50 de ore timp de zbor ca pilot pe autogire după eliberarea licenței, inclusiv cel puțin 20 de ore ca PIC pe autogire și 20 de ore de zbor în raid; 2. să fi urmat un curs de pregătire în cadrul unei DTO sau al unei ATO. Cursul trebuie efectuat într-un interval de șase luni și trebuie să cuprindă: (i) cinci ore de pregătire teoretică; (ii) trei ore timp de instruire instrumentală în dublă comandă pe autogire; și (iii) cinci ore timp de zbor pe timp de noapte, inclusiv cel puțin trei ore de instruire în dublă comandă care să cuprindă cel puțin o oră de navigare în raid și cinci circuite pe timp de noapte în simplă comandă; fiecare circuit trebuie să cuprindă o decolare și o aterizare.

		Unui solicitant care este sau a fost titular al unei calificări de zbor instrumental pe un avion sau un elicopter i se creditează două ore pentru cerința de la punctul 2 subpunctul (ii) de mai sus. Un solicitant care deține o calificare de zbor pe timp de noapte pe un avion, un elicopter sau un TMG trebuie să fie creditat integral pentru elementul specificat la punctul 2 subpunctul (i).”
FCL.815 Calificarea de zbor în munți (d) <i>Valabilitate</i> . O calificare de zbor în munți este valabilă pe o perioadă de 24 de luni.	3.67. la punctul FCL.815 litera (d) se expune după cum urmează: „(d) Pentru a exercita privilegiile calificării de zbor în munți, titularul calificării trebuie să fi respectat, în ultimii 2 ani, oricare dintre următoarele condiții: 1. să fi efectuat cel puțin șase aterizări pe o suprafață desemnată ca necesitând o calificare de zbor în munți; 2. să fi promovat o verificare a competenței în conformitate cu cerințele de la litera (c). Promovarea verificării competenței se înscrie în carnetul de zbor al pilotului și se semnează de examinatorul responsabil.”.	(d) Pentru a exercita privilegiile calificării de zbor în munți, titularul calificării trebuie să fi respectat, în ultimii 2 ani, oricare dintre următoarele condiții: 1. să fi efectuat cel puțin șase aterizări pe o suprafață desemnată ca necesitând o calificare de zbor în munți; 2. să fi promovat o verificare a competenței în conformitate cu cerințele de la litera (c). Promovarea verificării competenței se înscrie în carnetul de zbor al pilotului și se semnează de examinatorul responsabil.
FCL.820 Calificarea de pilot de încercare (a) Titularii unui certificat de pilot pentru avioane sau elicoptere acționează ca PIC numai în cazul zborurilor de încercare de categoria 1 sau 2, definite în Partea 21, dacă dețin o calificare de pilot de încercare.	3.68. la punctul FCL.820 litera (a), cuvintele „unui certificat” se înlocuiesc cu cuvintele „unei licențe”.	FCL.820 Calificarea de pilot de încercare (a) Titularii unei licențe de pilot pentru avioane sau elicoptere acționează ca PIC numai în cazul zborurilor de încercare de categoria 1 sau 2, definite în Partea 21, dacă dețin o calificare de pilot de încercare.
FCL.835 Calificare de zbor instrumental de bază (BIR) [FCL.835 introdus prin Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023] (a) Privilegii și condiții 1. Privilegiile titularului unei BIR constau în dreptul de a efectua zboruri în condiții IFR pe avioane cu un singur pilot pentru care sunt deținute calificări de clasă, cu excepția avioanelor și a variantelor de avion de înaltă	3.69. la punctul FCL.835 litera (a) se expune după cum urmează: „(a) Privilegii și condiții 1. Privilegiile unui titular de BIR constau în efectuarea de zboruri în condiții IFR pe avioane cu un singur pilot pentru care sunt deținute calificări de clasă, cu excepția următoarelor: (i) avioane de înaltă performanță; (ii) variante de avion, atunci când datele privind conformitatea operațională au determinat necesitatea unei IR.”	„(a) Privilegii și condiții 1. Privilegiile unui titular de BIR constau în efectuarea de zboruri în condiții IFR pe avioane cu un singur pilot pentru care sunt deținute calificări de clasă, cu excepția următoarelor: (i) avioane de înaltă performanță; (ii) variante de avion, atunci când datele privind conformitatea operațională au determinat necesitatea unei IR.”

performanță, în cazul în care datele privind conformitatea operațională stabilesc că este necesară o IR. 2. Privilegiile BIR se exercită exclusiv în conformitate cu FCL.205.A. 3. Privilegiile BIR pot fi exercitate pe timp de noapte numai dacă pilotul deține o calificare de zbor pe timp de noapte în conformitate cu FCL.810. 4. Privilegiile unei BIR multimotor sunt valabile și pe avioanele cu un singur motor pentru care pilotul deține o calificare de clasă monomotor valabilă. 5. Exercițarea privilegiilor BIR este supusă tuturor condițiilor următoare: (i) înălțimea de decizie (DH) sau înălțimea minimă de coborâre (MDH) utilizată în minimele de operare pe aerodrom trebuie să fie cu cel puțin 200 ft mai mare decât valoarea calculată în conformitate cu NCO.OP.110 Minime de operare pentru aerodromuri – avioane și elicoptere și cu NCO.OP.111 Minime de operare pentru aerodromuri – operațiuni NPA, APV, CAT I din Partea NCO la Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la operațiunile aeriene; și (ii) vizibilitatea utilizată în minimele de operare pe aerodrom trebuie să nu fie mai mică de 1500 m; (iii) pilotul comandant nu inițiază un zbor în condiții IFR și nici nu face o tranziție de la condiții VFR la condiții IFR, decât dacă: A. la aerodromul de plecare, vizibilitatea este de cel puțin 1500 m, iar plafonul norilor este de cel puțin 600 ft sau egală cu minima publicată pentru apropierea cu manevre la vedere aplicabilă categoriei de avion, luându-se în considerare valoarea mai mare; și		

B. la aerodromul de destinație și la orice aerodrom de rezervă necesar, informațiile meteorologice curente disponibile indică, în perioada cuprinsă între o oră înainte și o oră după ora estimată de sosire sau între ora reală de plecare și o oră după ora estimată de sosire, luându-se în considerare perioada mai scurtă dintre acestea, o vizibilitate de cel puțin 1500 m și un plafon al norilor de cel puțin 600 ft sau egală cu minima publicată pentru apropierea cu manevre la vedere aplicabilă categoriei de avion, sau DH/MDH majorată cu 200 ft în conformitate cu subpunctul (i), luându-se în considerare valoarea mai mare.		
FCL.900 Certificatele de instructor (a) <i>Dispoziții generale</i>. O persoană asigură: 1. instruire practică pe aeronave numai dacă este titulara: (ii) unui certificat de instructor corespunzător pregătirii pe care o asigură, eliberat în conformitate cu prezenta subparte; (c) Instruirea furnizată în afara teritoriului Republicii Moldova 1. Prin derogare de la dispozițiile literei (a), în cazul instruirii practice furnizate pe durata unui curs de pregătire aprobat în conformitate cu prezenta Anexă (Partea FCL) în temeiul Convenției de la Chicago, AAC eliberează un certificat de instructor solicitanților care: (i) dețin un certificat de pilot care îndeplinește toate criteriile următoare: (d) Instructorii certificați conform prevederilor Regulamentului (UE) nr.1178/2011 de către autoritățile aeronautice din statele-membre ale Uniunii	3.70. la punctul FCL.900: 3.70.1. litera (a) punct 1 subpunct (ii) cuvântul „unui certificat” se înlocuiește cu cuvântul „unei licențe”; 3.70.2. litera (c) punct 1 subpunct (i) cuvântul „un certificat” se înlocuiește cu cuvântul „o licență”; 3.70.3. litera (d) se exclude.	FCL.900 Certificatele de instructor (a) <i>Dispoziții generale</i>. O persoană asigură: 1. instruire practică pe aeronave numai dacă este titulara: (ii) unei licențe de instructor corespunzător pregătirii pe care o asigură, eliberat în conformitate cu prezenta subparte; (c) Instruirea furnizată în afara teritoriului Republicii Moldova 1. Prin derogare de la dispozițiile literei (a), în cazul instruirii practice furnizate pe durata unui curs de pregătire aprobat în conformitate cu prezenta Anexă (Partea FCL) în temeiul Convenției de la Chicago, AAC eliberează un certificat de instructor solicitanților care: (i) dețin o licență de pilot care îndeplinește toate criteriile următoare:

Europene pot fi acceptați de către AAC pentru pregătirea practică a personalului navigant din Republica Moldova. Procedura simplificată de acceptare a acestor instructori va fi stabilită de AAC.		
FCL.915 Condiții indispensabile și cerințe generale pentru instructori (b) Cerințe suplimentare pentru instructorii care asigură instruirea practică pe aeronave Persoanele care solicită eliberarea unui certificat de instructor sau titularii unui astfel de certificat care au privilegii de a asigura instruire practică pe o aeronavă trebuie: 1. în cazul pregătirii pentru un certificat, să dețină cel puțin certificatul pentru care urmează să se asigure instruirea practică sau, în cazul punctului FCL.900 litera (c), un certificat echivalent; (e) Pentru creditul de extindere la alte tipuri se ține cont de elementele relevante, definite în datele privind conformitatea operațională în corespundere cu punctul FCL.745.A.	3.71. la punctul FCL.915: 3.71.1. la litera (b) punctul 1 cuvintele „un certificat” „certificatul” se substituie cu cuvintele „o licență” „licența”; 3.71.2. la litera (b) după punctul 4 se completează cu punctul 5 după cum urmează: „5. atunci când asigură instruirea practică pe o variantă a clasei de avioane SEP cu un anumit tip de motor potrivit noțiunii „Avion SEP”, au respectat una dintre următoarele condiții: (i) au efectuat cel puțin 5 ore timp de zbor ca piloți pe varianta respectivă; (ii) au promovat o evaluare a competențelor pentru categoria de instructori relevantă pe respectiva variantă.”; 3.71.3. litera (e) se expune în următoarea redacție: „(e) Cerințe suplimentare pentru instruirea în cadrul unui curs de pregătire în conformitate cu punctul FCL.745.A.”.	FCL.915 Condiții indispensabile și cerințe generale pentru instructori (b) Cerințe suplimentare pentru instructorii care asigură instruirea practică pe aeronave Persoanele care solicită eliberarea unei licențe de instructor sau titularii unui astfel de certificat care au privilegii de a asigura instruire practică pe o aeronavă trebuie: 1. în cazul pregătirii pentru o licență, să dețină cel puțin licența pentru care urmează să se asigure instruirea practică sau, în cazul punctului FCL.900 litera (c), un certificat echivalent; 5. atunci când asigură instruirea practică pe o variantă a clasei de avioane SEP cu un anumit tip de motor potrivit noțiunii „Avion SEP”, au respectat una dintre următoarele condiții: (i) au efectuat cel puțin 5 ore timp de zbor ca piloți pe varianta respectivă; (ii) au promovat o evaluare a competențelor pentru categoria de instructori relevantă pe respectiva variantă.”; (e) Cerințe suplimentare pentru instruirea în cadrul unui curs de pregătire în conformitate cu punctul FCL.745.A:
FCL.930 Curs de pregătire (a) Solicitantul unui certificat de instructor trebuie să fi absolvit un curs teoretic și de instruire practică în cadrul unei ATO. Solicitantul unui certificat de instructor pentru planoare sau baloane poate să fi urmat un curs teoretic și de instruire practică în cadrul unei DTO.	3.72. la punctul FCL.930 litera (a), a doua propoziție se exclude.	FCL.930 Curs de pregătire (a) Solicitantul unui certificat de instructor trebuie să fi absolvit un curs teoretic și de instruire practică în cadrul unei ATO.

FCL.935 Evaluarea competenței (a) Cu excepția instructorului pentru cooperare în echipaj multiplu (MCCI), a instructorului de pregătire sintetică (STI), a instructorului pentru calificare de zbor în munți (MI) și a pilotului instructor de încercare (FTI), o persoană care solicită un certificat de instructor trebuie să promoveze o evaluare a competențelor pe categoria de aeronave corespunzătoare, în clasa sau tipul relevant sau în FTSD corespunzătoare, pentru a demonstra, în fața unui examinator calificat în conformitate cu subpartea K, capacitatea de a oferi instruire unui elev pilot la nivelul necesar pentru eliberarea certificatului relevant sau calificării.	3.73. la punctul FCL.935 litera (a) cuvintele „certificatului relevant sau calificării” se înlocuiesc cu cuvintele „licenței, calificării sau certificatului relevant.”.	FCL.935 Evaluarea competenței (a) Cu excepția instructorului pentru cooperare în echipaj multiplu (MCCI), a instructorului de pregătire sintetică (STI), a instructorului pentru calificare de zbor în munți (MI) și a pilotului instructor de încercare (FTI), o persoană care solicită un certificat de instructor trebuie să promoveze o evaluare a competențelor pe categoria de aeronave corespunzătoare, în clasa sau tipul relevant sau în FTSD corespunzătoare, pentru a demonstra, în fața unui examinator calificat în conformitate cu subpartea K, capacitatea de a oferi instruire unui elev pilot la nivelul necesar pentru eliberarea licenței, calificării sau certificatului relevant.
FCL.945 Obligațiile instructorilor După efectuarea zborului de pregătire pentru revalidarea unei calificări de clasă pentru SEP sau TMG în conformitate cu FCL.740.A litera (b) punctul 1 și numai în eventualitatea îndeplinirii tuturor celorlalte criterii de revalidare prevăzute la FCL.740 litera (b) punctul 1, instructorul înscrie pe certificatul solicitantului noua dată la care expiră calificarea sau certificatul, dacă este autorizat în mod expres în acest sens de AAC care a eliberat certificatul solicitantului.	3.74. punctul FCL.945 se expune în următoarea redacție: „FCL.945 Obligațiile instructorilor După efectuarea zborului de pregătire pentru revalidarea unei calificări de clasă pentru avioane SEP sau TMG în conformitate cu punctul FCL.740.A litera (b) punctul 1 subpunctul (ii) litera (C) sau pentru revalidarea unei calificări de tip pentru elicoptere monomotor în conformitate cu punctul FCL.740.H litera (a) punctul 2 subpunctul (ii) litera (B) și numai în cazul îndeplinirii tuturor celorlalte criterii de revalidare prevăzute la punctul FCL.740.A litera (b) punctul 1 subpunctul (ii) sau la punctul FCL.740.H litera (a) punctul 2 subpunctul (ii), după caz, instructorul vizează licența solicitantului cu noua dată de expirare a calificării, dacă este autorizat în mod specific în acest scop de AAC.”.	FCL.945 Obligațiile instructorilor După efectuarea zborului de pregătire pentru revalidarea unei calificări de clasă pentru avioane SEP sau TMG în conformitate cu punctul FCL.740.A litera (b) punctul 1 subpunctul (ii) litera (C) sau pentru revalidarea unei calificări de tip pentru elicoptere monomotor în conformitate cu punctul FCL.740.H litera (a) punctul 2 subpunctul (ii) litera (B) și numai în cazul îndeplinirii tuturor celorlalte criterii de revalidare prevăzute la punctul FCL.740.A litera (b) punctul 1 subpunctul (ii) sau la punctul FCL.740.H litera (a) punctul 2 subpunctul (ii), după caz, instructorul vizează licența solicitantului cu noua dată de expirare a calificării, dacă este autorizat în mod specific în acest scop de AAC.
FCL.905.FI Privilegii și condiții Privilegiile de FI constau în dreptul de a asigura instruire practică pentru eliberarea, revalidarea sau reînnoirea:	3.75 titlul punctului FCL.905.FI se modifică în FCL.905.FI FI 3.75.1 la punctul FCL.905.FI la litera (a) după sintagma „LAPL” se completează cu „și GPL”.	FCL.905.FI FI Privilegii și condiții Privilegiile de FI constau în dreptul de a asigura instruire practică pentru eliberarea, revalidarea sau reînnoirea:

(a) unui PPL și LAPL pe categoria de aeronave corespunzătoare; (k) unui certificat de pilot cu echipaj multiplu (MPL), cu condiția ca FI să întrunească toate condițiile următoare:	3.76.2 la punctul FCL.905.FI litera (k), cuvintele „unui certificat” se substituie cu cuvintele „unei licențe”.	(a) unui PPL și LAPL și GPL pe categoria de aeronave corespunzătoare; (k) unei licențe de pilot cu echipaj multiplu (MPL), cu condiția ca FI să întrunească toate condițiile următoare:
(k) unui certificat de pilot cu echipaj multiplu (MPL), cu condiția ca FI să întrunească toate condițiile următoare:	3.76. la punctul FCL.905.FI litera (k), cuvintele „unui certificat” se substituie cu cuvintele „unei licențe”.	(k) unei licențe de pilot cu echipaj multiplu (MPL), cu condiția ca FI să întrunească toate condițiile următoare:
FCL.910.FI FI – Privilegii limitate (c) Limitările prevăzute la literele (a) și (b) se înlătură de pe certificatul de FI dacă FI a efectuat cel puțin: 1. pentru FI(A), 100 de ore de instruire practică pe avioane sau TMG și, în plus, a supravegheat cel puțin 25 de zboruri în simplă comandă ale elevilor piloți; 2. pentru FI(H), 100 de ore de instruire practică pe elicoptere și, în plus, a supravegheat cel puțin 25 de exerciții aeriene în simplă comandă ale elevilor piloți; 3. pentru FI(As), 15 ore sau 50 de decolări în regim de instruire practică, acoperind întreaga programă de pregătire pentru eliberarea unui PPL(As).	3.77. punctul FCL.910.FI FI litera (c) se completează cu punctul 4: „4. pentru FI(G): (i) 100 de ore de instruire practică pe autogire și, în plus, a supravegheat cel puțin 25 de zboruri în simplă comandă; (ii) în cazul unui FI(G) care deține, de asemenea, un certificat de FI(A) sau FI(H) și care se conformează punctului 1 sau 2, după caz, 25 de ore de instruire practică pe autogire și, în plus, a supravegheat cel puțin 10 zboruri în simplă comandă ale elevilor piloți.”.	FCL.910.FI FI – Privilegii limitate (c) Limitările prevăzute la literele (a) și (b) se înlătură de pe certificatul de FI dacă FI a efectuat cel puțin: 1. pentru FI(A), 100 de ore de instruire practică pe avioane sau TMG și, în plus, a supravegheat cel puțin 25 de zboruri în simplă comandă ale elevilor piloți; 2. pentru FI(H), 100 de ore de instruire practică pe elicoptere și, în plus, a supravegheat cel puțin 25 de exerciții aeriene în simplă comandă ale elevilor piloți; 3. pentru FI(As), 15 ore sau 50 de decolări în regim de instruire practică, acoperind întreaga programă de pregătire pentru eliberarea unui PPL(As). 4. pentru FI(G): (i) 100 de ore de instruire practică pe autogire și, în plus, a supravegheat cel puțin 25 de zboruri în simplă comandă; (ii) în cazul unui FI(G) care deține, de asemenea, un certificat de FI(A) sau FI(H) și care se conformează punctului 1 sau 2, după caz, 25 de ore de instruire practică pe autogire și, în plus, a supravegheat cel puțin 10 zboruri în simplă comandă ale elevilor piloți.
FCL.915.FI FI – Condiții indispensabile (b) în plus, pentru FI(A): 2. să dețină cel puțin un PPL(A); și	3.78. la punctul FCL.915.FI FI: 3.78.1. la litera (b) punctele 2 și 3 se expun în redacție nouă:	FCL.915.FI FI – Condiții indispensabile 2. să dețină cel puțin un PPL(A)) sau să dețină o MPL cu privilegii PPL suplimentare în

(i) cu excepția unui FI(A) care asigură pregătire doar pentru LAPL(A), să fi promovat examenul teoretic CPL, care poate fi susținut fără a efectua un curs de pregătire teoretic CPL și care nu este valid pentru eliberarea unui CPL; și (ii) să fi efectuat cel puțin 200 de ore de zbor pe avioane sau TMG, dintre care 150 de ore ca PIC; 3. să fi efectuat cel puțin 30 de ore pe avioane monomotor cu piston, dintre care cel puțin 5 ore să fie efectuate în intervalul de 6 luni anterior testului practic preliminar prevăzut la punctul FCL.930.FI litera (a); (c) în plus, pentru FI(H), să fi efectuat 250 de ore timp total de zbor ca pilot pe elicoptere, dintre care: 2. cel puțin 200 de ore ca PIC dacă solicitantul deține cel puțin un certificat de pilot particular pentru elicoptere PPL(H) și a promovat examenul teoretic CPL, care poate fi susținut fără a efectua un curs de pregătire teoretic CPL și care nu este valid pentru eliberarea unui CPL; (d) pentru un FI(As), să fi efectuat 500 de ore de zbor pe dirijabile ca PIC, dintre care 400 de ore ca PIC titular al unui CPL(As);	„2. să dețină cel puțin un PPL(A)) sau să dețină o MPL cu privilegii PPL suplimentare în conformitate cu punctul FCL.405.A litera (b) punctul 1 și să fi îndeplinit următoarele condiții: (i) cu excepția unui FI(A) care asigură pregătire doar pentru LAPL(A), a promovat examenul teoretic CPL, care poate fi susținut fără a efectua un curs de pregătire teoretic CPL și care, în acest caz, nu este valabil pentru niciuna dintre următoarele: (A) eliberarea unei CPL; (B) primirea de credite pentru cunoștințe teoretice CPL în conformitate cu punctul FCL.035 și cu apendicele nr. 1; (ii) să fi efectuat cel puțin 200 de ore de zbor pe avioane sau TMG, dintre care 150 de ore ca PIC; 3. să fi efectuat cel puțin 30 de ore pe clasa sau pe tipul de avion utilizat pentru cursul de pregătire FI(A), dintre care cel puțin 5 ore trebuie să fi fost efectuate în cursul celor 6 luni care precedă evaluarea practică preliminară prevăzută la punctul FCL.930.FI litera (a);” 3.78.2. la litera (c) punctul 2 cuvintele „un certificat” se substituie cu cuvintele „o licență”.	conformitate cu punctul FCL.405.A litera (b) punctul 1 și să fi îndeplinit următoarele condiții: (i) cu excepția unui FI(A) care asigură pregătire doar pentru LAPL(A), a promovat examenul teoretic CPL, care poate fi susținut fără a efectua un curs de pregătire teoretic CPL și care, în acest caz, nu este valabil pentru niciuna dintre următoarele: (A) eliberarea unei CPL; (B) primirea de credite pentru cunoștințe teoretice CPL în conformitate cu punctul FCL.035 și cu apendicele nr. 1; (ii) să fi efectuat cel puțin 200 de ore de zbor pe avioane sau TMG, dintre care 150 de ore ca PIC; 3. să fi efectuat cel puțin 30 de ore pe clasa sau pe tipul de avion utilizat pentru cursul de pregătire FI(A), dintre care cel puțin 5 ore trebuie să fi fost efectuate în cursul celor 6 luni care precedă evaluarea practică preliminară prevăzută la punctul FCL.930.FI litera (a); (c) în plus, pentru FI(H), să fi efectuat 250 de ore timp total de zbor ca pilot pe elicoptere, dintre care: 2. cel puțin 200 de ore ca PIC dacă solicitantul deține cel puțin o licență de pilot particular pentru elicoptere PPL(H) și a promovat examenul teoretic CPL, care poate fi susținut fără a efectua un curs de pregătire teoretic CPL și care nu este valid pentru eliberarea unui CPL; (d) pentru un FI(As), să fi efectuat 500 de ore de zbor pe dirijabile ca PIC, dintre care 400 de ore ca PIC titular al unui CPL(As);
FCL.930.FI FI – Curs de pregătire (a) Solicitanții certificatului de FI trebuie să fi promovat un test practic preliminar în compania unui FI calificat în conformitate cu punctul FCL.905.FI litera (i) în intervalul celor 6 luni anterioare cursului, pentru evaluarea capacității acestora de a urma cursul. Acest test practic preliminar se	3.79. la punctul FCL.930.FI FI: 3.79.1. litera (a) se expune în următoarea redacție: „(a) Solicitanții certificatului de FI trebuie să fi promovat, în cadrul unei ATO, o evaluare practică preliminară în compania unui FI calificat în conformitate cu punctul FCL.905.FI litera (j) în intervalul celor 6 luni anterioare cursului, pentru evaluarea capacității acestora de a urma cursul.	FCL.930.FI FI – Curs de pregătire (a) Solicitanții certificatului de FI trebuie să fi promovat, în cadrul unei ATO, o evaluare practică preliminară în compania unui FI calificat în conformitate cu punctul FCL.905.FI litera (j) în intervalul celor 6 luni anterioare cursului, pentru evaluarea capacității acestora de a urma cursul. Această evaluare practică preliminară se bazează

bazează pe verificarea competenței pentru calificările de clasă și de tip prevăzută în apendicele nr.9 la prezenta Anexă (Partea FCL). (b) Cursul de pregătire FI include: 1. 25 de ore de predare-învățare; 2. cel puțin 100 de ore de instruire teoretică, inclusiv teste de evaluare a progreselor; 3. (i) în cazul unor FI(A) și (H), cel puțin 30 de ore de instruire practică, dintre care 25 de ore reprezintă instruire practică în dublă comandă, dintre care 5 ore se pot efectua pe un FFS, pe un FNPT I sau II sau pe un FTD 2/3; (ii) în cazul unui FI(As), cel puțin 20 de ore de instruire practică, dintre care 15 ore de instruire practică în dublă comandă; 4. Solicitanții unui certificat de FI pe altă categorie de aeronave care dețin sau au deținut o FI(A), o FI(H) sau o FI(As) se creditează cu 55 de ore în ceea ce privește cerința de la litera (b) punctul 2. (c) Persoanele care solicită certificatul FI și care dețin sau care au deținut orice alt certificat de instructor eliberat în conformitate cu prezenta Anexă (Partea FCL) se consideră că îndeplinesc cerințele de la litera (b) punctul 1.	Această evaluare practică preliminară se bazează pe verificarea competenței pentru calificările de clasă și de tip prevăzută la apendicele nr. 9.”; 3.79.2. la litera (b) punctul 3 subpunctul (i) după sintagma (H) se completează cu „și (G)”; 3.79.3 punctul 4 se abrogă; 3.79.4. litera (c) se reformulează după cum urmează: „(c) Solicitanților unui certificat de FI pe altă categorie de aeronave care dețin sau au deținut o FI(A), o FI(H), o FI(As) sau o FI(G) li se creditează 55 de ore în ceea ce privește cerința de la litera (b) punctul 2.”; 3.79.5. se completează cu literele d și e după cum urmează: „(d) Solicitanților unui certificat de FI(G) care dețin sau au deținut un certificat de FI(A), (H) sau (As) li se creditează 15 ore în ceea ce privește cerința de la litera (b) punctul 3 subpunctul (i), din care maximum 10 ore reprezintă un credit pentru timpul de instruire în dublă comandă. (e) Se consideră că persoanele care solicită certificatul FI și care dețin sau care au deținut orice alt certificat de instructor eliberat în conformitate cu prezenta anexă îndeplinesc cerințele de la litera (b) punctul 1.”.	pe verificarea competenței pentru calificările de clasă și de tip prevăzută la apendicele nr. 9.”; (b) Cursul de pregătire FI include: 3. (i) în cazul unor FI(A) și (H) și (G), cel puțin 30 de ore de instruire practică, dintre care 25 de ore reprezintă instruire practică în dublă comandă, dintre care 5 ore se pot efectua pe un FFS, pe un FNPT I sau II sau pe un FTD 2/3; (c) Solicitanților unui certificat de FI pe altă categorie de aeronave care dețin sau au deținut o FI(A), o FI(H), o FI(As) sau o FI(G) li se creditează 55 de ore în ceea ce privește cerința de la litera (b) punctul 2. (d) Solicitanților unui certificat de FI(G) care dețin sau au deținut un certificat de FI(A), (H) sau (As) li se creditează 15 ore în ceea ce privește cerința de la litera (b) punctul 3 subpunctul (i), din care maximum 10 ore reprezintă un credit pentru timpul de instruire în dublă comandă. (e) Se consideră că persoanele care solicită certificatul FI și care dețin sau care au deținut orice alt certificat de instructor eliberat în conformitate cu prezenta anexă îndeplinesc cerințele de la litera (b) punctul 1.
FCL.940.FI FI – Revalidare și reînnoire (a) Revalidare 1. Pentru a revalida un certificat FI, titularii trebuie să îndeplinească cel puțin două dintre următoarele trei cerințe înainte de data de expirare a certificatului FI: (i) să fi efectuat: (A) în cazul unei FI(A) și al unei FI(H), cel puțin 50 de ore de instruire practică pe categoria corespunzătoare de aeronave, în	3.80. la punctul FCL.940.FI FI: 3.80.1. la litera (a) punctul 1 subpunctul (i) se completează cu litera (C) după cum urmează: „(C) în cazul unui FI(G), cel puțin 50 de ore de instruire practică pe autogire în calitate de FI sau de examinatori;”; 3.80.2. la litera (a) punctul 1 subpunctul (ii) a doua propoziție se exclude;	(a) Revalidare 1. Pentru a revalida un certificat FI, titularii trebuie să îndeplinească cel puțin două dintre următoarele trei cerințe înainte de data de expirare a certificatului FI: (i) să fi efectuat: (A) în cazul unei FI(A) și al unei FI(H), cel puțin 50 de ore de instruire practică pe categoria corespunzătoare de aeronave, în calitate de FI, TRI, CRI, IRI, MI sau de examinatori. Dacă privilegiile

calitate de FI, TRI, CRI, IRI, MI sau de examinatori. Dacă privilegiile de a oferi instruire pentru BIR și IR trebuie revalidate, 10 din respectivele 50 de ore trebuie să reprezinte instruire practică pentru o BIR sau IR și se efectuează în intervalul de 12 luni imediat premergător datei de expirare a certificatului de FI; (B) în cazul unui FI(As), cel puțin 20 de ore de instruire practică pe dirijabile în calitate de FI, IRI sau de examinatori. Dacă privilegiile de a oferi instruire pentru IR urmează a fi revalidate, 10 dintre orele respective trebuie să reprezinte instruire practică pentru o IR și se efectuează în intervalul de 12 luni imediat precedent datei expirării certificatului de FI; (ii) să fi efectuat pregătire în vederea perfecționării pentru instructori ca FI în cadrul unei ATO sau la AAC. FI(B) și FI(S) pot efectua pregătirea în vederea perfecționării pentru instructori în cadrul unei DTO; (iii) să fi promovat o evaluare a competențelor în conformitate cu FCL.935 în intervalul de 12 luni imediat anterior datei expirării certificatului de FI. 2. Pentru cel puțin fiecare a doua revalidare în cazul FI(A) sau FI(H) sau pentru fiecare a treia revalidare în cazul FI(As), FI(S) și FI(B), titularii certificatului FI relevant trebuie să promoveze o evaluare a competenței în conformitate cu FCL.935. (b) Reînnoire Dacă certificatul FI a expirat, solicitanții, în termen de 12 luni înainte de data solicitării de reînnoire, trebuie să efectueze un curs de perfecționare de instructori ca FI în cadrul unei ATO sau la AAC, sau în cazul unui FI(B) sau FI(S) în cadrul unei ATO, al unei	3.80.3. la litera (a) punctul 2 cuvintele „FI(S) și FI(B),” se exclud; iar după cuvântul „FI(H)” se completează cu „sau FI(G)”; 3.80.4. litera (b) se expune în următoarea redacție: „(b) Reînnoire Dacă certificatul FI a expirat, solicitanții trebuie, în termen de 12 luni înainte de data solicitării de reînnoire, să finalizeze o pregătire în vederea perfecționării pentru instructori ca FI în cadrul unei ATO și să efectueze o evaluare a competenței în conformitate cu punctul FCL.935.”.	de a oferi instruire pentru BIR și IR trebuie revalidate, 10 din respectivele 50 de ore trebuie să reprezinte instruire practică pentru o BIR sau IR și se efectuează în intervalul de 12 luni imediat premergător datei de expirare a certificatului de FI; (B) în cazul unui FI(As), cel puțin 20 de ore de instruire practică pe dirijabile în calitate de FI, IRI sau de examinatori. Dacă privilegiile de a oferi instruire pentru IR urmează a fi revalidate, 10 dintre orele respective trebuie să reprezinte instruire practică pentru o IR și se efectuează în intervalul de 12 luni imediat precedent datei expirării certificatului de FI; (ii) să fi efectuat pregătire în vederea perfecționării pentru instructori ca FI în cadrul unei ATO sau la AAC; (iii) să fi promovat o evaluare a competențelor în conformitate cu FCL.935 în intervalul de 12 luni imediat anterior datei expirării certificatului de FI. „(C) în cazul unui FI(G), cel puțin 50 de ore de instruire practică pe autogire în calitate de FI sau de examinatori; 2. Pentru cel puțin fiecare a doua revalidare în cazul FI(A) sau FI(H) sau FI(G) sau pentru fiecare a treia revalidare în cazul FI(As), titularii certificatului FI relevant trebuie să promoveze o evaluare a competenței în conformitate cu FCL.935. (b) Reînnoire Dacă certificatul FI a expirat, solicitanții trebuie, în termen de 12 luni înainte de data solicitării de reînnoire, să finalizeze o pregătire în vederea perfecționării pentru instructori ca FI în cadrul unei ATO și să efectueze o evaluare a competenței în conformitate cu punctul FCL.935.

DTO sau la AAC, precum și să efectueze o evaluare a competenței în conformitate cu FCL.935.		
(a) Privilegiile unui TRI constau în dreptul acestuia de a asigura instruire pentru: 2. eliberarea unui certificat de TRI sau SFI, cu condiția ca titularul să întrunească toate condițiile următoare: (ii) să fi parcurs programa de instruire practică a părții relevante a cursului de pregătire TRI în conformitate cu FCL.930.TRI litera (a) punctul 3 într-un mod considerat satisfăcător de șeful activității de pregătire al unei ATO; 5. în cazul unui TRI pentru elicoptere: (i) eliberarea, revalidarea și reînnoirea calificărilor de tip pentru elicoptere; (ii) pregătire MCC, cu condiția să dețină o calificare de tip pentru elicoptere multipilot; (iii) extinderea IR(H) cu un singur motor la IR(H) multimotor;	3.81. la punctul FCL.905.TRI TRI; 3.81.1. la litera (a) punctul 2 subpunctul (ii) trimiterea la litera (a) se substituie cu litera „(ab)”; 3.81.2. la litera (a) punctul 5, subpunctul (ii) se expune în următoarea redacție: „(ii) pregătire MCC, cu condiția să fi efectuat cel puțin 350 de ore de timp de zbor ca pilot în operare multipilot, pe orice categorie de aeronavă”; 3.82.3. la litera (a) punctul 5, subpunctul (iii) se exclude.	(a) Privilegiile unui TRI constau în dreptul acestuia de a asigura instruire pentru: 2. eliberarea unui certificat de TRI sau SFI, cu condiția ca titularul să întrunească toate condițiile următoare: (ii) să fi parcurs programa de instruire practică a părții relevante a cursului de pregătire TRI în conformitate cu FCL.930.TRI litera (ab) punctul 3 într-un mod considerat satisfăcător de șeful activității de pregătire al unei ATO; 5. în cazul unui TRI pentru elicoptere: (i) eliberarea, revalidarea și reînnoirea calificărilor de tip pentru elicoptere; (ii) pregătire MCC, cu condiția să fi efectuat cel puțin 350 de ore de timp de zbor ca pilot în operare multipilot, pe orice categorie de aeronavă;
FCL.910.TRI TRI – Privilegii limitate (a) Dispoziții generale. Dacă pregătirea TRI se desfășoară exclusiv pe FSTD, privilegiile TRI se limitează la pregătirea pe FSTD. Această limitare include însă următoarele privilegii pentru efectuarea, la bordul aeronavei, a: 1. zborurilor de linie sub supraveghere (LIFUS), cu condiția ca respectivul curs de pregătire TRI să fi inclus pregătirea specificată la FCL.930.TRI litera (a) punctul 4 subpunctul (i); 2. pregătirii pentru aterizare, cu condiția ca respectivul curs de pregătire TRI să fi inclus pregătirea specificată la FCL.930.TRI litera (a) punctul 4 subpunctul (ii); sau (b) TRI pentru avioane și aeronave cu decolare-aterizare verticală – TRI(A) și	3.82. la punctul FCL.910.TRI TRI: 3.82.1. la litera (a) punctele 1 și 2, trimiterele la litera „(a)” se înlocuiesc cu litera „(ab)”, iar cuvintele „subpunctul (i)” și „subpunctul (ii)” se exclud; 3.82.2. la litera (b) punctul 3 se expune în următoarea redacție: „3. privilegiile TRI se extind la alte variante, cu condiția ca acestea să respecte punctul FCL.710 la respectivele variante și, după caz, elementele prevăzute în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa nr. 1 (partea 21) la HG nr. 91/2024 pentru variantele respective.”; 3.82.3. la litera (c) punctul 1 subpunctul (iii) se expune în următoarea redacție: „(iii) Privilegiile TRI se extind la alte variante, cu condiția ca acestea să respecte punctul FCL.710 la respectivele variante și, după caz, elementele prevăzute în datele privind conformitatea	(a) Dispoziții generale. Dacă pregătirea TRI se desfășoară exclusiv pe FSTD, privilegiile TRI se limitează la pregătirea pe FSTD. Această limitare include însă următoarele privilegii pentru efectuarea, la bordul aeronavei, a: 1. zborurilor de linie sub supraveghere (LIFUS), cu condiția ca respectivul curs de pregătire TRI să fi inclus pregătirea specificată la FCL.930.TRI litera (ab) punctul 4; 2. pregătirii pentru aterizare, cu condiția ca respectivul curs de pregătire TRI să fi inclus pregătirea specificată la FCL.930.TRI litera (ab) punctul 4; sau (b) TRI pentru avioane și aeronave cu decolare-aterizare verticală – TRI(A) și TRI(PL). Privilegiile TRI se limitează la tipul de avion sau aeronavă cu decolare-aterizare verticală pe care s-au efectuat pregătirea și evaluarea competenței. Cu

TRI(PL). Privilegiile TRI se limitează la tipul de avion sau aeronavă cu decolare-aterizare verticală pe care s-au efectuat pregătirea și evaluarea competenței. Cu excepția cazurilor în care se stabilește altfel în OSD, pentru a extinde privilegiile TRI la alte tipuri, TRI trebuie: 3. să fi promovat secțiunile relevante ale evaluării competenței în conformitate cu FCL.935 pentru a demonstra, unui FIE sau unui TRE calificat în conformitate cu subpartea K, capacitatea de a oferi instruire unui pilot la nivelul necesar eliberării unei calificări de tip, inclusiv de a oferi instruire înainte și după zbor și instruirea teoretică. Privilegiile TRI se extind la alte variante în conformitate cu OSD dacă TRI au efectuat componentele relevante ale pregătirii tehnice și componentele instruirii practice ale cursului TRI aplicabil. (c) TRI pentru elicoptere – TRI(H) 1. Privilegiile TRI(H) se limitează la tipul de elicopter pe care s-a susținut evaluarea competenței pentru eliberarea certificatului TRI. Cu excepția cazului în care se prevede altfel în OSD, privilegiile TRI sunt extinse la alte tipuri dacă TRI: (iii) au promovat secțiunile relevante ale evaluării competenței în conformitate cu FCL.935 pentru a demonstra, unui FIE sau unui TRE calificat în conformitate cu subpartea K, capacitatea de a oferi instruire unui pilot la nivelul necesar eliberării unei calificări de tip, inclusiv de a oferi instruire înainte și după zbor și instruirea teoretică. 2. Înainte ca privilegiile unui TRI(H) să fie extinse de la privilegii pentru un singur pilot la privilegii multipilot pe același tip de elicopter, titularul trebuie să fi efectuat cel	operațională stabilite în conformitate cu anexa nr. 1 (partea 21) la HG nr. 91/2024 pentru variantele respective.”; 3.82.4. la litera (c) punctul 2 se modifică și se completează cu punctul 3 după cum urmează: „2. Pentru a extinde privilegiile unui TRI(H) la operarea multipilot pe același tip de elicoptere cu un singur pilot, titularul trebuie să fi efectuat cel puțin 350 de ore de zbor ca pilot în operare multipilot pe orice categorie de aeronavă sau să aibă cel puțin 100 de ore de timp de zbor ca pilot în operare multipilot pe tipul specific în ultimii 2 ani. 3. Înainte ca privilegiile unui TRI(H) să fie extinse de la elicoptere cu un singur pilot la elicoptere multipilot, titularul trebuie să respecte punctul FCL.915.TRI litera (d) punctul 3.”.	excepția cazurilor în care se stabilește altfel în OSD, pentru a extinde privilegiile TRI la alte tipuri, TRI trebuie: 3. privilegiile TRI se extind la alte variante, cu condiția ca acestea să respecte punctul FCL.710 la respectivele variante și, după caz, elementele prevăzute în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa nr. 1 (partea 21) la HG nr. 91/2024 pentru variantele respective. (c) TRI pentru elicoptere – TRI(H) 1. Privilegiile TRI(H) se limitează la tipul de elicopter pe care s-a susținut evaluarea competenței pentru eliberarea certificatului TRI. Cu excepția cazului în care se prevede altfel în OSD, privilegiile TRI sunt extinse la alte tipuri dacă TRI: (iii) Privilegiile TRI se extind la alte variante, cu condiția ca acestea să respecte punctul FCL.710 la respectivele variante și, după caz, elementele prevăzute în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa nr. 1 (partea 21) la HG nr. 91/2024 pentru variantele respective. 2. Pentru a extinde privilegiile unui TRI(H) la operarea multipilot pe același tip de elicoptere cu un singur pilot, titularul trebuie să fi efectuat cel puțin 350 de ore de zbor ca pilot în operare multipilot pe orice categorie de aeronavă sau să aibă cel puțin 100 de ore de timp de zbor ca pilot în operare multipilot pe tipul specific în ultimii 2 ani. 3. Înainte ca privilegiile unui TRI(H) să fie extinse de la elicoptere cu un singur pilot la elicoptere multipilot, titularul trebuie să respecte punctul FCL.915.TRI litera (d) punctul 3.

puțin 100 de ore de zbor în operațiuni multipilot pe acest tip. (d) În pofida punctelor de mai sus, titularii unui certificat de TRI care au primit o calificare de tip în conformitate cu FCL.725 litera (e) au dreptul la extinderea privilegiilor lor de TRI la respectivul tip nou de aeronavă.		
FCL.915.TRI TRI – Condiții indispensabile (a) să dețină cel puțin un certificat de pilot CPL, MPL sau ATPL pe categoria de aeronave aplicabilă; (d) pentru TRI(H): 1. pentru un certificat de TRI(H) pentru elicoptere monomotor cu un singur pilot, să fi efectuat 250 de ore ca pilot pe elicoptere; 2. pentru un certificat de TRI(H) pentru elicoptere multimotor cu un singur pilot, să fi efectuat 500 de ore ca pilot de elicoptere, inclusiv 100 de ore ca PIC pe elicoptere multimotor cu un singur pilot; 3. pentru un certificat de TRI(H) pentru elicoptere multipilot, să fi efectuat 1000 de ore de zbor ca pilot pe elicoptere, inclusiv:	3.83. la punctul FCL.915.TRI TRI: 3.83.1. la litera (a) cuvintele „un certificat” se substituie cu cuvintele „o licență”; 3.82.2. la litera (d) punctele 1, 2 și 3 se expun în următoarea redacție: „1. pentru un certificat de TRI(H) pentru elicoptere monomotor cu un singur pilot: (i) să fi efectuat 250 de ore ca pilot pe elicoptere; (ii) să dețină un certificat de FI(H); 2. în cazul unui certificat de TRI(H) pentru elicoptere multimotor cu un singur pilot: (i) să fie efectuat 500 de ore ca pilot pe elicoptere, inclusiv 100 de ore ca PIC pe elicoptere multimotor cu un singur pilot, sau (ii) să dețină un certificat de FI(H) și să fi efectuat 100 de ore de timp de zbor ca pilot pe elicoptere multimotor; 3. pentru un certificat de TRI(H) pentru elicoptere multipilot, să fi efectuat 1000 de ore de zbor ca pilot pe elicoptere, inclusiv: (i) 350 de ore ca pilot pe elicoptere multipilot; sau (ii) pentru solicitanții care sunt deja titularii unui certificat de TRI(H) pentru elicoptere multimotor cu un singur pilot, 100 de ore ca pilot de respectivul tip în operațiuni multipilot;”.	FCL.915.TRI TRI – Condiții indispensabile (a) să dețină cel puțin o licență de pilot CPL, MPL sau ATPL pe categoria de aeronave aplicabilă; (d) pentru TRI(H): „1. pentru un certificat de TRI(H) pentru elicoptere monomotor cu un singur pilot: (i) să fi efectuat 250 de ore ca pilot pe elicoptere; (ii) să dețină un certificat de FI(H); 2. în cazul unui certificat de TRI(H) pentru elicoptere multimotor cu un singur pilot: (i) să fie efectuat 500 de ore ca pilot pe elicoptere, inclusiv 100 de ore ca PIC pe elicoptere multimotor cu un singur pilot, sau (ii) să dețină un certificat de FI(H) și să fi efectuat 100 de ore de timp de zbor ca pilot pe elicoptere multimotor; 3. pentru un certificat de TRI(H) pentru elicoptere multipilot, să fi efectuat 1000 de ore de zbor ca pilot pe elicoptere, inclusiv: (i) 350 de ore ca pilot pe elicoptere multipilot; sau (ii) pentru solicitanții care sunt deja titularii unui certificat de TRI(H) pentru elicoptere multimotor cu un singur pilot, 100 de ore ca pilot de respectivul tip în operațiuni multipilot;”.
FCL.930.TRI TRI – Curs de pregătire (a) Cursul de pregătire TRI este efectuat pe aeronavă doar în cazul în care nu este disponibil și accesibil niciun FSTD și include:	3.84. punctul FCL.930.TRI TRI se expune în următoarea redacție: „FCL.930.TRI TRI – Curs de pregătire (a) Cursul de pregătire TRI se desfășoară:	FCL.930.TRI TRI – Curs de pregătire (a) Cursul de pregătire TRI se desfășoară: 1. în cazul MPA, pe un FFS sau într-o combinație între FSTD și FFS;

1. 25 de ore de predare-învățare; 2. 10 ore de pregătire tehnică, inclusiv recapitularea cunoștințelor tehnice, pregătirea planurilor de lecție și dezvoltarea capacității de a pregăti la clasă sau pe simulator; 3. cinci ore de instruire practică pe aeronava corespunzătoare sau pe un FSTD reprezentând respectiva aeronavă în cazul aeronavelor cu un singur pilot și 10 ore pe o aeronavă multipilot sau pe un FSTD reprezentând respectiva aeronavă; (b) Solicitanții care dețin sau au deținut un certificat de instructor se creditează integral în ceea ce privește cerința de la litera (a) punctul 1. (c) Un solicitant al unui certificat de TRI care este titularul unui certificat de SFI pentru tipul relevant se creditează integral în ceea ce privește cerințele prezentului punct pentru eliberarea unui certificat de TRI limitat la instruirea practică pe simulatoare. 4. următoarea pregătire, după caz: (i) pregătire specifică suplimentară înainte de efectuarea zborurilor de linie sub supraveghere (LIFUS); (ii) pregătire specifică suplimentară înainte de efectuarea pregătirii pentru aterizare. Pregătirea respectivă pe FSTD include pregătirea pentru procedurile de urgență legate de aeronavă.	1. în cazul MPA, pe un FFS sau într-o combinație între FSTD și FFS; 2. în cazul calificărilor de tip pentru SPA și elicoptere, în oricare dintre următoarele: (i) un FFS disponibil și accesibil sau într-o combinație a acestor FFS și FSTD; (ii) în mod combinat, pe FSTD-uri și pe aeronavă dacă nu este disponibil sau accesibil niciun FFS; (iii) pe aeronavă dacă nu este disponibil sau accesibil niciun FSTD. (aa) Prin derogare de la litera (a), cursul de pregătire TRI: 1. în cazul elicopterelor ne complexe, se poate desfășura pe o combinație între FSTD și aeronavă, chiar dacă un FFS este disponibil și accesibil; 2. în cazul aeronavelor menționate în secțiunea A punctul 1e din appendicele 9, se poate desfășura în conformitate cu punctul FCL.930.TRI litera (a) punctul 2 subpunctul (i), (ii) sau (iii), indiferent de disponibilitatea și accesibilitatea FFS sau FSTD. (ab) Cursul de pregătire TRI include: 1. 25 de ore de predare-învățare; 2. 10 ore de pregătire tehnică, inclusiv recapitularea cunoștințelor tehnice, pregătirea planurilor de lecție și dezvoltarea capacității de pregătire la clasă sau pe simulator; 3. 5 ore de instruire practică pe aeronava corespunzătoare sau pe un FSTD reprezentând respectiva aeronavă în cazul aeronavelor cu un singur pilot și 10 ore pe o aeronavă multipilot sau pe un FSTD reprezentând respectiva aeronavă; 4. în cazul în care se solicită privilegii de zbor de linie sub supraveghere (LIFUS) sau pregătire pentru decolare și aterizare, următoarea pregătire, după caz: (i) pe un FSTD și în legătură cu privilegiile relevante, o pregătire specifică suplimentară care, în	2. în cazul calificărilor de tip pentru SPA și elicoptere, în oricare dintre următoarele: (i) un FFS disponibil și accesibil sau într-o combinație a acestor FFS și FSTD; (ii) în mod combinat, pe FSTD-uri și pe aeronavă dacă nu este disponibil sau accesibil niciun FFS; (iii) pe aeronavă dacă nu este disponibil sau accesibil niciun FSTD. (aa) Prin derogare de la litera (a), cursul de pregătire TRI: 1. în cazul elicopterelor ne complexe, se poate desfășura pe o combinație între FSTD și aeronavă, chiar dacă un FFS este disponibil și accesibil; 2. în cazul aeronavelor menționate în secțiunea A punctul 1e din appendicele 9, se poate desfășura în conformitate cu punctul FCL.930.TRI litera (a) punctul 2 subpunctul (i), (ii) sau (iii), indiferent de disponibilitatea și accesibilitatea FFS sau FSTD. (ab) Cursul de pregătire TRI include: 1. 25 de ore de predare-învățare; 2. 10 ore de pregătire tehnică, inclusiv recapitularea cunoștințelor tehnice, pregătirea planurilor de lecție și dezvoltarea capacității de pregătire la clasă sau pe simulator; 3. 5 ore de instruire practică pe aeronava corespunzătoare sau pe un FSTD reprezentând respectiva aeronavă în cazul aeronavelor cu un singur pilot și 10 ore pe o aeronavă multipilot sau pe un FSTD reprezentând respectiva aeronavă; 4. în cazul în care se solicită privilegii de zbor de linie sub supraveghere (LIFUS) sau pregătire pentru decolare și aterizare, următoarea pregătire, după caz: (i) pe un FSTD și în legătură cu privilegiile relevante, o pregătire specifică suplimentară care, în cazul privilegiilor pentru desfășurarea pregătirii

	cazul privilegiilor pentru desfășurarea pregătirii pentru decolare și aterizare, include pregătirea pentru procedurile de urgență legate de aeronavă; (ii) consolidarea pregătirii specifice în conformitate cu punctul 4 litera (i), în cazul în care solicitantul trebuie, pe aeronavă, să efectueze LIFUS sau pregătire pentru decolare și aterizare, după caz, sub supravegherea unui TRI desemnat în acest scop de către ATO. (b) Solicitanții care dețin sau au deținut un certificat de instructor se creditează integral în ceea ce privește cerința de la litera (a) punctul 1. (c) Un solicitant al unui certificat de TRI care este titularul unui certificat de SFI pentru tipul relevant se creditează integral în ceea ce privește cerințele prezentului punct pentru eliberarea unui certificat de TRI limitat la instruirea practică pe simulatoare.”.	pentru decolare și aterizare, include pregătirea pentru procedurile de urgență legate de aeronavă; (ii) consolidarea pregătirii specifice în conformitate cu punctul 4 litera (i), în cazul în care solicitantul trebuie, pe aeronavă, să efectueze LIFUS sau pregătire pentru decolare și aterizare, după caz, sub supravegherea unui TRI desemnat în acest scop de către ATO. (b) Solicitanții care dețin sau au deținut un certificat de instructor se creditează integral în ceea ce privește cerința de la litera (a) punctul 1. (c) Un solicitant al unui certificat de TRI care este titularul unui certificat de SFI pentru tipul relevant se creditează integral în ceea ce privește cerințele prezentului punct pentru eliberarea unui certificat de TRI limitat la instruirea practică pe simulatoare.
FCL.940.TRI TRI – Revalidare și reînnoire (a) Revalidare 1. Avioane Pentru a revalida un certificat TRI(A), solicitanții trebuie să îndeplinească, în termen de 12 luni imediat anterior datei de expirare a certificatului, cel puțin două dintre următoarele trei cerințe: (i) să realizeze una din următoarele părți ale unui curs complet de pregătire pentru calificare de tip sau recurent: o ședință de pregătire la simulator de cel puțin trei ore și un exercițiu aerian de cel puțin o oră care să cuprindă cel puțin două decolări și aterizări;	3.85. la punctul FCL.940.TRI TRI, litera (a) punctul 1 subpunctul (i) cuvintele „și un exercițiu” se substituie cu cuvintele „sau un exercițiu”.	(a) Revalidare 1. Avioane Pentru a revalida un certificat TRI(A), solicitanții trebuie să îndeplinească, în termen de 12 luni imediat anterior datei de expirare a certificatului, cel puțin două dintre următoarele trei cerințe: (i) să realizeze una din următoarele părți ale unui curs complet de pregătire pentru calificare de tip sau recurent: o ședință de pregătire la simulator de cel puțin trei ore sau un exercițiu aerian de cel puțin o oră care să cuprindă cel puțin două decolări și aterizări;
FCL.905.CRI CRI – Privilegii și condiții (a) Privilegiile unui CRI constau în dreptul acestuia de a asigura pregătire pentru: 2. o calificare de tractare sau de zbor acrobatic pentru categoria avioane, cu condiția ca CRI să fie titularul calificării	3.86. la punctul FCL.905.CRI CRI litera (a) subpunctul 2 trimiterea la punctul „FCL.905.FI litera (i)” se substituie cu „FCL.905.FI litera (j)”.	FCL.905.CRI CRI – Privilegii și condiții (a) Privilegiile unui CRI constau în dreptul acestuia de a asigura pregătire pentru: 2. o calificare de tractare sau de zbor acrobatic pentru categoria avioane, cu condiția ca CRI să fie titularul calificării relevante și să fi demonstrat

relevante și să fi demonstrat capacitatea de a asigura pregătire pentru respectiva calificare unui FI calificat în conformitate cu punctul FCL.905.FI litera (i);		capacitatea de a asigura pregătire pentru respectiva calificare unui FI calificat în conformitate cu punctul FCL.905.FI litera (j);
FCL.905.IRI IRI – Privilegii și condiții (b) <i>Cerințe specifice pentru cursul MPL</i> . Pentru a asigura pregătire pentru faza de bază a unui curs MPL, IRI(A) trebuie: 3. În cazul unui IRI deja calificat să asigure pregătire pentru cursuri integrate ATP(A) sau CPL(A)/IR, cerința de la litera (b) punctul 2 poate fi înlocuită cu obligația de a absolvi cursul prevăzut la FCL.905.FI litera (j) punctul 3.	3.87. la punctul FCL.905.IRI IRI litera (b) punctul 3 trimiterea la punctul „FCL.905.FI litera (j)” se înlocuiește cu „, FCL.905.FI litera (k)”.	FCL.905.IRI IRI – Privilegii și condiții (b) <i>Cerințe specifice pentru cursul MPL</i> . Pentru a asigura pregătire pentru faza de bază a unui curs MPL, IRI(A) trebuie: 3. În cazul unui IRI deja calificat să asigure pregătire pentru cursuri integrate ATP(A) sau CPL(A)/IR, cerința de la litera (b) punctul 2 poate fi înlocuită cu obligația de a absolvi cursul prevăzut la FCL.905.FI litera (k) punctul 3.
FCL.915.IRI IRI – Condiții indispensabile (b) în cazul unui IRI(H): 3. care urmează să solicite un IR(H) pentru elicoptere multimotor, să îndeplinească cerințele de la FCL.905.FI litera (h) punctul 2;	3.88. la punctul FCL.915.IRI IRI litera (b) punctul 3 se expune în următoarea redacție: „3. atunci când solicită privilegii pentru a furniza pregătire pe elicoptere multimotor, să îndeplinească cerințele de la punctele FCL.910.TRI litera (c) punctul 1 și FCL.915.TRI litera (d) punctul 2;”.	FCL.915.IRI IRI – Condiții indispensabile (b) în cazul unui IRI(H): 3. atunci când solicită privilegii pentru a furniza pregătire pe elicoptere multimotor, să îndeplinească cerințele de la punctele FCL.910.TRI litera (c) punctul 1 și FCL.915.TRI litera (d) punctul 2;
FCL.930.IRI IRI – Curs de pregătire (b) Instruirea practică se asigură de către un FI calificat în conformitate cu punctul FCL.905.FI litera (i).	3.89. la punctul FCL.930.IRI IRI litera (b) trimiterea la punctul „FCL.905.FI litera (i)” se înlocuiește cu „,FCL.905.FI litera (j)”.	FCL.930.IRI IRI – Curs de pregătire (b) Instruirea practică se asigură de către un FI calificat în conformitate cu punctul FCL.905.FI litera (j).
FCL.905.SFI SFI – Privilegii și condiții (d) Privilegiile SFI pentru elicoptere constau în dreptul de a asigura instruire practică de zbor sintetic pentru: 2. cursul MCC, dacă SFI au privilegii de a oferi instruire pentru elicoptere multipilot.	3.90. la punctul FCL.905.SFI SFI litera (d) punctul 2 se expune în următoarea redacție: „2. pregătire MCC, cu condiția să aibă cel puțin 350 de ore ca pilot în operare multipilot pe orice categorie de aeronavă.”.	FCL.905.SFI SFI – Privilegii și condiții (d) Privilegiile SFI pentru elicoptere constau în dreptul de a asigura instruire practică de zbor sintetic pentru: 2. pregătire MCC, cu condiția să aibă cel puțin 350 de ore ca pilot în operare multipilot pe orice categorie de aeronavă.
FCL.910.SFI SFI – Privilegii limitate Privilegiile se pot extinde la alte FSTD reprezentând alte tipuri ale aceleași categorii de aeronave dacă titularii:	3.91. la punctul FCL.910.SFI SFI al doilea aliniat se expune după cum urmează: „Cu excepția cazului în care se prevede altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa nr. 1 (partea 21) la HG nr. 91/2024, pentru a extinde privilegiile SFI la alte	FCL.910.SFI SFI – Privilegii limitate Cu excepția cazului în care se prevede altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa nr. 1 (partea 21) la HG nr. 91/2024, pentru a extinde privilegiile SFI la alte FSTD reprezentând alte tipuri din aceeași categorie de aeronave, SFI trebuie să fi realizat următoarele:

	FSTD reprezentând alte tipuri din aceeași categorie de aeronave, SFI trebuie să fi realizat următoarele:”.	
FCL.915.SFI SFI – Condiții indispensabile (e) în plus, pentru un SFI(H): 1. să fi efectuat, ca pilot sau ca asistent, cel puțin o oră timp de zbor în cabina de pilotaj a tipului aplicabil, în intervalul de 12 luni care precede solicitarea; și 2. să dețină, în cazul elicopterelor multipilot, cel puțin 1000 de ore experiență de zbor ca pilot pe elicoptere, inclusiv cel puțin 350 de ore ca pilot pe elicoptere multipilot; 3. în cazul elicopterelor multimotor cu un singur pilot, să fi efectuat 500 de ore ca pilot de elicoptere, inclusiv 100 de ore ca PIC pe elicoptere multimotor cu un singur pilot; 4. în cazul elicopterelor monomotor cu un singur pilot, să fi efectuat 250 de ore ca pilot pe elicoptere.	3.92. la punctul FCL.915.SFI SFI: 3.92.1. litera (e) punctul 2 se expune în următoarea redacție: „2. să dețină, în cazul elicopterelor multipilot, cel puțin 1 000 de ore de experiență de zbor ca pilot pe elicoptere, inclusiv cel puțin 350 de ore în operare multipilot pe orice categorie de aeronavă;”; 3.92.2. litera (e) se completează cu punctul 5 după cum urmează: „5. în cazul elicopterelor cu un singur pilot în operare multipilot, să fi efectuat cel puțin 350 de ore în operare multipilot pe orice categorie de aeronavă.”.	FCL.915.SFI SFI – Condiții indispensabile (e) în plus, pentru un SFI(H): 1. să fi efectuat, ca pilot sau ca asistent, cel puțin o oră timp de zbor în cabina de pilotaj a tipului aplicabil, în intervalul de 12 luni care precede solicitarea; și 2. să dețină, în cazul elicopterelor multipilot, cel puțin 1 000 de ore de experiență de zbor ca pilot pe elicoptere, inclusiv cel puțin 350 de ore în operare multipilot pe orice categorie de aeronavă; 3. în cazul elicopterelor multimotor cu un singur pilot, să fi efectuat 500 de ore ca pilot de elicoptere, inclusiv 100 de ore ca PIC pe elicoptere multimotor cu un singur pilot; 4. în cazul elicopterelor monomotor cu un singur pilot, să fi efectuat 250 de ore ca pilot pe elicoptere. 5. în cazul elicopterelor cu un singur pilot în operare multipilot, să fi efectuat cel puțin 350 de ore în operare multipilot pe orice categorie de aeronavă.
FCL.930.SFI SFI – Curs de pregătire (b) Un solicitant al unui certificat de SFI care este titularul unui certificat de TRI pentru tipul relevant se creditează integral în ceea ce privește cerințele de la prezentul punct.	3.93. la punctul FCL.930.SFI SFI litera (b) se expune în următoarea redacție: „(b) Un solicitant al unui certificat de SFI care: 1. deține un certificat de TRI pentru tipul relevant se creditează integral în ceea ce privește cerințele de la litera (a); 2. deține sau a deținut un certificat de instructor se creditează integral în ceea ce privește cerința de la litera (a) punctul 3.”.	FCL.930.SFI SFI – Curs de pregătire (b) Un solicitant al unui certificat de SFI care: 1. deține un certificat de TRI pentru tipul relevant se creditează integral în ceea ce privește cerințele de la litera (a); 2. deține sau a deținut un certificat de instructor se creditează integral în ceea ce privește cerința de la litera (a) punctul 3.
FCL.915.MCCI MCCI – Condiții indispensabile (b) să aibă cel puțin: 1. în cazul avioanelor, al dirijabilelor și al aeronavelor cu decolare-aterizare verticală,	3.94. la punctul FCL.915.MCCI MCCI litera (b) se expune în următoarea redacție: „(b) să aibă cel puțin: 1. în cazul avioanelor, al dirijabilelor și al aeronavelor cu decolare-aterizare verticală, 1 500 de ore de experiență de zbor ca pilot în operare	FCL.915.MCCI MCCI – Condiții indispensabile (b) să aibă cel puțin: 1. în cazul avioanelor, al dirijabilelor și al aeronavelor cu decolare-aterizare verticală, 1 500 de ore de experiență de zbor ca pilot în operare

1500 de ore experiență de zbor ca pilot în cadrul unor operațiuni multipilot; 2. în cazul elicopterelor, 1000 de ore experiență de zbor ca pilot în operațiuni cu echipaj multiplu, dintre care cel puțin 350 de ore pe elicoptere multipilot.	multipilot, din care cel puțin 350 de ore pe categoria de aeronavă corespunzătoare; 2. în cazul elicopterelor, 1 000 de ore de experiență de zbor ca pilot în operare multipilot, din care cel puțin 350 de ore pe elicoptere.”.	multipilot, din care cel puțin 350 de ore pe categoria de aeronavă corespunzătoare; 2. în cazul elicopterelor, 1 000 de ore de experiență de zbor ca pilot în operare multipilot, din care cel puțin 350 de ore pe elicoptere.
FCL.905.STI STI – Privilegii și condiții (a) Privilegiile unui STI constau în dreptul acestuia de a asigura instruire practică de zbor sintetic pe categoria de aeronave corespunzătoare pentru: 1. eliberarea unui certificat;	3.95. la punctul FCL.905.STI STI litera (a) punctul 1 cuvântul „unui certificat” se substituie cu cuvântul „unei licențe”.	FCL.905.STI STI – Privilegii și condiții (a) Privilegiile unui STI constau în dreptul acestuia de a asigura instruire practică de zbor sintetic pe categoria de aeronave corespunzătoare pentru: 1. eliberarea unei licențe;
FCL.915.STI STI – Condiții indispensabile (a) Persoanele care solicită eliberarea unui certificat de STI trebuie: 1. să dețină sau să fi deținut, în intervalul de trei ani care precedă solicitarea, un certificat de pilot și privilegii de asigurare a instruirii adecvate cursurilor care se intenționează a fi oferite;	3.96. la punctul FCL.915.STI STI litera (a) punctul 1, cuvântul „un certificat” se substituie cu cuvântul „o licență”.	FCL.915.STI STI – Condiții indispensabile (a) Persoanele care solicită eliberarea unui certificat de STI trebuie: 1. să dețină sau să fi deținut, în intervalul de trei ani care precedă solicitarea, o licență de pilot și privilegii de asigurare a instruirii adecvate cursurilor care se intenționează a fi oferite;
FCL.1000 Certificate de examinator (a) Dispoziții generale Titularii unui certificat de examinator trebuie: 1. cu excepția cazului în care prezenta Anexă (Partea FCL) prevede altfel, să fie titularii unui certificat, ai unei calificări sau ai unui certificat echivalent celor pentru care sunt autorizați să desfășoare teste de îndemânare, verificări ale competenței sau evaluări ale competenței și să aibă privilegiul de a oferi instruire pentru acestea; (c) Examinarea furnizată în afara Republicii Moldova: 1. Prin derogare de la dispozițiile literei (a), în cazul testelor de îndemânare și al verificărilor competenței furnizate în afara Republicii Moldova pentru care statele respective sunt responsabile în temeiul	3.97. la punctul FCL.1000: 3.97.1. litera (a) punctul 1 cuvintele „, să fie titularii unui certificat,” se substituie cu cuvintele „, să fie titularii unei licențe,”; 3.97.2. la litera (c) punctul 1 cuvintele „,dețin un certificat de pilot” se substituie cu cuvintele „,dețin o licență de pilot”; 3.97.3. la litera (c) punctul 1 subpunctul (i) cuvintele „,cel puțin ai unui certificat” se substituie cu cuvintele „,cel puțin ai unei licențe”; 3.97.4. litera (d) se exclude.	FCL.1000 Certificate de examinator (a) Dispoziții generale Titularii unui certificat de examinator trebuie: 1. cu excepția cazului în care prezenta Anexă (Partea FCL) prevede altfel, să fie titularii unei licențe, ai unei calificări sau ai unui certificat echivalent celor pentru care sunt autorizați să desfășoare teste de îndemânare, verificări ale competenței sau evaluări ale competenței și să aibă privilegiul de a oferi instruire pentru acestea; (c) Examinarea furnizată în afara Republicii Moldova: 1. Prin derogare de la dispozițiile literei (a), în cazul testelor de îndemânare și al verificărilor competenței furnizate în afara Republicii Moldova pentru care statele respective sunt responsabile în temeiul Convenției de la Chicago, AAC eliberează un certificat de examinator solicitanților care dețin

Convenției de la Chicago, AAC eliberează un certificat de examinator solicitanților care dețin un certificat de pilot conform cu Anexa 1 la Convenția de la Chicago, cu condiția ca solicitanții respectivi: (i) să fie titulari cel puțin ai unui certificat, ai unei calificări sau ai unui certificat echivalent celui pentru care sunt autorizați să desfășoare teste de îndemânare, verificări ale competenței sau evaluări ale competenței și, în orice caz, să fie titularii cel puțin ai unui CPL; (d) Examinatorii certificați, conform prevederilor Regulamentului (UE) nr.1178/2011, de către autoritățile aeronautice din statele-membre ale Uniunii Europene pot fi acceptați de către AAC pentru a desfășura teste de îndemânare, verificări ale competenței sau evaluări ale competenței personalului navigant din Republica Moldova. Procedura simplificată de acceptare a acestor examinatori va fi stabilită de AAC.		o licență de pilot conform cu Anexa 1 la Convenția de la Chicago, cu condiția ca solicitanții respectivi: (i) să fie titulari cel puțin ai unei licențe, ai unei calificări sau ai unui certificat echivalent celui pentru care sunt autorizați să desfășoare teste de îndemânare, verificări ale competenței sau evaluări ale competenței și, în orice caz, să fie titularii cel puțin ai unui CPL;
FCL.1005 Limitarea privilegiilor în cazul unor interese directe Examinatorii nu desfășoară: (a) teste de îndemânare sau evaluări ale competenței pentru persoanele care solicită eliberarea unui certificat sau a unei calificări și cărora le-au furnizat peste 25% din instruirea practică necesară pentru certificat, calificarea pentru care se susține testul de îndemânare sau evaluarea competenței; și	3.98. la punctul FCL.1005 litera (a) cuvintele „unui certificat sau a unei calificări” și „certificat, calificarea” se substituie cu cuvintele „unei licențe, unei calificări sau a unui certificat” și „licența, calificarea sau certificatul”.	FCL.1005 Limitarea privilegiilor în cazul unor interese directe Examinatorii nu desfășoară: (a) teste de îndemânare sau evaluări ale competenței pentru persoanele care solicită eliberarea unei licențe, unei calificări sau a unui certificat și cărora le-au furnizat peste 25% din instruirea practică necesară pentru licența, calificarea sau certificatul pentru care se susține testul de îndemânare sau evaluarea competenței; și
FCL.1010 Condiții indispensabile pentru examinatori Solicitanții unui certificat de examinator trebuie să demonstreze: (b) faptul că nu au suferit nicio sancțiune, inclusiv suspendarea, limitarea sau	3.99. la punctul FCL.1010 litera (b), cuvintele „certIFICATELE sau calificările” se substituie cu „cuvintele licențelor, calificările sau certificatele”.	FCL.1010 Condiții indispensabile pentru examinatori Solicitanții unui certificat de examinator trebuie să demonstreze: (b) faptul că nu au suferit nicio sancțiune, inclusiv suspendarea, limitarea sau revocarea oricăreia

revocarea oricăreia dintre certificatele sau calificările lor eliberate în conformitate cu prezenta Anexă (Partea FCL), pentru nerespectarea regulamentului de bază și a normelor de aplicare a acestuia în ultimii 3 ani.		dintre licențele, calificările sau certificatele lor eliberate în conformitate cu prezenta Anexă (Partea FCL), pentru nerespectarea regulamentului de bază și a normelor de aplicare a acestuia în ultimii 3 ani.
FCL.1015 Standardizarea examinatorilor (b) Cursul de standardizare constă în pregătire teoretică și instruire practică și cuprinde cel puțin: 1. desfășurarea a 2 teste de îndemânare, verificări ale competenței sau evaluări ale competenței pentru certificatele și calificările pentru care solicitantul dorește să obțină privilegiul de a desfășura teste sau verificări; (d) Titularii unui certificat de examinator acceptat de AAC în conformitate cu prevederile FCL.1000 litera (d) desfășoară teste de îndemânare, verificări ale competenței sau evaluări ale competenței unui solicitant care se află în responsabilitatea AAC, cu condiția că au analizat cele mai recente informații disponibile care conțin procedurile naționale relevante.	3.100. la punctul FCL.1015: 3.100.1. la litera (b) punctul 1 cuvintele „certificatele și calificările” se substituie cu cuvintele „licențele, calificările sau certificatele”; 3.100.2. litera (d) se exclude.	FCL.1015 Standardizarea examinatorilor (b) Cursul de standardizare constă în pregătire teoretică și instruire practică și cuprinde cel puțin: 1. desfășurarea a 2 teste de îndemânare, verificări ale competenței sau evaluări ale competenței pentru licențele, calificările sau certificatele pentru care solicitantul dorește să obțină privilegiul de a desfășura teste sau verificări;
FCL.1030 Desfășurarea testelor de îndemânare, a verificărilor competenței și a evaluărilor competenței (a) Atunci când desfășoară teste de îndemânare, verificări ale competenței și evaluări ale competenței, examinatorii: 2. se asigură că solicitantul îndeplinește toate cerințele privind calificarea, pregătirea și experiența prevăzute în prezenta Anexă (Partea FCL) pentru eliberarea, revalidarea sau reînnoirea certificatului sau a calificării pentru care se susțin testul de îndemânare,	3.101. la punctul FCL.1030: 3.101.1. la litera (a) punctul 2 cuvintele „certificatului sau a calificării” se înlocuiesc cu cuvintele „licenței, a calificării sau a certificatului”; 3.101.2. la litera (b) punctul 2 cuvintele „înscris pe certificat” se completează cu cuvintele „sau licența”; 3.101.3. la litera (b) punctul 3 cuvintele „certificatul solicitantului” se substituie cu cuvintele „licența solicitantului”;	FCL.1030 Desfășurarea testelor de îndemânare, a verificărilor competenței și a evaluărilor competenței (a) Atunci când desfășoară teste de îndemânare, verificări ale competenței și evaluări ale competenței, examinatorii: 2. se asigură că solicitantul îndeplinește toate cerințele privind calificarea, pregătirea și experiența prevăzute în prezenta Anexă (Partea FCL) pentru eliberarea, revalidarea sau reînnoirea licenței, a calificării sau a certificatului pentru care

verificarea competenței sau evaluarea competenței; (b) După încheierea testului de îndemânare sau a verificării competenței, examinatorul: 2. în eventualitatea unei promovări a verificării competenței sau a evaluării competenței pentru revalidare sau reînnoire, înscrie pe certificatul solicitantului noua dată la care expiră calificarea sau certificatul, dacă este autorizat în mod expres în acest sens de AAC care a eliberat certificatul solicitantului; 3. furnizează solicitantului un raport semnat referitor la testul de îndemânare sau la verificarea competenței și înaintează, în cel mai scurt timp, copii ale raportului AAC care a eliberat certificatul solicitantului și autorității competente care a eliberat certificatul de examinator. Raportul trebuie să conțină: (iv) o declarație conform căreia examinatorul a analizat și a aplicat procedurile și cerințele naționale ale autorității competente a solicitantului, în cazul în care certificatul solicitantului nu se află în responsabilitatea aceleiași autorități competente care i-a eliberat certificatul de examinator;	3.101.4. la litera (b) punctul 3 subpunctul (iv) cuvintele „certificatul solicitantului” se substituie cu cuvintele „licența solicitantului”.	se susțin testul de îndemnare, verificarea competenței sau evaluarea competenței; (b) După încheierea testului de îndemânare sau a verificării competenței, examinatorul: 2. în eventualitatea unei promovări a verificării competenței sau a evaluării competenței pentru revalidare sau reînnoire, înscrie pe certificatul sau licența solicitantului noua dată la care expiră calificarea sau certificatul, dacă este autorizat în mod expres în acest sens de AAC care a eliberat certificatul solicitantului; 3. furnizează solicitantului un raport semnat referitor la testul de îndemânare sau la verificarea competenței și înaintează, în cel mai scurt timp, copii ale raportului AAC care a eliberat licența solicitantului și autorității competente care a eliberat certificatul de examinator. Raportul trebuie să conțină: (iv) o declarație conform căreia examinatorul a analizat și a aplicat procedurile și cerințele naționale ale autorității competente a solicitantului, în cazul în care licența solicitantului nu se află în responsabilitatea aceleiași autorități competente care i-a eliberat certificatul de examinator;
FCL.1005.FE FE – Privilegii și condiții	3.102. la punctul FCL.1005.FE FE după litera (c) se completează cu litera (d) în următoarea redacție: „(d) FE(G). Privilegiile unui FE pentru autogire constau în efectuarea de teste de îndemânare și verificări ale competenței pentru GPL și pentru privilegiile asociate pentru clasele și tipurile de autogire, cu condiția ca FE să fi efectuat cel puțin 500 de ore timp de zbor ca pilot pe autogire, inclusiv cel puțin 100 de ore de instruire practică, dintre care până la 40 de ore de instruire practică pot fi efectuate ca FI(A) sau FI(H).”.	FCL.1005.FE FE – Privilegii și condiții (d) FE(G). Privilegiile unui FE pentru autogire constau în efectuarea de teste de îndemânare și verificări ale competenței pentru GPL și pentru privilegiile asociate pentru clasele și tipurile de autogire, cu condiția ca FE să fi efectuat cel puțin 500 de ore timp de zbor ca pilot pe autogire, inclusiv cel puțin 100 de ore de instruire practică, dintre care până la 40 de ore de instruire practică pot fi efectuate ca FI(A) sau FI(H).

FCL.1005.TRE TRE – Privilegii și condiții (b) <i>TRE(H)</i>. Privilegiile unui TRE(H) constau în dreptul acestuia de a desfășura: 2. verificări ale competenței pentru revalidarea sau reînnoirea IR sau pentru extinderea IR(H) de la elicoptere monomotor la elicoptere multimotor, cu condiția ca TRE(H) să fie titularul unei IR(H) valabile;	3.103. la punctul FCL.1005.TRE TRE litera (b) punctul 2 cuvintele „sau pentru extinderea IR(H) de la elicoptere monomotor la elicoptere multimotor” se exclud.	FCL.1005.TRE TRE – Privilegii și condiții (b) <i>TRE(H)</i>. Privilegiile unui TRE(H) constau în dreptul acestuia de a desfășura: 2. verificări ale competenței pentru revalidarea sau reînnoirea IR, cu condiția ca TRE(H) să fie titularul unei IR(H) valabile;
FCL.1010.TRE TRE – Condiții indispensabile (b) <i>TRE(H)</i>. Solicitanții unui certificat de TRE(H) pentru elicoptere trebuie: 6. înainte ca privilegiile unui TRE(H) să fie extinse de la privilegiile multimotor pentru un singur pilot la privilegiile multimotor multipilot pe același tip de elicopter, titularul trebuie să aibă cel puțin 100 de ore de zbor în operațiuni multipilot pe tipul respectiv,	3.104. la punctul FCL.1010.TRE TRE litera (b) punctul 6 se expune în următoarea redacție: „6. Înainte ca privilegiile unui TRE(H) să fie extinse de la operarea cu singur pilot la operarea multipilot pe același tip de elicopter, titularul trebuie să aibă: (i) cel puțin 100 de ore în operare multipilot pe tipul respectiv sau (ii) cel puțin 350 de ore în operare multipilot pe orice categorie de aeronavă;”.	FCL.1010.TRE TRE – Condiții indispensabile (b) <i>TRE(H)</i>. Solicitanții unui certificat de TRE(H) pentru elicoptere trebuie: 6. Înainte ca privilegiile unui TRE(H) să fie extinse de la operarea cu singur pilot la operarea multipilot pe același tip de elicopter, titularul trebuie să aibă: (i) cel puțin 100 de ore în operare multipilot pe tipul respectiv sau (ii) cel puțin 350 de ore în operare multipilot pe orice categorie de aeronavă;
FCL.1010.CRE CRE – Condiții indispensabile Solicitanții unui certificat de CRE trebuie: (a) să dețină un CPL(A), MPL(A) sau ATPL(A) cu privilegii pentru un singur pilot sau să fi deținut un astfel de certificat și să fie titularii unui PPL(A);	3.105. la punctul FCL.1010.CRE CRE litera (a) cuvintele „un astfel de certificat” se substituie cu cuvintele „o astfel de licență”.	FCL.1010.CRE CRE – Condiții indispensabile Solicitanții unui certificat de CRE trebuie: (a) să dețină un CPL(A), MPL(A) sau ATPL(A) cu privilegii pentru un singur pilot sau să fi deținut o astfel de licență și să fie titularii unui PPL(A);
FCL.1005.SFE SFE – Privilegii și condiții (b) SFE pentru elicoptere – [SFE(H)] Privilegiile unui SFE(H) constau în efectuarea, pe un FFS sau pentru evaluările de la punctul 4 pe FSTD aplicabil: 3. a unor teste de îndemânare pentru eliberarea ATPL(H); și 4. a unor evaluări ale competenței pentru eliberarea, revalidarea sau reînnoirea unui certificat de SFI(H), cu condiția să fi acumulat cel puțin trei ani de experiență ca SFE(H) și să fi urmat pregătire specifică	3.106. la punctul FCL.1010.SFE SFE litera (b) punctele 3 și 4 se modifică, și se completează cu punctul 5 după cum urmează: „3. în cazul elicopterelor multipilot, să aibă cel puțin 1 000 de ore de timp de zbor ca piloți pe elicoptere multipilot; 4. în cazul elicopterelor cu un singur pilot în operare multipilot, să fi efectuat cel puțin 350 de ore în operare multipilot pe orice categorie de aeronavă; 5. pentru prima eliberare a unui certificat de SFE, să fi efectuat cel puțin 50 de ore de instruire practică de zbor sintetic ca TRI(H) sau SFI(H) pe tipul aplicabil.”.	FCL.1005.SFE SFE – Privilegii și condiții (b) SFE pentru elicoptere – [SFE(H)] Privilegiile unui SFE(H) constau în efectuarea, pe un FFS sau pentru evaluările de la punctul 4 pe FSTD aplicabil: 3. în cazul elicopterelor multipilot, să aibă cel puțin 1 000 de ore de timp de zbor ca piloți pe elicoptere multipilot; 4. în cazul elicopterelor cu un singur pilot în operare multipilot, să fi efectuat cel puțin 350 de ore în operare multipilot pe orice categorie de aeronavă;

pentru evaluarea competenței în conformitate cu FCL.1015 litera (b).		5. pentru prima eliberare a unui certificat de SFE, să fi efectuat cel puțin 50 de ore de instruire practică de zbor sintetic ca TRI(H) sau SFI(H) pe tipul aplicabil.
FCL.1005.FIE FIE – Privilegii și condiții (c) <i>FIE(As)</i> . Privilegiile unui FIE pe dirijabile constau în dreptul de a desfășura evaluări ale competenței pentru eliberarea, revalidarea sau reînnoirea certificatelor de instructor pe dirijabile, cu condiția deținerii certificatului de instructor relevant.	3.107. la punctul FCL.1005.FIE FIE litera (c) după cuvântul „FIE(As)” se completează cu „și FIE(G)” și după cuvântul „dirijabile” se completează cu „și autogire”.	FCL.1005.FIE FIE – Privilegii și condiții (c) <i>FIE(As)</i> și FIE(G). Privilegiile unui FIE pe dirijabile constau în dreptul de a desfășura evaluări ale competenței pentru eliberarea, revalidarea sau reînnoirea certificatelor de instructor pe dirijabile și autogire, cu condiția deținerii certificatului de instructor relevant.
FCL.1010.FIE FIE – Condiții indispensabile	3.108. la punctul FCL.1010.FIE FIE după litera (c) se completează cu litera (d) după cum urmează: „(d) FIE(G). Solicitanții unui certificat de FIE pentru autogire trebuie: 1. să dețină un certificat de instructor FI(G); 2. să fi efectuat 1 000 de ore timp de zbor ca pilot pe autogire; și 3. să fi efectuat cel puțin 100 de ore timp de zbor de pregătire a solicitanților unui certificat de FI(G). În cazul solicitanților care dețin un certificat FIE(A) sau FIE(H), această cerință se reduce la 50 de ore.”	FCL.1010.FIE FIE – Condiții indispensabile (d) FIE(G). Solicitanții unui certificat de FIE pentru autogire trebuie: 1. să dețină un certificat de instructor FI(G); 2. să fi efectuat 1 000 de ore timp de zbor ca pilot pe autogire; și 3. să fi efectuat cel puțin 100 de ore timp de zbor de pregătire a solicitanților unui certificat de FI(G). În cazul solicitanților care dețin un certificat FIE(A) sau FIE(H), această cerință se reduce la 50 de ore.
LAPL și PPL 1.3. Pentru eliberarea unui PPL, titularul unui LAPL pe aceeași categorie de aeronave se creditează integral în ceea ce privește cerințele referitoare la instruirea teoretică și examinarea teoretică. 1.4. Prin derogare de la punctul 1.2, pentru eliberarea unui LAPL(A), titularul unui SPL eliberat în conformitate cu Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor cu privilegii de zbor pe TMG trebuie să demonstreze un nivel adecvat de cunoștințe teoretice pentru clasa de avioane monomotor cu piston (aterizare pe uscat) în	3.109. Apendicele nr. 1 , la punctul 1 după cuvintele „LAPL și PPL” se completează cu „și GPL”; 3.109.1. subpunctul 1.3. se completează cu o frază nouă după cum urmează: „Creditul respectiv se aplică și solicitanților unei PPL care au absolvit deja examenul teoretic pentru LAPL pe aceeași categorie de aeronave, atât timp cât se află în perioada de valabilitate specificată la punctul FCL.025 litera (c).”; 3.109.2. la subpunctul 1.4 cuvintele „monomotor cu piston” se înlocuiește cu sintagma „SEP”; 3.109.3. după punctul 1.4. se completează cu punctul 1.5. după cum urmează: „1.5. Pentru eliberarea unei GPL, titularului unei licențe de pilot pentru avioane sau elicoptere în	1. LAPL și PPL și GPL 1.3. Pentru eliberarea unui PPL, titularul unui LAPL pe aceeași categorie de aeronave se creditează integral în ceea ce privește cerințele referitoare la instruirea teoretică și examinarea teoretică. Creditul respectiv se aplică și solicitanților unei PPL care au absolvit deja examenul teoretic pentru LAPL pe aceeași categorie de aeronave, atât timp cât se află în perioada de valabilitate specificată la punctul FCL.025 litera (c). 1.4. Prin derogare de la punctul 1.2, pentru eliberarea unui LAPL(A), titularul unui SPL eliberat în conformitate cu Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor

conformitate cu FCL.135.A litera (a) punctul 2.	conformitate cu prezentul regulament i se creditează integral îndeplinirea cerințelor de pregătire teoretică și de examinare teoretică pe următoarele subiecte: (a) Legislația aeriană și procedurile ATC; (b) Performanțe umane; (c) Meteorologie; (d) Comunicații; (e) Navigație.”.	detaiate pentru operarea planoarelor cu privilegii de zbor pe TMG trebuie să demonstreze un nivel adecvat de cunoștințe teoretice pentru clasa de avioane SEP (aterizare pe uscat) în conformitate cu FCL.135.A litera (a) punctul 2. 1.5. Pentru eliberarea unei GPL, titularului unei licențe de pilot pentru avioane sau elicoptere în conformitate cu prezentul regulament i se creditează integral îndeplinirea cerințelor de pregătire teoretică și de examinare teoretică pe următoarele subiecte: (a) Legislația aeriană și procedurile ATC; (b) Performanțe umane; (c) Meteorologie; (d) Comunicații; (e) Navigație.
2. CPL 2.2. Solicitanții trebuie să promoveze examenele teoretice definite în prezenta Anexă (Partea FCL) pe următoarele subiecte, pe categoria de aeronave corespunzătoare: - 021 – Cunoașterea generală a aeronavei: structură și sisteme, electrică, motoare, echipamente de urgență; - 022 – Cunoașterea generală a aeronavei: instrumente; - 032/034 – Elicoptere sau avioane de performanță, după caz; - 070 – Proceduri operaționale și - 080 – Principii de zbor. 2.4. Persoanele care solicită eliberarea unui CPL și care au promovat examenele teoretice relevante pentru o IR sau EIR pe aceeași categorie de aeronave se creditează în ceea ce privește cerințele referitoare la cunoștințele teoretice în domeniul comunicațiilor.	3.110. la punctul 2 CPL: 3.110.1. la subpunctul 2.2. poziția „080 – Principii de zbor” se substituie cu „081/082 – Principii de zbor pentru avioane sau elicoptere, după caz”; 3.110.2. la subpunctul 2.4. cuvintele „sau EIR” se exclud.	2. CPL 2.2. Solicitanții trebuie să promoveze examenele teoretice definite în prezenta Anexă (Partea FCL) pe următoarele subiecte, pe categoria de aeronave corespunzătoare: - 021 – Cunoașterea generală a aeronavei: structură și sisteme, electrică, motoare, echipamente de urgență; - 022 – Cunoașterea generală a aeronavei: instrumente; - 032/034 – Elicoptere sau avioane de performanță, după caz; - 070 – Proceduri operaționale și - 081/082 – Principii de zbor pentru avioane sau elicoptere, după caz. 2.4. Persoanele care solicită eliberarea unui CPL și care au promovat examenele teoretice relevante pentru o IR pe aceeași categorie de aeronave se creditează în ceea ce privește cerințele referitoare la cunoștințele teoretice în domeniul comunicațiilor.

3. ATPL 3.2. Solicitanții trebuie să promoveze examenele teoretice definite în prezenta Anexă (partea FCL) pe următoarele subiecte, pe categoria de aeronave corespunzătoare: 080 – Principii de zbor.	3.111. la punctul 3. ATPL subpunctul 3.2. ultima poziție se expune în următoarea redacție: „- 081/082 – Principii de zbor pentru avioane sau elicoptere, după caz.”.	3. ATPL 3.2. Solicitanții trebuie să promoveze examenele teoretice definite în prezenta Anexă (partea FCL) pe următoarele subiecte, pe categoria de aeronave corespunzătoare: „- 081/082 – Principii de zbor pentru avioane sau elicoptere, după caz.”.
Curs integrat ATP – Avioane 5. Solicitanții care nu au reușit sau nu au avut posibilitatea să urmeze cursul ATP(A) în întregime pot solicita AAC un examen teoretic și un test de îndemânare pentru un certificat cu privilegii reduse și pentru o IR, dacă sunt respectate cerințele aplicabile. 9. Pregătirea practică, cu excepția pregătirii pentru calificarea de tip, trebuie să cuprindă un total de cel puțin 195 de ore, care include toate testele de evaluare a progreselor, dintre care până la 55 de ore din întregul curs pot reprezenta timp instrumental la sol. În cadrul totalului de 195 de ore, solicitanții trebuie să efectueze cel puțin: (b) 70 de ore ca PIC, dintre care până la 55 de ore pot fi efectuate ca SPIC. Timpul de zbor instrumental ca SPIC se contabilizează ca timp de zbor ca PIC numai până la un maxim de 20 de ore.	3.112. Apendicele nr. 3: 3.112.1. la litera A punctul 5 cuvintele „pentru un certificat” se substituie cu cuvintele „pentru o licență”; 3.112.2. la punctul 9 litera (b) prima propoziție se expune după cum urmează: „(b) 70 de ore ca PIC, dintre care până la 55 de ore pot fi efectuate ca SPIC.”.	Curs integrat ATP – Avioane 5. Solicitanții care nu au reușit sau nu au avut posibilitatea să urmeze cursul ATP(A) în întregime pot solicita AAC un examen teoretic și un test de îndemânare pentru o licență cu privilegii reduse și pentru o IR, dacă sunt respectate cerințele aplicabile. 9. Pregătirea practică, cu excepția pregătirii pentru calificarea de tip, trebuie să cuprindă un total de cel puțin 195 de ore, care include toate testele de evaluare a progreselor, dintre care până la 55 de ore din întregul curs pot reprezenta timp instrumental la sol. În cadrul totalului de 195 de ore, solicitanții trebuie să efectueze cel puțin: (b) 70 de ore ca PIC, dintre care până la 55 de ore pot fi efectuate ca SPIC.
C. Curs integrat CPL/IR – Avioane 5. Un solicitant care nu a reușit sau nu a avut posibilitatea să urmeze cursul CPL/IR(A) în întregime poate solicita autorității competente un examen teoretic și un test de îndemânare pentru un certificat cu privilegii reduse și o IR, dacă sunt respectate cerințele aplicabile. D. Curs integrat CPL – Avioane	3.113. la litera C punctul 5, litera D punctul 5, litera L punctul 5, cuvintele „autorității competente” și „un certificat” se înlocuiesc cu cuvintele „AAC” respectiv „o licență”.	C. Curs integrat CPL/IR – Avioane 5. Un solicitant care nu a reușit sau nu a avut posibilitatea să urmeze cursul CPL/IR(A) în întregime poate solicita AAC un examen teoretic și un test de îndemânare pentru o licență cu privilegii reduse și o IR, dacă sunt respectate cerințele aplicabile. D. Curs integrat CPL – Avioane 5. Un solicitant care nu a reușit sau nu a avut posibilitatea să urmeze cursul CPL(A) în întregime

5. Un solicitant care nu a reușit sau nu a avut posibilitatea să urmeze cursul CPL(A) în întregime poate solicita autorității competente un examen teoretic și un test de îndemânare pentru un certificat cu privilegii reduse, dacă sunt respectate cerințele aplicabile.		poate solicita AAC un examen teoretic și un test de îndemânare pentru o licență cu privilegii reduse, dacă sunt respectate cerințele aplicabile.
F. Curs integrat ATP/IR – Elicoptere 5. Un solicitant care nu a reușit sau nu a avut posibilitatea să urmeze cursul ATP(H)/IR în întregime poate solicita AAC un examen teoretic și un test de îndemânare pentru un certificat cu privilegii reduse și o IR, dacă sunt respectate cerințele aplicabile. G. Curs integrat ATP – Elicoptere 5. Un solicitant care nu a reușit sau nu a avut posibilitatea să urmeze cursul ATP(H) în întregime poate solicita AAC un examen teoretic și un test de îndemânare pentru un certificat cu privilegii reduse, dacă sunt respectate cerințele aplicabile. I. Curs integrat CPL/IR – Elicoptere 5. Un solicitant care nu a reușit sau nu a avut posibilitatea să urmeze cursul CPL(H)/IR în întregime poate solicita AAC un examen teoretic și un test de îndemânare pentru un certificat cu privilegii reduse și o IR, dacă sunt respectate cerințele aplicabile. J. Curs integrat CPL – Elicoptere 5. Un solicitant care nu a reușit sau nu a avut posibilitatea să urmeze cursul CPL(H) în întregime poate solicita AAC un examen teoretic și un test de îndemânare pentru un certificat cu privilegii reduse, dacă sunt respectate cerințele aplicabile. M. Curs integrat CPL – Dirijabile	3.114. la litera F punctul 5, litera G punctul 5, litera I punctul 5, litera J punctul 5, litera M punctul 5, cuvintele „pentru un certificat” se înlocuiește cu cuvintele „pentru o licență”.	F. Curs integrat ATP/IR – Elicoptere 5. Un solicitant care nu a reușit sau nu a avut posibilitatea să urmeze cursul ATP(H)/IR în întregime poate solicita AAC un examen teoretic și un test de îndemânare pentru o licență cu privilegii reduse și o IR, dacă sunt respectate cerințele aplicabile. G. Curs integrat ATP – Elicoptere 5. Un solicitant care nu a reușit sau nu a avut posibilitatea să urmeze cursul ATP(H) în întregime poate solicita AAC un examen teoretic și un test de îndemânare pentru o licență cu privilegii reduse, dacă sunt respectate cerințele aplicabile. I. Curs integrat CPL/IR – Elicoptere 5. Un solicitant care nu a reușit sau nu a avut posibilitatea să urmeze cursul CPL(H)/IR în întregime poate solicita AAC un examen teoretic și un test de îndemânare pentru o licență cu privilegii reduse și o IR, dacă sunt respectate cerințele aplicabile. J. Curs integrat CPL – Elicoptere 5. Un solicitant care nu a reușit sau nu a avut posibilitatea să urmeze cursul CPL(H) în întregime poate solicita AAC un examen teoretic și un test de îndemânare pentru o licență cu privilegii reduse, dacă sunt respectate cerințele aplicabile. M. Curs integrat CPL – Dirijabile 5. Un solicitant care nu a reușit sau nu a avut posibilitatea să urmeze cursul CPL(As) în întregime poate solicita AAC un examen teoretic și

5. Un solicitant care nu a reușit sau nu a avut posibilitatea să urmeze cursul CPL(As) în întregime poate solicita AAC un examen teoretic și un test de îndemânare pentru un certificat cu privilegii reduse, dacă sunt respectate cerințele aplicabile.		un test de îndemânare pentru o licență cu privilegii reduse, dacă sunt respectate cerințele aplicabile.										
B. Conținutul testului de îndemânare pentru eliberarea unui CPL – Avioane 5. Exercițiile din secțiunea 2 litera (c) și litera (e) punctul (iv), precum și secțiunile 5 și 6 în întregime se pot efectua pe un FNPT II sau un FFS. Folosirea listelor de verificare a avionului, abilităților de zbor, controlului avionului folosind repere vizuale externe, procedurilor anti-jivraj și de dejivrare și principiilor de gestionare a amenințărilor și erorilor se aplică la toate secțiunile. SECȚIUNEA 3 – PROCEDURI PE RUTĂ <table><tr><td>g</td><td>Urmărirea traiectului de zbor, poziționare (NDB sau VOR), identificarea echipamentelor (zbor instrumental). Conformarea cu planul de deviere către un aerodrom de rezervă (zbor la vedere)</td></tr></table>	g	Urmărirea traiectului de zbor, poziționare (NDB sau VOR), identificarea echipamentelor (zbor instrumental). Conformarea cu planul de deviere către un aerodrom de rezervă (zbor la vedere)	3. 115. Apendicele nr. 4: 3.115.1. la litera B punctul 5 primul aliniat se expune după cum urmează: „5. Exercițiile din secțiunea 2 litera (c) și litera (e) subpunctul (iv) și din secțiunea 3 litera (g), precum și secțiunile 5 și 6 în întregime pot fi efectuate pe un FNPT II sau pe un FFS. Examinatorul poate decide să nu aplice elemente din secțiunea 6 litera (d).”; 3.115.2. la litera B punctul 5, în Tabel, Secțiunea 3 PROCEDURI PE RUTĂ, litera g se expune în următoarea redacție: <table><tr><td>g</td><td>Urmărirea, poziționarea (NDB, VOR sau traiectoria între punctele de drum), identificarea facilităților (zbor instrumental)</td></tr></table> și se completează cu litera h după cum urmează: <table><tr><td>h</td><td>Conformarea cu planul de deviere către un aerodrom de rezervă (zbor la vedere)</td></tr></table>	g	Urmărirea, poziționarea (NDB, VOR sau traiectoria între punctele de drum), identificarea facilităților (zbor instrumental)	h	Conformarea cu planul de deviere către un aerodrom de rezervă (zbor la vedere)	B. Conținutul testului de îndemânare pentru eliberarea unui CPL – Avioane 5. Exercițiile din secțiunea 2 litera (c) și litera (e) subpunctul (iv) și din secțiunea 3 litera (g), precum și secțiunile 5 și 6 în întregime pot fi efectuate pe un FNPT II sau pe un FFS. Examinatorul poate decide să nu aplice elemente din secțiunea 6 litera (d). Folosirea listelor de verificare a avionului, abilităților de zbor, controlului avionului folosind repere vizuale externe, procedurilor anti-jivraj și de dejivrare și principiilor de gestionare a amenințărilor și erorilor se aplică la toate secțiunile. SECȚIUNEA 3 – PROCEDURI PE RUTĂ <table><tr><td>g</td><td>Urmărirea, poziționarea (NDB, VOR sau traiectoria între punctele de drum), identificarea facilităților (zbor instrumental)</td></tr><tr><td>h</td><td>Conformarea cu planul de deviere către un aerodrom de rezervă (zbor la vedere)</td></tr></table>	g	Urmărirea, poziționarea (NDB, VOR sau traiectoria între punctele de drum), identificarea facilităților (zbor instrumental)	h	Conformarea cu planul de deviere către un aerodrom de rezervă (zbor la vedere)
g	Urmărirea traiectului de zbor, poziționare (NDB sau VOR), identificarea echipamentelor (zbor instrumental). Conformarea cu planul de deviere către un aerodrom de rezervă (zbor la vedere)											
g	Urmărirea, poziționarea (NDB, VOR sau traiectoria între punctele de drum), identificarea facilităților (zbor instrumental)											
h	Conformarea cu planul de deviere către un aerodrom de rezervă (zbor la vedere)											
g	Urmărirea, poziționarea (NDB, VOR sau traiectoria între punctele de drum), identificarea facilităților (zbor instrumental)											
h	Conformarea cu planul de deviere către un aerodrom de rezervă (zbor la vedere)											
SECȚIUNEA 6 – ZBOR ASIMETRIC SIMULAT ȘI EXERCIȚII RELEVANTE PENTRU CLASĂ SAU TIP <table><tr><td>d</td><td>Oprirea și repornirea motorului</td></tr></table>	d	Oprirea și repornirea motorului	3.100.3. la litera B punctul 5, în Tabel, Secțiunea 6 ZBOR ASIMETRIC SIMULAT ȘI EXERCIȚII RELEVANTE PENTRU CLASĂ SAU TIP litera d se expune după cum urmează: <table><tr><td>d</td><td>Oprirea și repornirea motorului (dacă este selectat de examinator)</td></tr></table>	d	Oprirea și repornirea motorului (dacă este selectat de examinator)	SECȚIUNEA 6 – ZBOR ASIMETRIC SIMULAT ȘI EXERCIȚII RELEVANTE PENTRU CLASĂ SAU TIP <table><tr><td>d</td><td>Oprirea și repornirea motorului (dacă este selectat de examinator)</td></tr></table>	d	Oprirea și repornirea motorului (dacă este selectat de examinator)				
d	Oprirea și repornirea motorului											
d	Oprirea și repornirea motorului (dacă este selectat de examinator)											
d	Oprirea și repornirea motorului (dacă este selectat de examinator)											

6. Un solicitant care nu a reușit sau nu a avut posibilitatea să urmeze cursul MPL în întregime poate solicita autorității competente un examen teoretic și un test de îndemânare pentru un certificat cu privilegii reduse și o IR, dacă sunt respectate cerințele aplicabile. 8. Pregătirea practică cuprinde un total de cel puțin 240 de ore, compus din ore ca PF și PM, în zbor real sau simulat, care acoperă următoarele patru faze ale pregătirii: (d) Faza 4 – Avansată Pregătirea pentru calificarea de tip într-un mediu orientat spre zbor. 14. Cerințe minime pentru FSTD: (a) Faza 1 – Abilități esențiale de zbor Pregătirea on-line și dispozitivele de segmentare a sarcinilor aprobate de autoritatea competentă care au următoarele caracteristici:	3.116. Apendicele nr. 5: 3.116.1. la punctul 6 cuvintele „autorității competente” și „ pentru un certificat” se înlocuiesc cu cuvintele „AAC” respectiv „pentru o licență”; 3.116.2. la punctul 8 litera „(d) Faza 4 – Avansată” în prima propoziție sintagma „spre zbor” se înlocuiește cu sintagma „spre zborul de linie.”; 3.116.3. la punctul 14 cuvintele „autoritatea competentă” se înlocuiește cu sintagma „AAC”.	6. Un solicitant care nu a reușit sau nu a avut posibilitatea să urmeze cursul MPL în întregime poate solicita AAC un examen teoretic și un test de îndemânare pentru o licență cu privilegii reduse și o IR, dacă sunt respectate cerințele aplicabile. 8. Pregătirea practică cuprinde un total de cel puțin 240 de ore, compus din ore ca PF și PM, în zbor real sau simulat, care acoperă următoarele patru faze ale pregătirii: (d) Faza 4 – Avansată Pregătirea pentru calificarea de tip într-un mediu orientat spre zborul de linie. 14. Cerințe minime pentru FSTD: (a) Faza 1 – Abilități esențiale de zbor Pregătirea on-line și dispozitivele de segmentare a sarcinilor aprobate de AAC care au următoarele caracteristici:
Aa IR(A) — Curs modular de pregătire de zbor bazată pe competențe 8¹. Solicitanții unui curs modular IR(A) pe bază de competențe care dețin o BIR în conformitate cu FCL.835 și care au beneficiat de cel puțin 10 ore timp de zbor instrumental în regim de instruire în cadrul unei ATO pot fi creditați în ceea ce privește cursul de pregătire menționat la punctul 4, cu condiția ca toate subiectele calificării de zbor instrumental pe bază de competențe să fi fost incluse în pregătirea respectivă pentru BIR și evaluate de ATO care oferă cursul modular de pregătire de zbor pe bază de competențe. <i>[Pct.8¹ introdus prin Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]</i>	3.117. la Apendicele nr. 6 punctul Aa IR(A), se renumerează, punctele „8¹” și „8²” devin punctele „9” „10”, iar punctele „9” și „10” devin punctele „11” și „12”.	9. Solicitanții unui curs modular IR(A) pe bază de competențe care dețin o BIR în conformitate cu FCL.835 și care au beneficiat de cel puțin 10 ore timp de zbor instrumental în regim de instruire în cadrul unei ATO pot fi creditați în ceea ce privește cursul de pregătire menționat la punctul 4, cu condiția ca toate subiectele calificării de zbor instrumental pe bază de competențe să fi fost incluse în pregătirea respectivă pentru BIR și evaluate de ATO care oferă cursul modular de pregătire de zbor pe bază de competențe. <i>[Pct.8¹ introdus prin Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]</i> 10. Solicitanții unui curs modular IR(A) pe bază de competențe care sunt titulari ai unei BIR și au o experiență de cel puțin 50 de ore timp de zbor în condiții IFR ca PIC pe avioane trebuie:

8². Solicitanții unui curs modular IR(A) pe bază de competențe care sunt titulari ai unei BIR și au o experiență de cel puțin 50 de ore timp de zbor în condiții IFR ca PIC pe avioane trebuie: (a) în cadrul unei ATO: (i) să fie evaluați ca având un nivel admisibil de cunoștințe teoretice pentru calificarea de zbor instrumental pe bază de competențe; (ii) să beneficieze de pregătire de zbor corespunzătoare pentru a-și extinde privilegiile IFR în conformitate cu FCL.605.IR litera (a); (b) după finalizarea celor prevăzute la litera (a): (i) să promoveze testul de îndemânare pentru IR(A) în conformitate cu Apendicele nr.7 la Anexa nr.1 (Partea FCL); (ii) să demonstreze examinatorului, verbal, în timpul testului de îndemânare că au dobândit un nivel adecvat de cunoștințe teoretice de legislație aeronautică, de meteorologie, precum și de planificare a zborului și performanțe de zbor. <i>[Pct.8² introdus prin Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]</i> Evaluare preliminară 9. Conținutul și durata evaluării preliminare se stabilesc de către ATO pe baza experienței instrumentale prealabile a solicitantului. Multimotor 10. Titularul unei IR(A) monomotor care este, de asemenea, titularul unei calificări de clasă sau de tip multimotor și dorește să obțină o IR(A) multimotor pentru prima dată participă la un curs în cadrul unei ATO, cuprinzând cel puțin 5 ore timp instrumental în regim de pregătire pe avioane multimotor,		(a) în cadrul unei ATO: (i) să fie evaluați ca având un nivel admisibil de cunoștințe teoretice pentru calificarea de zbor instrumental pe bază de competențe; (ii) să beneficieze de pregătire de zbor corespunzătoare pentru a-și extinde privilegiile IFR în conformitate cu FCL.605.IR litera (a); (b) după finalizarea celor prevăzute la litera (a): (i) să promoveze testul de îndemânare pentru IR(A) în conformitate cu Apendicele nr.7 la Anexa nr.1 (Partea FCL); (ii) să demonstreze examinatorului, verbal, în timpul testului de îndemânare că au dobândit un nivel adecvat de cunoștințe teoretice de legislație aeronautică, de meteorologie, precum și de planificare a zborului și performanțe de zbor. <i>[Pct.8² introdus prin Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]</i> Evaluare preliminară 11. Conținutul și durata evaluării preliminare se stabilesc de către ATO pe baza experienței instrumentale prealabile a solicitantului. Multimotor 12. Titularul unei IR(A) monomotor care este, de asemenea, titularul unei calificări de clasă sau de tip multimotor și dorește să obțină o IR(A) multimotor pentru prima dată participă la un curs în cadrul unei ATO, cuprinzând cel puțin 5 ore timp instrumental în regim de pregătire pe avioane multimotor, dintre care 3 ore se pot efectua pe un FFS sau un FNPT II și promovează un test de îndemânare.

dintre care 3 ore se pot efectua pe un FFS sau un FNPT II și promovează un test de îndemânare.		
B. IR(H) – Curs modular de pregătire practică 7. Un curs IR(H) monomotor trebuie să cuprindă cel puțin 50 de ore timp instrumental în regim de pregătire, dintre care: (b) până la 35 de ore pot reprezenta timp instrumental la sol pe un FTD 2/3, FNPT II/III sau FFS pentru elicoptere. Instruirea practică instrumentală trebuie să cuprindă cel puțin 10 ore pe un elicopter certificat IFR. 8. Un curs IR(H) multimotor trebuie să cuprindă cel puțin 55 de ore timp instrumental în regim de pregătire, dintre care: (a) până la 20 de ore pot reprezenta timp instrumental la sol pe un FNPT I(H) sau (A). Aceste 20 de ore de pregătire pe FNPT I (H) sau (A) se pot înlocui cu 20 de ore de pregătire pentru IR(H) pe un avion aprobat pentru acest curs; sau (b) până la 40 de ore pot reprezenta timp instrumental la sol pe un FTD 2/3, FNPT II/III sau FFS pentru elicoptere. Instruirea practică instrumentală trebuie să cuprindă cel puțin 10 ore pe un elicopter multimotor certificat IFR. 1.1. Titularilor unui ATPL(H) li se reduce cu 50 de ore numărul de ore de pregătire teoretică prevăzut. 1.2. Pentru titularul unei IR(A), numărul de ore de pregătire teoretică prevăzut se poate reduce la 10 ore. 1.3. Pentru titularul unui PPL(H) cu calificare de zbor pe timp de noapte pentru elicopter sau al unui CPL(H), numărul total	3.118. la punctul B. IR(H): 3.118.1. la punctul 7 cifra „50” se substituie cu cifra „55”, la litera (b) cifra „35” se substituie cu cifra „40”; 3.118.2. punctul 8 se restructurează și modifică în următoarea redacție: „8.1. Titularilor unei ATPL(H) li se reduce cu 50 de ore numărul de ore de pregătire teoretică prevăzut. 8.2. Pentru titularul unei IR(A), numărul de ore de pregătire teoretică prevăzut se poate reduce la 10 ore. 8.3. Pentru titularul unei PPL(H) cu calificare de zbor pe timp de noapte pentru elicopter sau al unei CPL(H), numărul total de ore de timp instrumental în regim de pregătire necesar se poate reduce cu 5 ore. 3.118.3. punctul 2 devine punctul 9.	B. IR(H) – Curs modular de pregătire practică 7. Un curs IR(H) monomotor trebuie să cuprindă cel puțin 55 de ore timp instrumental în regim de pregătire, dintre care: (b) până la 40 de ore pot reprezenta timp instrumental la sol pe un FTD 2/3, FNPT II/III sau FFS pentru elicoptere. Instruirea practică instrumentală trebuie să cuprindă cel puțin 10 ore pe un elicopter certificat IFR. 8. Un curs IR(H) multimotor trebuie să cuprindă cel puțin 55 de ore timp instrumental în regim de pregătire, dintre care: 8.1. Titularilor unei ATPL(H) li se reduce cu 50 de ore numărul de ore de pregătire teoretică prevăzut. 8.2. Pentru titularul unei IR(A), numărul de ore de pregătire teoretică prevăzut se poate reduce la 10 ore. 8.3. Pentru titularul unei PPL(H) cu calificare de zbor pe timp de noapte pentru elicopter sau al unei CPL(H), numărul total de ore de timp instrumental în regim de pregătire necesar se poate reduce cu 5 ore. teoretică prevăzut. 9. Exercițiile de zbor premergătoare testului de îndemânare IR(H) trebuie să cuprindă:

de ore de timp instrumental în regim de pregătire necesar se poate reduce cu 5 ore.																						
2. Exercițiile de zbor premergătoare testului de îndemânare IR(H) trebuie să cuprindă:																						
Conținutul testului Avioane <table><tr><td colspan="2">SECȚIUNEA 1 – PROCEDURI ÎNAINTE DE ZBOR ȘI PLECARE</td></tr><tr><td colspan="2">Folosirea listei de verificare, a abilităților de zbor, a procedurilor antiijivrare/de dejivrare etc. se aplică tuturor secțiunilor</td></tr><tr><td>a.</td><td>Utilizarea manualului de zbor (sau a unui document echivalent), în special calculul performanțelor avionului, masa și centrajul</td></tr><tr><td>b.</td><td>Utilizarea documentelor serviciilor de trafic aerian și a buletinului meteorologic</td></tr><tr><td>c.</td><td>Pregătirea planului de zbor ATC, a planului/jurnalului de zbor IFR</td></tr><tr><td>d.</td><td>Identificarea mijloacelor de navigație necesare pentru procedurile de plecare, de sosire și de apropiere</td></tr><tr><td>e.</td><td>Inspekția înainte de zbor</td></tr><tr><td>f.</td><td>Minimele meteorologice</td></tr><tr><td>g.</td><td>Rulaj</td></tr><tr><td>h.</td><td>Plecure PBN (dacă este cazul):</td></tr></table>	SECȚIUNEA 1 – PROCEDURI ÎNAINTE DE ZBOR ȘI PLECARE		Folosirea listei de verificare, a abilităților de zbor, a procedurilor antiijivrare/de dejivrare etc. se aplică tuturor secțiunilor		a.	Utilizarea manualului de zbor (sau a unui document echivalent), în special calculul performanțelor avionului, masa și centrajul	b.	Utilizarea documentelor serviciilor de trafic aerian și a buletinului meteorologic	c.	Pregătirea planului de zbor ATC, a planului/jurnalului de zbor IFR	d.	Identificarea mijloacelor de navigație necesare pentru procedurile de plecare, de sosire și de apropiere	e.	Inspekția înainte de zbor	f.	Minimele meteorologice	g.	Rulaj	h.	Plecure PBN (dacă este cazul):	3.119. la Apendicele nr. 7 primele Tabele pentru Conținutul testului „Avioane” și „Elicoptere” se exclud, Compartimentul „Dirijabile” inclusiv Tabelul se, exclud.	
SECȚIUNEA 1 – PROCEDURI ÎNAINTE DE ZBOR ȘI PLECARE																						
Folosirea listei de verificare, a abilităților de zbor, a procedurilor antiijivrare/de dejivrare etc. se aplică tuturor secțiunilor																						
a.	Utilizarea manualului de zbor (sau a unui document echivalent), în special calculul performanțelor avionului, masa și centrajul																					
b.	Utilizarea documentelor serviciilor de trafic aerian și a buletinului meteorologic																					
c.	Pregătirea planului de zbor ATC, a planului/jurnalului de zbor IFR																					
d.	Identificarea mijloacelor de navigație necesare pentru procedurile de plecare, de sosire și de apropiere																					
e.	Inspekția înainte de zbor																					
f.	Minimele meteorologice																					
g.	Rulaj																					
h.	Plecure PBN (dacă este cazul):																					

		- se verifică dacă procedura corectă a fost încărcată în sistemul de navigație; și - se efectuează verificări încrucișate între afișajul sistemului de navigație și diagrama de plecare		
	i.	Informare înainte de decolare, decolare		
	j(^o).	Trecerea la zborul instrumental		
	k(^o).	Proceduri de plecare instrumentală, inclusiv plecări PBN, și calarea altimetrului		
	l(^o).	Legătura cu ATC – conformare, proceduri R/T		
	SECȚIUNEA 2 – MANEVRE GENERALE (^o)			
	a.	Controlul avionului numai cu ajutorul instrumentelor, inclusiv zbor orizontal la diferite viteze, compensare		
	b.	Viraje în urcare și în coborâre cu menținerea ratei 1 de viraj		
	c.	Reveniri din atitudini neobișnuite, inclusiv menținerea în viraj cu înclinare de 45° și viraje strânse în coborâre		
	d (^{*1}).	Revenire din apropiere de angajare în zbor orizontal, în viraje în urcare/coborâre și în configurație de aterizare		
	e.	Utilizarea unui panou redus de instrumente de bord: urcare sau coborâre stabilizată, viraje orizontale cu rata 1 spre		

	capuri date, revenirea din atitudini neobișnuite		
	SECȚIUNEA 3 – PROCEDURI IFR PE RUTĂ ^(o)		
a.	Urmărirea traiectului, inclusiv interceptarea, de exemplu NDB, VOR, sau a traiectoriei între puncte intermediare		
b.	Utilizarea sistemului de navigație și a mijloacelor de radionavigație		
c.	Zbor orizontal, menținerea capului, a altitudinii și a vitezei față de aer, alegerea regimurilor motoarelor, tehnica de compensare		
d.	Calarea altimetrului		
e.	Previzionarea și revizuirea orelor estimate de sosire (așteptare pe rută, dacă este necesar)		
f.	Monitorizarea desfășurării zborului, jurnalul de bord, consumul de combustibil, gestionarea sistemelor		
g.	Proceduri de protecție contra jivrării, simulate dacă este necesar		
h.	Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T		
	SECȚIUNEA 3a – PROCEDURI DE SOSIRE		
a.	Setarea și verificarea mijloacelor de navigație,		

	identificarea echipamentelor, dacă este cazul			
b.	Proceduri de sosire, verificarea altimetrului			
c.	Limite de altitudine și de viteză, dacă este cazul			
d.	Sosire PBN (dacă este cazul): - se verifică dacă procedura corectă a fost încărcată în sistemul de navigație; și - se efectuează verificări încrucișate între afișajul sistemului de navigație și diagrama de sosire			
SECȚIUNEA 4 ⁽⁰⁾ – Operațiuni 3D ⁽⁺⁺⁾				
a.	Setarea și verificarea mijloacelor de navigație Verificarea unghiului traiectoriei verticale Pentru RNP APCH: - se verifică dacă procedura corectă a fost încărcată în sistemul de navigație; și - se efectuează verificări încrucișate între afișajul sistemului de navigație și diagrama de apropiere			
b.	Informarea pentru apropiere și aterizare, inclusiv verificările de coborâre/apropiere/aterizare și identificarea instalațiilor			
c(⁺)	Procedura de așteptare			

d.	Conformarea cu procedura de apropiere publicată		
e.	Cronometrarea procedurii de apropiere		
f.	Menținerea altitudinii, a vitezei și a capului (apropiere stabilizată)		
g (⁽⁺⁾).)	Procedura de ratare		
h (⁽⁺⁾).)	Procedura de apropiere întreruptă/aterizare		
i.	Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T		
SECȚIUNEA 5 (⁽⁰⁾) – Operațiuni 2D (⁽⁺⁺⁾)			
a.	Setarea și verificarea mijloacelor de navigație Pentru RNP APCH: - se verifică dacă procedura corectă a fost încărcată în sistemul de navigație; și - se efectuează verificări încrucișate între afișajul sistemului de navigație și diagrama de apropiere		
b.	Informarea pentru apropiere și aterizare, inclusiv verificările de coborâre/apropiere/aterizare și identificarea instalațiilor		
c (⁽⁺⁾).)	Procedura de așteptare		
d.	Conformarea cu procedura de apropiere publicată		

e.	Cronometrarea procedurii de apropiere		
f.	Mentținerea altitudinii/distanței față de MAPT, a vitezei și a capului (apropiere stabilizată), repere de coborâre gradată (SDF), dacă este cazul		
g (⁺).)	Procedura de ratare		
h (⁺).)	Procedura de apropiere întreruptă/aterizare		
i.	Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T		
SECȚIUNEA 6 – ZBOR CU UN MOTOR INOPERANT (doar avioane multimotor) (⁽⁰⁾)			
a.	Simularea defectării motorului după decolare sau în timpul ratării		
b.	Apropiere, ratare și procedura de apropiere întreruptă cu un motor inoperant		
c.	Apropiere și aterizare cu un motor inoperant		
d.	Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T		
Elicoptere			
SECȚIUNEA 1 – PLECARE			

	Folosirea listei de verificare, a abilităților de zbor, a procedurilor antiijivrare/de dejivrare etc. se aplică tuturor secțiunilor		
a.	Utilizarea manualului de zbor (sau a unui document echivalent), în special calculul performanțelor aeronavei; masa și centrul		
b.	Utilizarea documentelor serviciilor de trafic aerian și a buletinului meteorologic		
c.	Pregătirea planului de zbor ATC, a planului/jurnalului de zbor IFR		
d.	Identificarea mijloacelor de navigație necesare pentru procedurile de plecare, de sosire și de apropiere		
e.	Inspecția înainte de zbor		
f.	Minimele meteorologice		
g.	Rulare la sol/rulare aeriană conform ATC sau instrucțiunilor unui instructor		
h.	Plecare PBN (dacă este cazul): - se verifică dacă procedura corectă a fost încărcată în sistemul de navigație; și - se efectuează verificări încrucișate între afișajul sistemului de navigație și diagrama de plecare		
i.	Informare înainte de decolare, proceduri și verificări		
j.	Trecerea la zborul instrumental		

k.	Proceduri de plecare instrumentală, inclusiv proceduri PBN		
SECȚIUNEA 2 – MANEVRE GENERALE			
a.	Controlul elicopterului numai cu ajutorul instrumentelor, inclusiv:		
b.	Viraje în urcare și în coborâre cu menținerea ratei 1 de viraj		
c.	Reveniri din atitudini neobișnuite, inclusiv menținerea în viraj cu înclinare de 30° și viraje strânse în coborâre		
SECȚIUNEA 3 – PROCEDURI IFR PE RUTĂ			
a.	Urmărirea traiectului, inclusiv interceptarea, de exemplu NDB, VOR, RNAV		
b.	Utilizarea mijloacelor de radionavigație		
c.	Zbor orizontal, menținerea capului, a altitudinii și a vitezei față de aer, alegerea regimurilor motoarelor		
d.	Calarea altimetrului		
e.	Previzionarea și revizuirea orelor estimate de sosire		
f.	Monitorizarea desfășurării zborului, jurnalul de bord, consumul de combustibil, gestionarea sistemelor		

g.	Proceduri de protecție contra jivrării, simulate dacă este necesar și dacă este cazul		
h.	Legătura cu ATC – conformare, proceduri R/T		
SECȚIUNEA 3a – PROCEDURI DE SOSIRE			
a.	Setarea și verificarea mijloacelor de navigație, dacă este cazul		
b.	Proceduri de sosire, verificarea altimetrului		
c.	Limite de altitudine și de viteză, dacă este cazul		
d.	Sosire PBN (dacă este cazul) - se verifică dacă procedura corectă a fost încărcată în sistemul de navigație; și - se efectuează verificări încrucișate între afișajul sistemului de navigație și diagrama de sosire		
SECȚIUNEA 4 – Operațiuni 3D ⁽⁺⁾			
a.	Setarea și verificarea mijloacelor de navigație Verificarea unghiului traietoriei verticale pentru RNP APCH: - se verifică dacă procedura corectă a fost încărcată în sistemul de navigație; și - se efectuează verificări încrucișate între afișajul		

	sistemului de navigație și diagrama de apropiere			
b.	Informarea pentru apropiere și aterizare, inclusiv verificările de coborâre/apropiere/aterizare			
c (* 1)).	Procedura de așteptare			
d.	Conformarea cu procedura de apropiere publicată			
e.	Cronometrarea procedurii de apropiere			
f.	Menținerea altitudinii, a vitezei și a capului (apropiere stabilizată)			
g (* 1)).	Procedura de ratare			
h (* 1)).	Procedura de apropiere întreruptă/aterizare			
i.	Legătura cu ATC – conformare, proceduri R/T			
SECȚIUNEA 5 – Operațiuni 2D (*)				
a.	Setarea și verificarea mijloacelor de navigație Pentru RNP APCH: - se verifică dacă procedura corectă a fost încărcată în sistemul de navigație; și - se efectuează verificări încrucișate între afișajul sistemului de navigație și diagrama de apropiere			

b.	Informarea pentru apropiere și aterizare, inclusiv verificările de coborâre/apropiere/aterizare și identificarea instalațiilor		
c (* ¹⁾).	Procedura de așteptare		
d.	Conformarea cu procedura de apropiere publicată		
e.	Cronometrarea procedurii de apropiere		
f.	Mentținerea altitudinii, a vitezei și a capului (apropiere stabilizată)		
g (* ¹⁾).	Procedura de ratare		
h (* ¹⁾).	Procedura de apropiere întreruptă (* ¹⁾)/aterizare		
i.	Legătura cu ATC – conformare, proceduri R/T		
SECȚIUNEA 6 – PROCEDURI ANORMALE ȘI DE URGENȚĂ			
Prezenta secțiune poate fi combinată cu secțiunile 1-5. Testul trebuie să ia în considerare controlul elicopterului, identificarea motorului care s-a defectat, măsuri imediate (exerciții practice), acțiuni și verificări subsecvente și acuratețea zborului, în următoarele situații:			

a.	Simularea defectării unui motor după decolare și la apropiere/în timpul apropierii (*2) (la o altitudine de siguranță, cu excepția cazului în care se efectuează într-un FFS sau FNPT II/III, FTD 2,3)		
b.	Defectarea dispozitivelor de creștere a stabilității/sistemului hidraulic (dacă este cazul)		
c.	Panou redus de instrumente de bord		
d.	Autorotație și revenirea la o altitudine preselectată		
e.	Operațiuni 3D manuale fără sistem director de zbor (*3) Operațiuni 3D manuale cu sistem director de zbor (*3)		
Dirijabile Folosirea listelor de verificare, abilităților de zbor, legăturii – conformării cu ATC, proceduri R/T se aplică la toate secțiunile. Această secțiune poate fi combinată cu secțiunile 1-5. Testul trebuie să aibă în vedere controlul dirijabilului, identificarea motorului care a cedat, acțiuni imediate, acțiuni subsecvente, verificări și acuratețea zborului în următoarele situații:			

SECȚIUNEA 1 – PROCEDURI ÎNAINTE DE ZBOR ȘI DECOLARE	
a.	Utilizarea manualului de zbor (sau a unui document echivalent), în special calculul performanțelor avionului, masa și centrajul
b.	Utilizarea documentelor serviciilor de trafic aerian și meteorologice
c.	Pregătirea planului de zbor ATC, planului de zbor IFR
d.	Inspecția înainte de zbor
e.	Minimele meteorologice de operare
f.	Briefing înainte de decolare, procedura de ridicare a ancorei, manevrarea la sol
g.	Decolare
h.	Trecerea la zborul instrumental
i.	Proceduri de plecare instrumentală, calarea altimetrelor
j.	Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T
SECȚIUNEA 2 – MANEVRE DE ZBOR	
a.	Controlul dirijabilului numai cu ajutorul instrumentelor
b.	Viraje în urcare și coborâre cu menținerea ratei de viraj

c.	Reveniri din atitudini neobișnuite		
d.	Utilizarea unui panou redus de instrumente de bord		
SECȚIUNEA 3 – PROCEDURI PENTRU ZBORUL DE RUTĂ DUPĂ REGULI IFR			
a.	Urmărirea traiectului de zbor, inclusiv interpretarea indicațiilor, de exemplu NDB, VOR, RNAV		
b.	Utilizarea mijloacelor radio		
c.	Zbor orizontal, menținerea capului, altitudinii și vitezei față de aer, alegerea regimurilor motoarelor, tehnica de trimerare		
d.	Calarea altimetrelor		
e.	Sincronizarea și revizuirea timpului estimat de sosire		
f.	Monitorizarea desfășurării zborului, jurnalul de bord, consumul de combustibil, exploatarea sistemelor		
g.	Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T		
SECȚIUNEA 4 – PROCEDURI DE APROPIERE DE PRECIZIE			
a.	Setarea și verificarea mijloacelor de navigație, identificarea echipamentelor		

b.	Proceduri de sosire, verificarea altimetrelor		
c.	Briefingul de apropiere și de aterizare, inclusiv verificările de coborâre/apropiere/aterizare		
d (⁺).)	Procedura de așteptare		
e.	Conformarea cu procedura de apropiere publicată		
f.	Cronometrarea procedurii de apropiere		
g.	Apropiere stabilizată (menținerea altitudinii, vitezei și capului)		
h (⁺).)	Procedura de ratare		
i (⁺).)	Procedura de apropiere întreruptă/aterizare		
j.	Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T		
SECȚIUNEA 5 – PROCEDURI DE APROPIERE NONPRECIZIE			
a.	Setarea și verificarea mijloacelor de navigație, identificarea echipamentelor		
b.	Proceduri de sosire, calarea altimetrelor		
c.	Briefingul de apropiere și de aterizare, inclusiv verificările		

	de coborâre/apropiere/aterizare		
d (⁺)).	Procedura de așteptare		
e.	Conformarea cu procedura de apropiere publicată		
f.	Cronometrarea procedurii de apropiere		
g.	Apropiere stabilizată (menținerea altitudinii, vitezei și capului)		
h (⁺)).	Procedura de ratare		
i (⁺)).	Procedura de apropiere întreruptă/aterizare		
j.	Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T		
SECȚIUNEA 6 – ZBOR CU UN MOTOR INOPERANT			
a.	Simularea cedării motorului după decolare sau în timpul ratării		
b.	Apropierea și procedura de ratară cu un motor inoperant		
c.	Apropiere și aterizare, procedura de apropiere întreruptă cu un motor inoperant		
d.	Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T		

Acordarea de credite cu privire la componenta IR a verificării competenței pentru o calificare de clasă sau de tip

B. Elicoptere

Se acordă credite numai în cazul în care titularului i se revalidează privilegiile IR pentru elicoptere monomotor și pentru elicoptere multimotor cu un singur pilot, după caz.

Dacă se efectuează un test de îndemânare sau o verificare a competenței care include IR, iar titularii dețin:	Creditul este valabil pentru componenta IR în cadrul unei verificări a competenței pentru: calificarea de tip SE(*1); și calificarea de tip SP ME(*1)
o calificare valabilă de tip pentru elicoptere multipilot (MPH)	calificarea de tip SE(*1); și calificarea de tip SP ME(*1)
o calificare valabilă de tip SP ME, operată ca pilot unic	calificarea de tip SE(*1); și calificarea de tip SP ME(*1)
o calificare valabilă de tip SP ME, limitată la operare multipilot	calificarea de tip SE(*1); și calificarea de tip SP ME(*1)
o calificare valabilă de tip SP SE, operată ca pilot unic	o calificare valabilă de tip SP SE, operată ca pilot unic

3.120. Apendicele nr. 8:

3.120.1. Titlul se modifică după cum urmează:

„Acordarea de credite cu privire la componenta IR a verificării competenței pentru o calificare de clasă sau de tip sau evaluarea practică EBT”;

3.120.2. la litera B se expune în următoarea redacție:

„B. Elicoptere

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

Dacă se efectuează un test de îndemânare sau o verificare a competenței, inclusiv IR, iar titularii dețin una dintre următoarele calificări valabile:	Creditul este valabil pentru componenta IR în cadrul unei verificări a competenței pentru:
o calificare de tip pentru elicoptere multipilot (MPH)	un elicopter cu un singur pilot (SPH) de același tip, inclusiv privilegii pentru operarea cu un singur pilot (1)
o calificare de tip pentru elicoptere cu un singur pilot (SPH) în operațiuni multipilot	privilegii pentru operațiuni cu un singur pilot pe același tip (1)
(1) Cu condiția ca, în intervalul precedent de 12 luni, să se fi efectuat cel puțin trei proceduri de plecare și de apropiere în condiții IFR cu exercitarea privilegiilor PBN, inclusiv o procedură de apropiere RNP APCH [care poate fi o apropiere de un punct în spațiu (PinS)] pe un elicopter de tip SP în operare SP	

Acordarea de credite cu privire la componenta IR a verificării competenței pentru o calificare de clasă sau de tip sau evaluarea practică EBT

B. Elicoptere

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

Dacă se efectuează un test de îndemânare sau o verificare a competenței, inclusiv IR, iar titularii dețin una dintre următoarele calificări valabile:	Creditul este valabil pentru componenta IR în cadrul unei verificări a competenței pentru:
o calificare de tip pentru elicoptere multipilot (MPH)	un elicopter cu un singur pilot (SPH) de același tip, inclusiv privilegii pentru operarea cu un singur pilot (1)
o calificare de tip pentru elicoptere cu un singur pilot (SPH) în operațiuni multipilot	privilegii pentru operațiuni cu un singur pilot pe același tip (1)
(1) Cu condiția ca, în intervalul precedent de 12 luni, să se fi efectuat cel puțin trei proceduri de plecare și de apropiere în condiții IFR cu exercitarea privilegiilor PBN, inclusiv o procedură de apropiere RNP APCH [care poate fi o apropiere de un punct în spațiu (PinS)] pe un elicopter de tip SP în operare SP	

(*1) Cu condiția ca, în intervalul precedent de 12 luni, să se fi efectuat cel puțin trei proceduri de plecare și de apropiere în condiții IFR cu exercitarea privilegiilor PBN, inclusiv o procedură de apropiere RNP APCH [ar putea fi o apropiere de un punct în spațiu (PinS)] pe un elicopter de tip SP în operațiuni SP.		
A. Dispoziții generale 1. Persoanele care solicită un test de îndemânare trebuie să fi efectuat instruirea pe aceeași clasă sau același tip de aeronave ca și cele care urmează a fi folosite pentru test. Pregătirea pentru calificările de tip MPA și PL se efectuează pe un FFS sau, în mod combinat, pe FSTD-uri și pe FFS. Testul de îndemânare sau verificarea competenței pentru calificările de tip MPA și PL și pentru eliberarea unui ATPL și a unui MPL se efectuează pe un FFS, dacă este disponibil. Pregătirea, testul de îndemânare sau verificarea competenței pentru calificările de clasă sau de tip pentru SPA și elicoptere se desfășoară: (a) pe un FFS disponibil și accesibil; sau (b) în mod combinat, pe FSTD-uri și pe aeronavă, dacă nu este disponibil sau accesibil niciun FFS; sau (c) pe aeronavă, dacă nu este disponibil sau accesibil niciun FSTD. Dacă în timpul pregătirii, al testării sau al verificării se utilizează FSTD-uri,	3.121. la Apendicele nr. 9 litera A: 3.121.1. punctul 1 se modifică după cum urmează: „1. Persoanele care solicită un test de îndemânare trebuie să fi efectuat instruirea pe aceeași clasă sau același tip de aeronave ca și cele care urmează a fi folosite pentru test. 1a. Pregătirea pe FFS în conformitate cu punctele 1b și 1c din prezenta secțiune se completează cu pregătirea pentru decolare și aterizare pe o aeronavă cu un singur pilot operată în operațiuni cu un singur pilot sau multipilot sau pe o aeronavă multipilot, după caz, în conformitate cu punctul 17 din prezenta secțiune, cu excepția cazului în care pregătirea se finalizează în conformitate cu punctul FCL.730.A sau constituie pregătire pentru copiloți suplimentari pentru rută în conformitate cu secțiunea B punctul 6 litera (i) din prezentul apendice. 1b. Pregătirea pentru calificările de tip MPA și PL se efectuează pe un FFS sau, în mod combinat, pe FSTD-uri și pe FFS. Testul de îndemânare sau verificarea competenței pentru calificările de tip MPA și PL și pentru eliberarea unei ATPL și a unei MPL se efectuează pe un FFS, dacă este disponibil. 1c. Pregătirea, testul de îndemânare sau verificarea competenței pentru calificările de clasă	1. Persoanele care solicită un test de îndemânare trebuie să fi efectuat instruirea pe aceeași clasă sau același tip de aeronave ca și cele care urmează a fi folosite pentru test. 1a. Pregătirea pe FFS în conformitate cu punctele 1b și 1c din prezenta secțiune se completează cu pregătirea pentru decolare și aterizare pe o aeronavă cu un singur pilot operată în operațiuni cu un singur pilot sau multipilot sau pe o aeronavă multipilot, după caz, în conformitate cu punctul 17 din prezenta secțiune, cu excepția cazului în care pregătirea se finalizează în conformitate cu punctul FCL.730.A sau constituie pregătire pentru copiloți suplimentari pentru rută în conformitate cu secțiunea B punctul 6 litera (i) din prezentul apendice. 1b. Pregătirea pentru calificările de tip MPA și PL se efectuează pe un FFS sau, în mod combinat, pe FSTD-uri și pe FFS. Testul de îndemânare sau verificarea competenței pentru calificările de tip MPA și PL și pentru eliberarea unei ATPL și a unei MPL se efectuează pe un FFS, dacă este disponibil. 1c. Pregătirea, testul de îndemânare sau verificarea competenței pentru calificările de clasă

adecvarea FSTD-urilor utilizate se verifică în raport cu „Tabelul de funcții și teste subiective” aplicabil și cu „Tabelul testelor de validare a FSTD” aplicabil incluse în documentul principal de referință aplicabil dispozitivului utilizat. Trebuie luate în considerare toate restricțiile și limitările indicate în certificatul de calificare al dispozitivului. Cerințe specifice pentru testul de îndemânare/verificarea competenței pentru calificările de tip pentru aeronave multipilot, pentru calificările de tip pentru avioane cu un singur pilot atunci când sunt exploatate în operațiuni multipilot, pentru MPL și ATPL	sau de tip pentru SPA și elicoptere se efectuează pe oricare dintre următoarele: (a) un FFS disponibil și accesibil sau într-o combinație a acestor FFS și FSTD; (b) în mod combinat, pe FSTD-uri și pe aeronavă dacă nu este disponibil sau accesibil niciun FFS; (c) pe aeronavă dacă nu este disponibil sau accesibil niciun FSTD. 1d. Prin derogare de la punctul 1c, pregătirea, testul de îndemânare sau verificarea competenței pentru calificările de clasă sau de tip pentru elicopterele ne complexe SPA și pentru elicopterele ne complexe se pot desfășura pe o combinație între FSTD și aeronavă, chiar dacă un FFS este disponibil și accesibil. 1e. Prin derogare de la punctul 1c, pregătirea, testul de îndemânare sau verificarea competenței pentru oricare dintre următoarele elemente se poate desfășura în conformitate cu punctul 1c litera (a), (b) sau (c), indiferent de disponibilitatea și de accesibilitatea FFS sau FSTD: (a) avioane ne complexe cu un singur pilot, altele decât cele de înaltă performanță; (b) TMG-uri; (c) elicoptere ne complexe pentru care configurația maximă certificată a locurilor nu depășește cinci locuri. 1f. Dacă în timpul pregătirii, al testării sau al verificării se utilizează FSTD-uri, adecvarea FSTD-urilor utilizate se verifică în raport cu „Tabelul de funcții și teste subiective” aplicabil și cu „Tabelul testelor de validare a FSTD” aplicabil, incluse în documentul principal de referință aplicabil dispozitivului utilizat. Trebuie luate în considerare toate restricțiile și limitările indicate în certificatul de calificare al dispozitivului.”; 3.121.2. după punctul 12, Titlul „, Cerințe specifice pentru testul de îndemânare/verificarea competenței pentru calificările de tip pentru aeronave	sau de tip pentru SPA și elicoptere se efectuează pe oricare dintre următoarele: (a) un FFS disponibil și accesibil sau într-o combinație a acestor FFS și FSTD; (b) în mod combinat, pe FSTD-uri și pe aeronavă dacă nu este disponibil sau accesibil niciun FFS; (c) pe aeronavă dacă nu este disponibil sau accesibil niciun FSTD. 1d. Prin derogare de la punctul 1c, pregătirea, testul de îndemânare sau verificarea competenței pentru calificările de clasă sau de tip pentru elicopterele ne complexe SPA și pentru elicopterele ne complexe se pot desfășura pe o combinație între FSTD și aeronavă, chiar dacă un FFS este disponibil și accesibil. 1e. Prin derogare de la punctul 1c, pregătirea, testul de îndemânare sau verificarea competenței pentru oricare dintre următoarele elemente se poate desfășura în conformitate cu punctul 1c litera (a), (b) sau (c), indiferent de disponibilitatea și de accesibilitatea FFS sau FSTD: (a) avioane ne complexe cu un singur pilot, altele decât cele de înaltă performanță; (b) TMG-uri; (c) elicoptere ne complexe pentru care configurația maximă certificată a locurilor nu depășește cinci locuri. 1f. Dacă în timpul pregătirii, al testării sau al verificării se utilizează FSTD-uri, adecvarea FSTD-urilor utilizate se verifică în raport cu „Tabelul de funcții și teste subiective” aplicabil și cu „Tabelul testelor de validare a FSTD” aplicabil, incluse în documentul principal de referință aplicabil dispozitivului utilizat. Trebuie luate în considerare toate restricțiile și limitările indicate în certificatul de calificare al dispozitivului. Cerințe specifice privind pregătirea, testul de îndemânare și verificarea competenței pentru

13. Testul de îndemânare pentru o aeronavă multipilot sau pentru un avion cu un singur pilot exploatat în operațiuni multipilot se efectuează în condiții de echipaj multiplu.	multipilot, pentru calificările de tip pentru avioane cu un singur pilot atunci când sunt exploatate în operațiuni multipilot, pentru MPL și ATPL” se substituie cu textul „ Cerințe specifice privind pregătirea, testul de îndemânare și verificarea competenței pentru calificările de tip pentru aeronave multipilot, pentru aeronave cu un singur pilot atunci când sunt pilotate în operare multipilot, pentru MPL și pentru ATPL”; 3.121.3. la punctul 13 și punctul 15 cuvintele „un avion” se substituie cu cuvintele „o aeronavă”; 3.121.4. punctul 17 se expune după cum urmează: „17. În cazul în care cursul pentru calificarea de tip a inclus mai puțin de 2 ore de pregătire pentru zbor pe aeronavă, solicitanții trebuie, înainte sau după testul de îndemânare, să efectueze o pregătire pentru zbor pe aeronavă.”; 3.121.5. textul „ Pregătirea practică aprobată este oferită de un instructor calificat, aflat în responsabilitatea:” se substituie cu textul „ O astfel de pregătire pentru zbor aprobată trebuie să includă manevre de decolare și aterizare și se efectuează de către un instructor calificat, sub responsabilitatea:”; 3.121.6. la litera (b) cuvintele „ cu prevederile Regulamentului privind procedurile administrative referitoare la operațiunile aeriene, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.831/2018, și normele sale de aplicare (Partea ORO) ” se substituie cu cuvintele „anexa nr. 3 (partea ORO) la HG nr. 612/2022”; 3.121.7. la litera (c) cuvintele „autoritatea competentă a solicitanților” „ autorității competente” se înlocuiesc cu sintagma „AAC”, iar „certificatul solicitanților” cu „licența solicitanților”; 3.121.8. la punctul 18 subpunctele (i) și (ii) se înlocuiesc cu literele (a) și (b), și cuvintele „autorității competente” se înlocuiește cu sintagma „AAC”.	calificările de tip pentru aeronave multipilot, pentru aeronave cu un singur pilot atunci când sunt pilotate în operare multipilot, pentru MPL și pentru ATPL 13. Testul de îndemânare pentru o aeronavă multipilot sau pentru o aeronavă cu un singur pilot exploatat în operațiuni multipilot se efectuează în condiții de echipaj multiplu. Un alt solicitant sau un alt pilot calificat care este titularul respectivei calificări de tip poate îndeplini funcția celui de-al doilea pilot. Dacă se folosește o aeronavă, al doilea pilot este examinatorul sau un instructor. 15. Următoarele aspecte se verifică în mod special de către examinator în cazul solicitanților unui ATPL sau ai unei calificări de tip pentru aeronave multipilot sau pentru operațiuni multipilot pe o aeronavă cu un singur pilot extinse la sarcinile unui PIC, indiferent dacă solicitanții acționează ca PF sau ca PM: 17. În cazul în care cursul pentru calificarea de tip a inclus mai puțin de 2 ore de pregătire pentru zbor pe aeronavă, solicitanții trebuie, înainte sau după testul de îndemânare, să efectueze o pregătire pentru zbor pe aeronavă. O astfel de pregătire pentru zbor aprobată trebuie să includă manevre de decolare și aterizare și se efectuează de către un instructor calificat, sub responsabilitatea: (a) unei ATO; sau (b) unei organizații care deține un AOC eliberat în conformitate anexa nr. 3 (partea ORO) la HG nr.

Un alt solicitant sau un alt pilot calificat care este titularul respectivei calificări de tip poate îndeplini funcția celui de-al doilea pilot. Dacă se folosește o aeronavă, al doilea pilot este examinatorul sau un instructor. 15. Următoarele aspecte se verifică în mod special de către examinator în cazul solicitanților unui ATPL sau ai unei calificări de tip pentru aeronave multipilot sau pentru operațiuni multipilot pe un avion cu un singur pilot extinse la sarcinile unui PIC, indiferent dacă solicitanții acționează ca PF sau ca PM: 17. În cazul în care un curs pentru o calificare de tip a inclus mai puțin de două ore de pregătire practică pe aeronavă, testul de îndemânare se poate desfășura pe un FFS și poate fi efectuat înainte de pregătirea practică pe aeronavă. Pregătirea practică aprobată este oferită de un instructor calificat, aflat în responsabilitatea: (a) unei ATO; sau (b) unei organizații care deține un AOC eliberat în conformitate cu prevederile Regulamentului privind procedurile administrative referitoare la operațiunile aeriene, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.831/2018, și normele sale de aplicare (Partea ORO) și care a fost aprobată în mod expres pentru a oferi o astfel de pregătire; sau (c) instructorului, în cazul în care nu este aprobată nicio pregătire practică pe aeronavă pentru aeronave cu un singur pilot în cadrul unei ATO sau al unui titular de AOC, iar pregătirea practică pe aeronavă a fost aprobată de autoritatea competentă a solicitanților.		612/2022 și care a fost aprobată în mod expres pentru a oferi o astfel de pregătire; sau (c) instructorului, în cazul în care nu este aprobată nicio pregătire practică pe aeronavă pentru aeronave cu un singur pilot în cadrul unei ATO sau al unui titular de AOC, iar pregătirea practică pe aeronavă a fost aprobată de AAC. Un certificat de absolvire a cursului pentru calificarea de tip care include pregătirea practică pe aeronavă se înaintează AAC înainte ca noua calificare de tip să fie înscrisă pe licența solicitanților. 18. Pentru pregătirea în materie de restabilire a atitudinii normale de zbor, „eveniment de angajare” înseamnă fie o apropiere de viteză de angajare, fie o angajare. Un FFS poate fi utilizat de către ATO fie în scopul exersării revenirii din angajare sau al demonstrării caracteristicilor specifice tipului ale unei angajări, fie în ambele scopuri, cu condiția ca: (a) FFS să fi fost calificat în conformitate cu cerințele speciale de evaluare din CS-FSTD(A); și (b) ATO să fie demonstrat cu succes AAC că se contracarează orice transfer negativ al pregătirii.

Un certificat de absolvire a cursului pentru calificarea de tip care include pregătirea practică pe aeronavă se înaintează autorității competente înainte ca noua calificare de tip să fie înscrisă pe certificatul solicitanților. 18. Pentru pregătirea în materie de restabilire a atitudinii normale de zbor, „eveniment de angajare” înseamnă fie o apropiere de viteza de angajare, fie o angajare. Un FFS poate fi utilizat de către ATO fie în scopul exersării revenirii din angajare sau al demonstrării caracteristicilor specifice tipului ale unei angajări, fie în ambele scopuri, cu condiția ca: (i) FFS să fi fost calificat în conformitate cu cerințele speciale de evaluare din CS-FSTD(A); și (ii) ATO să fie demonstrat cu succes autorității competente că se contracarează orice transfer negativ al pregătirii.		
B. Cerințe specifice pentru categoria avioane Note de promovare 2. În cazul avioanelor complexe de înaltă performanță multipilot și cu un singur pilot, solicitanții trebuie să promoveze toate secțiunile testului de îndemânare sau ale verificării competenței. Nepromovarea a mai mult de cinci elemente duce la repetarea în întregime a testului sau a verificării. Solicitanții care nu promovează cinci sau mai puține elemente repetă examenul doar pentru elementele nepromovate. Nepromovarea oricărui element la reluarea testului sau a verificării, inclusiv a acelor elemente promovate într-o încercare anterioară, obligă solicitanții să susțină din nou testul sau verificarea în întregime.	3.122. la litera B: 3.122.1. la punctul 2 ultima propoziție se exclude; 3.122.2. la punctul 3 numerotarea (i)-(vii) se înlocuiește cu (a) – (g); 3.122.3. la punctul 5 litera (g) și subpunctul (1) se înlocuiesc cu următorul text: „(g) Pentru a exercita privilegiile unei calificări de clasă sau de tip în operațiuni multipilot în conformitate cu punctul FCL.725 litera (d) sau (da), piloții care au deja dreptul să opereze clasa sau tipul relevant de avion în operațiuni cu un singur pilot trebuie să îndeplinească următoarele condiții: (1) să finalizeze un curs de diferențe care să conțină manevre și proceduri, inclusiv MCC, precum și exercițiile prevăzute în secțiunea 7 utilizând gestionarea amenințărilor și a erorilor (TEM), CRM și factori umani în cadrul unei organizații care este	B. Cerințe specifice pentru categoria avioane Note de promovare 2. În cazul avioanelor complexe de înaltă performanță multipilot și cu un singur pilot, solicitanții trebuie să promoveze toate secțiunile testului de îndemânare sau ale verificării competenței. Nepromovarea a mai mult de cinci elemente duce la repetarea în întregime a testului sau a verificării. Solicitanții care nu promovează cinci sau mai puține elemente repetă examenul doar pentru elementele nepromovate. Nepromovarea oricărui element la reluarea testului sau a verificării, inclusiv a acelor elemente promovate într-o încercare anterioară, obligă solicitanții să susțină din nou testul sau verificarea în întregime. Secțiunea 6 nu face parte din testul de îndemânare ATPL sau MPL. Dacă solicitanții nu promovează sau nu susțin examenul pentru

Secțiunea 6 nu face parte din testul de îndemânare ATPL sau MPL. Dacă solicitanții nu promovează sau nu susțin examenul pentru secțiunea 6, calificarea de tip se eliberează fără privilegiile CAT II sau CAT III. Pentru extinderea privilegiilor calificării de tip la CAT II sau CAT III, solicitanții trebuie să promoveze secțiunea 6 pe tipul de aeronavă corespunzător. 3. Solicitanții trebuie să demonstreze capacitatea de: (i) a opera avionul fără a depăși limitările acestuia; (ii) a efectua toate manevrele cu finețe și acuratețe; (iii) a raționa corect și de a supraveghea situația aeriană; (iv) a aplica cunoștințele aeronautice; (v) a menține în orice moment controlul avionului, astfel încât efectuarea cu succes a unei manevre sau proceduri să nu fie niciodată pusă la îndoială; (vi) a înțelege și a aplica procedurile de coordonare a echipajului și procedurile în caz de incapacitate, dacă este cazul; și (vii) a comunica eficient cu ceilalți membri ai echipajului, dacă este cazul. 5. Avioane cu un singur pilot, cu excepția avioanelor complexe de înaltă performanță (g) Dacă se solicită pentru prima dată obținerea privilegiilor pentru operațiuni multipilot, piloții care dețin privilegii pentru operațiuni cu un singur pilot trebuie: (1) să finalizeze un curs de diferențe care să cuprindă manevre și proceduri, inclusiv MCC, precum și exercițiile din secțiunea 7 utilizând gestionarea amenințărilor și	specificată la punctul FCL.725 litera (d) punctul 1 subpunctul (i);”; 3.122.4. litera (h) și litera (j) se expun după cum urmează: „(h) Pentru a exercita privilegiile unei calificări de tip în operațiuni cu un singur pilot în conformitate cu punctul FCL.725 litera (d), piloții care au deja dreptul să piloteze tipul relevant de avion în operațiuni multipilot trebuie să fie formați într-o organizație specificată la punctul FCL.725 litera (d) punctul 1 subpunctul (i) și verificați pentru următoarele manevre și proceduri suplimentare în operațiuni cu un singur pilot: (i) pentru avioanele SE, 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 și, dacă este cazul, o apropiere din secțiunea 3.B; (ii) pentru avioanele ME, 1.6, secțiunea 6 și, dacă este cazul, o apropiere din secțiunea 3.B. (i) Piloții care au dreptul să exercite privilegiile unei calificări de clasă sau de tip atât în operațiuni cu un singur pilot, cât și în operațiuni multipilot în conformitate cu literele (g) și (h) își pot menține privilegiile pentru ambele forme de operare prin efectuarea unuia dintre elementele de mai jos: (i) două verificări ale competenței, una în operațiuni cu un singur pilot și una în operațiuni multipilot; (ii) o verificare a competenței în operațiuni multipilot, în plus față de exercițiile menționate la litera (h) subpunctul (i) sau la litera (h) subpunctul (ii), după caz, în operațiuni cu un singur pilot. Verificările competenței pentru revalidarea sau reînnoirea calificărilor de clasă includ întotdeauna exercițiile menționate la litera (h) subpunctul (i) sau litera (h) subpunctul (ii), după caz, în operațiuni cu un singur pilot. (j) Pentru a elimina o restricție privind operațiunile multipilot dintr-o calificare de tip pentru un avion cu un singur pilot în conformitate cu punctul FCL.725 litera (d) punctul 2, piloții trebuie să se conformeze literei (h).”;	secțiunea 6, calificarea de tip se eliberează fără privilegiile CAT II sau CAT III. 3. Solicitanții trebuie să demonstreze capacitatea de: (a) a opera avionul fără a depăși limitările acestuia; (b) a efectua toate manevrele cu finețe și acuratețe; (c) a raționa corect și de a supraveghea situația aeriană; (d) a aplica cunoștințele aeronautice; (e) a menține în orice moment controlul avionului, astfel încât efectuarea cu succes a unei manevre sau proceduri să nu fie niciodată pusă la îndoială; (f) a înțelege și a aplica procedurile de coordonare a echipajului și procedurile în caz de incapacitate, dacă este cazul; și (g) a comunica eficient cu ceilalți membri ai echipajului, dacă este cazul. 5. Avioane cu un singur pilot, cu excepția avioanelor complexe de înaltă performanță (g) Pentru a exercita privilegiile unei calificări de clasă sau de tip în operațiuni multipilot în conformitate cu punctul FCL.725 litera (d) sau (da), piloții care au deja dreptul să opereze clasa sau tipul relevant de avion în operațiuni cu un

erorilor (TEM), CRM și factorii umani în cadrul unei ATO; și (h) Dacă se solicită pentru prima dată obținerea privilegiilor pentru operațiunile cu un singur pilot, piloții care dețin privilegii pentru operațiuni multipilot trebuie să fie pregătiți în cadrul unei ATO și verificați în privința următoarelor manevre și proceduri suplimentare în operațiuni cu un singur pilot: (1) pentru avioanele SE, 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 și, dacă este cazul, o apropiere din secțiunea 3.B; și (2) pentru avioanele ME, 1.6, secțiunea 6 și, dacă este cazul, o apropiere din secțiunea 3.B. (i) Piloții care dețin privilegii atât pentru operațiuni cu un singur pilot, cât și pentru operațiuni multipilot în conformitate cu literele (g) și (h) își pot revalida privilegiile pentru ambele tipuri de operațiuni prin efectuarea unei verificări a competenței în operațiuni multipilot, în plus față de exercițiile menționate la litera (h) punctul 1 sau 2, după caz, în operațiuni cu un singur pilot.	3.122.5. la litera (l) al doilea aliniat se expune după cum urmează: „Prin derogare de la primul paragraf, în cazurile în care o verificare a competenței pentru revalidarea privilegiilor PBN se efectuează pe o aeronavă sau pe un FSTD reprezentând aeronava respectivă, care nu sunt echipate pentru manevrele RNP APCH, se permite ca verificarea competenței să nu includă exerciții RNP APCH. În astfel de cazuri, privilegiile PBN ale pilotului nu includ RNP APCH. Restricția se ridică dacă pilotul a efectuat o verificare a competenței care include un exercițiu RNP APCH pentru clasa sau tipul relevant.”; 3.122.6. la punctul 6 litera (h) și litera (i) se expun după cum urmează: „(h) Pentru a elimina o restricție la operațiunile multipilot în conformitate cu punctul FCL.725 litera (d) punctul 2 de pe o calificare de tip pentru avioane complexe de înaltă performanță cu un singur pilot, piloții trebuie să finalizeze manevrele/procedurile de la 2.5, 3.8.3.4, 4.4 și 5.5, precum și cel puțin o manevră/procedură din secțiunea 3.4 în operare cu un singur pilot. (i) Solicitanții și titularii unei calificări de tip restricționate eliberate în conformitate cu punctul FCL.720.A litera (c) trebuie să urmeze cursuri de pregătire, teste de îndemânare și verificări ale competenței în conformitate cu prezentul apendice. Cu toate acestea, cu excepția cazului în care se supun unui test de îndemânare în conformitate cu punctul FCL.720.A litera (c) punctul 3, aceștia trebuie să efectueze, în timpul unui test de îndemânare sau al unei verificări a competenței, cel puțin manevrele de aterizare în rolul pilotului care monitorizează zborul, dar nu trebuie să efectueze următoarele: (i) manevre de decolare; (ii) manevre de aterizare în rolul pilotului aflat la comenzi.”;	singur pilot trebuie să îndeplinească următoarele condiții: (1) să finalizeze un curs de diferențe care să conțină manevre și proceduri, inclusiv MCC, precum și exercițiile prevăzute în secțiunea 7 utilizând gestionarea amenințărilor și a erorilor (TEM), CRM și factorii umani în cadrul unei organizații care este specificată la punctul FCL.725 litera (d) punctul 1 subpunctul (i). „(h) Pentru a exercita privilegiile unei calificări de tip în operațiuni cu un singur pilot în conformitate cu punctul FCL.725 litera (d), piloții care au deja dreptul să piloteze tipul relevant de avion în operațiuni multipilot trebuie să fie formați într-o organizație specificată la punctul FCL.725 litera (d) punctul 1 subpunctul (i) și verificați pentru următoarele manevre și proceduri suplimentare în operațiuni cu un singur pilot: (i) pentru avioanele SE, 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 și, dacă este cazul, o apropiere din secțiunea 3.B; (ii) pentru avioanele ME, 1.6, secțiunea 6 și, dacă este cazul, o apropiere din secțiunea 3.B. (i) Piloții care au dreptul să exercite privilegiile unei calificări de clasă sau de tip atât în operațiuni cu un singur pilot, cât și în operațiuni multipilot în conformitate cu literele (g) și (h) își pot menține privilegiile pentru ambele forme de operare prin efectuarea unuia dintre elementele de mai jos: (i) două verificări ale competenței, una în operațiuni cu un singur pilot și una în operațiuni multipilot; (ii) o verificare a competenței în operațiuni multipilot, în plus față de exercițiile menționate la litera (h) subpunctul (i) sau la litera (h) subpunctul (ii), după caz, în operațiuni cu un singur pilot. Verificările competenței pentru revalidarea sau reînnoirea calificărilor de clasă includ întotdeauna exercițiile menționate la litera (h) subpunctul (i)

(l) Pentru a obține sau a menține privilegii PBN, una dintre apropieri trebuie să fie o RNP APCH. Atunci când o RNP APCH nu este posibilă din punct de vedere practic, aceasta se efectuează într-un FSTD echipat în mod corespunzător. Prin derogare de la alineatul de mai sus, în cazurile în care o verificare a competenței pentru revalidarea privilegiilor PBN nu include un exercițiu RNP APCH, privilegiile PBN ale pilotului nu includ RNP APCH. Restricția se ridică dacă pilotul a susținut o verificare a competenței care include un exercițiu RNP APCH. 6. Avioane multipilot și avioane complexe de înaltă performanță cu un singur pilot (h) În cazul avioanelor complexe de înaltă performanță cu un singur pilot, dacă un test de îndemânare sau o verificare a competenței se efectuează în operațiuni multipilot, calificarea de tip se limitează la operațiunile multipilot. Dacă se au în vedere privilegiile de pilot unic, trebuie executate suplimentar, ca pilot unic, manevre/procedurile de la 2.5, 3.8.3.4, 4.4, 5.5 și cel puțin o manevră/procedură din secțiunea 3.4. (i) În cazul unei calificări de tip limitate eliberate în conformitate cu punctul FCL.720.A. litera (c), solicitantii trebuie să îndeplinească aceleași condiții ca alți	3.122.7. după litera (i), primul aliniat se numerotează cu litera (j); 3.122.8. textul „Prin derogare de la alineatul de mai sus, în cazurile în care o verificare a competenței pentru revalidarea privilegiilor PBN nu include un exercițiu RNP APCH, privilegiile PBN ale pilotului nu includ RNP APCH. Restricția se ridică dacă pilotul a susținut o verificare a competenței care include un exercițiu RNP APCH” se înlocuiește cu textul „Prin derogare de la primul paragraf, în cazurile în care o verificare a competenței pentru revalidarea privilegiilor PBN se efectuează pe o aeronavă sau pe un FSTD reprezentând aeronava respectivă, care nu sunt echipate pentru manevrele RNP APCH, se permite ca verificarea competenței să nu includă exerciții RNP APCH. În astfel de cazuri, privilegiile PBN ale pilotului nu includ RNP APCH. Restricția se ridică dacă pilotul a efectuat o verificare a competenței care include un exercițiu RNP APCH pentru clasa sau tipul relevant.”; 3.122.9 în Tabel, din Secțiunea a 5-a ultimul rând se exclude, Secțiunea a 6-a precum și Nota, se exclude în întregime.	sau litera (h) subpunctul (ii), după caz, în operațiuni cu un singur pilot. (j) Pentru a elimina o restricție privind operațiunile multipilot dintr-o calificare de tip pentru un avion cu un singur pilot în conformitate cu punctul FCL.725 litera (d) punctul 2, piloții trebuie să se conformeze literei (h).”; (l) Pentru a obține sau a menține privilegii PBN, una dintre apropieri trebuie să fie o RNP APCH. Atunci când o RNP APCH nu este posibilă din punct de vedere practic, aceasta se efectuează într-un FSTD echipat în mod corespunzător. Prin derogare de la primul paragraf, în cazurile în care o verificare a competenței pentru revalidarea privilegiilor PBN se efectuează pe o aeronavă sau pe un FSTD reprezentând aeronava respectivă, care nu sunt echipate pentru manevrele RNP APCH, se permite ca verificarea competenței să nu includă exerciții RNP APCH. În astfel de cazuri, privilegiile PBN ale pilotului nu includ RNP APCH. Restricția se ridică dacă pilotul a efectuat o verificare a competenței care include un exercițiu RNP APCH pentru clasa sau tipul relevant.”; 6. Avioane multipilot și avioane complexe de înaltă performanță cu un singur pilot „(h) Pentru a elimina o restricție la operațiunile multipilot în conformitate cu punctul FCL.725 litera (d) punctul 2 de pe o calificare de tip pentru avioane complexe de înaltă performanță cu un singur pilot, piloții trebuie să finalizeze manevre/procedurile de la 2.5, 3.8.3.4, 4.4 și 5.5, precum și cel puțin o manevră/procedură din secțiunea 3.4 în operare cu un singur pilot. (i) Solicitanții și titularii unei calificări de tip restricționate eliberate în conformitate cu punctul FCL.720.A litera (c) trebuie să urmeze cursuri de pregătire, teste de îndemânare și verificări ale competenței în conformitate cu prezentul appendice.

solicitanți ai calificării de tip, cu excepția exercițiilor practice legate de fazele de decolare și de aterizare. Pentru a obține sau a menține privilegii PBN, una dintre apropieri trebuie să fie o RNP APCH. Atunci când o RNP APCH nu este posibilă din punct de vedere practic, aceasta se efectuează într-un FSTD echipat în mod corespunzător. Prin derogare de la alineatul de mai sus, în cazurile în care o verificare a competenței pentru revalidarea privilegiilor PBN nu include un exercițiu RNP APCH, privilegiile PBN ale pilotului nu includ RNP APCH. Restricția se ridică dacă pilotul a susținut o verificare a competenței care include un exercițiu RNP APCH. Cerințe speciale pentru extinderea unei calificări de tip pentru apropieri instrumentale până la o înălțime de decizie mai mică de 200 ft (60 m), și anume operațiuni CAT II/III.		Cu toate acestea, cu excepția cazului în care se supun unui test de îndemânare în conformitate cu punctul FCL.720.A litera (c) punctul 3, aceștia trebuie să efectueze, în timpul unui test de îndemânare sau al unei verificări a competenței, cel puțin manevrele de aterizare în rolul pilotului care monitorizează zborul, dar nu trebuie să efectueze următoarele: (i) manevre de decolare; (ii) manevre de aterizare în rolul pilotului aflat la comenzi.”; (j) Pentru a obține sau a menține privilegii PBN, una dintre apropieri trebuie să fie o RNP APCH. Atunci când o RNP APCH nu este posibilă din punct de vedere practic, aceasta se efectuează într-un FSTD echipat în mod corespunzător. Prin derogare de la primul paragraf, în cazurile în care o verificare a competenței pentru revalidarea privilegiilor PBN se efectuează pe o aeronavă sau pe un FSTD reprezentând aeronava respectivă, care nu sunt echipate pentru manevrele RNP APCH, se permite ca verificarea competenței să nu includă exerciții RNP APCH. În astfel de cazuri, privilegiile PBN ale pilotului nu includ RNP APCH. Restricția se ridică dacă pilotul a efectuat o verificare a competenței care include un exercițiu RNP APCH pentru clasa sau tipul relevant. - -

SECȚIUNEA 6						
6	Autorizare adițională la o calificare de tip pentru apropieri instrumentale până la o DH mai mică de 60 m (200 ft) (CAT II/III) Următoarele manevre și proceduri reprezintă cerințele minime de pregătire pentru autorizarea apropierilor instrumentale până la o DH mai mică de 60 m (200 ft). Pe durata următoarelor apropieri instrumentale și proceduri de apropiere întreruptă, se folosesc toate echipamentele avionului impuse de certificarea de tip pentru apropieri instrumentale până la o DH mai mică de 60 m (200 ft).					

efectuează o aterizare automată. Notă: operațiunile CAT II/III se efectuează în conformitate cu cerințele aplicabile privind operațiunile aeriene.		
Cerințe specifice pentru categoria elicoptere În cazul testului de îndemânare sau a verificării competenței pentru calificări de tip și ATPL, solicitanții trebuie să promoveze secțiunile 1-4 și 6 (după caz) ale testului de îndemânare sau ale verificării competenței. Nepromovarea a mai mult de cinci elemente duce la repetarea în întregime a testului sau a verificării. Solicitanții care nu promovează până la maximum cinci elemente repetă examenul doar pentru elementele nepromovate. Nepromovarea oricărui element la reluarea testului sau a verificării, inclusiv a acelor elemente promovate într-o încercare anterioară, duce din nou la repetarea în întregime a testului sau a verificării. Toate secțiunile testului de îndemânare sau ale verificării competenței trebuie promovate într-un interval de șase luni. În cazul verificării competenței pentru o IR, solicitanții trebuie să promoveze secțiunea 5 a verificării competenței. Nepromovarea a mai mult de trei elemente duce la repetarea în întregime a secțiunii 5. Solicitanții care nu promovează până la maximum trei elemente repetă examenul doar pentru elementele nepromovate. Nepromovarea oricărui	3.123. textul „Cerințe specifice pentru categoria elicoptere” se numerotează cu litera „C.” după cum urmează: C. Cerințe specifice pentru categoria elicoptere 3.123.1. aliniatele 1 și 2 se numerotează cu cifrele „1.” și „2.”; 3.123.2. textul „Toleranțe pentru probele de zbor Solicitanții trebuie să demonstreze capacitatea de a: - opera elicopterul fără a depăși limitările acestuia; - efectua toate manevrele cu finețe și acuratețe; - raționa corect și de a supraveghea situația aeriană; - aplica cunoștințele aeronautice; - menține în orice moment controlul asupra elicopterului, astfel încât efectuarea cu succes a unei manevre sau proceduri să nu fie niciodată pusă la îndoială; - înțelege și aplica procedurile de coordonare a echipajului și procedurile în caz de incapacitate, dacă este cazul, și - comunica eficient cu ceilalți membri ai echipajului, dacă este cazul. Se aplică următoarele limite, corectate astfel încât să țină cont de condițiile de turbulență și de calitățile de manevrare și performanțele elicopterului utilizat.” se renumerează după cum urmează: „3. Solicitanții trebuie să demonstreze capacitatea de a:	C. Cerințe specifice pentru categoria elicoptere 1. În cazul testului de îndemânare sau a verificării competenței pentru calificări de tip și ATPL, solicitanții trebuie să promoveze secțiunile 1-4 și 6 (după caz) ale testului de îndemânare sau ale verificării competenței. Nepromovarea a mai mult de cinci elemente duce la repetarea în întregime a testului sau a verificării. Solicitanții care nu promovează până la maximum cinci elemente repetă examenul doar pentru elementele nepromovate. Nepromovarea oricărui element la reluarea testului sau a verificării, inclusiv a acelor elemente promovate într-o încercare anterioară, duce din nou la repetarea în întregime a testului sau a verificării. Toate secțiunile testului de îndemânare sau ale verificării competenței trebuie promovate într-un interval de șase luni. 2. În cazul verificării competenței pentru o IR, solicitanții trebuie să promoveze secțiunea 5 a verificării competenței. Nepromovarea a mai mult de trei elemente duce la repetarea în întregime a secțiunii 5. Solicitanții care nu promovează până la maximum trei elemente repetă examenul doar pentru elementele nepromovate. Nepromovarea oricărui element la reluarea verificării sau nepromovarea acelor elemente din secțiunea 5 promovate într-o încercare anterioară obligă

element la reluarea verificării sau nepromovarea acelor elemente din secțiunea 5 promovate într-o încercare anterioară obligă solicitanții să susțină din nou verificarea în întregime. Toleranțe pentru probele de zbor Solicitanții trebuie să demonstreze capacitatea de a: - opera elicopterul fără a depăși limitările acestuia; - efectua toate manevrele cu finețe și acuratețe; - raționa corect și de a supraveghea situația aeriană; - aplica cunoștințele aeronautice; - menține în orice moment controlul asupra elicopterului, astfel încât efectuarea cu succes a unei manevre sau proceduri să nu fie niciodată pusă la îndoială; - înțelege și aplica procedurile de coordonare a echipajului și procedurile în caz de incapacitate, dacă este cazul, și - comunica eficient cu ceilalți membri ai echipajului, dacă este cazul. Se aplică următoarele limite, corectate astfel încât să țină cont de condițiile de turbulență și de calitățile de manevrare și performanțele elicopterului utilizat.	(a) opera elicopterul fără a depăși limitările acestuia; (b) efectua toate manevrele cu finețe și acuratețe; (c) raționa corect și de a supraveghea situația aeriană; (d) aplica cunoștințele aeronautice; (e) menține în orice moment controlul asupra elicopterului, astfel încât efectuarea cu succes a unei manevre sau proceduri să nu fie niciodată pusă la îndoială; (f) înțelege și aplica procedurile de coordonare a echipajului și procedurile în caz de incapacitate, dacă este cazul, și (g) comunica eficient cu ceilalți membri ai echipajului, dacă este cazul. 4. Se aplică următoarele limite, corectate astfel încât să țină cont de condițiile de turbulență și de calitățile de manevrare și performanțele elicopterului utilizat. (a) Limite operaționale în condiții IFR. (b) Limite operaționale în condiții VFR. 3.123.3. compartimentul „CONȚINUTUL PREGĂTIRII/TESTULUI DE ÎNDEMÂNARE/DE VERIFICARE A COMPETENȚEI” se numerează după cum urmează: „5. Următorul simbol înseamnă: ... 6. Pregătirea practică se desfășoară cel puțin la nivelul echipamentului de pregătire prezentat ca (P) sau se poate desfășura pe orice echipament de pregătire de nivel superior indicat de săgeată (---->). Pentru desemnarea echipamentelor de pregătire utilizate se folosesc următoarele abrevieri: 7. Elementele marcate cu asterisc (*) se execută în condiții IMC reale sau simulate, exclusiv de către persoanele care doresc să-și reînnoiască sau să-și revalideze o IR(H) sau să-și extindă privilegiile respectivei calificări la un alt tip. 8. Procedurile de zbor instrumental (secțiunea 5) se execută numai de către persoanele care doresc să-și reînnoiască sau să-și revalideze o IR(H) sau să-și extindă privilegiile respectivei calificări la un alt tip. În acest scop se poate folosi un FFS sau un FTD 2/3.	solicitanții să susțină din nou verificarea în întregime. Toleranțe pentru probele de zbor 3. Solicitanții trebuie să demonstreze capacitatea de a: (a) opera elicopterul fără a depăși limitările acestuia; (b) efectua toate manevrele cu finețe și acuratețe; (c) raționa corect și de a supraveghea situația aeriană; (d) aplica cunoștințele aeronautice; (e) menține în orice moment controlul asupra elicopterului, astfel încât efectuarea cu succes a unei manevre sau proceduri să nu fie niciodată pusă la îndoială; (f) înțelege și aplica procedurile de coordonare a echipajului și procedurile în caz de incapacitate, dacă este cazul, și (g) comunica eficient cu ceilalți membri ai echipajului, dacă este cazul. 4. Se aplică următoarele limite, corectate astfel încât să țină cont de condițiile de turbulență și de calitățile de manevrare și performanțele elicopterului utilizat. (a) Limite operaționale în condiții IFR. (b) Limite operaționale în condiții VFR. CONȚINUTUL PREGĂTIRII/TESTULUI DE ÎNDEMÂNARE/DE VERIFICARE A COMPETENȚEI DISPOZIȚII GENERALE 5. Următorul simbol înseamnă: ... 6. Pregătirea practică se desfășoară cel puțin la nivelul echipamentului de pregătire prezentat ca (P) sau se poate desfășura pe orice echipament de pregătire de nivel superior indicat de săgeată (---->).

CONȚINUTUL PREGĂTIRII/TESTULUI
DE ÎNDEMÂNARE/DE
VERIFICARE A COMPETENȚEI

DISPOZIȚII GENERALE

Următorul simbol înseamnă:

P = P	Pregătit ca PIC pentru eliberarea unei calificări de tip pentru elicoptere cu un singur pilot (SPH) sau pregătit ca PIC sau copilot și ca PF sau PM pentru eliberarea unei calificări de tip pentru elicoptere multipilot (MPH).

Pregătirea practică se desfășoară cel puțin la nivelul echipamentului de pregătire prezentat ca (P) sau se poate desfășura pe orice echipament de pregătire de nivel superior indicat de săgeată (---->).

Pentru desemnarea echipamentelor de pregătire utilizate se folosesc următoarele abrevieri:

F F S = F T D = H = H	simulator complet de zbor
	echipament de pregătire pentru zbor
	elicopter

Elementele marcate cu asterisc (*) se execută în condiții IMC reale sau simulate, exclusiv de către persoanele care doresc să-

8a. Pentru a obține sau a menține privilegii PBN, una dintre apropieri trebuie să fie o RNP APCH. Atunci când o RNP APCH nu este posibilă din punct de vedere practic, aceasta se efectuează într-un FSTD echipat în mod corespunzător.

Prin derogare de la paragraful de mai sus, în cazurile în care o verificare a competenței pentru revalidarea privilegiilor PBN nu include un exercițiu RNP APCH, privilegiile PBN ale pilotului nu includ RNP APCH. Restricția se ridică dacă pilotul a susținut o verificare a competenței care include un exercițiu RNP APCH.

9. Litera „M” înscrisă în coloana cu testul de îndemânare sau verificarea competenței indică un exercițiu obligatoriu.

10. La pregătirea practică și la testare se folosește un FSTD dacă FSTD-ul respectiv face parte dintr-un curs pentru calificare de tip. Următoarele considerente se aplică pentru curs:

- (a) calificarea FSTD, astfel cum se prevede în cerințele relevante din anexa nr.6 (partea ARA) și anexa nr.7 (partea ORA);
- (b) calificările instructorului și ale examinatorului;
- (c) numărul de ore de pregătire pe FSTD asigurate în cadrul cursului;
- (d) calificările și experiența anterioară, pe tipuri similare, ale piloților aflați în pregătire și
- (e) numărul de ore de experiență de zbor sub supraveghere asigurate după eliberarea noii calificări de tip.”;

3.123.4. la compartimentul „ELICOPTERE MULTIPILOT” aliniatele se numerotează după cum urmează:

„11. Persoanele care solicită un test de îndemânare pentru eliberarea unei calificări de tip pentru elicoptere multipilot și ATPL(H) trebuie să

Pentru desemnarea echipamentelor de pregătire utilizate se folosesc următoarele abrevieri:

7. Elementele marcate cu asterisc (*) se execută în condiții IMC reale sau simulate, exclusiv de către persoanele care doresc să-și reînnoiască sau să-și revalideze o IR(H) sau să-și extindă privilegiile respectivei calificări la un alt tip.

8. Procedurile de zbor instrumental (secțiunea 5) se execută numai de către persoanele care doresc să-și reînnoiască sau să-și revalideze o IR(H) sau să-și extindă privilegiile respectivei calificări la un alt tip. În acest scop se poate folosi un FFS sau un FTD 2/3.

8a. Pentru a obține sau a menține privilegii PBN, una dintre apropieri trebuie să fie o RNP APCH. Atunci când o RNP APCH nu este posibilă din punct de vedere practic, aceasta se efectuează într-un FSTD echipat în mod corespunzător.

Prin derogare de la paragraful de mai sus, în cazurile în care o verificare a competenței pentru revalidarea privilegiilor PBN nu include un exercițiu RNP APCH, privilegiile PBN ale pilotului nu includ RNP APCH. Restricția se ridică dacă pilotul a susținut o verificare a competenței care include un exercițiu RNP APCH.

9. Litera „M” înscrisă în coloana cu testul de îndemânare sau verificarea competenței indică un exercițiu obligatoriu.

10. La pregătirea practică și la testare se folosește un FSTD dacă FSTD-ul respectiv face parte dintr-un curs pentru calificare de tip. Următoarele considerente se aplică pentru curs:

- (a) calificarea FSTD, astfel cum se prevede în cerințele relevante din anexa nr.6 (partea ARA) și anexa nr.7 (partea ORA);
- (b) calificările instructorului și ale examinatorului;
- (c) numărul de ore de pregătire pe FSTD asigurate în cadrul cursului;
- (d) calificările și experiența anterioară, pe tipuri similare, ale piloților aflați în pregătire și

și reînnoiască sau să-și revalideze o IR(H) sau să-și extindă privilegiile respectivei calificări la un alt tip. Procedurile de zbor instrumental (secțiunea 5) se execută numai de către persoanele care doresc să-și reînnoiască sau să-și revalideze o IR(H) sau să-și extindă privilegiile respectivei calificări la un alt tip. În acest scop se poate folosi un FFS sau un FTD 2/3. Pentru a obține sau a menține privilegii PBN, una dintre apropiieri trebuie să fie o RNP APCH. Atunci când o RNP APCH nu este posibilă din punct de vedere practic, aceasta se efectuează într-un FSTD echipat în mod corespunzător. Prin derogare de la alineatul de mai sus, în cazurile în care o verificare a competenței pentru revalidarea privilegiilor PBN nu include un exercițiu RNP APCH, privilegiile PBN ale pilotului nu includ RNP APCH. Restricția se ridică dacă pilotul a susținut o verificare a competenței care include un exercițiu RNP APCH. Litera «M» înscrisă în coloana cu testul de îndemânare sau verificare a competenței indică un exercițiu obligatoriu. La pregătirea practică și la testare se folosește un FSTD, dacă FSTD-ul respectiv face parte dintr-un curs pentru calificare de tip. Următoarele considerente se aplică pentru curs: - calificarea FSTD, astfel cum se prevede în cerințele relevante din Anexa nr.6 (Partea ARA) și Anexa nr.7 (Partea ORA); - calificările instructorului și ale examinatorului; - numărul de ore de pregătire pe FSTD asigurate în cadrul cursului;	promoveze doar secțiunile 1-4 și, dacă este cazul, secțiunea 6. 12. Persoanele care solicită o verificare a competenței pentru revalidarea sau reînnoirea unei calificări de tip pentru elicoptere multipilot trebuie să promoveze doar secțiunile 1-4 și, dacă este cazul, secțiunea 6.”; 3.123.5. în tabel la „SECȚIUNEA 2 - Manevre și proceduri de zbor” la punctul 2.6.1. textul „Pentru elicopterele monomotor (SEH) aterizare în autorotație sau pentru elicopterele multimotor (MEH) recuperare a puterii” se substituie cu textul „Pentru elicoptere monomotor (SEH): — aterizare în autorotație; sau — recuperarea puterii, cu condiția ca, în anul precedent, solicitantii să fi absolvit o pregătire care să includă o aterizare în autorotație, iar această pregătire să fi fost înscrisă și semnată în carnetul de zbor al solicitanților de către instructor. Pentru elicoptere multimotor (MEH): recuperarea puterii.”; 3.123.6. în tabel la „SECȚIUNEA 5 – Proceduri de zbor instrumental (se efectuează în condiții IMC reale sau simulate)” la rândul 5.4.1 litera „M*” se substituie cu textul „M* (cu excepția cazului în care exercițiul 5.4.2 este finalizat)”; la rândul 5.4.2 litera „M*” se substituie cu textul „M* (cu excepția cazului în care exercițiul 5.4.1 este finalizat)”;	(e) numărul de ore de experiență de zbor sub supraveghere asigurate după eliberarea noii calificări de tip. ELICOPTERE MULTIPILOT 11. Persoanele care solicită un test de îndemânare pentru eliberarea unei calificări de tip pentru elicoptere multipilot și ATPL(H) trebuie să promoveze doar secțiunile 1-4 și, dacă este cazul, secțiunea 6. 12. Persoanele care solicită o verificare a competenței pentru revalidarea sau reînnoirea unei calificări de tip pentru elicoptere multipilot trebuie să promoveze doar secțiunile 1-4 și, dacă este cazul, secțiunea 6. 2.6.1 Pentru elicoptere monomotor (SEH): — aterizare în autorotație; sau — recuperarea puterii, cu condiția ca, în anul precedent, solicitantii să fi absolvit o pregătire care să includă o aterizare în autorotație, iar această pregătire să fi fost înscrisă și semnată în carnetul de zbor al solicitanților de către instructor. Pentru elicoptere multimotor (MEH): recuperarea puterii. SECȚIUNEA 5 – Proceduri de zbor instrumental (se efectuează în condiții IMC reale sau simulate) 5.4.1 M* (cu excepția cazului în care exercițiul 5.4.2 este finalizat)”

- calificările și experiența anterioară, pe tipuri similare, ale piloților aflați în pregătire și; - numărul de ore de experiență de zbor sub supraveghere asigurate după eliberarea noii calificări de tip. ELICOPTERE MULTIPILOT Persoanele care solicită un test de îndemânare pentru eliberarea unei calificări de tip pentru elicoptere multipilot și ATPL(H) trebuie să promoveze doar secțiunile 1-4 și, dacă este cazul, secțiunea 6. Persoanele care solicită o verificare a competenței pentru revalidarea sau reînnoirea unei calificări de tip pentru elicoptere multipilot trebuie să promoveze doar secțiunile 1-4 și, dacă este cazul, secțiunea 6. SECȚIUNEA 2 – Manevre și proceduri de zbor 2.6.1 Pentru elicopterele monomotor (SEH) aterizare în autorotație sau pentru elicopterele multimotor (MEH) recuperare a puterii	3.123.7. se completează cu un compartiment nou după cum urmează: „ELICOPTERE CU UN SINGUR PILOT 13. Pentru a exercita privilegiile calificării de tip în conformitate cu punctul FCL.725 litera (d), persoanele care solicită eliberarea, revalidarea sau reînnoirea unei calificări de tip pentru elicoptere cu un singur pilot trebuie: (a) pentru operațiuni cu un singur pilot, să efectueze testul de îndemânare sau verificarea competenței în operațiuni cu un singur pilot; (b) pentru operațiuni multipilot, să efectueze testul de îndemânare sau verificarea competenței în operațiuni multipilot; (c) atât pentru operațiuni cu un singur pilot, cât și pentru operațiuni multipilot, să efectueze testul de îndemânare sau verificarea competenței în operațiuni multipilot și, în plus, următoarele manevre și proceduri în operațiuni cu un singur pilot: 1. pentru elicoptere monomotor: 2.1 decolare și 2.6 și 2.6.1 coborâre în autorotație și aterizare în autorotație; 2. pentru elicoptere multimotor: 2.1 decolare și 2.4 și 2.4.1 până de motor imediat înainte și după atingerea TDP; 3. pentru privilegii IR, pe lângă punctul 1 sau 2, după caz, o apropiere din secțiunea 5, cu excepția cazului în care sunt îndeplinite criteriile din apendicele 8; (d) pentru eliminarea unei restricții de la operațiunile multipilot dintr-o calificare de tip pentru elicoptere cu un singur pilot în conformitate cu punctul FCL.725 litera (d) punctul 2, să efectueze o verificare a competenței care să includă manevrele și procedurile menționate la litera (c) punctul 1 sau punctul 2, după caz.”.	5.4.2 M* (cu excepția cazului în care exercițiul 5.4.1 este finalizat) ELICOPTERE CU UN SINGUR PILOT 13. Pentru a exercita privilegiile calificării de tip în conformitate cu punctul FCL.725 litera (d), persoanele care solicită eliberarea, revalidarea sau reînnoirea unei calificări de tip pentru elicoptere cu un singur pilot trebuie: (a) pentru operațiuni cu un singur pilot, să efectueze testul de îndemânare sau verificarea competenței în operațiuni cu un singur pilot; (b) pentru operațiuni multipilot, să efectueze testul de îndemânare sau verificarea competenței în operațiuni multipilot; (c) atât pentru operațiuni cu un singur pilot, cât și pentru operațiuni multipilot, să efectueze testul de îndemânare sau verificarea competenței în operațiuni multipilot și, în plus, următoarele manevre și proceduri în operațiuni cu un singur pilot: 1. pentru elicoptere monomotor: 2.1 decolare și 2.6 și 2.6.1 coborâre în autorotație și aterizare în autorotație; 2. pentru elicoptere multimotor: 2.1 decolare și 2.4 și 2.4.1 până de motor imediat înainte și după atingerea TDP; 3. pentru privilegii IR, pe lângă punctul 1 sau 2, după caz, o apropiere din secțiunea 5, cu excepția cazului în care sunt îndeplinite criteriile din apendicele 8; (d) pentru eliminarea unei restricții de la operațiunile multipilot dintr-o calificare de tip pentru elicoptere cu un singur pilot în conformitate cu punctul FCL.725 litera (d) punctul 2, să efectueze o verificare a competenței care să includă

SECȚIUNEA 5 – Proceduri de zbor instrumental (se efectuează în condiții IMC reale sau simulate) 5.4.1 M* 5.4.2. M*		manevrele și procedurile menționate la litera (c) punctul 1 sau punctul 2, după caz.”.
Cerințe specifice pentru categoria aeronave cu decolare-aterizare verticală În cazul testelor de îndemânare sau a verificărilor competenței pentru calificări de tip pentru aeronave cu decolare-aterizare verticală, solicitanții trebuie să promoveze secțiunile 1-5 și 6 (după caz) ale testului de îndemânare sau ale verificării competenței. Nepromovarea a mai mult de cinci elemente duce la repetarea în întregime a testului sau a verificării. Solicitanții care nu promovează până la maximum cinci elemente repetă examenul doar pentru elementele nepromovate. Nepromovarea oricărui element la reluarea testului sau a verificării, inclusiv a acelor elemente promovate într-o încercare anterioară, obligă solicitanții să susțină din nou testul sau verificarea în întregime. Toate secțiunile testului de îndemânare sau ale verificării competenței trebuie promovate într-un interval de șase luni. Toleranțe pentru probele de zbor Solicitanții trebuie să demonstreze capacitatea de a: - opera aeronava cu decolare-aterizare verticală fără a depăși limitările acesteia; - efectua toate manevrele cu finețe și acuratețe; - raționa corect și de a supraveghea situația aeriană;	3.124. compartimentul „Cerințe specifice pentru categoria aeronave cu decolare-aterizare verticală” se numerează cu litera „D., și se restructurează după cum urmează: „1. În cazul testelor de îndemânare sau a verificărilor competenței pentru calificări de tip pentru aeronave cu decolare-aterizare verticală, solicitanții trebuie să promoveze secțiunile 1-5 și 6 (după caz) ale testului de îndemânare sau ale verificării competenței. Nepromovarea a mai mult de cinci elemente duce la repetarea în întregime a testului sau a verificării. Solicitanții care nu promovează până la maximum cinci elemente repetă examenul doar pentru elementele nepromovate. Nepromovarea oricărui element la reluarea testului sau a verificării, inclusiv a acelor elemente promovate într-o încercare anterioară, obligă solicitanții să susțină din nou testul sau verificarea în întregime. Toate secțiunile testului de îndemânare sau ale verificării competenței trebuie promovate într-un interval de șase luni. Toleranțe pentru probele de zbor 2. Solicitanții trebuie să demonstreze capacitatea de a: (a) opera aeronava cu decolare-aterizare verticală fără a depăși limitările acesteia; (b) efectua toate manevrele cu finețe și acuratețe; (c) raționa corect și de a supraveghea situația aeriană; (d) aplica cunoștințele aeronautice;	D Cerințe specifice pentru categoria aeronave cu decolare-aterizare verticală 1. În cazul testelor de îndemânare sau a verificărilor competenței pentru calificări de tip pentru aeronave cu decolare-aterizare verticală, solicitanții trebuie să promoveze secțiunile 1-5 și 6 (după caz) ale testului de îndemânare sau ale verificării competenței. Nepromovarea a mai mult de cinci elemente duce la repetarea în întregime a testului sau a verificării. Solicitanții care nu promovează până la maximum cinci elemente repetă examenul doar pentru elementele nepromovate. Nepromovarea oricărui element la reluarea testului sau a verificării, inclusiv a acelor elemente promovate într-o încercare anterioară, obligă solicitanții să susțină din nou testul sau verificarea în întregime. Toate secțiunile testului de îndemânare sau ale verificării competenței trebuie promovate într-un interval de șase luni. Toleranțe pentru probele de zbor 2. Solicitanții trebuie să demonstreze capacitatea de a: (a) opera aeronava cu decolare-aterizare verticală fără a depăși limitările acesteia; (b) efectua toate manevrele cu finețe și acuratețe; (c) raționa corect și de a supraveghea situația aeriană;

- aplica cunoștințele aeronautice; - menține în orice moment controlul aeronavei cu decolare-aterizare verticală, astfel încât efectuarea cu succes a unei manevre sau proceduri să nu fie niciodată pusă la îndoială; - înțelege și aplica procedurile de coordonare a echipajului și procedurile în caz de incapacitate și - comunica eficient cu ceilalți membri ai echipajului. Se aplică următoarele limite, corectate astfel încât să țină cont de condițiile de turbulență și de calitățile de manevrare și performanțele aeronavei cu decolare-aterizare verticală utilizate. Limite operaționale în condiții IFR: TABEL Limite operaționale în condiții VFR: TABEL CONȚINUTUL PREGĂTIRII/TESTULUI DE ÎNDEMÂNARE/ DE VERIFICARE A COMPETENȚEI Următorul simbol înseamnă: TABEL Pregătirea practică se desfășoară cel puțin la nivelul echipamentului de pregătire prezentat ca (P) sau se poate desfășura pe orice echipament de pregătire de nivel superior indicat de săgeată (---->). Pentru desemnarea echipamentelor de pregătire utilizate se folosesc următoarele abrevieri: TABEL	(e) menține în orice moment controlul aeronavei cu decolare-aterizare verticală, astfel încât efectuarea cu succes a unei manevre sau proceduri să nu fie niciodată pusă la îndoială; (f) înțelege și aplica procedurile de coordonare a echipajului și procedurile în caz de incapacitate și (g) comunica eficient cu ceilalți membri ai echipajului. 3. Se aplică următoarele limite, corectate astfel încât să țină cont de condițiile de turbulență și de calitățile de manevrare și performanțele aeronavei cu decolare-aterizare verticală utilizate. (a) limite operaționale în condiții IFR TABEL (b) limite operaționale în condiții VFR: TABEL”; 3.124.1. compartimentul CONȚINUTUL PREGĂTIRII/TESTULUI DE ÎNDEMÂNARE/ DE VERIFICARE A COMPETENȚEI” se renumerează după cum urmează: 4. Următorul simbol înseamnă: TABEL 5. Pregătirea practică se desfășoară cel puțin la nivelul echipamentului de pregătire prezentat ca (P) sau se poate desfășura pe orice echipament de pregătire de nivel superior indicat de săgeată (---->). 6. Pentru desemnarea echipamentelor de pregătire utilizate se folosesc următoarele abrevieri: TABEL	(d) aplica cunoștințele aeronautice; (e) menține în orice moment controlul aeronavei cu decolare-aterizare verticală, astfel încât efectuarea cu succes a unei manevre sau proceduri să nu fie niciodată pusă la îndoială; (f) înțelege și aplica procedurile de coordonare a echipajului și procedurile în caz de incapacitate și (g) comunica eficient cu ceilalți membri ai echipajului. 3. Se aplică următoarele limite, corectate astfel încât să țină cont de condițiile de turbulență și de calitățile de manevrare și performanțele aeronavei cu decolare-aterizare verticală utilizate. (a) limite operaționale în condiții IFR TABEL (b) limite operaționale în condiții VFR: TABEL”; 4. Următorul simbol înseamnă: TABEL 5. Pregătirea practică se desfășoară cel puțin la nivelul echipamentului de pregătire prezentat ca (P) sau se poate desfășura pe orice echipament de pregătire de nivel superior indicat de săgeată (---->). 6. Pentru desemnarea echipamentelor de pregătire utilizate se folosesc următoarele abrevieri: TABEL

Persoanele care solicită un test de îndemânare pentru eliberarea unei calificări de tip pentru aeronave cu decolare-aterizare verticală trebuie să promoveze secțiunile 1-5 și, dacă este cazul, secțiunea 6. Persoanele care solicită o verificare a competenței pentru revalidarea sau reînnoirea unei calificări de tip pentru aeronave cu decolare-aterizare verticală trebuie să promoveze secțiunile 1-5 și, dacă este cazul, secțiunea 6 și/sau secțiunea 7. Elementele marcate cu asterisc (*) se execută numai cu ajutorul instrumentelor. Dacă această condiție nu este îndeplinită în timpul testului de îndemânare sau al verificării competenței, calificarea de tip se limitează numai la VFR. Litera «M» înscrisă în coloana cu testul de îndemânare sau verificarea competenței indică un exercițiu obligatoriu. La pregătirea practică și la testare se folosesc FTSD-uri dacă acestea fac parte dintr-un curs aprobat pentru calificare de tip. Următoarele considerente se aplică aprobării cursului: - calificarea FSTD-urilor, astfel cum se prevede în cerințele relevante din Anexa nr.6 (Partea ARA) și Anexa nr.7 (Partea ORA); și - calificările instructorului. TABEL.	textul „Persoanele care solicită un test de îndemânare pentru eliberarea unei calificări de tip pentru aeronave cu decolare-aterizare verticală trebuie să promoveze secțiunile 1-5 și, dacă este cazul, secțiunea 6. Persoanele care solicită o verificare a competenței pentru revalidarea sau reînnoirea unei calificări de tip pentru aeronave cu decolare-aterizare verticală trebuie să promoveze secțiunile 1-5 și, dacă este cazul, secțiunea 6 și/sau secțiunea 7.” se exclude. 6a. Elementele marcate cu asterisc (*) se execută numai cu ajutorul instrumentelor. Dacă această condiție nu este îndeplinită în timpul testului de îndemânare sau al verificării competenței, calificarea de tip se va limita numai la VFR. 7. Litera „M” înscrisă în coloana cu testul de îndemânare sau verificarea competenței indică un exercițiu obligatoriu. 8. La pregătirea practică și la testare se folosesc FTSD-uri dacă acestea fac parte dintr-un curs aprobat pentru calificare de tip. Următoarele considerente se aplică aprobării cursului: (a) calificarea FSTD-urilor, astfel cum se prevede în cerințele relevante din anexa nr. 6 (partea ARA) și anexa nr.7 (partea ORA); și (b) calificările instructorului. TABEL”;	6a. Elementele marcate cu asterisc (*) se execută numai cu ajutorul instrumentelor. Dacă această condiție nu este îndeplinită în timpul testului de îndemânare sau al verificării competenței, calificarea de tip se va limita numai la VFR. 7. Litera „M” înscrisă în coloana cu testul de îndemânare sau verificarea competenței indică un exercițiu obligatoriu. 8. La pregătirea practică și la testare se folosesc FTSD-uri dacă acestea fac parte dintr-un curs aprobat pentru calificare de tip. Următoarele considerente se aplică aprobării cursului: (a) calificarea FSTD-urilor, astfel cum se prevede în cerințele relevante din anexa nr. 6 (partea ARA) și anexa nr.7 (partea ORA); și (b) calificările instructorului. TABEL”;									
SECȚIUNEA 6 – Autorizare adițională la o calificare de tip pentru apropieri instrumentale până la o înălțime de decizie mai mică de 60 m (200 ft) (CAT II/III)	3.124.2. în Tabel, titlul SECȚIUNII 6 – „Autorizare adițională la o calificare de tip pentru apropieri instrumentale până la o înălțime de decizie mai mică de 60 m (200 ft) (CAT II/III)” se modifică după cum urmează: „SECȚIUNEA 6 – Echipamente opționale”;	SECȚIUNEA 6 – Echipamente opționale <table><tr><td>6</td><td>Utilizarea echipamentelor opționale</td><td></td><td>P</td><td>→</td><td>→</td><td></td><td></td><td></td></tr></table>	6	Utilizarea echipamentelor opționale		P	→	→			
6	Utilizarea echipamentelor opționale		P	→	→						

6 Autorizare adițională la o calificare de tip pentru apropieri instrumentale până la o înălțime de decizie mai mică de 60 m (CAT II/III). Următoarele manevre și proceduri reprezintă cerințele minime de pregătire pentru autorizarea apropierilor instrumentale până la o DH mai mică de 60 m (200 ft). Pe durata următoarelor apropieri instrumentale și proceduri de apropiere întreruptă se folosesc toate echipamentele aeronavei cu decolare-aterizare verticală impuse de certificarea de tip pentru apropieri instrumentale până la o DH mai mică de 60 m (200 ft).	3.124.2.1. rîndul 6 se expune în următoarea redacție: <table><tr><td>6</td><td>Utilizarea echipamentelor opționale</td><td></td><td>P</td><td>→</td><td>→</td><td></td><td></td><td></td></tr></table> 3.124.2.2. rîndurile 6.1 – 6.4, „Secțiunea 7 – Echipamente opționale”, se exclud.	6	Utilizarea echipamentelor opționale		P	→	→				
6	Utilizarea echipamentelor opționale		P	→	→						
Cerințe specifice pentru categoria dirijabile În cazul testelor de îndemânare sau a verificărilor competenței pentru calificări de tip pentru dirijabile, solicitanții trebuie să promoveze secțiunile 1-5 și 6 (după caz) ale testului de îndemânare sau ale verificării competenței. Nepromovarea a mai mult de cinci elemente duce la repetarea în întregime a testului sau a verificării. Solicitanții care nu promovează până la maximum cinci elemente repetă examenul doar pentru elementele nepromovate. Nepromovarea oricărui element la reluarea testului sau a verificării, inclusiv a acelor elemente	3.125. compartimentul „Cerințe specifice pentru categoria dirijabile” se numerotează cu litera „E.” și se restructurează după cum urmează: „E. Cerințe specifice pentru categoria dirijabile 1. În cazul testelor de îndemânare sau a verificărilor competenței pentru calificări de tip pentru dirijabile, solicitanții trebuie să promoveze secțiunile 1-5 și 6 (după caz) ale testului de îndemânare sau ale verificării competenței. Nepromovarea a mai mult de cinci elemente duce la repetarea în întregime a testului sau a verificării. Solicitanții care nu promovează până la maximum cinci elemente repetă examenul doar pentru elementele nepromovate. Nepromovarea oricărui element la reluarea testului sau a verificării, inclusiv a acelor elemente promovate într-o încercare anterioară, duce din nou	E. Cerințe specifice pentru categoria dirijabile 1. În cazul testelor de îndemânare sau a verificărilor competenței pentru calificări de tip pentru dirijabile, solicitanții trebuie să promoveze secțiunile 1-5 și 6 (după caz) ale testului de îndemânare sau ale verificării competenței. Nepromovarea a mai mult de cinci elemente duce la repetarea în întregime a testului sau a verificării. Solicitanții care nu promovează până la maximum cinci elemente repetă examenul doar pentru elementele nepromovate. Nepromovarea oricărui element la reluarea testului sau a verificării, inclusiv a acelor elemente promovate într-o încercare anterioară, duce din nou la repetarea în									

promovate într-o încercare anterioară, ducă din nou la repetarea în întregime a testului sau a verificării. Toate secțiunile testului de îndemânare sau ale verificării competenței trebuie promovate într-un interval de șase luni. Toleranțe pentru probele de zbor Solicitanții trebuie să demonstreze capacitatea de a: - opera dirijabilul fără a depăși limitările acestuia; - efectua toate manevrele cu finețe și acuratețe; - raționa corect și de a supraveghea situația aeriană; - aplica cunoștințele aeronautice; - menține în orice moment controlul asupra dirijabilului, astfel încât efectuarea cu succes a unei manevre sau proceduri să nu fie niciodată pusă la îndoială; - înțelege și aplica procedurile de coordonare a echipajului și procedurile în caz de incapacitate; și - comunica eficient cu ceilalți membri ai echipajului. Se aplică următoarele limite, corectate astfel încât să țină cont de condițiile de turbulență și de calitățile de manevrare și performanțele dirijabilului utilizat. Conținutul pregătirii/testului de îndemânare/de verificare a competenței	la repetarea în întregime a testului sau a verificării. Toate secțiunile testului de îndemânare sau ale verificării competenței trebuie promovate într-un interval de șase luni. Toleranțe pentru probele de zbor 2. Solicitanții trebuie să demonstreze capacitatea de a: (a) opera dirijabilul fără a depăși limitările acestuia; (b) efectua toate manevrele cu finețe și acuratețe; (c) raționa corect și de a supraveghea situația aeriană; (d) aplica cunoștințele aeronautice; (e) menține în orice moment controlul asupra dirijabilului, astfel încât efectuarea cu succes a unei manevre sau proceduri să nu fie niciodată pusă la îndoială; (f) înțelege și aplica procedurile de coordonare a echipajului și procedurile în caz de incapacitate; și (g) comunica eficient cu ceilalți membri ai echipajului. 3. Se aplică următoarele limite, corectate astfel încât să țină cont de condițiile de turbulență și de calitățile de manevrare și performanțele dirijabilului utilizat. (a) Limite operaționale în condiții IFR: TABEL (b) Limite operaționale în condiții VFR: TABEL	întregime a testului sau a verificării. Toate secțiunile testului de îndemânare sau ale verificării competenței trebuie promovate într-un interval de șase luni. Toleranțe pentru probele de zbor 2. Solicitanții trebuie să demonstreze capacitatea de a: (a) opera dirijabilul fără a depăși limitările acestuia; (b) efectua toate manevrele cu finețe și acuratețe; (c) raționa corect și de a supraveghea situația aeriană; (d) aplica cunoștințele aeronautice; (e) menține în orice moment controlul asupra dirijabilului, astfel încât efectuarea cu succes a unei manevre sau proceduri să nu fie niciodată pusă la îndoială; (f) înțelege și aplica procedurile de coordonare a echipajului și procedurile în caz de incapacitate; și (g) comunica eficient cu ceilalți membri ai echipajului. 3. Se aplică următoarele limite, corectate astfel încât să țină cont de condițiile de turbulență și de calitățile de manevrare și performanțele dirijabilului utilizat. (a) Limite operaționale în condiții IFR: TABEL (b) Limite operaționale în condiții VFR: TABEL Conținutul pregătirii/testului de îndemânare/de verificare a competenței

Următorul simbol înseamnă: TABEL Pregătirea practică se desfășoară cel puțin la nivelul echipamentului de pregătire prezentat ca (P) sau se poate desfășura pe orice echipament de pregătire de nivel superior indicat de săgeată (---->). Pentru desemnarea echipamentelor de pregătire utilizate se folosesc următoarele abrevieri: TABEL Persoanele care solicită un test de îndemânare pentru eliberarea unei calificări de tip pentru dirijabile trebuie să promoveze secțiunile 1-5 și, dacă este cazul, secțiunea 6. Persoanele care solicită o verificare a competenței pentru revalidarea sau reînnoirea unei calificări de tip pentru dirijabile trebuie să promoveze secțiunile 1-5 și, dacă este cazul, secțiunea 6. Elementele marcate cu asterisc (*) se execută numai cu ajutorul instrumentelor. Dacă această condiție nu este îndeplinită în timpul testului de îndemânare sau al verificării competenței, calificarea de tip se limitează numai la VFR. Litera «M» înscrisă în coloana cu testul de îndemânare sau verificare a competenței indică un exercițiu obligatoriu. La pregătirea practică și la testare se folosesc FTSD-uri dacă acestea fac parte dintr-un curs de calificare de tip. Următoarele considerente se aplică pentru curs:	3.125.1. compartimentul „Conținutul pregătirii/testului de îndemânare/verificării competenței” se restructurează după cum urmează: „4. Următorul simbol înseamnă: 5. Pregătirea practică se desfășoară cel puțin la nivelul echipamentului de pregătire prezentat ca (P) sau se poate desfășura pe orice echipament de pregătire de nivel superior indicat de săgeată (---->). 6. Pentru desemnarea echipamentelor de pregătire utilizate se folosesc următoarele abrevieri: TABEL textul „Persoanele care solicită un test de îndemânare pentru eliberarea unei calificări de tip pentru dirijabile trebuie să promoveze secțiunile 1-5 și, dacă este cazul, secțiunea 6. Persoanele care solicită o verificare a competenței pentru revalidarea sau reînnoirea unei calificări de tip pentru dirijabile trebuie să promoveze secțiunile 1-5 și, dacă este cazul, secțiunea 6” se exclud. 6a. Elementele marcate cu asterisc (*) se execută numai cu ajutorul instrumentelor. Dacă această condiție nu este îndeplinită în timpul testului de îndemânare sau al verificării competenței, calificarea de tip se va limita numai la VFR. 7. Litera „M” înscrisă în coloana cu testul de îndemânare sau verificarea competenței indică un exercițiu obligatoriu. 8. La pregătirea practică și la testare se folosesc FTSD-uri dacă acestea fac parte dintr-un curs de calificare de tip. Următoarele considerente se aplică pentru curs: (a) calificarea FSTD-urilor, astfel cum se prevede în cerințele relevante din anexa nr. 6 (partea ARA) și anexa nr. 7 (partea ORA), și (b) calificările instructorului.	4. Următorul simbol înseamnă: TABEL 5. Pregătirea practică se desfășoară cel puțin la nivelul echipamentului de pregătire prezentat ca (P) sau se poate desfășura pe orice echipament de pregătire de nivel superior indicat de săgeată (---->). 6. Pentru desemnarea echipamentelor de pregătire utilizate se folosesc următoarele abrevieri: TABEL 6a. Elementele marcate cu asterisc (*) se execută numai cu ajutorul instrumentelor. Dacă această condiție nu este îndeplinită în timpul testului de îndemânare sau al verificării competenței, calificarea de tip se va limita numai la VFR. 7. Litera „M” înscrisă în coloana cu testul de îndemânare sau verificarea competenței indică un exercițiu obligatoriu. 8. La pregătirea practică și la testare se folosesc FTSD-uri dacă acestea fac parte dintr-un curs de calificare de tip. Următoarele considerente se aplică pentru curs: (a) calificarea FSTD-urilor, astfel cum se prevede în cerințele relevante din anexa nr. 6 (partea ARA) și anexa nr. 7 (partea ORA), și (b) calificările instructorului.

- calificarea FSTD-urilor, astfel cum se prevede în cerințele relevante din Anexa nr.6 (Partea ARA) și Anexa nr.7 (Partea ORA); și - calificările instructorului.												
SECȚIUNEA 6 – Autorizare adițională la o calificare de tip pentru apropieri instrumentale până la o înălțime de decizie mai mică de 60 m (200 ft) (CAT II/III) 6 Autorizare adițională la o calificare de tip pentru apropieri instrumentale până la o înălțime de decizie mai mică de 60 m (200 ft) (CAT II/III) Următoarele manevre și proceduri reprezintă cerințele minime de pregătire pentru autorizarea apropiierilor instrumentale până la o DH mai mică de 60 m (200 ft). Pe durata următoarelor apropieri instrumentale și proceduri de apropiere întreruptă se folosesc toate echipamentele dirijabilului impuse de certificarea de tip pentru apropieri instrumentale până la o DH mai mică de 60 m (200 ft).	3.125.2. în Tabel, titlul SECȚIUNII 6 – „Autorizare adițională la o calificare de tip pentru apropieri instrumentale până la o înălțime de decizie mai mică de 60 m (200 ft) (CAT II/III)” se modifică după cum urmează: „SECȚIUNEA 6 – Echipamente opționale”; 3.125.2.1. rîndul 6 se expune în următoarea redacție: <table><tr><td>6.</td><td>Utilizarea echipamentelor opționale</td><td></td><td>P</td><td>→</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>	6.	Utilizarea echipamentelor opționale		P	→						SECȚIUNEA 6 – Echipamente opționale
6.	Utilizarea echipamentelor opționale		P	→								
A. Dispoziții generale 4. Revalidarea sau reînnoirea unei calificări în conformitate cu prezentul apendice presupune toate cele ce urmează: (c) acțiunea administrativă de revalidare sau de reînnoire a certificatului pentru care	3.126. la Apendicele nr. 10 litera A punctul 4 subpunctul (c) cuvintele „certificatului” „certificatul” „certificat” se substituie cu cuvintele „licenței” „licența” „licență”.	A. Dispoziții generale 4. Revalidarea sau reînnoirea unei calificări în conformitate cu prezentul apendice presupune toate cele ce urmează: (c) acțiunea administrativă de revalidare sau de reînnoire a licenței pentru care managerul										

managerul activității EBT responsabil de calificarea de tip relevantă face toate demersurile următoare: 1. se asigură că se respectă cerințele de la FCL.1030; 2. când acționează în conformitate cu FCL.1030 litera (b) punctul 2, înscrie pe certificatul solicitantului noua dată de expirare a calificării. Înscrierea pe certificat poate fi realizată de o altă persoană în numele managerului activității EBT, dacă persoana respectivă a fost delegată în acest sens de managerul activității EBT în conformitate cu procedurile prevăzute în programul EBT.		activității EBT responsabil de calificarea de tip relevantă face toate demersurile următoare: 1. se asigură că se respectă cerințele de la FCL.1030; 2. când acționează în conformitate cu FCL.1030 litera (b) punctul 2, înscrie pe licența solicitantului noua dată de expirare a calificării. Înscrierea pe licență poate fi realizată de o altă persoană în numele managerului activității EBT, dacă persoana respectivă a fost delegată în acest sens de managerul activității EBT în conformitate cu procedurile prevăzute în programul EBT.
A. AVIOANE 1. Certificate de pilot Un certificat de pilot eliberat de AAC în conformitate cu cerințele naționale se convertește într-un certificat conform cu Partea FCL cu condiția ca solicitantul să îndeplinească următoarele cerințe: (a) pentru ATPL(A) și CPL(A), respectă, în urma unei verificări a competenței, cerințele de revalidare din Partea FCL pentru calificarea de clasă, de tip și instrumentală, aferente privilegiilor certificatului deținut; (b) face dovada cunoașterii părților relevante ale cerințelor operaționale și ale Părții FCL; (c) face dovada competențelor lingvistice, în conformitate cu punctul FCL.055; (d) îndeplinește cerințele din următorul tabel:	4. În Anexa nr. 2 CONDIȚII PENTRU CONVERSIJA CERTIFICATELOR ȘI CALIFICĂRILOR NAȚIONALE EXISTENTE PENTRU AVIOANE ȘI ELICOPTERE: 4.1. la litera A. „AVIOANE” în titlu și pe tot cuprinsul textului punctului 1, inclusiv în Tabel, cuvântul „certificat” la toate formele gramaticale se substituie cu cuvântul „licență” în modul corespunzător.	A. AVIOANE 1. Licențe de pilot O licență de pilot eliberat de AAC în conformitate cu cerințele naționale se convertește într-o licență conform cu Partea FCL cu condiția ca solicitantul să îndeplinească următoarele cerințe: (a) pentru ATPL(A) și CPL(A), respectă, în urma unei verificări a competenței, cerințele de revalidare din Partea FCL pentru calificarea de clasă, de tip și instrumentală, aferente privilegiilor licenței deținute; (b) face dovada cunoașterii părților relevante ale cerințelor operaționale și ale Părții FCL; (c) face dovada competențelor lingvistice, în conformitate cu punctul FCL.055; (d) îndeplinește cerințele din următorul tabel: (*) Titularii CPL care dețin deja o calificare de tip pentru un avion multipilot nu sunt obligați să promoveze un examen teoretic pentru ATPL(A) în timp ce continuă să opereze pe același tip de avion, dar nu primesc credite teoretice ATPL(A) pentru o licență în conformitate cu Partea FCL. Dacă solicită o altă calificare de tip pentru un avion

(*¹) Titularii CPL care dețin deja o calificare de tip pentru un avion multipilot nu sunt obligați să promoveze un examen teoretic pentru ATPL(A) în timp ce continuă să opereze pe același tip de avion, dar nu primesc credite teoretice ATPL(A) pentru un certificat în conformitate cu Partea FCL. Dacă solicită o altă calificare de tip pentru un avion multipilot diferit, aceștia trebuie să îndeplinească cerința de la coloana (3) rândul (e) punctul (i) din tabelul de mai sus.	4.2. la litera B. „ELICOPTERE” în titlu și pe tot cuprinsul textului punctului 1, inclusiv în Tabel, cuvântul „certificat” la toate formele gramaticale se substituie cu cuvântul „licență” în modul corespunzător.	multipilot diferit, aceștia trebuie să îndeplinească cerința de la coloana (3) rândul (e) punctul (i) din tabelul de mai sus.
1. Prezenta anexă stabilește norme detaliate pentru condițiile de recunoaștere a certificatelor de pilot și a calificărilor, privilegiilor sau certificatelor conexe care au fost emise în conformitate cu legislația statelor-membre OACI.	5. În Anexa nr. 3 : 5.1. la punctul 1 cuvântul „certificatelor” se substituie cu cuvântul „licențelor”.	1. Prezenta anexă stabilește norme detaliate pentru condițiile de recunoaștere a licențelor de pilot și a calificărilor, privilegiilor sau licențelor conexe care au fost emise în conformitate cu legislația statelor-membre OACI.
Recunoașterea certificatelor din alte state-membre OACI	5.2. în titlu cuvintele „Recunoașterea certificatelor” se substituie cu cuvintele „ Recunoașterea licențelor”.	Recunoașterea licențelor din alte state-membre OACI
3. AAC poate: (a) în conformitate cu secțiunea 2 din prezenta Anexă, să recunoască certificatele de pilot și calificările, privilegiile sau certificatele conexe; (b) în conformitate cu capitolul II din Regulament, cu articolul 3a din Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor sau cu articolul 3a din Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor, după caz, să elibereze certificate echivalente solicitanților care dețin deja un	5.3. punctul 3 litera (a) cuvântul „certificatele” se substituie cu cuvântul „licențele”. 5.3.1. la litera (b) cuvintele „elibereze certificate” se substituie cu cuvintele „ elibereze licențe”; cuvintele „deja un certificat” se substituie cu „deja o licență”; 5.3.2. la litera (c) cuvintele „respectivul certificat” se substituie cu cuvintele „ respectiva licență”; 5.3.3. la litera (d) cuvintele „de certificate” se substituie cu cuvintele „de licențe”;	3. AAC poate: (a) în conformitate cu secțiunea 2 din prezenta Anexă, să recunoască licențele de pilot și calificările, privilegiile sau certificatele conexe; (b) în conformitate cu capitolul II din Regulament, cu articolul 3a din Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor sau cu articolul 3a din Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor, după caz, să elibereze licențe echivalente solicitanților care dețin deja o licență, o calificare, un privilegiu sau un certificat echivalent eliberat de un alt stat-membru OACI în conformitate cu Anexa

certificat, o calificare, un privilegiu sau un certificat echivalent eliberat de un alt stat-membru OACI în conformitate cu Anexa 1 la Convenția privind aviația civilă internațională, cu condiția ca acești solicitanți să îndeplinească cerințele din secțiunea 3 din prezenta Anexă și luând în considerare orice credit bazat pe o recomandare din partea unei ATO sau DTO; (c) să acorde credite complete în ceea ce privește cerințele de a urma un curs de pregătire înainte de a susține examenele teoretice și testul de îndemânare pentru titularii unui ATPL eliberat de un stat-membru OACI sau în numele acestuia în conformitate cu Anexa 1 la Convenția de la Chicago, cu condiția ca titularii respectivi să îndeplinească cerințele de experiență pentru eliberarea unui ATPL pentru categoria de aeronave relevantă, astfel cum se prevede în subpartea F din Anexa nr.1 (Partea FCL), și cu condiția ca respectivul certificat eliberat de statul-membru OACI să conțină o calificare de tip valabilă pentru aeronava care urmează să fie folosită pentru testul de îndemânare ATPL; (d) să elibereze calificări de tip pentru avion sau elicopter titularilor de certificate eliberate în conformitate cu prezentul Regulament și care îndeplinesc cerințele stabilite de un alt stat pentru eliberarea acestor calificări. Aceste calificări se limitează la aeronavele înmatriculate în statul respectiv, dar această restricție poate fi eliminată atunci când pilotul îndeplinește cerințele prevăzute la secțiunea 4 din prezenta Anexă.		1 la Convenția privind aviația civilă internațională, cu condiția ca acești solicitanți să îndeplinească cerințele din secțiunea 3 din prezenta Anexă și luând în considerare orice credit bazat pe o recomandare din partea unei ATO sau DTO; (c) să acorde credite complete în ceea ce privește cerințele de a urma un curs de pregătire înainte de a susține examenele teoretice și testul de îndemânare pentru titularii unui ATPL eliberat de un stat-membru OACI sau în numele acestuia în conformitate cu Anexa 1 la Convenția de la Chicago, cu condiția ca titularii respectivi să îndeplinească cerințele de experiență pentru eliberarea unui ATPL pentru categoria de aeronave relevantă, astfel cum se prevede în subpartea F din Anexa nr.1 (Partea FCL), și cu condiția ca respectiva licență eliberat de statul-membru OACI să conțină o calificare de tip valabilă pentru aeronava care urmează să fie folosită pentru testul de îndemânare ATPL; (d) să elibereze calificări de tip pentru avion sau elicopter titularilor de licențe eliberate în conformitate cu prezentul Regulament și care îndeplinesc cerințele stabilite de un alt stat pentru eliberarea acestor calificări. Aceste calificări se limitează la aeronavele înmatriculate în statul respectiv, dar această restricție poate fi eliminată atunci când pilotul îndeplinește cerințele prevăzute la secțiunea 4 din prezenta Anexă.
Secțiunea 2 – VALIDAREA CERTIFICATELOR	5.4. la Secțiunea 2 în titluri cuvântul „certificatelor” se substituie cu cuvântul „licențelor”.	Secțiunea 2 – VALIDAREA LICENȚELOR Dispoziții generale pentru validarea licențelor

Dispoziții generale pentru validarea certificatelor		
4. AAC poate valida un certificat de pilot eliberat de un stat-membru OACI în conformitate cu cerințele din Anexa 1 la Convenția de la Chicago.	5.5. la punctul 4 cuvintele „un certificat” se substituie cu cuvintele „o licență”.	4. AAC poate valida o licență de pilot eliberat de un stat-membru OACI în conformitate cu cerințele din Anexa 1 la Convenția de la Chicago.
6. Perioada de valabilitate a unui certificat este de maximum un an, iar privilegiile asociate acestuia pot fi exercitate numai pe perioada de valabilitate a certificatului.	5.6. la punctul 6 cuvintele „unui certificat” se substituie cu cuvintele „unei licențe”; și „a certificatului” cu „a licenței”.	6. Perioada de valabilitate a unei licențe este de maximum un an, iar privilegiile asociate acestuia pot fi exercitate numai pe perioada de valabilitate a licenței.
7. Perioada respectivă poate fi prelungită de către AAC o singură dată și numai cu maximum un an dacă, în perioada de valabilitate, pilotul a solicitat un certificat în conformitate cu Anexa nr.1 (Partea FCL) sau este în curs de pregătire pentru eliberarea unui astfel de certificat. În ultimul caz, prelungirea acoperă perioada necesară pentru eliberarea certificatului în conformitate cu Anexa nr.1 (Partea FCL).	5.7. la punctul 7 cuvintele „un certificat” „unui astfel de certificat” „certificatului” se substituie cu cuvintele „o licență” „unei astfel de licențe” „licenței”.	7. Perioada respectivă poate fi prelungită de către AAC o singură dată și numai cu maximum un an dacă, în perioada de valabilitate, pilotul a solicitat o licență în conformitate cu Anexa nr.1 (Partea FCL) sau este în curs de pregătire pentru eliberarea unei astfel de licențe. În ultimul caz, prelungirea acoperă perioada necesară pentru eliberarea unei astfel de licențe în conformitate cu Anexa nr.1 (Partea FCL).
7 ¹ . Prin derogare de la prevederile punctului 7, validarea emisă deținătorilor certificatelor de pilot emise de către statele membre ale Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației (EASA), la cerere, se prelungește fără limitări privind numărul de validări.	5.8. la punctul 7 ¹ cuvintele „certificatelor” se substituie cu cuvântul „de licențe”.	7 ¹ . Prin derogare de la prevederile punctului 7, validarea emisă deținătorilor de licențe de pilot emise de către statele membre ale Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației (EASA), la cerere, se prelungește fără limitări privind numărul de validări.
8. Titularii unui certificat validat de AAC își exercită privilegiile în conformitate cu cerințele prevăzute în Anexa nr.1 (Partea FCL).	5.9. la punctul 8 cuvântul „unui certificat” se substituie cu cuvântul „unei licențe”.	8. Titularii unei licențe validate de AAC își exercită privilegiile în conformitate cu cerințele prevăzute în Anexa nr.1 (Partea FCL).
Certificate de pilot pentru transportul aerian comercial și alte activități comerciale	5.10. în titlu cuvântul „Certificate” se substituie cu cuvântul „Licențe”.	Licențe de pilot pentru transportul aerian comercial și alte activități comerciale
9. Pentru validarea certificatelor de pilot pentru transportul aerian comercial și alte activități comerciale, titularii îndeplinesc, după caz, următoarele cerințe în vederea acordării privilegiilor solicitate:	5.11. la punctul 9 cuvintele „certificatelor” se substituie cu cuvintele „licențelor”;	9. Pentru validarea licențelor de pilot pentru transportul aerian comercial și alte activități comerciale, titularii îndeplinesc, după caz, următoarele cerințe în vederea acordării privilegiilor solicitate:

Certificat deținut	5.11.1. la litera (e) în tabel cuvântul „Certificat deținut” se substituie cu cuvântul „Licența deținută”;	Licența deținută
Certificat deținut	5.11.2. la litera (f) în tabel cuvântul „Certificat deținut” se substituie cu cuvântul „Licența deținută”.	Licența deținută
9 ¹ . Prevederile de la punctul 9 nu se aplică în cazul validării certificatelor de pilot emise de către statele membre ale Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației. În acest caz, în cadrul procesului de validare se va solicita, în mod obligatoriu, confirmarea autenticității certificatului de către entitatea competentă din statul emitent.	5.12. la punctul 9 ¹ cuvintele „certificatelor” „certificatului” se înlocuiesc cu cuvintele „licențelor” „licenței”.	9 ¹ . Prevederile de la punctul 9 nu se aplică în cazul validării licențelor de pilot emise de către statele membre ale Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației. În acest caz, în cadrul procesului de validare se va solicita, în mod obligatoriu, confirmarea autenticității licenței de către entitatea competentă din statul emitent.
10. Pentru validarea certificatelor de pilot particular cu o calificare de zbor instrumental sau a certificatelor CPL și a certificatelor ATPL cu o calificare de zbor instrumental, dacă pilotul are în vedere doar exercitarea privilegiilor de pilot particular, titularii îndeplinesc toate cerințele următoare: (a) promovează testul de îndemânare pentru calificarea de zbor instrumental și calificările de tip sau de clasă aferente privilegiilor certificatului deținut, în conformitate cu Apendicele nr.7 și nr.9 la Anexa nr.1 (Partea FCL);	5.13. în titlu punctul 10 și litera (a) cuvintele „certificate” „certificatelor” „certificatului deținut” se substituie cu cuvântul „Licențe” „licențelor” „licenței deținute”.	10. Pentru validarea licențelor de pilot particular cu o calificare de zbor instrumental sau a licențelor CPL și a licențelor ATPL cu o calificare de zbor instrumental, dacă pilotul are în vedere doar exercitarea privilegiilor de pilot particular, titularii îndeplinesc toate cerințele următoare: (a) promovează testul de îndemânare pentru calificarea de zbor instrumental și calificările de tip sau de clasă aferente privilegiilor Licenței deținute, în conformitate cu Apendicele nr.7 și nr.9 la Anexa nr.1 (Partea FCL);
Validarea certificatelor de pilot pentru sarcini specifice cu durată limitată	5.14. în titlu cuvântul „certificatelor” se substituie cu cuvântul „licențelor”.	Validarea licențelor de pilot pentru sarcini specifice cu durată limitată
12. Fără a aduce atingere punctelor de mai sus, în cazul zborurilor producătorului, AAC poate accepta un certificat eliberat în conformitate cu Anexa 1 la Convenția de la Chicago de către un stat-membru OACI pentru o perioadă de maximum 12 luni pentru sarcini specifice de durată limitată, precum zboruri de instruire pentru punerea în	5.15. la punctul 12 și litera (a) cuvintele „un certificat” „unui certificat” se substituie cu cuvintele „o licență” „unei licențe”.	12. Fără a aduce atingere punctelor de mai sus, în cazul zborurilor producătorului, AAC poate accepta o licență eliberată în conformitate cu Anexa 1 la Convenția de la Chicago de către un stat-membru OACI pentru o perioadă de maximum 12 luni pentru sarcini specifice de durată limitată, precum zboruri de instruire pentru punerea în serviciu, zboruri demonstrative, de transbordare

serviciu, zboruri demonstrative, de transbordare sau de încercare, cu condiția ca solicitantul să respecte următoarele cerințe: (a) este titularul unui certificat de pilot și al unui certificat medical corespunzător, precum și al calificărilor asociate, în conformitate cu Anexa 1 la Convenția de la Chicago;		sau de încercare, cu condiția ca solicitantul să respecte următoarele cerințe: (a) este titularul unei licențe de pilot și al unui certificat medical corespunzător, precum și al calificărilor asociate, în conformitate cu Anexa 1 la Convenția de la Chicago;
13. (b) solicitantul deține un certificat de pilot și un certificat medical corespunzător, precum și calificările asociate, în conformitate cu Anexa 1 la Convenția de la Chicago.	5.16. la punctul 13 și litera (b) cuvintele „un certificat” se înlocuiesc cu cuvintele „o licență”.	13. (b) solicitantul deține o licență de pilot și un certificat medical corespunzător, precum și calificările asociate, în conformitate cu Anexa 1 la Convenția de la Chicago.
14. Prin derogare de la punctele 4-11, AAC poate valida un certificat echivalent cu unul dintre cele menționate la punctul 13 și eliberat de un stat-membru OACI în conformitate cu cerințele din Anexa 1 la Convenția de la Chicago pentru maximum 28 de zile într-un an calendaristic, pentru sarcini necomerciale specifice, cu condiția ca solicitantul să îndeplinească toate cerințele următoare: (a) este titularul unui certificat de pilot și al unui certificat medical corespunzător, precum și al calificărilor asociate, în conformitate cu Anexa 1 la Convenția de la Chicago;	5.17. la punctul 14 și litera (a) cuvintele „un certificat” „unui certificat” se substituie cu cuvintele „o licență” „unei licențe”.	14. Prin derogare de la punctele 4-11, AAC poate valida o licență echivalentă cu unul dintre cele menționate la punctul 13 și eliberat de un stat-membru OACI în conformitate cu cerințele din Anexa 1 la Convenția de la Chicago pentru maximum 28 de zile într-un an calendaristic, pentru sarcini necomerciale specifice, cu condiția ca solicitantul să îndeplinească toate cerințele următoare: (a) este titularul unei licențe de pilot și al unui certificat medical corespunzător, precum și al calificărilor asociate, în conformitate cu Anexa 1 la Convenția de la Chicago;
Secțiunea 3 – CONVERSIA CERTIFICATELOR	5.18. în titlul Secțiunii 3 cuvântul „certificatelor” se substituie cu cuvântul „licențelor”.	Secțiunea 3 – CONVERSIA LICENȚELOR
15. AAC poate converti un certificat pentru categoria de aeronave relevantă într-un PPL în conformitate cu Anexa nr.1 (Partea FCL) cu o calificare de clasă sau de tip pentru un singur pilot, într-un BPL în conformitate cu Anexa nr.3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru	5.19. la punctul 15 și litera (a) cuvintele „un certificat” „un certificat” „certificatul inițial” se substituie cu cuvintele „o licență” „licența inițială”.	15. AAC poate converti o licență pentru categoria de aeronave relevantă într-un PPL în conformitate cu Anexa nr.1 (Partea FCL) cu o calificare de clasă sau de tip pentru un singur pilot, într-un BPL în conformitate cu Anexa nr.3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor sau într-un SPL în

operarea baloanelor sau într-un SPL în conformitate cu Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor, în cazul în care certificatul inițial este eliberat de către un stat-membru OACI în conformitate cu cerințele din Anexa 1 la Convenția de la Chicago și certificatul este: (a) fie un certificat echivalent certificatelor menționate în prezentul punct;		conformitate cu Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor, în cazul în care licența inițială este eliberată de către un stat-membru OACI în conformitate cu cerințele din Anexa 1 la Convenția de la Chicago și certificatul este: (a) fie o licență echivalentă certificatelor menționate în prezentul punct;
16. Titularul certificatului care urmează să fie convertit trebuie să îndeplinească următoarele cerințe minime pentru categoria de aeronave relevantă:	5.20. la punctul 16 cuvântul „certificatului” se substituie cu cuvântul „licenței”.	16. Titularul licenței care urmează să fie convertit trebuie să îndeplinească următoarele cerințe minime pentru categoria de aeronave relevantă:
17. O calificare de clasă sau de tip valabilă înscrisă pe un certificat eliberat de un stat-membru OACI poate fi înscrisă pe un certificat conform cu Anexa nr.1 (Partea FCL), cu condiția ca solicitantul:	5.21. la punctul 17 cuvântul „un certificat” se substituie cu cuvântul „o licență”.	17. O calificare de clasă sau de tip valabilă înscrisă pe o licență eliberată de un stat-membru OACI poate fi înscrisă pe un certificat conform cu Anexa nr.1 (Partea FCL), cu condiția ca solicitantul:
MED.A.001 Autoritatea competentă În sensul prezentei Anexe (Partea MED), autoritatea competentă este: (a) pentru centrele de medicină aeronautică (AeMC) – Autoritatea Aeronautică Civilă (AAC); (b) pentru examinatorii aeromedicali (AME): 1. Autoritatea Aeronautică Civilă (AAC), statul în care AME își are punctul principal de lucru; 2. Autoritatea Aeronautică Civilă (AAC), statul căreia AME îi solicită eliberarea certificatului de AME, în cazul în care punctul principal de lucru al unui AME este situat într-un alt stat.	6. în Anexa nr. 4 PARTEA MEDICALĂ: 6.1. punctul MED.A.001 se expune după cum urmează: „MED.A.001 Autoritatea competentă În sensul prezentei Anexe (Partea MED), AAC este autoritatea competentă pentru: (a) centrele de medicină aeronautică (AeMC); (b) examinatorii aeromedicali (AME): 1. în cazul în care AME își are punctul principal de lucru pe teritoriul RM; 2. în cazul în care punctul principal de activitate al AME este situat într-un alt stat, cu condiția ca AME să corespundă cerințelor EASA. (c) medicii generaliști (MG), și MG îi notifică activitatea pe care o desfășoară, și doar în cazul în care sunt certificați de AAC și doar dacă cadrul normativ permite acest lucru; (d) medicii specialiști în medicina muncii (MSMM) care evaluează aptitudinea din punct de vedere medical a echipajului de cabină, și MSMM îi notifică activitatea pe care o desfășoară, și doar în	MED.A.001 Autoritatea competentă În sensul prezentei Anexe (Partea MED), AAC este autoritatea competentă pentru: (a) centrele de medicină aeronautică (AeMC); (b) examinatorii aeromedicali (AME): 1. în cazul în care AME își are punctul principal de lucru pe teritoriul RM; 2. în cazul în care punctul principal de activitate al AME este situat într-un alt stat, cu condiția ca AME să corespundă cerințelor EASA. (c) medicii generaliști (MG), și MG îi notifică activitatea pe care o desfășoară, și doar în cazul în care sunt certificați de AAC și doar dacă cadrul normativ permite acest lucru; (d) medicii specialiști în medicina muncii (MSMM) care evaluează aptitudinea din punct de vedere medical a echipajului de cabină, și MSMM îi notifică activitatea pe care o desfășoară, și doar în cazul în care sunt certificați de AAC și doar dacă cadrul normativ permite acest lucru.”.

	cazul în care sunt certificați de AAC și doar dacă cadrul normativ permite acest lucru.”.	
MED.A.005 Domeniul de aplicare Prezenta Anexă (Partea MED) stabilește cerințele pentru: (a) eliberarea, valabilitatea, revalidarea și reînnoirea certificatului medical necesar pentru exercitarea privilegiilor asociate unui certificat de pilot sau de elev pilot; (b) aptitudinea din punct de vedere medical a echipajului de cabină; (c) certificarea AME;	6.2. la punctul MED.A.005: 6.2.1. litera (a) cuvintele „asociate unui certificat” se substituie cu cuvintele „asociate unei licențe”; 6.2.2 se completează cu litera (d) după cum urmează: „(d) calificarea MG și a MSMM, dacă este aplicabil.”.	MED.A.005 Domeniul de aplicare Prezenta Anexă (Partea MED) stabilește cerințele pentru: (a) eliberarea, valabilitatea, revalidarea și reînnoirea certificatului medical necesar pentru exercitarea privilegiilor asociate unei licențe de pilot sau de elev pilot; (b) aptitudinea din punct de vedere medical a echipajului de cabină; (c) certificarea AME; „(d) calificarea MG și a MSMM, dacă este aplicabil.”.
În sensul prezentei Anexe (Partea MED), se aplică următoarele definiții: <i>limitare</i> – o condiție înscrisă în certificatul medical sau în raportul medical pentru echipajul de cabină, care trebuie respectată în timpul exercitării privilegiilor asociate certificatului de pilot sau atestatului membrilor echipajului de cabină; <i>examinare aeromedicală</i> – inspecție, palpare, percuție, auscultație sau alte metode de investigare pentru stabilirea aptitudinii din punct de vedere medical de a exercita privilegiile asociate certificatului sau de a îndeplini atribuțiile în materie de siguranță ale echipajului de cabină; <i>evaluare aeromedicală</i> – concluzia referitoare la aptitudinea din punct de vedere medical a unui solicitant, bazată pe evaluarea respectivului solicitant în conformitate cu dispozițiile prezentei Anexe (Partea MED) și pe alte examene și analize medicale în funcție de indicațiile clinice; <i>semnificativ</i> – gradul unei situații clinice al cărei efect ar putea împiedica exercitarea în	6.3. la punctul MED.A.010: 6.3.1. la toate noțiunile cuvintele „asociate certificatului” se substituie cu „asociate licenței”; 6.3.2. la noțiunea „autoritate care acordă certificate” cuvintele „certIFICATE” „certificat” se substituie cu „licențe” „licența”; 6.3.3. după noțiunea „acuitate cromatică” se completează cu noțiunea „operarea zborului pentru îndeplinirea serviciului medical de urgență pe elicopter (HEMS)” - un „zbor HEMS” astfel cum este definit în anexa nr. 1 la HG nr. 612/2022;”.	În sensul prezentei Anexe (Partea MED), se aplică următoarele definiții: <i>limitare</i> – o condiție înscrisă în certificatul medical sau în raportul medical pentru echipajul de cabină, care trebuie respectată în timpul exercitării privilegiilor asociate licenței de pilot sau atestatului membrilor echipajului de cabină; <i>examinare aeromedicală</i> – inspecție, palpare, percuție, auscultație sau alte metode de investigare pentru stabilirea aptitudinii din punct de vedere medical de a exercita privilegiile asociate licenței sau de a îndeplini atribuțiile în materie de siguranță ale echipajului de cabină; <i>evaluare aeromedicală</i> – concluzia referitoare la aptitudinea din punct de vedere medical a unui solicitant, bazată pe evaluarea respectivului solicitant în conformitate cu dispozițiile prezentei Anexe (Partea MED) și pe alte examene și analize medicale în funcție de indicațiile clinice; <i>semnificativ</i> – gradul unei situații clinice al cărei efect ar putea împiedica exercitarea în siguranță a privilegiilor asociate licenței de pilot sau a atribuțiilor în materie de siguranță ale echipajului de cabină;

siguranță a privilegiilor asociate certificatului de pilot sau a atribuțiilor în materie de siguranță ale echipajului de cabină; <i>solicitant</i> – o persoană care solicită un certificat medical sau care este titulară a unui astfel de certificat medical și care este supusă unei evaluări aeromedicale a aptitudinii de a exercita privilegiile asociate certificatului de pilot sau de a îndeplini atribuții în materie de siguranță ale echipajului de cabină; <i>antecedente patologice</i> – relatări sau documente medicale care atestă existența în trecut a unor boli, leziuni, tratamente sau a altor evenimente cu caracter medical, incluzând evaluările din care rezultă caracterul inapt al solicitantului sau certificatele medicale cu limitări, care sunt sau pot fi relevante pentru starea de sănătate actuală a solicitantului și pentru declararea acestuia drept apt din punct de vedere aeromedical; <i>autoritate care acordă certificate</i> – AAC care a eliberat certificatul de pilot sau căreia o persoană îi solicită eliberarea unui certificat; <i>acuitate cromatică</i> – capacitatea unui solicitant de a distinge cu ușurință culorile utilizate în aeronautică și de a identifica în mod corect luminile colorate din aviație; <i>investigație</i> – evaluarea unui solicitant suspectat că suferă de o anumită boală, prin intermediul unor examinări și teste, pentru a stabili prezența sau absența respectivei boli; <i>concluzie medicală autorizată</i> – concluzia trasă de unul sau mai mulți experți medicali, considerată admisibilă de AAC, pe baza unor criterii obiective și nediscriminatorii, pentru cazul în speță, în consultare cu specialiști în operațiuni de zbor sau cu alți experți, după		<i>solicitant</i> – o persoană care solicită un certificat medical sau care este titulară a unui astfel de certificat medical și care este supusă unei evaluări aeromedicale a aptitudinii de a exercita privilegiile asociate licenței de pilot sau de a îndeplini atribuții în materie de siguranță ale echipajului de cabină; <i>antecedente patologice</i> – relatări sau documente medicale care atestă existența în trecut a unor boli, leziuni, tratamente sau a altor evenimente cu caracter medical, incluzând evaluările din care rezultă caracterul inapt al solicitantului sau certificatele medicale cu limitări, care sunt sau pot fi relevante pentru starea de sănătate actuală a solicitantului și pentru declararea acestuia drept apt din punct de vedere aeromedical; <i>autoritate care acordă certificate</i> – AAC care a eliberat licența de pilot sau căreia o persoană îi solicită eliberarea unei licențe; <i>acuitate cromatică</i> – capacitatea unui solicitant de a distinge cu ușurință culorile utilizate în aeronautică și de a identifica în mod corect luminile colorate din aviație; <i>operarea zborului pentru îndeplinirea serviciului medical de urgență pe elicopter (HEMS)</i>” - un „zbor HEMS” astfel cum este definit în anexa nr. 1 la HG nr. 612/2022 <i>investigație</i> – evaluarea unui solicitant suspectat că suferă de o anumită boală, prin intermediul unor examinări și teste, pentru a stabili prezența sau absența respectivei boli; <i>concluzie medicală autorizată</i> – concluzia trasă de unul sau mai mulți experți medicali, considerată admisibilă de AAC, pe baza unor criterii obiective și nediscriminatorii, pentru cazul în speță, în consultare cu specialiști în operațiuni de zbor sau cu alți experți, după caz, pentru care se poate justifica o evaluare a riscurilor operaționale; <i>consum impropriu de substanțe</i> – consumul uneia sau al mai multor substanțe psihoactive de către

caz, pentru care se poate justifica o evaluare a riscurilor operaționale; <i>consum impropriu de substanțe</i> – consumul uneia sau al mai multor substanțe psihoactive de către personalul aeronautic navigant în așa fel încât, în mod alternativ sau cumulativ; (a) constituie un risc direct pentru consumator sau pune în pericol viețile, sănătatea sau bunăstarea altora; (b) creează sau înrăutățește o problemă sau tulburare profesională, socială, mentală sau fizică; <i>substanțe psihoactive</i> – alcool, opioide, canabinoide, sedative și hipnotice, cocaină, alți psihostimulanți, halucinogeni și solvenți volatili, fiind excluse cofeina și tutunul; <i>viciu de refracție</i> – devierea de la emetropie, măsurată în dioptrii pe cel mai ametrop meridian, prin metode standard.		personalul aeronautic navigant în așa fel încât, în mod alternativ sau cumulativ; (a) constituie un risc direct pentru consumator sau pune în pericol viețile, sănătatea sau bunăstarea altora; (b) creează sau înrăutățește o problemă sau tulburare profesională, socială, mentală sau fizică; <i>substanțe psihoactive</i> – alcool, opioide, canabinoide, sedative și hipnotice, cocaină, alți psihostimulanți, halucinogeni și solvenți volatili, fiind excluse cofeina și tutunul; <i>viciu de refracție</i> – devierea de la emetropie, măsurată în dioptrii pe cel mai ametrop meridian, prin metode standard.
MED.A.020 Deteriorarea aptitudinii din punct de vedere medical (a) Titularii de certificate nu exercită privilegiile acordate de respectivele certificate și de calificările sau certificatele asociate, iar elevii piloți nu zboară în simplă comandă atunci când: 2. urmează un tratament medicamentos cu sau fără prescripție medicală, care ar putea pune în pericol exercitarea în siguranță a privilegiilor asociate certificatului în cauză; 3. urmează un tratament medical, chirurgical sau de altă natură care ar putea pune în pericol exercitarea în siguranță a privilegiilor asociate certificatului în cauză. (b) În plus, titularii/titularele unui certificat medical trebuie să se prezinte, fără întârzieri nejustificate, și înainte de a exercita privilegiile asociate certificatului lor, la un	6.4. la punctul MED.A.020: 6.4.1. la litera (a) și punctele 2 și 3, cuvintele „de certificate” „respectiv certificate” „certificatului în cauză” se înlocuiesc cu cuvintele „de licențe” „respectiv licențe” „licenței în cauză”; 6.4.2. la litera (b) cuvintele „certificatului lor” se substituie cu cuvintele „licenței lor”; 6.4.3. la litera (c) punctul 2 se redă după cum urmează: „2. titularii de certificate medicale corespunzătoare LAPL se prezintă pentru consult aeromedical fie la un AeMC, fie la un AME, fie la MG după caz, care a semnat certificatul medical. În acest caz, AeMC sau AME, sau MG după caz, evaluează aptitudinea din punct de vedere medical a acestora și decide dacă sunt apti să își reia exercitarea privilegiilor.” 6.4.4. litera (e) se înlocuiește cu următorul text: „(e) În plus, în cazul afecțiunilor specificate la litera (b) punctele 1-5, membrii echipajului de cabină se prezintă pentru consult, fără întârziere nejustificată fie la un AME fie la un AeMC, sau la un MSMM	MED.A.020 Deteriorarea aptitudinii din punct de vedere medical (a) Titularii de licențe nu exercită privilegiile acordate de respectivele licențe și de calificările sau certificatele asociate, iar elevii piloți nu zboară în simplă comandă atunci când: 2. urmează un tratament medicamentos cu sau fără prescripție medicală, care ar putea pune în pericol exercitarea în siguranță a privilegiilor asociate licenței în cauză; 3. urmează un tratament medical, chirurgical sau de altă natură care ar putea pune în pericol exercitarea în siguranță a privilegiilor asociate licenței în cauză. (b) În plus, titularii/titularele unui certificat medical trebuie să se prezinte, fără întârzieri nejustificate, și înainte de a exercita privilegiile asociate licenței lor, la un AeMC, AME la un consult aeromedical în cazul în care:

AeMC, AME la un consult aeromedical în cazul în care: (c) În cazurile menționate la litera (b): 2. titularii de certificate medicale corespunzătoare LAPL se prezintă pentru consult aeromedical fie la un AeMC, fie la un AME. În acest caz, AeMC sau AME evaluează aptitudinea din punct de vedere medical a acestora și decide dacă sunt apti să își reia exercitarea privilegiilor. (e) În plus, în cazul afecțiunilor specificate la litera (b) punctele 1-5, membrii echipajului de cabină se prezintă pentru consult, fără întârziere nejustificată fie la un AME fie la un AeMC, după caz. Într-o astfel de situație, AME sau AeMC evaluează aptitudinea din punct de vedere medical a membrilor echipajului de cabină și decide dacă aceștia sunt apti să își reia sarcinile în materie de siguranță.	după caz. Într-o astfel de situație, AME sau AeMC, sau MSMM după caz, evaluează aptitudinea din punct de vedere medical a membrilor echipajului de cabină și decide dacă aceștia sunt apti să își reia sarcinile în materie de siguranță.”.	c) În cazurile menționate la litera (b): 2. titularii de certificate medicale corespunzătoare LAPL se prezintă pentru consult aeromedical fie la un AeMC, fie la un AME, fie la un MG după caz, care a semnat certificatul medical. În acest caz, AeMC sau AME, sau MG după caz, evaluează aptitudinea din punct de vedere medical a acestora și decide dacă sunt apti să își reia exercitarea privilegiilor. (e) În plus, în cazul afecțiunilor specificate la litera (b) punctele 1-5, membrii echipajului de cabină se prezintă pentru consult, fără întârziere nejustificată fie la un AME fie la un AeMC, sau la un MSMM după caz. Într-o astfel de situație, AME sau AeMC, sau MSMM după caz, evaluează aptitudinea din punct de vedere medical a membrilor echipajului de cabină și decide dacă aceștia sunt apti să își reia sarcinile în materie de siguranță.
MED.A.025 Obligațiile AeMC și AME (a) În timpul efectuării examinărilor aeromedicale și a evaluărilor aeromedicale prevăzute în prezenta Anexă (Partea MED), AeMC și AME: (b) După încheierea examinărilor și a evaluărilor aeromedicale, AeMC și AME: 2. îl informează pe solicitant cu privire la orice limitare care poate restricționa pregătirea practică sau privilegiile certificatului sau ale atestatului de membru al echipajului de cabină, după caz; (d) AeMC și AME păstrează dosare cu informația detaliată privind examinările și evaluările aeromedicale realizate în conformitate cu prezenta Anexă (Partea	6.6. la litera MED.A.025 titlul se expune în următoarea redacție: „MED.A.025 Obligațiile AeMC, AME, MG și MSMM dacă este aplicabil”; 6.6.1. la litera (a), litera (b), litera (d) litera (e) cuvintele „AeMC și AME” se substituie cu cuvintele „AeMC, AME, MG sau MSMM după caz.”; 6.6.2. la litera (b) punctul 2 cuvintele „privilegiile certificatului” se substituie cu cuvintele „privilegiile licenței”.	MED.A.025 Obligațiile AeMC, AME, MG și MSMM dacă este aplicabil (a) În timpul efectuării examinărilor aeromedicale și a evaluărilor aeromedicale prevăzute în prezenta Anexă (Partea MED), AeMC, AME, MG sau MSMM după caz: (b) După încheierea examinărilor și a evaluărilor aeromedicale, AeMC, AME, MG sau MSMM după caz: 2. îl informează pe solicitant cu privire la orice limitare care poate restricționa pregătirea practică sau privilegiile licenței sau ale atestatului de membru al echipajului de cabină, după caz; (d) AeMC, AME, MG sau MSMM după caz, păstrează dosare cu informația detaliată privind examinările și evaluările aeromedicale realizate în

MED) și privind rezultatele acestora timp de cel puțin 10 ani sau pe o perioadă mai lungă dacă se stabilește astfel în legislația națională; (e) AeMC și AME trimit, la cerere, examinatorului medical al AAC toate dosarele și rapoartele aeromedicale, precum și orice alte informații pertinente necesare pentru:		conformitate cu prezenta Anexă (Partea MED) și privind rezultatele acestora timp de cel puțin 10 ani sau pe o perioadă mai lungă dacă se stabilește astfel în legislația națională; (e) AeMC, AME, MG sau MSMM după caz, trimit, la cerere, examinatorului medical al AAC toate dosarele și rapoartele aeromedicale, precum și orice alte informații pertinente necesare pentru:
MED.A.030 Certificatele medicale (a) Un elev pilot nu zboară în simplă comandă decât în cazul în care deține un certificat medical necesar pentru certificatul relevant. (b) Un solicitant al unui certificat de pilot, în conformitate cu Anexa nr.1 (Partea FCL), trebuie să dețină un certificat medical eliberat în conformitate cu prezenta Anexă (Partea MED) și corespunzător privilegiilor asociate certificatului solicitat. (c) Atunci când exercită privilegiile: 2. unui PPL, pilotul trebuie să dețină cel puțin un certificat medical clasa 2 valabil; 4. unui SPL în scopul operațiunilor comerciale cu planeare, altele decât cele menționate la articolul 3 alineatul (2) din Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planearelor, pilotul trebuie să dețină cel puțin un certificat medical clasa 2 valabil; (d) În cazul în care la un PPL sau LAPL se adaugă o calificare de zbor pe timp de noapte, titularul certificatului trebuie să distingă corect culorile. (e) În cazul în care la un PPL se adaugă o calificare de zbor instrumental sau o calificare de zbor instrumental de bază, titularul certificatului trebuie să fie supus unor examinări de audiometrie cu tonuri	6.7. la punctul MED.A.030: 6.7.1. la litera (a) cuvântul „certificatul” se substituie cu cuvântul „licența”; 6.7.2. la litera (b) cuvintele „unui certificat de pilot” „certificatului solicitat” se substituie cu cuvintele „unei licențe de pilot” „licenței solicitate.”; 6.7.3. la litera (c) punctul 2 după sintagma „(PPL)” se completează cu „sau ale unei licențe de pilot de autogir (GPL)”; punctul 4 cuvintele „la articolul 3 alineatul (2) din” se înlocuiește cu sintagma „în”; 6.7.4. la literele (d) (e) (f) cuvintele „titularul certificatului” „titularul unui certificat” se înlocuiesc cu cuvintele „titularul licenței” „titularul unei licențe”.	MED.A.030 Certificatele medicale (a) Un elev pilot nu zboară în simplă comandă decât în cazul în care deține un certificat medical necesar pentru licența relevantă. (b) Un solicitant a unei licențe de pilot, în conformitate cu Anexa nr.1 (Partea FCL), trebuie să dețină un certificat medical eliberat în conformitate cu prezenta Anexă (Partea MED) și corespunzător privilegiilor asociate licenței solicitate. (c) Atunci când exercită privilegiile: 2. unui PPL sau ale unei licențe de pilot de autogir (GPL), pilotul trebuie să dețină cel puțin un certificat medical clasa 2 valabil; 4. unui SPL în scopul operațiunilor comerciale cu planeare, altele decât cele menționate în Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planearelor, pilotul trebuie să dețină cel puțin un certificat medical clasa 2 valabil; (d) În cazul în care la un PPL sau LAPL se adaugă o calificare de zbor pe timp de noapte, titularul licenței trebuie să distingă corect culorile. (e) În cazul în care la un PPL se adaugă o calificare de zbor instrumental sau o calificare de zbor instrumental de bază, titularul licenței trebuie să fie supus unor examinări de audiometrie cu tonuri pure, conform frecvenței și standardelor impuse pentru titularii de certificate medicale clasa 1.

pure, conform frecvenței și standardelor impuse pentru titularii de certificate medicale clasa 1. (f) Titularul unui certificat nu trebuie să dețină niciodată mai mult de un certificat medical eliberat în conformitate cu prezenta Anexă (Partea MED).		(f) Titularul unei licențe nu trebuie să dețină niciodată mai mult de un certificat medical eliberat în conformitate cu prezenta Anexă (Partea MED).
MED.A.035 Solicitarea unui certificat medical (b) Persoanele care solicită un certificat medical prezintă AeMC sau AME, după caz, următoarele: (c) La depunerea unei cereri de revalidare sau reînnoire a certificatului medical, solicitanții trebuie să prezinte certificatul medical cel mai recent AeMC sau AME înainte de examinările aeromedicale relevante.	6.8. la punctul MED.A.035 la literele (b) și (c) cuvintele „AeMC sau AME” se înlocuiesc cu cuvintele „AeMC, AME sau MG după caz,”.	MED.A.035 Solicitarea unui certificat medical (b) Persoanele care solicită un certificat medical prezintă AeMC, AME sau MG după caz, următoarele: (c) La depunerea unei cereri de revalidare sau reînnoire a certificatului medical, solicitanții trebuie să prezinte certificatul medical cel mai recent AeMC, AME sau MG după caz, înainte de examinările aeromedicale relevante.
MED.A.040 Eliberarea, revalidarea și reînnoirea certificatelor medicale (b) Eliberarea inițială 3. Certificatele medicale LAPL sunt eliberate de un AeMC sau AME. (c) Revalidarea și reînnoirea 1. Certificatele medicale clasa 1 și clasa 2 sunt revalidate și reînnoite de un AeMC sau de un AME. 2. Certificatele medicale LAPL sunt revalidate și reînnoite de un AeMC sau de un AME. (d) AeMC sau AME eliberează, revalidează sau reînnoiește un certificat medical dacă se întrunesc următoarele două condiții: 1. solicitantul i-a furnizat antecedentele patologice complete și, la solicitarea AeMC sau AME, rezultatele examinărilor și analizelor medicale efectuate de medicul	6.9. la punctul MED.A.040: 6.9.1. la litera (b) punctul 3 se completează cu o propoziție nouă după cum urmează: „Ele pot fi de asemenea eliberate de un MG după caz.”; 6.9.2. litera (c) punctul 1 se completează cu o propoziție nouă după cum urmează: „În mod specific, certificatele medicale clasa 1 pentru solicitanții care au împlinit vârsta de 60 de ani și care sunt implicați în operațiuni HEMS cu un singur pilot se revalidează și se reînnoiesc în principal de un AeMC sau, la latitudinea AAC, de un AME cu experiență desemnat de AAC.”; 6.9.3. litera (c) punctul 2 se completează cu o propoziție nouă după cum urmează: „Ele pot fi de asemenea revalidate sau reînnoite de un MG certificat din statul cu care RM are acorduri încheiate.”; 6.9.4. la litera (d), punctul 1 și punctul 2 cuvintele „AeMC sau AME” se substituie cu cuvintele „AeMC, AME, sau MG după caz”.	MED.A.040 Eliberarea, revalidarea și reînnoirea certificatelor medicale (b) Eliberarea inițială 3. Certificatele medicale LAPL sunt eliberate de un AeMC sau AME. Ele pot fi de asemenea eliberate de un MG după caz. (c) Revalidarea și reînnoirea 1. Certificatele medicale clasa 1 și clasa 2 sunt revalidate și reînnoite de un AeMC sau de un AME. În mod specific, certificatele medicale clasa 1 pentru solicitanții care au împlinit vârsta de 60 de ani și care sunt implicați în operațiuni HEMS cu un singur pilot se revalidează și se reînnoiesc în principal de un AeMC sau, la latitudinea AAC, de un AME cu experiență desemnat de AAC. 2. Certificatele medicale LAPL sunt revalidate și reînnoite de un AeMC sau de un AME. Ele pot fi de asemenea revalidate sau reînnoite de un MG certificat din statul cu care RM are acorduri încheiate.

solicitantului sau de orice alt medic specialist; și 2. AeMC sau AME a efectuat evaluarea aeromedicală pe baza examinărilor și analizelor medicale necesare pentru respectivul certificat medical pentru a verifica dacă solicitantul îndeplinește toate cerințele relevante prevăzute în prezenta Anexă (Parte MED).		(d) AeMC, AME, sau MG după caz eliberează, revalidează sau reînnoiește un certificat medical dacă se întrunesc următoarele două condiții: 1. solicitantul i-a furnizat antecedentele patologice complete și, la solicitarea AeMC, AME, sau MG după caz, rezultatele examinărilor și analizelor medicale efectuate de medicul solicitantului sau de orice alt medic specialist; și 2. AeMC, AME, sau MG după caz, a efectuat evaluarea aeromedicală pe baza examinărilor și analizelor medicale necesare pentru respectivul certificat medical pentru a verifica dacă solicitantul îndeplinește toate cerințele relevante prevăzute în prezenta Anexă (Parte MED).
MED.A.045 Valabilitatea, revalidarea și reînnoirea certificatelor medicale (a) <i>Valabilitate</i> 1. Certificatele medicale clasa 1 sunt valabile timp de 12 luni. 2. Prin derogare de la subpunctul 1, perioada de valabilitate a certificatelor medicale clasa 1 este de 6 luni pentru titularii de certificate care: (i) desfășoară operațiuni de transport aerian comercial de pasageri cu un singur pilot și au atins vârsta de 40 de ani; (ii) au atins vârsta de 60 de ani. 3. Certificatele medicale clasa 2 sunt valabile timp de: (i) 60 de luni, până când titularul certificatului împlinește vârsta de 40 de ani. Un certificat medical eliberat înainte ca titularul certificatului să împlinească 40 de ani își pierde valabilitatea după ce titularul certificatului atinge vârsta de 42 de ani; (ii) 24 de luni pentru titularii de certificate cu vârste cuprinse între 40 și 50 de ani. Un certificat medical eliberat înainte ca titularul certificatului să împlinească 50 de ani își	6.10. pe tot textul punctului MED.A.045 cuvintele „titularii de certificate” „titularul certificatului” la toate formele gramaticale se substituie cu cuvintele „titularii de licențe”; 6.10.1. la litera (c) punctul 1 după cuvintele „unei examinări și evaluări” se completează „, după caz,”; 6.10.2. la litera (c) punctul 3 cuvintele „AeMC sau AME” se substituie „AeMC, AME, sau MG după caz”.	MED.A.045 Valabilitatea, revalidarea și reînnoirea certificatelor medicale (a) <i>Valabilitate</i> 1. Certificatele medicale clasa 1 sunt valabile timp de 12 luni. 2. Prin derogare de la subpunctul 1, perioada de valabilitate a certificatelor medicale clasa 1 este de 6 luni pentru titularii de licențe care: (i) desfășoară operațiuni de transport aerian comercial de pasageri cu un singur pilot și au atins vârsta de 40 de ani; (ii) au atins vârsta de 60 de ani. 3. Certificatele medicale clasa 2 sunt valabile timp de: (i) 60 de luni, până când titularul de licențe împlinește vârsta de 40 de ani. Un certificat medical eliberat înainte ca titularul de licențe să împlinească 40 de ani își pierde valabilitatea după ce titularul licenței atinge vârsta de 42 de ani; (ii) 24 de luni pentru titularii de licențe cu vârste cuprinse între 40 și 50 de ani. Un certificat medical eliberat înainte ca titularul licenței să împlinească 50 de ani își pierde valabilitatea după ce titularul licenței atinge vârsta de 51 de ani; (iii) 12 de luni pentru titularii de licențe cu vârsta de peste 50 de ani.

pierde valabilitatea după ce titularul certificatului atinge vârsta de 51 de ani; (iii) 12 de luni pentru titularii de certificate cu vârsta de peste 50 de ani. 4. Certificatele medicale LAPL sunt valabile timp de: (i) 60 de luni, până când titularul certificatului împlinește vârsta de 40 de ani. Un certificat medical eliberat înainte ca titularul certificatului să împlinească 40 de ani își pierde valabilitatea după ce titularul certificatului atinge vârste de 42 de ani; (ii) 24 de luni pentru titularii de certificate cu vârste de peste 40 de de ani. 5. Perioada de valabilitate a unui certificat medical, inclusiv a oricărei examinări sau investigații speciale asociate, este calculată de la data examinării aeromedicale în cazul eliberării inițiale și al reînnoirii și de la data expirării certificatului medical anterior în cazul revalidării: (b) <i>Revalidare</i> Examinările și evaluările aeromedicale, după caz, necesare pentru revalidarea unui certificat medical pot fi efectuate cu până la 45 de zile înainte de data expirării certificatului medical. (c) <i>Reînnoire</i> 1. În cazul în care titularul unui certificat medical nu respectă dispozițiile de la litera (b), se impune efectuarea unei examinări și evaluări în vederea reînnoirii certificatului. 3. În cazul certificatelor medicale LAPL, AeMC sau AME evaluează antecedentele patologice ale solicitantului și efectuează examinările și evaluările aeromedicale, după caz, în conformitate cu MED.B.005 și MED.B.095.		4. Certificatele medicale LAPL sunt valabile timp de: (i) 60 de luni, până când titularul licenței împlinește vârsta de 40 de ani. Un certificat medical eliberat înainte ca titularul licenței să împlinească 40 de ani își pierde valabilitatea după ce titularul licenței atinge vârste de 42 de ani; (ii) 24 de luni pentru titularii de licențe cu vârste de peste 40 de de ani. 5. Perioada de valabilitate a unui certificat medical, inclusiv a oricărei examinări sau investigații speciale asociate, este calculată de la data examinării aeromedicale în cazul eliberării inițiale și al reînnoirii și de la data expirării certificatului medical anterior în cazul revalidării: (b) <i>Revalidare</i> Examinările și evaluările aeromedicale, după caz, necesare pentru revalidarea unui certificat medical pot fi efectuate cu până la 45 de zile înainte de data expirării certificatului medical. (c) <i>Reînnoire</i> 1. În cazul în care titularul unui certificat medical nu respectă dispozițiile de la litera (b), se impune efectuarea unei examinări și evaluări, după caz, în vederea reînnoirii licenței. 3. În cazul certificatelor medicale LAPL, AeMC, AME, sau MG, după caz, evaluează antecedentele patologice ale solicitantului și efectuează examinările și evaluările aeromedicale, după caz, în conformitate cu MED.B.005 și MED.B.095.
MED.A.050 Direcționarea	6.11. punctul MED.A.050 se expune în următoarea redacție:	MED.A.050 Direcționarea

În cazul în care solicitantul unui certificat medical clasa 1, clasa 2 sau LAPL este direcționat către examinatorul medical al AAC în conformitate cu MED.B.001, AeMC sau AME transferă documentația medicală relevantă AAC.	„MED.A.050 Direcționarea (a) În cazul în care solicitantul unui certificat medical clasa 1 sau clasa 2 este direcționat către examinatorul medical al AAC în conformitate cu punctul MED.B.001, AeMC sau AME transferă documentația medicală relevantă AAC. (b) După caz, dacă solicitantul unui certificat medical LAPL este direcționat către un AME sau AeMC în conformitate cu punctul MED.B.001, MG transferă documentația medicală relevantă respectivului AeMC sau AME.”.	(a) În cazul în care solicitantul unui certificat medical clasa 1 sau clasa 2 este direcționat către examinatorul medical al AAC în conformitate cu punctul MED.B.001, AeMC sau AME transferă documentația medicală relevantă AAC. (b) După caz, dacă solicitantul unui certificat medical LAPL este direcționat către un AME sau AeMC în conformitate cu punctul MED.B.001, MG transferă documentația medicală relevantă respectivului AeMC sau AME.
SUBPARTEA B – CERINȚE GENERALE	6.11. la Subpartea B: se expune după cum urmează: 6.11.1. Titlul Subpărții B se expune după cum urmează:„SUBPARTEA B CERINȚE PRIVIND CERTIFICATELE MEDICALE PENTRU PILOȚI”;	SUBPARTEA B CERINȚE PRIVIND CERTIFICATELE MEDICALE PENTRU PILOȚI
MED.B.001 Limitări ale certificatelor medicale (a) <i>Limitări ale certificatelor medicale clasa 1 și clasa 2</i> 1. În cazul în care solicitantul nu îndeplinește integral cerințele pentru clasa relevantă de certificat medical, dar se consideră că nu prezintă un pericol pentru exercitarea în siguranță a privilegiilor asociate certificatului de pilot în cauză, AeMC sau AME: (b) <i>Limitări ale certificatelor medicale LAPL</i> În cazul în care AeMC sau AME după o examinare atentă a antecedendelor patologice ale solicitantului ajunge la concluzia că solicitantul unui certificat medical LAPL nu respectă integral cerințele privind aptitudinea din punct de vedere medical, AeMC sau AME trebuie să țină seama în mod corespunzător de punctele MED.B.005 și MED.B.095, să evalueze	6.12. la punctul MED.B.001: 6.12.1. la litera (a) cuvintele „asociate certificatului” se înlocuiește cu cuvintele „asociate licenței”; 6.12.2. litera (b) se expune după cum urmează: „(b) <i>Limitări ale certificatelor medicale LAPL</i> 1. după caz, atunci când un MG după o examinare atentă a antecedendelor patologice ale solicitantului ajunge la concluzia că solicitantul unui certificat medical LAPL nu respectă integral cerințele privind aptitudinea din punct de vedere medical, MG direcționează solicitantul către un AeMC sau AME, cu excepția cazurilor în care solicitantul necesită limitări legate exclusiv de utilizarea lentilelor de corecție sau de perioada de valabilitate a certificatului medical. 2. În cazul în care un solicitant al unui certificat medical LAPL este direcționat în conformitate cu subpunctul 1, AeMC sau AME trebuie să țină seama în mod corespunzător de punctele MED.B.005 și MED.B.095, să evalueze dacă solicitantul este apt să își îndeplinească sarcinile în condiții de siguranță atunci când respectă una sau mai multe limitări înscrise în certificatul medical și	(a) <i>Limitări ale certificatelor medicale clasa 1 și clasa 2</i> 1. În cazul în care solicitantul nu îndeplinește integral cerințele pentru clasa relevantă de certificat medical, dar se consideră că nu prezintă un pericol pentru exercitarea în siguranță a privilegiilor asociate licenței de pilot în cauză, AeMC sau AME: (b) <i>Limitări ale certificatelor medicale LAPL</i> 1. după caz, atunci când un MG după o examinare atentă a antecedendelor patologice ale solicitantului ajunge la concluzia că solicitantul unui certificat medical LAPL nu respectă integral cerințele privind aptitudinea din punct de vedere medical, MG direcționează solicitantul către un AeMC sau AME, cu excepția cazurilor în care solicitantul necesită limitări legate exclusiv de utilizarea lentilelor de corecție sau de perioada de valabilitate a certificatului medical. 2. În cazul în care un solicitant al unui certificat medical LAPL este direcționat în conformitate cu subpunctul 1, AeMC sau AME

dacă solicitantul este apt să își îndeplinească sarcinile în condiții de siguranță atunci când respectă una sau mai multe limitări înscrise în certificatul medical și să elibereze certificatul medical cu limitări, după caz. AeMC sau AME trebuie să aibă întotdeauna în vedere dacă este necesar să aplice pilotului o restricție în privința transportului de pasageri (limitare operațională pasageri – OPL). (e) Examinatorul medical al AAC, AeMC sau AME poate impune titularului unui certificat medical orice altă limitare dacă este necesară pentru garantarea siguranței zborului.	să elibereze certificatul medical cu limitări, după caz. AeMC sau AME trebuie să aibă întotdeauna în vedere dacă este necesar să aplice pilotului o restricție în privința transportului de pasageri (limitare operațională pasageri – OPL). 3. după caz, MG poate revalida sau reînnoi un certificat medical LAPL cu aceeași limitare, fără a direcționa solicitantul către un AeMC sau un AME.”; 6.12.3. la litera (e) cuvintele „AeMC sau AME” se substituie „AeMC, AME, sau MG după caz,”.	trebuie să țină seama în mod corespunzător de punctele MED.B.005 și MED.B.095, să evalueze dacă solicitantul este apt să își îndeplinească sarcinile în condiții de siguranță atunci când respectă una sau mai multe limitări înscrise în certificatul medical și să elibereze certificatul medical cu limitări, după caz. AeMC sau AME trebuie să aibă întotdeauna în vedere dacă este necesar să aplice pilotului o restricție în privința transportului de pasageri (limitare operațională pasageri – OPL). 3. după caz, MG poate revalida sau reînnoi un certificat medical LAPL cu aceeași limitare, fără a direcționa solicitantul către un AeMC sau un AME. (e) Examinatorul medical al AAC, AeMC, AME, sau MG după caz, poate impune titularului unui certificat medical orice altă limitare dacă este necesară pentru garantarea siguranței zborului.
MED.B.005 Cerințe medicale generale În plus, ele sunt declarate inapte în cazul în care prezintă una dintre următoarele situații clinice ce implică un grad de incapacitate funcțională care ar putea influența exercitarea în condiții de siguranță a privilegiilor asociate certificatului solicitat sau care ar putea determina brusc incapacitatea lor de a-și exercita privilegiile respective: (d) efecte sau efecte secundare ale unui medicament eliberat cu sau fără prescripție medicală, administrat în scop preventiv, terapeutic sau în vederea stabilirii unui diagnostic.	6.13. la punctul MED.B.005: 6.13.1. în aliniatul al doilea cuvintele „asociate certificatului” se substituie cu „asociate licenței”; 6.13.2. după litera (d) se completează cu un aliniat nou după cum urmează: „Când îi examinează, AME țin seama în mod corespunzător de efectele degenerative ale îmbătrânirii asupra sistemelor corpului.”.	În plus, ele sunt declarate inapte în cazul în care prezintă una dintre următoarele situații clinice ce implică un grad de incapacitate funcțională care ar putea influența exercitarea în condiții de siguranță a privilegiilor asociate licenței solicitate sau care ar putea determina brusc incapacitatea lor de a-și exercita privilegiile respective: (d) efecte sau efecte secundare ale unui medicament eliberat cu sau fără prescripție medicală, administrat în scop preventiv, terapeutic sau în vederea stabilirii unui diagnostic. Când îi examinează, AME țin seama în mod corespunzător de efectele degenerative ale îmbătrânirii asupra sistemelor corpului.
MED.B.010 Sistemul cardiovascular (a) <i>Examinarea</i> 1. Se efectuează o electrocardiogramă standard de repaus în 12 derivații (EKG) și	6.14. la punctul MED.B.010: 6.14.1. la litera (a) punctul 1 subpunctul (i) se expune după cum urmează:	(a) <i>Examinarea</i> 1. Se efectuează o electrocardiogramă standard de repaus în 12 derivații (EKG) și se întocmește un

se întocmește un raport atunci când există indicație clinică și în următoarele momente: (i) pentru un certificat medical clasa 1, la examinarea inițială, apoi anual până la 50 de ani, și la toate examinările ulterioare pentru revalidarea sau reînnoirea certificatului; 3. Pentru un certificat medical clasa 1, se efectuează o evaluare cardiovasculară aprofundată la prima examinare pentru revalidare sau reînnoire după vârsta de 65 de ani și, după această vârstă, o dată la patru ani. 4. Pentru un certificat medical clasa 1, determinarea lipidelor serice, inclusiv a colesterolului, este necesară la examinarea inițială și la prima examinare după vârsta de 40 de ani. <i>(b) Sistemul cardiovascular – Dispoziții generale</i> 1. Solicitanții nu trebuie să sufere de nicio afecțiune cardiovasculară care ar putea influența exercitarea în siguranță a privilegiilor asociate certificatului. 2. Persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 și care prezintă una dintre următoarele situații clinice sunt declarate inapte: 3. Înainte de a li se analiza cererea, persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 și care au antecedente patologice documentate sau cărora li s-a diagnosticat	„(i) pentru un certificat medical clasa 1, la examinarea inițială, apoi o dată la cinci ani până la vârsta de 30 de ani, o dată la doi ani până la 40 de ani, anual până la 50 de ani, și la toate examinările ulterioare pentru revalidarea sau reînnoirea certificatului;”; 6.14.2. la litera (a) punctul 3 se completează cu o propoziție nouă după cum urmează: „Pentru solicitanții implicați în operațiuni HEMS cu un singur pilot, se efectuează o evaluare cardiovasculară extinsă la prima examinare de revalidare sau de reînnoire după vârsta de 60 ani și, ulterior, sub rezerva unei evaluări a factorului de risc cardiovascular.”; 6.14.3. la litera (a) punctul 4 cuvintele „colesterolului” se substituie cu cuvintele „fracțiunilor de colesterol”; 6.14.4. la litera (b) punctul 1 se exclude; punctul 2 devine punctul 1, punctul 3 devine punctul 2, punctul 4 devine punctul 3, punctul 5 devine punctul 4; se completează cu punctul 5 după cum urmează: „5. O evaluare a factorilor de risc cardiovascular face parte din examinările pentru certificatele medicale clasa 1 și clasa 2 la prima examinare după împlinirea vârstei de 40 de ani și, ulterior, la intervale regulate.”; 6.14.5. la litera (c) punctul 3 subpunctul (ii) sintagma „și/sau” se înlocuiește cu sintagma „sau”.	raport atunci când există indicație clinică și în următoarele momente: (i) pentru un certificat medical clasa 1, la examinarea inițială, apoi o dată la cinci ani până la vârsta de 30 de ani, o dată la doi ani până la 40 de ani, anual până la 50 de ani, și la toate examinările ulterioare pentru revalidarea sau reînnoirea certificatului; 3. Pentru un certificat medical clasa 1, se efectuează o evaluare cardiovasculară aprofundată la prima examinare pentru revalidare sau reînnoire după vârsta de 65 de ani și, după această vârstă, o dată la patru ani. Pentru solicitanții implicați în operațiuni HEMS cu un singur pilot, se efectuează o evaluare cardiovasculară extinsă la prima examinare de revalidare sau de reînnoire după vârsta de 60 ani și, ulterior, sub rezerva unei evaluări a factorului de risc cardiovascular. 4. Pentru un certificat medical clasa 1, determinarea lipidelor serice, inclusiv a fracțiunilor de colesterol, este necesară la examinarea inițială și la prima examinare după vârsta de 40 de ani. <i>(b) Sistemul cardiovascular – Dispoziții generale</i> 1. Persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 și care prezintă una dintre următoarele situații clinice sunt declarate inapte: 2. Înainte de a li se analiza cererea, persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 și care au antecedente patologice documentate sau cărora li s-a diagnosticat una dintre următoarele situații clinice sunt direcționate către examinatorul medical al AAC: 3. Persoanele care solicită un certificat medical clasa 2 și care au fost diagnosticate cert ca având una dintre situațiile clinice menționate la subpunctele 1 și 2 sunt evaluate de un cardiolog înainte de a putea fi declarate apte, cu consultarea examinătorului medical al AAC.

una dintre următoarele situații clinice sunt direcționate către examinatorul medical al AAC: 4. Persoanele care solicită un certificat medical clasa 2 și care au fost diagnosticate cert ca având una dintre situațiile clinice menționate la subpunctele 1 și 2 sunt evaluate de un cardiolog înainte de a putea fi declarate apte, cu consultarea examinatorului medical al AAC. 5. Solicitanții cu alte afecțiuni cardiace decât cele menționate la subpunctele 1 și 2 pot fi declarați apti sub rezerva unei evaluări cardiologice încheiate cu rezultate corespunzătoare. (c) <i>Tensiunea arterială</i> 3. Persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 și care prezintă una dintre următoarele situații clinice sunt declarate inapte: (ii) tensiune arterială, la data examinării, depășește în mod constant 160 mmHg tensiune arterială sistolică și/sau 95 mmHg tensiunea arterială diastolică, cu sau fără tratament.		4. Solicitanții cu alte afecțiuni cardiace decât cele menționate la subpunctele 1 și 2 pot fi declarați apti sub rezerva unei evaluări cardiologice încheiate cu rezultate corespunzătoare. 5. O evaluare a factorilor de risc cardiovascular face parte din examinările pentru certificatele medicale clasa 1 și clasa 2 la prima examinare după împlinirea vârstei de 40 de ani și, ulterior, la intervale regulate. (c) <i>Tensiunea arterială</i> 3. Persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 și care prezintă una dintre următoarele situații clinice sunt declarate inapte: (ii) tensiune arterială, la data examinării, depășește în mod constant 160 mmHg tensiune arterială sistolică sau 95 mmHg tensiunea arterială diastolică, cu sau fără tratament.
MED.B.015 Aparatul respirator (b) Solicitanții unui certificat medical clasa 1 sunt supuși unor teste pulmonare funcționale și morfologice în cadrul examinării inițiale și în situația în care există indicație clinică.	6.15. la punctul MED.B.015: 6.15.1. la litera (b) cuvintele „și morfologice” se exclud; 6.15.2. după litera (b) se completează cu litera (ba) în următoarea redacție: „(ba) Pentru titularii de certificate medicale clasa 1 implicați în operațiuni HEMS cu un singur pilot, la prima examinare de revalidare sau de reînnoire după vârsta de 60 de ani se efectuează teste funcționale pulmonare și de apnee obstructivă de somn (OSA).”.	(b) Solicitanții unui certificat medical clasa 1 sunt supuși unor teste pulmonare funcționale în cadrul examinării inițiale și în situația în care există indicație clinică. (ba) Pentru titularii de certificate medicale clasa 1 implicați în operațiuni HEMS cu un singur pilot, la prima examinare de revalidare sau de reînnoire după vârsta de 60 de ani se efectuează teste funcționale pulmonare și de apnee obstructivă de somn (OSA).
MED.B.025 Sistemul metabolic și sistemul endocrin	6.16. punctul MED.B.025 la litera (b), punctul 1 se exclude, punctul 2 devine punctul 1, punctul 3 devine punctul 2.	(b) <i>Diabetul zaharat</i> 1. Solicitanții cu diabet zaharat insulino-dependent sunt declarați inapți.

(b) <i>Diabetul zaharat</i> 1. Glucoza serică va fi determinată la examinarea medicală pentru eliberarea inițială a certificatului medical clasa 1 și la fiecare examinare pentru revalidare sau reînnoire a certificatului medical. 2. Solicitanții cu diabet zaharat insulino-dependent sunt declarați inapți. 3. Solicitanții cu diabet zaharat non-insulino-dependent sunt declarați inapți, cu excepția cazului în care se poate demonstra că glicemia este sub control și se menține stabilă.		2. Solicitanții cu diabet zaharat non-insulino-dependent sunt declarați inapți, cu excepția cazului în care se poate demonstra că glicemia este sub control și se menține stabilă.
MED.B.035 Sistemul genito-urinar (a) Fiecare examinare aeromedicală trebuie să includă analiza urinei. Sunt declarați inapți solicitanții a căror urină conține elemente anormale considerate a fi cu semnificație patologică care ar putea genera un grad de incapacitate funcțională ce ar putea pune în pericol exercitarea în condiții de siguranță a privilegiilor certificatului în cauză sau ar putea determina brusc incapacitatea solicitantului de a-și exercita privilegiile respective. MED.B.040 Bolile infecțioase (a) Solicitanții sunt declarați inapți dacă li s-a diagnosticat clinic sau dacă au în antecedentele patologice o boală infecțioasă care ar putea pune în pericol exercitarea în siguranță a privilegiilor asociate certificatului.	6.17. la punctul MED.B.035 litera (a) și punctul MED.B.040 litera (a) cuvintele „privilegiilor certificatului” și cuvintele „asociate certificatului” se înlocuiesc cu cuvintele „privilegiilor licenței” și respectiv „asociate licenței.”.	MED.B.035 Sistemul genito-urinar (a) Fiecare examinare aeromedicală trebuie să includă analiza urinei. Sunt declarați inapți solicitanții a căror urină conține elemente anormale considerate a fi cu semnificație patologică care ar putea genera un grad de incapacitate funcțională ce ar putea pune în pericol exercitarea în condiții de siguranță a privilegiilor licenței în cauză sau ar putea determina brusc incapacitatea solicitantului de a-și exercita privilegiile respective. MED.B.040 Bolile infecțioase (a) Solicitanții sunt declarați inapți dacă li s-a diagnosticat clinic sau dacă au în antecedentele patologice o boală infecțioasă care ar putea pune în pericol exercitarea în siguranță a privilegiilor asociate licenței.
MED.B.050 Sistemul musculo-scheletic (a) Sunt declarați inapți solicitanții care nu au o înălțime în poziție șezut, o lungime a membrelor superioare și inferioare și o forță musculară suficiente pentru exercitarea în condiții de siguranță a privilegiilor asociate certificatului. Cu toate acestea, dacă înălțimea lor în poziție șezut, lungimea	6.18. punctul MED.B.050, la litera (a) și litera (b) cuvintele „asociate certificatului” se înlocuiesc cu cuvintele „asociate licenței.”.	MED.B.050 Sistemul musculo-scheletic (a) Sunt declarați inapți solicitanții care nu au o înălțime în poziție șezut, o lungime a membrelor superioare și inferioare și o forță musculară suficiente pentru exercitarea în condiții de siguranță a privilegiilor asociate licenței. Cu toate acestea, dacă înălțimea lor în poziție șezut, lungimea membrelor superioare și inferioare și

membrelor superioare și inferioare și forța lor musculară sunt suficiente pentru exercitarea în condiții de siguranță a privilegiilor pe un anumit tip de aeronavă, iar acest fapt se poate demonstra, dacă este necesar, printr-o probă de zbor medicală sau printr-o probă de zbor pe un simulator, solicitanții pot fi declarați apti, iar privilegiile lor se limitează în consecință. (b) Sunt declarați inapți solicitanții care nu prezintă funcții corespunzătoare ale sistemului musculo-scheletic, astfel încât să poată exercita în siguranță privilegiile asociate certificatului. Cu toate acestea, dacă funcțiile sistemului lor musculo-scheletic sunt corespunzătoare pentru exercitarea în condiții de siguranță a privilegiilor pe un anumit tip de aeronavă, iar acest fapt se poate demonstra, dacă este necesar, printr-o probă de zbor medicală sau printr-o probă de zbor pe un simulator, solicitanții pot fi declarați apti, iar privilegiile lor se limitează în consecință.		forța lor musculară sunt suficiente pentru exercitarea în condiții de siguranță a privilegiilor pe un anumit tip de aeronavă, iar acest fapt se poate demonstra, dacă este necesar, printr-o probă de zbor medicală sau printr-o probă de zbor pe un simulator, solicitanții pot fi declarați apti, iar privilegiile lor se limitează în consecință. (b) Sunt declarați inapți solicitanții care nu prezintă funcții corespunzătoare ale sistemului musculo-scheletic, astfel încât să poată exercita în siguranță privilegiile asociate licenței. Cu toate acestea, dacă funcțiile sistemului lor musculo-scheletic sunt corespunzătoare pentru exercitarea în condiții de siguranță a privilegiilor pe un anumit tip de aeronavă, iar acest fapt se poate demonstra, dacă este necesar, printr-o probă de zbor medicală sau printr-o probă de zbor pe un simulator, solicitanții pot fi declarați apti, iar privilegiile lor se limitează în consecință.
MED.B.070 Sistemul vizual (a) <i>Examinarea</i> 1. Pentru un certificat medical clasa 1: (i) în cadrul examinării inițiale se face un examen oftalmologic complet, care este efectuat ori de câte ori există indicație clinică și, periodic, în funcție de refracție și de performanța funcțională a ochiului; (ii) în cadrul tuturor examinărilor în vederea revalidării și a reînnoirii certificatului medical se face un examen oftalmologic de rutină.	6.19. la punctul MED.B.070: 6.19.1. litera (a) punctul 1 se completează cu subpunctul (iii) după cum urmează: „(iii) atunci când titularii sunt implicați în operațiuni HEMS cu un singur pilot, se efectuează o examinare oftalmologică completă la prima examinare de revalidare sau de reînnoire după vârsta de 60 de ani și, ulterior, în fiecare an.”; 6.19.2. pe tot textul cuvintele „asociate certificatului” la orice formă gramaticală se substituie cu cuvintele „asociate licenței”.	MED.B.070 Sistemul vizual (a) <i>Examinarea</i> 1. Pentru un certificat medical clasa 1: (i) în cadrul examinării inițiale se face un examen oftalmologic complet, care este efectuat ori de câte ori există indicație clinică și, periodic, în funcție de refracție și de performanța funcțională a ochiului; (ii) în cadrul tuturor examinărilor în vederea revalidării și a reînnoirii certificatului medical se face un examen oftalmologic de rutină. (iii) atunci când titularii sunt implicați în operațiuni HEMS cu un singur pilot, se efectuează o examinare oftalmologică completă la prima examinare de revalidare sau de reînnoire după vârsta de 60 de ani și, ulterior, în fiecare an. (d) <i>Vederea binoculară</i>

(d) <i>Vederea binoculară</i> 1. Persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 sunt declarate inapte dacă nu au o vedere binoculară care să se încadreze în limite normale și dacă respectiva situație clinică ar putea pune în pericol exercitarea în siguranță a privilegiilor asociate certificatului, luând în considerare orice măsuri corective corespunzătoare, dacă este cazul. 2. Solicitanții cu diplopie sunt declarați inapți. (e) <i>Câmpurile vizuale</i> Persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 sunt declarate inapte dacă nu au câmpuri vizuale care să se încadreze în limite normale și dacă respectiva situație clinică ar putea pune în pericol exercitarea în siguranță a privilegiilor asociate certificatului, luând în considerare orice măsuri corective corespunzătoare, dacă este cazul. 2. Pentru a îndeplini cerințele privind acuitatea vizuală atunci când se exercită privilegiile asociate certificatului (certificatelor) aplicabil (e), se utilizează o singură pereche de ochelari. 4. Pentru vederea de aproape, solicitantul trebuie să aibă la dispoziție o pereche de ochelari atunci când exercită privilegiile asociate certificatului (certificatelor) aplicabil (e). 5. O pereche de ochelari de corecție de rezervă, pentru vederea la distanță sau de		1. Persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 sunt declarate inapte dacă nu au o vedere binoculară care să se încadreze în limite normale și dacă respectiva situație clinică ar putea pune în pericol exercitarea în siguranță a privilegiilor asociate licenței, luând în considerare orice măsuri corective corespunzătoare, dacă este cazul. 2. Solicitanții cu diplopie sunt declarați inapți. (e) <i>Câmpurile vizuale</i> Persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 sunt declarate inapte dacă nu au câmpuri vizuale care să se încadreze în limite normale și dacă respectiva situație clinică ar putea pune în pericol exercitarea în siguranță a privilegiilor asociate licenței, luând în considerare orice măsuri corective corespunzătoare, dacă este cazul. 2. Pentru a îndeplini cerințele privind acuitatea vizuală atunci când se exercită privilegiile asociate licenței (licențelor) aplicabil (e), se utilizează o singură pereche de ochelari. 4. Pentru vederea de aproape, solicitantul trebuie să aibă la dispoziție o pereche de ochelari atunci când exercită privilegiile asociate licenței (licențelor) aplicabil (e). 5. O pereche de ochelari de corecție de rezervă, pentru vederea la distanță sau de aproape, după caz,

aproape, după caz, trebuie să fie disponibilă pentru utilizare imediată atunci când se exercită privilegiile asociate certificatului (certificatelor) aplicabil (e). 6. În cazul în care solicitantul poartă lentile de contact atunci când exercită privilegiile asociate certificatului (certificatelor) aplicabil (e), acestea trebuie să fie pentru vedere la distanță, monofocale, incolore și bine tolerate.		trebuie să fie disponibilă pentru utilizare imediată atunci când se exercită privilegiile asociate licenței (licențelor) aplicabil (e). 6. În cazul în care solicitantul poartă lentile de contact atunci când exercită privilegiile asociate licenței (licențelor) aplicabil (e), acestea trebuie să fie pentru vedere la distanță, monofocale, incolore și bine tolerate.
MED.B.075 Vederea cromatică (a) Sunt declarați inapți solicitanții care nu pot să facă dovada capacității de a percepe cu ușurință culorile necesare pentru exercitarea în condiții de siguranță a privilegiilor asociate certificatului. (b) <i>Examinare și evaluare</i> 1. Solicitanții sunt supuși testului Ishihara pentru eliberarea inițială a certificatului medical. Solicitanții care trec acest test pot fi declarați apți. 3. Pentru un certificat medical clasa 2: (i) solicitanții care nu trec testul Ishihara sunt supuși unor teste suplimentare de percepție a culorilor pentru a se stabili dacă au acuitate cromatică. (ii) solicitanților care nu percep în mod corespunzător culorile li se limitează exercitarea privilegiilor certificatului aplicabile doar la zborul pe timp de zi.	6.20. la punctul MED.B.075: 6.20.1. la litera (a) cuvintele „asociate certificatului” se substituie cu cuvintele „asociate licenței”; 6.20.2. la litera (b) punctul 1 după prima propoziție se completează cu următorul text: „Pentru titularii de certificate medicale clasa 1 implicați în operațiuni HEMS cu un singur pilot, se efectuează o evaluare a vederii cromatice la prima examinare de revalidare sau de reînnoire după vârsta de 60 de ani și, ulterior, în fiecare an. Solicitanții care trec acest test pot fi declarați apți.”; 6.20.3. la litera (b) punctul 3 subpunctul (ii) cuvintele „privilegiilor certificatului” se înlocuiesc cu cuvintele „privilegiilor licenței”.	MED.B.075 Vederea cromatică (a) Sunt declarați inapți solicitanții care nu pot să facă dovada capacității de a percepe cu ușurință culorile necesare pentru exercitarea în condiții de siguranță a privilegiilor asociate licenței. (b) <i>Examinare și evaluare</i> 1. Solicitanții sunt supuși testului Ishihara pentru eliberarea inițială a certificatului medical. Solicitanții care trec acest test pot fi declarați apți. Pentru titularii de certificate medicale clasa 1 implicați în operațiuni HEMS cu un singur pilot, se efectuează o evaluare a vederii cromatice la prima examinare de revalidare sau de reînnoire după vârsta de 60 de ani și, ulterior, în fiecare an. Solicitanții care trec acest test pot fi declarați apți. 3. Pentru un certificat medical clasa 2: (i) solicitanții care nu trec testul Ishihara sunt supuși unor teste suplimentare de percepție a culorilor pentru a se stabili dacă au acuitate cromatică. (ii) solicitanților care nu percep în mod corespunzător culorile li se limitează exercitarea privilegiilor licenței aplicabile doar la zborul pe timp de zi.
MED.B.080 Otorinolaringologie (ORL) (a) <i>Examinarea</i> 3. La fiecare examinare se testează auzul solicitanților. (i) Pentru un certificat medical clasa 1 și pentru un certificat medical clasa 2 atunci	6.21. la punctul MED.B.080: 6.21.1. la litera (a) punctul 3 se renumerează cu punctul 1; iar subpunctul (i) se redă în următorul text: „(i) Pentru un certificat medical clasa 1 și pentru un certificat medical clasa 2, în cazul în care la licență se adaugă o calificare de zbor instrumental sau o	MED.B.080 Otorinolaringologie (ORL) (a) <i>Examinarea</i> 1. La fiecare examinare se testează auzul solicitanților. (i) Pentru un certificat medical clasa 1 și pentru un certificat medical clasa 2, în cazul în care la licență

când la certificatul deținut trebuie adăugată o calificare de zbor instrumental sau o calificare de zbor instrumental pe rută, auzul se testează prin metoda audiometriei cu tonuri pure în cadrul examinării inițiale, apoi o dată la doi ani. 4. Pentru eliberarea inițială a certificatului medical clasa 1 se efectuează un examen ORL complet, iar, ulterior, periodic, dacă există indicație clinică. (b) Solicitanții care prezintă una dintre următoarele situații clinice sunt supuși unor examinări medicale suplimentare pentru a se determina dacă respectiva situație clinică nu influențează exercitarea în condiții de siguranță a privilegiilor asociate certificatului (certificatelor) aplicabil (e): (c) <i>Evaluare aeromedicală</i> 3. Aptitudinea din punct de vedere medical a persoanelor care solicită un certificat medical clasa 2 pentru a adăuga la certificatul deținut o calificare de zbor instrumental sau o calificare de zbor instrumental pe rută și care prezintă una dintre situațiile clinice specificate la litera (b) subpunctul 1 este evaluată cu consultarea examinatorului medical al AAC.	calificare de zbor instrumental de bază, auzul se testează cu audiometrie tonală la examinarea inițială, apoi o dată la 5 ani, până când titularul licenței împlinește vârsta de 40 de ani și, ulterior, o dată la 2 ani, până când titularul licenței împlinește vârsta de 60 de ani și, ulterior, în fiecare an.”; punctul 4 se renumerează cu punctul 2 și se completează cu punctul 3 după cum urmează: „3. Pentru titularii de certificate medicale clasa 1 implicați în operațiuni HEMS cu un singur pilot, se efectuează o examinare completă ORL la prima examinare de revalidare sau reînnoire după vârsta de 60 de ani.”; 6.21.2. la litera (b) cuvintele „asociate certificatului” se înlocuiesc cu cuvintele „asociate licenței.”; 6.21.3. la litera (c) punctul 3 cuvintele „certificatul deținut” se înlocuiește cu cuvintele „licența deținută”.	se adaugă o calificare de zbor instrumental sau o calificare de zbor instrumental de bază, auzul se testează cu audiometrie tonală la examinarea inițială, apoi o dată la 5 ani, până când titularul licenței împlinește vârsta de 40 de ani și, ulterior, o dată la 2 ani, până când titularul licenței împlinește vârsta de 60 de ani și, ulterior, în fiecare an.”; 2. Pentru eliberarea inițială a certificatului medical clasa 1 se efectuează un examen ORL complet, iar, ulterior, periodic, dacă există indicație clinică. (b) Solicitanții care prezintă una dintre următoarele situații clinice sunt supuși unor examinări medicale suplimentare pentru a se determina dacă respectiva situație clinică nu influențează exercitarea în condiții de siguranță a privilegiilor asociate licenței (licențelor) aplicabil (e): 3. Pentru titularii de certificate medicale clasa 1 implicați în operațiuni HEMS cu un singur pilot, se efectuează o examinare completă ORL la prima examinare de revalidare sau reînnoire după vârsta de 60 de ani. (c) <i>Evaluare aeromedicală</i> 3. Aptitudinea din punct de vedere medical a persoanelor care solicită un certificat medical clasa 2 pentru a adăuga la licența deținută o calificare de zbor instrumental sau o calificare de zbor instrumental pe rută și care prezintă una dintre situațiile clinice specificate la litera (b) subpunctul 1 este evaluată cu consultarea examinatorului medical al AAC
MED.B.085 Dermatologie Solicitanții sunt declarați inapți dacă prezintă o afecțiune dermatologică confirmată care ar putea pune în pericol exercitarea în siguranță a privilegiilor asociate certificatului.	6.22. la punctul MED.B.085 cuvintele „asociate certificatului” se înlocuiesc cu cuvintele „asociate licenței.”.	MED.B.085 Dermatologie Solicitanții sunt declarați inapți dacă prezintă o afecțiune dermatologică confirmată care ar putea pune în pericol exercitarea în siguranță a privilegiilor asociate licenței.

MED.B.095 Examinarea și/sau evaluarea medicală a persoanelor care solicită certificate medicale LAPL (c) Evaluarea inițială, toate reevaluările ulterioare efectuate după ce titularul certificatului împlinește vârsta de 50 de ani și orice evaluări efectuate în cazul în care examinatorul nu are la dispoziție antecedentele patologice ale solicitantului trebuie să cuprindă cel puțin toate elementele indicate în continuare: (d) După evaluarea inițială, reevaluările ulterioare până când titularul certificatului împlinește vârsta de 50 de ani trebuie să cuprindă cel puțin ambele elemente indicate în continuare: (e) o evaluare a antecedentelor patologice ale titularului LAPL; (f) elementele specificate la litera (c), în măsura în care sunt considerate necesare de către AeMC sau AME în conformitate cu cele mai bune practici de medicină aeronautică.	6.23. la punctul MED.B.095: 6.23.1. la litera (c) și litera (d) cuvintele „titularul certificatului” se substituie cu cuvintele „titularul licenței”; 6.23.2. litera (e) și litera (f) se numerotează cu punctele 1 și 2; iar cuvintele „AeMC sau AME” se înlocuiesc cu cuvintele „AeMC, AME, sau MG după caz.”.	MED.B.095 Examinarea și/sau evaluarea medicală a persoanelor care solicită certificate medicale LAPL (c) Evaluarea inițială, toate reevaluările ulterioare efectuate după ce titularul licenței împlinește vârsta de 50 de ani și orice evaluări efectuate în cazul în care examinatorul nu are la dispoziție antecedentele patologice ale solicitantului trebuie să cuprindă cel puțin toate elementele indicate în continuare: (d) După evaluarea inițială, reevaluările ulterioare până când titularul licenței împlinește vârsta de 50 de ani trebuie să cuprindă cel puțin ambele elemente indicate în continuare: 1. o evaluare a antecedentelor patologice ale titularului LAPL; 2. elementele specificate la litera (c), în măsura în care sunt considerate necesare de către AeMC, AME, sau MG după caz, în conformitate cu cele mai bune practici de medicină aeronautică.
MED.C.005 Evaluări aeromedicale (c) Evaluările aeromedicale sunt efectuate de un AeME sau AMC, sub rezerva respectării cerințelor prevăzute la punctul MED.D.040.	6.24. punctul MED.C.005, la litera (c) sintagmele „AeME sau AMC” se substituie cu sintagmele „AME, AMC, sau MSMM după caz.”.	MED.C.005 Evaluări aeromedicale (c) Evaluările aeromedicale sunt efectuate de un AME, AMC, sau MSMM după caz, sub rezerva respectării cerințelor prevăzute
(c) În scopul aplicării dispozițiilor de la literele (a) și (b), în cazul în care există îndoieli sau indicație clinică, evaluarea aeromedicală a unui membru al echipajului de cabină trebuie să cuprindă, de asemenea, toate examinările, testele sau investigațiile medicale suplimentare considerate necesare de un AME sau AeMC.	6.25. punctul MED.C.025, la litera (c) cuvintele „AME sau AeMC” se substituie cu cuvintele „AME, AMC, sau MSMM după caz.”.	(c) În scopul aplicării dispozițiilor de la literele (a) și (b), în cazul în care există îndoieli sau indicație clinică, evaluarea aeromedicală a unui membru al echipajului de cabină trebuie să cuprindă, de asemenea, toate examinările, testele sau investigațiile medicale suplimentare considerate necesare de un AME, AMC, sau MSMM după caz.
MED.C.030 Raportul medical cu privire la echipajul de cabină	6.26. la punctul MED.C.030 la litera (a) cuvintele „AME sau AeMC” se substituie cu cuvintele „AME, AMC, sau MSMM după caz.”.	MED.C.030 Raportul medical cu privire la echipajul de cabină

(a) În urma încheierii fiecărei evaluări aeromedicale, solicitantii sau titularii unui atestat de membru al echipajului de cabină: 1. primesc un raport medical cu privire la echipajul de cabină întocmit de un AME sau AeMC; și		(a) În urma încheierii fiecărei evaluări aeromedicale, solicitantii sau titularii unui atestat de membru al echipajului de cabină: 1. primesc un raport medical cu privire la echipajul de cabină întocmit de un AME, AMC, sau MSMM după caz; și
MED.C.035 Limitări (a) În cazul în care titularii unui atestat de membru al echipajului de cabină nu îndeplinesc toate cerințele prevăzute în secțiunea 2, AME sau AeMC analizează dacă aceștia pot fi capabili să își îndeplinească, în condiții de siguranță, sarcinile de membru al echipajului de cabină, cu respectarea uneia sau a mai multor limitări. (b) Orice limitare a exercitării privilegiilor acordate de atestatul de membru al echipajului de cabină este menționată în raportul medical cu privire la echipajul de cabină și este retrasă numai de un AME sau un AeMC.	6.27. la punctul MED.C.035: 6.27.1 la litera (a) cuvintele „AME sau AeMC” se înlocuiesc cu cuvintele „AME, AMC, sau MSMM după caz,”; 6.27.2. la litera (b) cuvintele „AME sau un AeMC” se înlocuiesc cu cuvintele „AME, un AMC sau de un MSMM după caz în consultare cu un AME.”.	MED.C.035 Limitări (a) În cazul în care titularii unui atestat de membru al echipajului de cabină nu îndeplinesc toate cerințele prevăzute în secțiunea 2, AME, AMC, sau MSMM după caz, analizează dacă aceștia pot fi capabili să își îndeplinească, în condiții de siguranță, sarcinile de membru al echipajului de cabină, cu respectarea uneia sau a mai multor limitări. (b) Orice limitare a exercitării privilegiilor acordate de atestatul de membru al echipajului de cabină este menționată în raportul medical cu privire la echipajul de cabină și este retrasă numai de un AME, un AMC sau de un MSMM după caz în consultare cu un AME.
MED.D.001 Privilegii (e) Titularii unui certificat de AME efectuează examinări și evaluări aeromedicale numai pe teritoriul Republicii Moldova, cu excepția cazului în care aceștia au fost autorizați de către AAC pentru efectuarea examinărilor și evaluărilor medicale în regiunile de activitate operațională a personalului navigant din Republica Moldova, cu următoarele condiții:	6.28. la punctul MED.D.001: 6.28.1. litera (e) se expune în următoarea redacție: „(e) Titularul unui certificat de AME trebuie să nu dețină niciodată mai mult de un certificat de AME eliberat în conformitate cu prezentul regulament.”; 6.28.2. se completează cu litera (f) după cum urmează: „(f) Titularii unui certificat de AME emis de AAC își pot desfășura activitatea de examinare și evaluare aeromedicală pe teritoriul Republicii Moldova. Aceștia pot efectua examinări și evaluări aeromedicale și în afara teritoriului Republicii Moldova, numai dacă sunt îndeplinite cumulativ următoarele condiții: 1. este certificat de AAC să exercite activitățile de medic examinator aeromedical pe teritoriul altui stat;	(e) Titularul unui certificat de AME trebuie să nu dețină niciodată mai mult de un certificat de AME eliberat în conformitate cu prezentul regulament. (f) Titularii unui certificat de AME emis de AAC își pot desfășura activitatea de examinare și evaluare aeromedicală pe teritoriul Republicii Moldova. Aceștia pot efectua examinări și evaluări aeromedicale și în afara teritoriului Republicii Moldova, numai dacă sunt îndeplinite cumulativ următoarele condiții: 1. este certificat de AAC să exercite activitățile de medic examinator aeromedical pe teritoriul altui stat; 2. au informat AAC cu privire la intenția de a desfășura activități aeromedicale în acel stat, în limita privilegiilor conferite de certificatul AME;

	2. au informat AAC cu privire la intenția de a desfășura activități aeromedicale în acel stat, în limita privilegiilor conferite de certificatul AME; 3. au primit instrucțiunile AAC cu privire la procedurile aplicabile pentru desfășurarea activităților aeromedicale.”	3. au primit instrucțiunile AAC cu privire la procedurile aplicabile pentru desfășurarea activităților aeromedicale.
MED.D.020 Cursuri de pregătire în domeniul medicinei aeronautice (a) Cursurile de pregătire în domeniul medicinei aeronautice menționate la punctul MED.D.010 litera (b) și la punctul MED.D.015 litera (c) se pot furniza numai după obținerea aprobării prealabile a cursurilor din partea autorității competente a statului în care organizația de pregătire își are sediul principal al activității. Pentru a obține o astfel de aprobare, organizația de pregătire demonstrează că programa cursului include obiectivele de învățare necesare pentru a dobândi competențele necesare și că persoanele responsabile de pregătire dețin cunoștințele și experiența adecvate.	6.29. la punctul MED.D.020 după litera (a) se completează cu litera (aa) după cum urmează: „(aa) Pentru demonstrarea conformității cu punctul MED.D.010 litera (b) și cu punctul MED.D.015 litera (c), un curs de pregătire în medicina aeronautică urmat de un solicitant din afara RM sau în afara statelor care aplică reglementările europene, poate fi acceptat de AAC, dacă sunt îndeplinite următoarele condiții: (i) AAC a evaluat și a verificat programa cursului în conformitate cu punctul ARA.MED.200 litera (c) punctul 1 din anexa nr. 6; (ii) solicitantul a absolvit un modul specific de pregătire privind cerințele aeromedicale detaliate în prezenta anexă (partea MED), astfel cum a fost furnizat sau aprobat de AAC.”	MED.D.020 Cursuri de pregătire în domeniul medicinei aeronautice (a) Cursurile de pregătire în domeniul medicinei aeronautice menționate la punctul MED.D.010 litera (b) și la punctul MED.D.015 litera (c) se pot furniza numai după obținerea aprobării prealabile a cursurilor din partea autorității competente a statului în care organizația de pregătire își are sediul principal al activității. Pentru a obține o astfel de aprobare, organizația de pregătire demonstrează că programa cursului include obiectivele de învățare necesare pentru a dobândi competențele necesare și că persoanele responsabile de pregătire dețin cunoștințele și experiența adecvate. (aa) Pentru demonstrarea conformității cu punctul MED.D.010 litera (b) și cu punctul MED.D.015 litera (c), un curs de pregătire în medicina aeronautică urmat de un solicitant din afara RM sau în afara statelor care aplică reglementările europene, poate fi acceptat de AAC, dacă sunt îndeplinite următoarele condiții: (i) AAC a evaluat și a verificat programa cursului în conformitate cu punctul ARA.MED.200 litera (c) punctul 1 din anexa nr. 6; (ii) solicitantul a absolvit un modul specific de pregătire privind cerințele aeromedicale detaliate în prezenta anexă (partea MED), astfel cum a fost furnizat sau aprobat de AAC.
-	6.30. după punctul MED. D. 030 se completează cu Secțiunea 2 și Secțiunea 3, în următoarele redacții:	SECȚIUNEA 2 - Medicii generaliști (dacă este aplicabil)

	„SECȚIUNEA 2 - Medicii generaliști (dacă este aplicabil) MED.D.035 Cerințe pentru medicii generaliști Medicii generaliști (MG) pot îndeplini funcția de AME pentru eliberarea de certificate medicale LAPL în cazul în care îndeplinesc toate condițiile de mai jos: (a) își desfășoară activitatea pe teritoriul Republicii Moldova sau pe teritoriul unui stat în care au acces la dosarele medicale complete ale solicitanților; (b) își desfășoară activitatea în conformitate cu orice cerințe suplimentare stabilite în legislația națională aplicabilă din statul în care activează; (c) sunt pe deplin calificați și autorizați să practice medicina în conformitate cu legislația națională a statului în care își desfășoară activitatea; (d) sunt certificați de către AAC și au informat AAC înainte de a începe o astfel de activitate. SECȚIUNEA 3 - Medicii specialiști în medicina muncii (dacă este aplicabil) MED.D.040 Cerințe pentru medicii specialiști în medicina muncii În cazul în care AAC consideră că cerințele sistemului național de sănătate aplicabile medicilor specialiști în medicina muncii (MSMM) sunt suficiente pentru a asigura conformitatea cu cerințele prevăzute pentru MSMM în prezenta anexă (partea MED), acești medici pot efectua evaluări aeromedicale ale membrilor echipajului de cabină, cu respectarea următoarelor condiții: (a) sunt pe deplin calificați și autorizați să practice medicina și dețin calificarea de medic specialist în medicina muncii;	MED.D.035 Cerințe pentru medicii generaliști Medicii generaliști (MG) pot îndeplini funcția de AME pentru eliberarea de certificate medicale LAPL în cazul în care îndeplinesc toate condițiile de mai jos: (a) își desfășoară activitatea pe teritoriul Republicii Moldova sau pe teritoriul unui stat în care au acces la dosarele medicale complete ale solicitanților; (b) își desfășoară activitatea în conformitate cu orice cerințe suplimentare stabilite în legislația națională aplicabilă din statul în care activează; (c) sunt pe deplin calificați și autorizați să practice medicina în conformitate cu legislația națională a statului în care își desfășoară activitatea; (d) sunt certificați de către AAC și au informat AAC înainte de a începe o astfel de activitate. SECȚIUNEA 3 - Medicii specialiști în medicina muncii (dacă este aplicabil) MED.D.040 Cerințe pentru medicii specialiști în medicina muncii În cazul în care AAC consideră că cerințele sistemului național de sănătate aplicabile medicilor specialiști în medicina muncii (MSMM) sunt suficiente pentru a asigura conformitatea cu cerințele prevăzute pentru MSMM în prezenta anexă (partea MED), acești medici pot efectua evaluări aeromedicale ale membrilor echipajului de cabină, cu respectarea următoarelor condiții: (a) sunt pe deplin calificați și autorizați să practice medicina și dețin calificarea de medic specialist în medicina muncii; (b) mediul de lucru în timpul zborului și sarcinile de siguranță specifice echipajului de cabină au făcut parte din programa lor de calificare

	(b) mediul de lucru în timpul zborului și sarcinile de siguranță specifice echipajului de cabină au făcut parte din programa lor de calificare în medicina muncii, din alte programe de instruire sau din experiența lor profesională relevantă; (c) sunt certificați de către AAC și au informat AAC înainte de a începe o astfel de activitate.”	în medicina muncii, din alte programe de instruire sau din experiența lor profesională relevantă; (c) sunt certificați de către AAC și au informat AAC înainte de a începe o astfel de activitate.
	7. la Anexa nr. 6 CALIFICAREA ECHIPAJULUI DE CABINĂ IMPLICAT ÎN OPERAȚIUNI DE TRANSPORT AERIAN COMERCIAL: 7.1. după punctul ARA.GEN.200 se completează cu punctul ARA.GEN.205 după cum urmează: ARA.GEN.205 Atribuirea de sarcini entităților calificate (a) AAC poate atribui sarcini legate de certificarea inițială sau de supravegherea continuă a persoanelor sau organizațiilor care fac obiectul Codului aerian și al normelor sale de aplicare numai entităților calificate. Atunci când atribuie sarcini, AAC se asigură că: 1. dispune de un sistem pentru evaluarea inițială și continuă a conformității entității calificate cu Codul aerian. Acest sistem și rezultatele evaluării trebuie să fie documentate; 2. a încheiat un acord documentat cu entitatea calificată, aprobat de ambele părți la nivelul de conducere corespunzător, care definește în mod clar: (i) sarcinile care urmează a fi executate; (ii) declarațiile, rapoartele și înregistrările care trebuie furnizate; (iii) condițiile tehnice care trebuie îndeplinite la executarea unor astfel de sarcini; (iv) asigurarea corespunzătoare a răspunderii; și (v) protecția acordată informațiilor obținute în cursul exercitării unor astfel de sarcini.	ARA.GEN.205 Atribuirea de sarcini entităților calificate (a) AAC poate atribui sarcini legate de certificarea inițială sau de supravegherea continuă a persoanelor sau organizațiilor care fac obiectul Codului aerian și al normelor sale de aplicare numai entităților calificate. Atunci când atribuie sarcini, AAC se asigură că: 1. dispune de un sistem pentru evaluarea inițială și continuă a conformității entității calificate cu Codul aerian. Acest sistem și rezultatele evaluării trebuie să fie documentate; 2. a încheiat un acord documentat cu entitatea calificată, aprobat de ambele părți la nivelul de conducere corespunzător, care definește în mod clar: (i) sarcinile care urmează a fi executate; (ii) declarațiile, rapoartele și înregistrările care trebuie furnizate; (iii) condițiile tehnice care trebuie îndeplinite la executarea unor astfel de sarcini; (iv) asigurarea corespunzătoare a răspunderii; și (v) protecția acordată informațiilor obținute în cursul exercitării unor astfel de sarcini.

	(b) AAC se asigură că procesul de audit intern și procesul de management al riscurilor de siguranță impuse de ARA.GEN.200 litera (a) punctul 4 cuprind toate sarcinile de certificare sau de supraveghere continuă executate în numele său.”	de supraveghere continuă executate în numele său.”
ARA.GEN.220 Evidența documentelor (a) AAC instituie un sistem de evidență a documentelor, care permite stocarea adecvată, accesibilitatea și trasabilitatea sigură a: 3. proceselor de certificare și declarare, precum și a supravegherii organizațiilor certificate și declarate; 5. proceselor pentru eliberarea de certificate de calificare a FSTD și pentru supravegherea continuă a FSTD și a organizației care îl exploatează; 6. evaluării mijloacelor de conformitate alternative propuse de organizații și a evaluării mijloacelor de conformitate alternative utilizate de AAC însăși; 7. constatărilor, acțiunilor corective și datei de încheiere a acțiunilor; 8. măsurilor executorii luate; 9. informațiilor privind siguranța și a măsurilor subsecvente; 10. documentației cu privire la derogările emise în conformitate cu Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017; și 11. procesului de evaluare și autorizare a aeronavelor prevăzut la ORA.ATO.135 litera (a) și DTO.GEN.240 litera (a). (b) AAC întocmește și menține la zi o listă cu toate certificatele organizațiilor, certificatele de calificare a FSTD, certificatele și atestatele personalului pe care le-a eliberat, cu declarațiile DTO primite și cu programele de pregătire DTO pe care le-a	7.2. la punctul ARA.GEN.220: 7.2.1. litera (a), punctul 3, punctele 5– 11 se restructurează și se expun după cum urmează: „3. atribuirii sarcinilor, cuprinzând elementele impuse de ARA.GEN.205, precum și detaliile sarcinilor atribuite”; „5. proceselor pentru eliberarea de licențe, calificări, certificate și atestate pentru personal și a proceselor pentru supravegherea continuă a titularilor respectivelor licențe, calificări, certificate și atestate; 6. proceselor pentru eliberarea de certificate de calificare a FSTD și pentru supravegherea continuă a FSTD și a organizației care îl exploatează; 7. supravegherii persoanelor și organizațiilor care exercită activități pe teritoriul RM; 8. evaluării mijloacelor alternative de punere în conformitate propuse de organizații și a evaluării mijloacelor alternative de punere în conformitate utilizate de AAC însăși; 9. constatărilor, acțiunilor corective și datei de încheiere a acțiunilor; 10. măsurilor executorii luate; 11. informațiilor privind siguranța și a măsurilor subsecvente;” Se completează cu pct.12 și pct.13, după cum urmează: ”12. utilizării măsurilor derogatorii emise în conformitate cu Codul aerian; 13. procesului de evaluare și autorizare a aeronavelor prevăzut la ORA.ATO.135 litera (a) și DTO.GEN.240 litera (a).”	3. atribuirii sarcinilor, cuprinzând elementele impuse de ARA.GEN.205, precum și detaliile sarcinilor atribuite”; „5. proceselor pentru eliberarea de licențe, calificări, certificate și atestate pentru personal și a proceselor pentru supravegherea continuă a titularilor respectivelor licențe, calificări, certificate și atestate; 6. proceselor pentru eliberarea de certificate de calificare a FSTD și pentru supravegherea continuă a FSTD și a organizației care îl exploatează; 7. supravegherii persoanelor și organizațiilor care exercită activități pe teritoriul RM; 8. evaluării mijloacelor alternative de punere în conformitate propuse de organizații și a evaluării mijloacelor alternative de punere în conformitate utilizate de AAC însăși; 9. constatărilor, acțiunilor corective și datei de încheiere a acțiunilor; 10. măsurilor executorii luate; 11. informațiilor privind siguranța și a măsurilor subsecvente; 12. utilizării măsurilor derogatorii emise în conformitate cu Codul aerian; 13. procesului de evaluare și autorizare a aeronavelor prevăzut la ORA.ATO.135 litera (a) și DTO.GEN.240 litera (a).” (b) AAC întocmește și menține la zi o listă cu toate certificatele organizațiilor, certificatele de calificare a FSTD licențele, certificatele și atestatele personalului pe care le-a eliberat, cu declarațiile DTO primite și cu programele de

verificat sau aprobat pentru conformitatea cu Anexa nr.1 (Partea FCL), Anexa nr.3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor sau cu Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor.	7.2.2. la litera (b) după sintagma „FSTD,” se completează cu cuvântul „licențele,”.	pregătire DTO pe care le-a verificat sau aprobat pentru conformitatea cu Anexa nr.1 (Partea FCL), Anexa nr.3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor sau cu Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor.
ARA.GEN.300 Supravegherea (a) AAC trebuie să verifice: 1. conformitatea cu cerințele aplicabile organizațiilor sau persoanelor înainte de a elibera un certificat sau o aprobare pentru o organizație, un certificat de calificare a FSTD, un certificat, o calificare sau un atestat pentru personal, după caz; 2. menținerea conformității cu cerințele aplicabile a persoanelor care dețin certificate, a organizațiilor pe care le-a certificat, a titularilor unei calificări a FSTD și a organizațiilor de la care a primit o declarație;	7.3. la punctul ARA.GEN.300 litera (a) la punctul 1 după sintagma „FSTD,” se completează cu cuvântul „o licență,” iar la punctul 2 cuvintele „care dețin certificate,” se substituie cu cuvintele „care dețin licențe, calificări și certificate,”.	ARA.GEN.300 Supravegherea (a) AAC trebuie să verifice: 1. conformitatea cu cerințele aplicabile organizațiilor sau persoanelor înainte de a elibera un certificat sau o aprobare pentru o organizație, un certificat de calificare a FSTD o licență, un certificat, o calificare sau un atestat pentru personal, după caz; 2. menținerea conformității cu cerințele aplicabile a persoanelor care dețin licențe, calificări și certificate, a organizațiilor pe care le-a certificat, a titularilor unei calificări a FSTD și a organizațiilor de la care a primit o declarație;
ARA.GEN.305 Programul de supraveghere (c) Pentru organizațiile certificate de AAC și pentru titularii de certificate de calificare a FSTD, trebuie să se aplice un ciclu de planificare a supravegherii care să nu depășească 12 luni. Ciclul de planificare a supravegherii poate fi redus dacă există dovezi că performanța în materie de siguranță a organizației sau a titularului certificatului de calificare a FSTD a scăzut. Ciclul de planificare a supravegherii poate fi extins până la 24 de luni dacă AAC a constatat că, în decursul celor 12 luni anterioare: 1. organizația a demonstrat o identificare eficientă a pericolelor în materie de siguranță	7.4. la punctul ARA.GEN.305: 7.4.1. la litera (c) cifrele „12” se substituie cu cifra „24”, cifra „24” cu „36”, iar cifra „36” cu cifra „48”; 7.4.2. la litera (ca) cuvântul „certificatelor” se înlocuiește cu cuvântul „licențelor”, cifrele „24” se substituie cu cifra „48” iar cifra „36” cu cifra „72”; 7.4.2.1. la punctul 4 cuvintele „autoritatea competentă” se substituie cu sintagma „AAC”; 7.4.3. la litera (d) cuvântul „un certificat” se substituie cu cuvântul „o licență,”.	ARA.GEN.305 Programul de supraveghere (c) Pentru organizațiile certificate de AAC și pentru titularii de certificate de calificare a FSTD, trebuie să se aplice un ciclu de planificare a supravegherii care să nu depășească 24 luni. Ciclul de planificare a supravegherii poate fi redus dacă există dovezi că performanța în materie de siguranță a organizației sau a titularului certificatului de calificare a FSTD a scăzut. Ciclul de planificare a supravegherii poate fi extins până la 36 de luni dacă AAC a constatat că, în decursul celor 36 luni anterioare: 1. organizația a demonstrat o identificare eficientă a pericolelor în materie de siguranță a aviației și un management eficace al riscurilor asociate; 2. organizația a demonstrat continuu, în conformitate cu ORA.GEN.130, că ține complet sub control toate schimbările;

a aviației și un management eficace al riscurilor asociate; 2. organizația a demonstrat continuu, în conformitate cu ORA.GEN.130, că ține complet sub control toate schimbările; 3. nu s-au emis constatări de nivel 1; și 4. toate acțiunile corective au fost aplicate în termenul acceptat sau prelungit de AAC, definit la ARA.GEN.350 litera (d) punctul 2. Ciclul de planificare a supravegherii poate fi prelungit până la maximum 36 de luni dacă, pe lângă condițiile de mai sus, organizația a instituit, AAC a aprobat un sistem eficace de raportare continuă către AAC cu privire la performanța în materie de siguranță și la conformitatea cu reglementările a organizației însăși. (ca) În cazul organizațiilor care furnizează pregătire numai pentru obținerea certificatelor LAPL, PPL, SPL sau BPL și a calificărilor și certificatelor aferente, se aplică un ciclu de planificare a supravegherii care nu depășește 24 de luni. Ciclul de planificare a supravegherii este redus dacă există dovezi că performanța în materie de siguranță a deținătorului organizației a scăzut. Ciclul de planificare a supravegherii poate fi extins până la maximum 36 de luni dacă AAC a constatat că, în decursul celor 24 de luni anterioare: 4. toate acțiunile corective au fost aplicate în termenul acceptat sau prelungit de autoritatea competentă, definit la ARA.GEN.350 litera (d) punctul 2.		3. nu s-au emis constatări de nivel 1; și 4. toate acțiunile corective au fost aplicate în termenul acceptat sau prelungit de AAC, definit la ARA.GEN.350 litera (d) punctul 2. Ciclul de planificare a supravegherii poate fi prelungit până la maximum 48 de luni dacă, pe lângă condițiile de mai sus, organizația a instituit, AAC a aprobat un sistem eficace de raportare continuă către AAC cu privire la performanța în materie de siguranță și la conformitatea cu reglementările a organizației însăși. (ca) În cazul organizațiilor care furnizează pregătire numai pentru obținerea licențelor LAPL, PPL, SPL sau BPL și a calificărilor și certificatelor aferente, se aplică un ciclu de planificare a supravegherii care nu depășește 48 de luni. Ciclul de planificare a supravegherii este redus dacă există dovezi că performanța în materie de siguranță a deținătorului organizației a scăzut. Ciclul de planificare a supravegherii poate fi extins până la maximum 72 de luni dacă AAC a constatat că, în decursul celor 48 de luni anterioare: 4. toate acțiunile corective au fost aplicate în termenul acceptat sau prelungit de AAC, definit la ARA.GEN.350 litera (d) punctul 2.

(d) Pentru persoanele care dețin un certificat, o calificare eliberată sau un atestat eliberat de AAC, programul de supraveghere cuprinde inspecții, inclusiv inspecții neanunțate, după caz.		d) Pentru persoanele care dețin o licență, un certificat, o calificare eliberată sau un atestat eliberat de AAC, programul de supraveghere cuprinde inspecții, inclusiv inspecții neanunțate, după caz.
ARA.GEN.310 Procedura de certificare inițială – organizații (ATO, AeMC)	7.5. la punctul ARA.GEN.310, din titlu cuvintele „(ATO, AeMC)” se exclud.	ARA.GEN.310 Procedura de certificare inițială – organizații
ARA.GEN.315 Procedura de eliberare, revalidare, reînnoire sau modificare a certificatelor de pilot, calificărilor, certificatelor sau atestatelor – persoane (a) La primirea unei cereri de eliberare, revalidare, reînnoire sau modificare a unui certificat sau calificări personale sau a unui certificat sau atestat personal și a oricărui document justificativ, AAC trebuie să verifice dacă solicitantul respectă cerințele aplicabile. (b) Dacă a constatat că solicitantul îndeplinește cerințele aplicabile, AAC eliberează, revalidează, reînnoiește sau modifică certificatul, calificarea sau atestatul.	7.6. la punctul ARA.GEN.315: 7.6.1. în titlu cuvintele „certIFICATELE DE PILOT” se substituie cu cuvintele „licențelor”; 7.6.2. la litera (a) cuvintele „a unui certificat” se înlocuiește cu cuvintele „a unei licențe”; 7.6.3. la litera (b) după cuvântul „modifică” se completează cu cuvintele „licența.”.	ARA.GEN.315 Procedura de eliberare, revalidare, reînnoire sau modificare a licențelor, calificărilor, certificatelor sau atestatelor – persoane (a) La primirea unei cereri de eliberare, revalidare, reînnoire sau modificare a a unei licențe sau calificări personale sau a unui certificat sau atestat personal și a oricărui document justificativ, AAC trebuie să verifice dacă solicitantul respectă cerințele aplicabile. (b) Dacă a constatat că solicitantul îndeplinește cerințele aplicabile, AAC eliberează, revalidează, reînnoiește sau modifică licența, certificatul, calificarea sau atestatul.
ARA.GEN.330 Schimbări – organizații (ATO, AeMC) (a) La primirea unei cereri de efectuare a unei schimbări care necesită o aprobare prealabilă, AAC verifică dacă organizația îndeplinește cerințele aplicabile înainte de a da respectiva aprobare. (b) AAC descrie condițiile în care organizația poate funcționa pe durata schimbării, cu excepția cazului în care AAC constată că certificatul organizației trebuie să fie suspendat. (c) Dacă a constatat că organizația respectă cerințele aplicabile, AAC aprobă schimbarea.	7.7. la punctul ARA.GEN.330: 7.7.1. în titlu cuvintele „(ATO, AeMC)” se exclud; 7.7.2. literele (a) – (f) se restructurează după cum urmează: „(a) La primirea unei cereri de efectuare a unei schimbări care necesită o aprobare prealabilă, AAC verifică dacă organizația îndeplinește cerințele aplicabile înainte de a da respectiva aprobare. AAC descrie condițiile în care organizația poate funcționa pe durata schimbării, cu excepția cazului în care AAC constată că certificatul organizației trebuie să fie suspendat. Dacă a constatat că organizația respectă cerințele aplicabile, AAC aprobă schimbarea.	ARA.GEN.330 Schimbări – organizații (a) La primirea unei cereri de efectuare a unei schimbări care necesită o aprobare prealabilă, AAC verifică dacă organizația îndeplinește cerințele aplicabile înainte de a da respectiva aprobare. AAC descrie condițiile în care organizația poate funcționa pe durata schimbării, cu excepția cazului în care AAC constată că certificatul organizației trebuie să fie suspendat. Dacă a constatat că organizația respectă cerințele aplicabile, AAC aprobă schimbarea. (b) Fără a aduce atingere niciunei măsuri executorii suplimentare, atunci când organizația efectuează schimbări care necesită o aprobare prealabilă fără a fi primit aprobarea din partea AAC după cum se

(d) Fără a aduce atingere niciunei măsuri executorii suplimentare, atunci când organizația efectuează schimbări care necesită o aprobare prealabilă fără a fi primit aprobarea din partea AAC după cum se definește la litera (a), AAC suspendă, limitează sau revocă certificatul organizației. (e) Pentru schimbările care nu necesită o aprobare prealabilă, AAC evaluează informațiile furnizate în notificarea trimisă de organizație în conformitate cu ORA.GEN.130 pentru a verifica respectarea cerințelor aplicabile. În cazul constatării oricărei neconformități, AAC: 1. informează organizația cu privire la neconformitate și solicită schimbări suplimentare; și 2. în cazul unor constatări de nivel 1 sau nivel 2, acționează în conformitate cu ARA.GEN.350. (f) În pofida dispozițiilor de la literele (a), (b) și (c), în cazul unor modificări aduse informațiilor cuprinse în declarațiile primite de la o DTO sau aduse programului de pregătire utilizat de DTO, care i-au fost notificate în conformitate cu punctul DTO.GEN.116 din Anexa nr.8 (Partea DTO), AAC trebuie să acționeze în conformitate cu dispozițiile de la punctele ARA.DTO.105 și ARA.DTO.110, după caz.	(b) Fără a aduce atingere niciunei măsuri executorii suplimentare, atunci când organizația efectuează schimbări care necesită o aprobare prealabilă fără a fi primit aprobarea din partea AAC după cum se definește la litera (a), AAC suspendă, limitează sau revocă certificatul organizației. (c) Pentru schimbările care nu necesită o aprobare prealabilă, AAC evaluează informațiile furnizate în notificarea trimisă de organizație în conformitate cu ORA.GEN.130 pentru a verifica respectarea cerințelor aplicabile. În cazul constatării oricărei neconformități, AAC: 1. informează organizația cu privire la neconformitate și solicită schimbări suplimentare; și 2. în cazul unor constatări de nivel 1 sau nivel 2, acționează în conformitate cu ARA.GEN.350. (d) În pofida dispozițiilor de la literele (a), (b) și (c), în cazul unor modificări aduse informațiilor cuprinse în declarațiile primite de la o DTO sau aduse programului de pregătire utilizat de DTO, care i-au fost notificate în conformitate cu punctul DTO.GEN.116 din Anexa nr.8 (Partea DTO), AAC trebuie să acționeze în conformitate cu dispozițiile de la punctele ARA.DTO.105 și ARA.DTO.110, după caz.”.	definește la litera (a), AAC suspendă, limitează sau revocă certificatul organizației. (c) Pentru schimbările care nu necesită o aprobare prealabilă, AAC evaluează informațiile furnizate în notificarea trimisă de organizație în conformitate cu ORA.GEN.130 pentru a verifica respectarea cerințelor aplicabile. În cazul constatării oricărei neconformități, AAC: 1. informează organizația cu privire la neconformitate și solicită schimbări suplimentare; și 2. în cazul unor constatări de nivel 1 sau nivel 2, acționează în conformitate cu ARA.GEN.350. (d) În pofida dispozițiilor de la literele (a), (b) și (c), în cazul unor modificări aduse informațiilor cuprinse în declarațiile primite de la o DTO sau aduse programului de pregătire utilizat de DTO, care i-au fost notificate în conformitate cu punctul DTO.GEN.116 din Anexa nr.8 (Partea DTO), AAC trebuie să acționeze în conformitate cu dispozițiile de la punctele ARA.DTO.105 și ARA.DTO.110, după caz.”.
ARA.GEN.355 Constatări și măsuri executorii – persoane (a) Dacă, în cursul supravegherii sau prin alte mijloace, AAC găsește dovezi care indică o neconformitate cu cerințele aplicabile din partea unei persoane care deține un certificat, o calificare eliberată sau un atestat eliberat în conformitate cu Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017, prezentul Regulament și normele sale de	7.8. la punctul ARA.GEN.355: 7.8.1 la litera (a) după sintagma „AAC” se completează cu cuvintele „în conformitate cu ARA.GEN.300 litera (a)”, după cuvântul „deține” se completează cu cuvântul „o licență,” iar după cuvântul „titularului” se completează cu cuvântul „licenței,”; 7.8.2. la litera (b) punctul 1 după cuvântul „revocă” se completează cu „licența,”.	ARA.GEN.355 Constatări și măsuri executorii – persoane (a) Dacă, în cursul supravegherii sau prin alte mijloace, AAC în conformitate cu ARA.GEN.300 litera (a) găsește dovezi care indică o neconformitate cu cerințele aplicabile din partea unei persoane care deține o licență, un certificat, o calificare eliberată sau un atestat eliberat în conformitate cu Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017, prezentul Regulament și

aplicare, AAC semnalează o constatare, o înregistrează și o comunică în scris titularului certificatului, calificării sau atestatului. (b) Când se semnalează o astfel de constatare, AAC efectuează o investigație. În cazul în care constatarea este confirmată, AAC: 1. limitează, suspendă sau revocă certificatul, calificarea sau atestatul, după caz, atunci când s-a identificat o problemă de siguranță; și		normele sale de aplicare, AAC semnalează o constatare, o înregistrează și o comunică în scris titularului licenței, certificatului, calificării sau atestatului. (b) Când se semnalează o astfel de constatare, AAC efectuează o investigație. În cazul în care constatarea este confirmată, AAC: 1. limitează, suspendă sau revocă licența, certificatul, calificarea sau atestatul, după caz, atunci când s-a identificat o problemă de siguranță; și
SUBPARTEA FCL – CERINȚE SPECIFICE REFERITOARE LA CERTIFICAREA ECHIPAJULUI DE ZBOR	7.9. la SUBPARTEA FCL – CERINȚE SPECIFICE REFERITOARE LA CERTIFICAREA ECHIPAJULUI DE ZBOR, în titlu cuvântul „CERTIFICAREA” se substituie cu cuvântul „LICENȚIEREA”.	SUBPARTEA FCL – CERINȚE SPECIFICE REFERITOARE LA LICENȚIEREA ECHIPAJULUI DE ZBOR
SECȚIUNEA II – Certificate și calificări	7.10. la SECȚIUNEA II – Certificate și calificări, titlu se expune după cum urmează: „SECȚIUNEA II – Licențe, calificări și certificate”.	SECȚIUNEA II – Licențe, calificări și certificate
ARA.FCL.200 Procedura de eliberare, revalidare sau reînnoire a unui certificat sau a unei calificări (a) Eliberarea certificatelor și a calificărilor. AAC eliberează un certificat de echipaj de zbor și calificările asociate utilizând formularul prevăzut în apendicele nr.1 la prezenta Anexă (Partea ARA). Dacă un pilot intenționează să zboare în afara teritoriului Republicii Moldova la bordul unei aeronave înmatriculate într-un stat-membru OACI, cu care Republica Moldova are încheiat un acord oficial privind cerințele similare de eliberare și validare automată a certificatelor, și în cazul:	7.11. la punctul ARA.FCL.200: în titlu după cuvântul „reînnoire” se completează cu cuvântul „a unei licențe”; 7.11.1. la litera (a) cuvintele „certificatelor” „un certificat” se substituie cu cuvintele „licențelor” „o licență”; 7.11.1.1. la litera (a) al doilea aliniat se modifică după cum urmează: „Dacă un pilot intenționează să zboare la bordul unei aeronave înmatriculate într-un stat-membru OACI, cu care Republica Moldova are încheiat un acord oficial privind cerințele similare de eliberare și validare automată a certificatelor, AAC: (1) adaugă următoarea observație la licența echipajului de zbor de la punctul XIII: „Această	ARA.FCL.200 Procedura de eliberare, revalidare sau reînnoire a unei licențe a unui certificat sau a unei calificări (a) Eliberarea licențelor și a calificărilor. AAC eliberează o licență de echipaj de zbor și calificările asociate utilizând formularul prevăzut în apendicele nr.1 la prezenta Anexă (Partea ARA). Dacă un pilot intenționează să zboare la bordul unei aeronave înmatriculate într-un stat-membru OACI, cu care Republica Moldova are încheiat un acord oficial privind cerințele similare de eliberare și validare automată a certificatelor, AAC: (1) adaugă următoarea observație la licența echipajului de zbor de la punctul XIII: „Această licență este validată automat conform anexei OACI la această licență”; și

(1) adoptării unor cerințe similare de eliberare a certificatelor; (2) încheierii unui acord oficial de recunoaștere a procedurii de validare automate; (3) menținerii unui sistem de supraveghere continuu cu scopul asigurării aplicării unor cerințe similare de eliberare a certificatelor; (4) înregistrării acordului de către OACI, în conformitate cu articolul 83 la <u>Convenția privind aviația civilă internațională</u>, AAC: 1. adaugă pe certificatul de echipaj de zbor, la punctul XIII, următoarea observație: „Prezentul certificat este validat automat conform Anexei OACI atașate la aceasta, utilizând formatul prevăzut la apendicele nr.8 la prezenta Anexă (Partea ARA)”; și 2. pune Anexa OACI la dispoziția pilotului în format tipărit sau electronic. (b) Eliberarea certificatelor de instructor și de examinator. AAC eliberează un certificat de instructor sau de examinator sub formă de: (c) Înscrierea pe certificate se efectuează de către AAC. Înainte de a autoriza în mod expres un examinator să revalideze sau să reînnoiască calificările sau certificatele, autoritatea competentă elaborează proceduri adecvate. (d) Autorizarea certificatului de către instructori. Înainte de autorizarea în mod specific a anumitor instructori pentru revalidarea unei calificări de clasă pentru avioane monomotor cu piston sau TMG, AAC elaborează proceduri adecvate.	licență este validată automat conform anexei OACI la această licență”; și (2) pune la dispoziția pilotului anexa OACI în format tipărit sau electronic.” 7.11.1.2. subpunctul 1 și 2 se exclud; 7.11.2. la litera (b) cuvântul „certificatul” se substituie cu cuvântul „licența”; 7.11.3. la litera (c) cuvintele „certificate” „AAC” și „autoritatea competentă” se substituie cu cuvintele „licențe” „examinatori” „AAC”; 7.11.4. litera (d) se modifică după cum urmează: „(d) Autorizarea licenței de către instructori. Înainte de autorizarea în mod specific a anumitor instructori pentru revalidarea unei calificări de clasă avioane SEP sau TMG, sau o calificare de tip pentru un elicopter monomotor cu o MTOM de până la 3 175 kg, AAC elaborează proceduri adecvate.”.	(2) pune la dispoziția pilotului anexa OACI în format tipărit sau electronic. (b) Eliberarea licențelor de instructor și de examinator. AAC eliberează un certificat de instructor sau de examinator sub formă de: (c) Înscrierea pe licențe se efectuează de către examinatori. Înainte de a autoriza în mod expres un examinator să revalideze sau să reînnoiască calificările sau certificatele, AAC elaborează proceduri adecvate. (d) Autorizarea licenței de către instructori. Înainte de autorizarea în mod specific a anumitor instructori pentru revalidarea unei calificări de clasă avioane SEP sau TMG, sau o calificare de tip pentru un elicopter monomotor cu o MTOM de până la 3 175 kg, AAC elaborează proceduri adecvate.

ARA.FCL.210 Informații pentru examinatori (a) AAC poate furniza examinatorilor pe care i-a certificat și examinatorilor certificați de alte autorități competente, care își exercită privilegiile pe teritoriul lor, criteriile de siguranță care trebuie respectate atunci când se desfășoară teste de îndemânare și verificări ale competenței într-o aeronavă. (b) Pentru a facilita difuzarea informațiilor primite de la autoritățile competente în conformitate cu litera (a) și accesul la aceste informații, AAC publică informațiile într-un format prevăzut de aceasta. (c) AAC poate furniza examinatorilor pe care i-a certificat și examinatorilor certificați de alte autorități competente, care își exercită privilegiile pe teritoriul lor, criteriile de siguranță care trebuie respectate atunci când se desfășoară teste de îndemânare și verificări ale competenței într-o aeronavă.	7.12. la punctul ARA.FCL.210: 7.12.1. litera (a) se expune după cum urmează: „(a) AAC informează EASA la solicitare, cu privire la procedurile administrative naționale, cerințele privind protecția datelor cu caracter personal, răspundere, asigurarea împotriva accidentelor și taxele aplicabile în RM, pe care examinatorii le utilizează atunci când desfășoară teste de îndemânare, verificări ale competenței sau evaluări ale competenței pentru un solicitant care nu se află în responsabilitatea AAC.”; 7.12.2. la literele (b) și (c) după cuvintele „competente” se completează cu cuvântul „străine”.	(a) AAC informează EASA la solicitare, cu privire la procedurile administrative naționale, cerințele privind protecția datelor cu caracter personal, răspundere, asigurarea împotriva accidentelor și taxele aplicabile în RM, pe care examinatorii le utilizează atunci când desfășoară teste de îndemânare, verificări ale competenței sau evaluări ale competenței pentru un solicitant care nu se află în responsabilitatea AAC. (b) Pentru a facilita difuzarea informațiilor primite de la autoritățile competente străine în conformitate cu litera (a) și accesul la aceste informații, AAC publică informațiile într-un format prevăzut de aceasta. (c) AAC poate furniza examinatorilor pe care i-a certificat și examinatorilor certificați de alte autorități competente străine, care își exercită privilegiile pe teritoriul lor, criteriile de siguranță care trebuie respectate atunci când se desfășoară teste de îndemânare și verificări ale competenței într-o aeronavă.
ARA.FCL.215 Perioada de valabilitate (a) La eliberarea sau reînnoirea unei calificări sau a unui certificat, AAC prelungește perioada de valabilitate până la finalul lunii relevante. (b) La revalidarea unei calificări, a unui certificat de instructor sau de examinator, AAC prelungește perioada de valabilitate a calificării sau a certificatului până la finalul lunii relevante. (c) AAC indică data expirării pe certificat.	7.13. punctul ARA.FCL.215 se expune în următoarea redacție: „ARA.FCL.215 Perioada de valabilitate (a) La eliberarea sau reînnoirea unei calificări sau a unui certificat, AAC sau, în cazul unei reînnoiri, un examinator autorizat în mod expres de AAC prelungește perioada de valabilitate până la finalul lunii relevante. (b) La revalidarea unei calificări, a unui certificat de instructor sau de examinator, AAC sau un examinator autorizat în mod expres de AAC prelungește perioada de valabilitate a calificării sau a certificatului până la finalul lunii relevante. (c) AAC sau un examinator autorizat în mod expres în acel scop de AAC indică data expirării pe licență sau pe certificat. (d) AAC poate elabora proceduri pentru a permite exercitarea de privilegii de către titularul	ARA.FCL.215 Perioada de valabilitate (a) La eliberarea sau reînnoirea unei calificări sau a unui certificat, AAC sau, în cazul unei reînnoiri, un examinator autorizat în mod expres de AAC prelungește perioada de valabilitate până la finalul lunii relevante. (b) La revalidarea unei calificări, a unui certificat de instructor sau de examinator, AAC sau un examinator autorizat în mod expres de AAC prelungește perioada de valabilitate a calificării sau a certificatului până la finalul lunii relevante. (c) AAC sau un examinator autorizat în mod expres în acel scop de AAC indică data expirării pe licență sau pe certificat. (d) AAC poate elabora proceduri pentru a permite exercitarea de privilegii de către titularul licenței sau al certificatului pentru o perioadă maximă de 8 săptămâni de la absolvirea examenului

	licenței sau al certificatului pentru o perioadă maximă de 8 săptămâni de la absolvirea examenului (examenelor) aplicabil(e) până la atestarea pe licență sau pe certificat.”.	(examenelor) aplicabil(e) până la atestarea pe licență sau pe certificat.
ARA.FCL.220 Procedura pentru reeliberarea unui certificat de pilot (a) AAC reeliberează un certificat oricând este necesar din motive administrative și: 1. după eliberarea inițială, revalidarea sau reînnoirea unei calificări sau autorizări asociată calificării sau după includerea oricărei modificări în certificatul de pilot; sau 2. atunci când punctul XII din certificatul prevăzut în apendicele nr.1 la prezenta Anexă (Partea ARA) este completat și nu mai rămâne niciun spațiu liber. (b) Numai calificările și certificatele valabile se transferă în documentul noului certificat.	7.14. la punctul ARA.FCL.220, în titlu cuvintele „unui certificat” se substituie cu cuvintele „unei licențe”; 7.14.1. la litera (a) cuvintele „un certificat” se substituie cu cuvintele „o licență”; 7.14.1.1. punctul 1 se expune după cum urmează: „1. după eliberarea inițială a unei calificări; sau”; 7.14.1.2. la punctul 2 cuvântul „certificatul” se înlocuiește cu cuvântul „licența”; 7.14.2. la litera (b) cuvintele „noului certificat” se înlocuiesc cu cuvintele „noii licențe”.	ARA.FCL.220 Procedura pentru reeliberarea unei licențe de pilot (a) AAC reeliberează o licență oricând este necesar din motive administrative și: 1. după eliberarea inițială a unei calificări; sau 2. atunci când punctul XII din licența prevăzută în apendicele nr.1 la prezenta Anexă (Partea ARA) este completat și nu mai rămâne niciun spațiu liber. (b) Numai calificările și certificatele valabile se transferă în documentul noii licențe.
ARA.FCL.250 Limitarea, suspendarea sau revocarea certificatelor și a calificărilor (a) AAC limitează, suspendă sau revocă, după caz, un certificat de pilot și calificările sau certificatele asociate în conformitate cu ARA.GEN.355 în următoarele situații, dar fără a se limita la acestea: 1. obținerea certificatului de pilot sau a calificării prin falsificarea documentelor doveditoare depuse; 2. falsificarea carnetului de zbor și a înregistrărilor din certificat; 3. titularul certificatului nu mai îndeplinește cerințele aplicabile din Anexa nr.1 (Partea FCL), din Anexa nr.3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor sau din Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor;	7.15. la punctul ARA.FCL.250, în titlu după cuvântul „revocarea” se completează cu cuvântul „licențelor,”; 7.15.1. la litera (a) cuvintele „un certificat” se substituie cu cuvintele „o licență”; 7.15.1.1. la punctul 1 cuvântul „certificatului” se substituie cu cuvântul „licenței”, cuvintele „sau a calificării” se substituie cu cuvintele „a calificării sau a certificatului”; 7.15.1.2. la punctul 2 după cuvântul „înregistrărilor” se completează cu cuvintele „din licență sau”; 7.15.1.3. la punctul 3 cuvintele „titularul certificatului” se substituie cu „titularul licenței”; 7.15.1.4 la punctul 4 cuvintele „unui certificat sau calificări” se înlocuiesc cu cuvintele „unei licențe, calificări sau unui certificat”; 7.15.2. la litera (b) cuvintele „un certificat sau o calificare” se substituie cu cuvintele „o licență, o calificare sau un certificat”;	ARA.FCL.250 Limitarea, suspendarea sau revocarea licențelor, certificatelor și a calificărilor (a) AAC limitează, suspendă sau revocă, după caz, o licență de pilot și calificările sau certificatele asociate în conformitate cu ARA.GEN.355 în următoarele situații, dar fără a se limita la acestea: 1. obținerea licenței de pilot sau a calificării sau a certificatului prin falsificarea documentelor doveditoare depuse; 2. falsificarea carnetului de zbor și a înregistrărilor din licență sau din certificat; 3. titularul licenței nu mai îndeplinește cerințele aplicabile din Anexa nr.1 (Partea FCL), din Anexa nr.3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor sau din Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor;

4. exercitarea privilegiilor asociate unui certificat sau calificări sub influența alcoolului sau a drogurilor; 5. neconformitatea cu cerințele operaționale aplicabile; 6. dovada unor practici neregulamentare sau a utilizării frauduloase a certificatului; sau 7. performanțe inacceptabile în orice fază a atribuțiilor și responsabilităților care îi revin examinatorului de zbor. (b) De asemenea, AAC poate limita, suspenda sau revoca un certificat sau o calificare în urma unei solicitări scrise a titularului certificatului. (c) Toate testele de îndemânare, verificările competenței sau evaluările competenței desfășurate în timpul suspendării sau după revocarea unui certificat de examinator sunt nule.	7.15.2.1. după cuvântul „titularului” se completează cu cuvintele „licenței sau”.	4. exercitarea privilegiilor asociate unei licențe, calificări sau unui certificat sub influența alcoolului sau a drogurilor; 5. neconformitatea cu cerințele operaționale aplicabile; 6. dovada unor practici neregulamentare sau a utilizării frauduloase a certificatului; sau 7. performanțe inacceptabile în orice fază a atribuțiilor și responsabilităților care îi revin examinatorului de zbor. (b) De asemenea, AAC poate limita, suspenda sau revoca o licență, o calificare sau un certificat în urma unei solicitări scrise a titularului licenței sau certificatului. (c) Toate testele de îndemânare, verificările competenței sau evaluările competenței desfășurate în timpul suspendării sau după revocarea unui certificat de examinator sunt nule.
ARA.FCL.300 Proceduri de examinare (b) În cazul ATPL, MPL al certificatului de pilot comercial (CPL) și al calificărilor de zbor instrumental, respectivele proceduri respectă toate condițiile de mai jos: 3. examenul la comunicații poate fi separat de examenele la celelalte subiecte. Un solicitant care a promovat anterior unul sau ambele examene de comunicații în condiții VFR (reguli de zbor la vedere) și în condiții IFR (reguli de zbor instrumental) nu este reexaminat în secțiunile relevante.	7.16. la punctul ARA.FCL.300: 7.16.1. la litera (b) cuvântul „al certificatului” se substituie cu cuvântul „al licenței”; 7.16.1.1 la punctul 3 propoziția „Un solicitant care a promovat anterior unul sau ambele examene de comunicații în condiții VFR (reguli de zbor la vedere) și în condiții IFR (reguli de zbor instrumental) nu este reexaminat în secțiunile relevante.” se exclude.	ARA.FCL.300 Proceduri de examinare (b) În cazul ATPL, MPL al licenței de pilot comercial (CPL) și al calificărilor de zbor instrumental, respectivele proceduri respectă toate condițiile de mai jos: 3. examenul la comunicații poate fi separat de examenele la celelalte subiecte.
(a) neconformitatea cu Partea CC sau cu cerințele aplicabile ale Părții ORO și ale Părții CAT din Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la operațiunile aeriene, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.831/2018, în cazurile în care s-a identificat o problemă în materie de siguranță;	7.17. la punctul ARA.CC.105 litera (a) cuvintele „Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la operațiunile aeriene, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.831/2018” se substituie cu cuvintele „HG nr. 612/2022”;	(a) neconformitatea cu Partea CC sau cu cerințele aplicabile ale Părții ORO și ale Părții CAT din Hotărârea Guvernului nr.612/2022, în cazurile în care s-a identificat o problemă în materie de siguranță;

ARA.FSTD.120 Menținerea unei calificări a FSTD (a) AAC monitorizează permanent organizația care exploatează FSTD pentru a verifica dacă: 1. seria completă de teste din MQTG se reia progresiv pe o perioadă de 12 luni; (b) AAC realizează evaluări periodice ale FSTD în conformitate cu procedurile detaliate la ARA.FSTD.100. Aceste evaluări au loc: 1. în fiecare an, în cazul unui simulator complet de zbor (FFS), al unui echipament de pregătire pentru zbor (FTD) sau al unui echipament de pregătire pentru procedurile de zbor și navigație (FNPT). Fiecare interval periodic de 12 luni începe de la data calificării inițiale. Evaluarea periodică a FSTD are loc în decursul celor 60 de zile care precedă finalul acestui interval periodic de evaluare de 12 luni;	7.18. la punctul ARA.FSTD.120: 7.18.1. la litera (a) punctul 1 sintagma „MQTG” se substituie cu sintagma „QTG”; 7.18.2. la litera (b) punctul 1 propozițiile „Fiecare interval periodic de 12 luni începe de la data calificării inițiale. Evaluarea periodică a FSTD are loc în decursul celor 60 de zile care precedă finalul acestui interval periodic de evaluare de 12 luni;” se înlocuiesc cu propozițiile „Începutul fiecărei perioade recurente de 12 luni este sfârșitul lunii calificării inițiale, cu excepția cazului în care AAC și organizația care operează FSTD convin asupra unei alte date. Fiecare evaluare recurentă a FSTD are loc în termen de 60 de zile înainte și de 30 de zile după începutul fiecărei perioade recurente de 12 luni;”; 7.18.3. se completează cu litera (c) în următoarea redacție: „(c) AAC poate prelungi perioada de evaluare periodică a unui FSTD specificat la punctul ARA.FSTD.120 litera (b) punctul 1 la maximum 36 de luni, cu condiția să se aplice toate condițiile următoare: 1. în cursul ultimelor 36 de luni, organizația care operează FSTD respectă criteriile specificate la punctul ARA.GEN.305 litera (c) punctele 1 - 4; 2. FSTD a fost supus unei evaluări inițiale și cel puțin unei evaluări periodice care au stabilit conformitatea sa continuă cu baza de calificare; 3. AAC efectuează un audit al elementelor sistemului de management al organizației, astfel cum se specifică la punctul ORA.GEN.200 litera (a) punctele 3 și 6 din anexa nr. 7, o dată la 12 luni; 4. organizația a elaborat proceduri pentru îndeplinirea sarcinilor specificate la punctul ORA.FSTD.225 litera (b) din anexa nr. 7.”.	ARA.FSTD.120 Menținerea unei calificări a FSTD (a) AAC monitorizează permanent organizația care exploatează FSTD pentru a verifica dacă: 1. seria completă de teste din QTG se reia progresiv pe o perioadă de 12 luni; (b) AAC realizează evaluări periodice ale FSTD în conformitate cu procedurile detaliate la ARA.FSTD.100. Aceste evaluări au loc: 1. în fiecare an, în cazul unui simulator complet de zbor (FFS), al unui echipament de pregătire pentru zbor (FTD) sau al unui echipament de pregătire pentru procedurile de zbor și navigație (FNPT). Începutul fiecărei perioade recurente de 12 luni este sfârșitul lunii calificării inițiale, cu excepția cazului în care AAC și organizația care operează FSTD convin asupra unei alte date. Fiecare evaluare recurentă a FSTD are loc în termen de 60 de zile înainte și de 30 de zile după începutul fiecărei perioade recurente de 12 luni; (c) AAC poate prelungi perioada de evaluare periodică a unui FSTD specificat la punctul ARA.FSTD.120 litera (b) punctul 1 la maximum 36 de luni, cu condiția să se aplice toate condițiile următoare: 1. în cursul ultimelor 36 de luni, organizația care operează FSTD respectă criteriile specificate la punctul ARA.GEN.305 litera (c) punctele 1 - 4; 2. FSTD a fost supus unei evaluări inițiale și cel puțin unei evaluări periodice care au stabilit conformitatea sa continuă cu baza de calificare; 3. AAC efectuează un audit al elementelor sistemului de management al organizației, astfel cum se specifică la punctul ORA.GEN.200 litera (a) punctele 3 și 6 din anexa nr. 7, o dată la 12 luni; 4. organizația a elaborat proceduri pentru îndeplinirea sarcinilor specificate la punctul ORA.FSTD.225 litera (b) din anexa nr. 7.”.

ARA.MED.120 Examinatori medicali AAC desemnează unul sau mai mulți examinatori medicali care să îndeplinească sarcinile descrise în prezenta secțiune. Examinatorul medical are diplomă de licență în medicină (studii integrate), este calificat în medicină și deține: (a) o experiență de muncă postuniversitară în medicină de cel puțin 5 ani; (b) cunoștințe specifice și experiență în domeniul medicinei aeronautice; și (c) pregătire specifică în domeniul certificării medicale.	7.19. la punctul ARA.MED.120: 7.19.1. litera (a) cuvintele „de cel puțin 5 ani” se substituie cu cuvântul „clinică”; 7.19.2. la litera (b) după cuvântul „aeronautice” se completează cu cuvântul „și în practica aeromedicală”; 7.19.3. la litera (c) cuvântul „medicale” se substituie cu cuvântul „aeromedicale”.	ARA.MED.120 Examinatori medicali AAC desemnează unul sau mai mulți examinatori medicali care să îndeplinească sarcinile descrise în prezenta secțiune. Examinatorul medical are diplomă de licență în medicină (studii integrate), este calificat în medicină și deține: (a) o experiență de muncă postuniversitară în medicină clinică; (b) cunoștințe specifice și experiență în domeniul medicinei aeronautice și în practica aeromedicală; și (c) pregătire specifică în domeniul certificării aeromedicale.
ARA.MED.125 Direcționarea către AAC	7.20. punctul ARA.MED.125 se completează cu literele (c) și (d) după cum urmează: „(c) examinatorul medical informează AeMC sau AME cu privire la decizie; (d) în cazul în care solicitantul este evaluat ca fiind apt, examinatorul medical eliberează, dacă este cazul, certificatul medical sau delegă eliberarea către AeMC sau AME care a transmis decizia privind aptitudinea respectivului solicitant.”.	(c) examinatorul medical informează AeMC sau AME cu privire la decizie; (d) în cazul în care solicitantul este evaluat ca fiind apt, examinatorul medical eliberează, dacă este cazul, certificatul medical sau delegă eliberarea către AeMC sau AME care a transmis decizia privind aptitudinea respectivului solicitant.
	7.21. după punctul ARA.MED.125, se completează cu punctele ARA.MED.126 și ARA.MED.128 după cum urmează: „ARA.MED.126 Limitarea, suspendarea sau revocarea certificatelor medicale (a) AAC stabilește o procedură de limitare, suspendare sau revocare a unui certificat medical. (b) AAC limitează, suspendă sau revocă un certificat medical în cazul în care există dovezi că: 1. un certificat medical este falsificat sau obținut printr-o declarație falsă sau printr-o dovadă falsă; 2. un certificat medical este utilizat cu încălcarea dispozițiilor de la punctul MED.A.020 din anexa nr. 4; 3. titularul unui certificat medical nu mai este conform cu anexa nr. 4 (partea MED);	ARA.MED.126 Limitarea, suspendarea sau revocarea certificatelor medicale (a) AAC stabilește o procedură de limitare, suspendare sau revocare a unui certificat medical. (b) AAC limitează, suspendă sau revocă un certificat medical în cazul în care există dovezi că: 1. un certificat medical este falsificat sau obținut printr-o declarație falsă sau printr-o dovadă falsă; 2. un certificat medical este utilizat cu încălcarea dispozițiilor de la punctul MED.A.020 din anexa nr. 4; 3. titularul unui certificat medical nu mai este conform cu anexa nr. 4 (partea MED); (c) AAC poate, de asemenea, să suspende sau să revoce un certificat medical la cererea scrisă a titularului unui certificat medical.

	(c) AAC poate, de asemenea, să suspende sau să revoce un certificat medical la cererea scrisă a titularului unui certificat medical. (d) În cazul limitării, suspendării sau revocării unui certificat medical, AAC informează AME sau AeMC emitent cu privire la motivul limitării, suspendării sau revocării. (e) În cazul suspendării sau revocării unui certificat medical, AAC se asigură că sunt respectate dispozițiile de la punctul MED.A.046 din anexa nr. 4 (partea MED). (f) AAC stabilește o procedură de restabilire a unui certificat medical. ARA.MED.128 Procedura de consultare AAC stabilește o procedură de consultare pentru AeMC și AME în conformitate cu anexa nr.4 (partea MED).”.	(d) În cazul limitării, suspendării sau revocării unui certificat medical, AAC informează AME sau AeMC emitent cu privire la motivul limitării, suspendării sau revocării. (e) În cazul suspendării sau revocării unui certificat medical, AAC se asigură că sunt respectate dispozițiile de la punctul MED.A.046 din anexa nr. 4 (partea MED). (f) AAC stabilește o procedură de restabilire a unui certificat medical. ARA.MED.128 Procedura de consultare AAC stabilește o procedură de consultare pentru AeMC și AME în conformitate cu anexa nr.4 (partea MED).”.
ARA.MED.130 Formatul certificatului medical (a) Cuprins 1. statul în care s-a eliberat certificatul de pilot sau s-a solicitat eliberarea acestuia (I); 2. clasa certificatului medical (II); 3. numărul certificatului începând cu codul de țară ONU al Republicii Moldova, urmat de un cod format din numere și/sau litere scris cu cifre arabe și caractere latine (III); 4. numele titularului (IV); 5. naționalitatea titularului (VI); 6. data nașterii titularului (zz/ll/aaaa) (XIV); 7. semnătura titularului (VII); 8. limitare (limitări) (XIII); 9. data expirării certificatului medical (IX) pentru:	7.23. la punctul ARA.MED.130: 7.23.1. litera (a) se expune după cum urmează: „(a) Cuprins 1. statul în care s-a eliberat licența de pilot sau s-a solicitat eliberarea acestuia (I); 3. numărul certificatului începând cu codul de țară ONU al Republicii Moldova, urmat de un cod format din numere și/sau litere scris cu cifre arabe și caractere latine (III); 4. numele titularului (IV); 5. naționalitatea titularului (VI); 6. data nașterii titularului (zz/ll/aaaa) (IVa); 7. semnătura titularului (VII); 8. limitare (limitări) (XIII); 9. data expirării certificatului medical (IX) pentru: (i) clasa 1; (ii) clasa 1 operațiuni comerciale de transport călători cu un singur pilot; (iii) clasa 2;	„(a) Cuprins 1. statul în care s-a eliberat licența de pilot sau s-a solicitat eliberarea acestuia (I); 3. numărul certificatului începând cu codul de țară ONU al Republicii Moldova, urmat de un cod format din numere și/sau litere scris cu cifre arabe și caractere latine (III); 4. numele titularului (IV); 5. naționalitatea titularului (VI); 6. data nașterii titularului (zz/ll/aaaa) (IVa); 7. semnătura titularului (VII); 8. limitare (limitări) (XIII); 9. data expirării certificatului medical (IX) pentru: (i) clasa 1; (ii) clasa 1 operațiuni comerciale de transport călători cu un singur pilot; (iii) clasa 2; (iv) LAPL; 10. data examenului medical;

(i) clasa 1 operațiuni comerciale de transport călători cu un singur pilot; (ii) clasa 1 alte operațiuni comerciale; (iii) clasa 2; (iv) LAPL; 10. data examenului medical; 11. data ultimei electrocardiograme; 12. data ultimei audiograme; 13. data eliberării și semnătura AME sau a examinatorului medical care a eliberat certificatul; 14. sigiliul sau ștampila (XI). (c) Limba: certificatele se redactează în limba de stat și limba engleză.	(iv) LAPL; 10. data examenului medical; 11. data celei mai recente și data următoarei electrocardiograme; 12. data celei mai recente și data următoarei audiograme; 12a. data celei mai recente și data următoarei examinări oftalmologice; 13. data eliberării și semnătura AME sau a examinatorului medical care a eliberat certificatul. La această rubrică se pot adăuga MG dacă aceștia au competența de a elibera certificate medicale în temeiul legislației naționale; 14. sigiliul sau ștampila (XI). 15. alte informații.”; 7.23.2. la litera (c) după cuvântul „certificatele” se completează cu cuvântul „medicale”.	11. data celei mai recente și data următoarei electrocardiograme; 12. data celei mai recente și data următoarei audiograme; 12a. data celei mai recente și data următoarei examinări oftalmologice; 13. data eliberării și semnătura AME sau a examinatorului medical care a eliberat certificatul. La această rubrică se pot adăuga MG dacă aceștia au competența de a elibera certificate medicale în temeiul legislației naționale; 14. sigiliul sau ștampila (XI). 15. alte informații.” (c) Limba: certificatele medicale se redactează în limba de stat și limba engleză.
ARA.MED.135 Formulare de medicină aeronautică AAC utilizează formulare pentru: (a) formularul de cerere de certificat medical; (b) formularul raportului de examinare pentru solicitanții de certificate medicale clasa 1 și clasa 2; și (c) formularul raportului de examinare pentru solicitanții de certificate de pilot de aeronave ușoare (LAPL).	7.24. la punctul ARA.MED.135: 7.24.1. titlu se expune după cum urmează: „ARA.MED.135 Formulare aeromedicale”; 7.24.2. primul aliniat se expune după cum urmează: „AAC furnizează AME formatul următoarelor documente.”; 7.24.3. la litera (c) cuvântul „certificate” se substituie cu cuvântul „licențe”.	ARA.MED.135 Formulare aeromedicale AAC furnizează AME formatul următoarelor documente: (a) formularul de cerere de certificat medical; (b) formularul raportului de examinare pentru solicitanții de certificate medicale clasa 1 și clasa 2; și (c) formularul raportului de examinare pentru solicitanții de licențe de pilot de aeronave ușoare (LAPL).
	7.25. după punctul ARA.MED.135 se completează cu punctul ARA.MED.145 după cum urmează: „ARA.MED.145 Notificare privind MG către AAC, dacă este aplicabil Atunci când este cazul, AAC instituie un proces de notificare pentru medicii generaliști (MG), pentru a se asigura că aceștia cunosc cerințele aplicabile prevăzute în prezentul Regulament.	ARA.MED.145 Notificare privind MG către AAC, dacă este aplicabil Atunci când este cazul, AAC instituie un proces de notificare pentru medicii generaliști (MG), pentru a se asigura că aceștia cunosc cerințele aplicabile prevăzute în prezentul Regulament.

ARA.MED.150 Evidența documentelor (a) Pe lângă înregistrările impuse de ARA.GEN.220, AAC include în sistemul său de evidență detalii privind examinările și evaluările aeromedicale trimise de AME sau AeMC. (b) Toate dosarele aeromedicale ale titularilor de certificate se păstrează pentru o perioadă minimă de 10 ani după expirarea ultimului lor certificat medical. (c) În scopul evaluării aeromedicale și al standardizării, dosarele aeromedicale se pun la dispoziție, în urma obținerii consimțământului scris al solicitantului/titularului certificatului: 1. unui AeMC sau AME, în scopul realizării unei evaluări aeromedicale; 2. unui comitet de examinare medicală, care poate fi înființat de AAC în scopul reexaminării cazurilor neconcludente; 3. unor medici specialiști în scopul realizării unei evaluări aeromedicale; 4. examinatorului medical al autorității competente a unui stat, în urma unei solicitări scrise din partea solicitantului/titularului certificatului; 5. solicitantului/titularului certificatului în cauză, în urma unei solicitări scrise din partea acestuia; și 6. după eliminarea elementelor de identificare ale solicitantului/titularului certificatului, organizațiilor care desfășoară inspecții de standardizare. (d) AAC poate pune la dispoziție dosarele aeromedicale în alte scopuri decât cele menționate la litera (c), sub rezerva respectării legislației aplicabile cu privire la protecția datelor cu caracter personal. (e) AAC ține o listă a tuturor AME titulari al unui certificat valabil eliberat de AAC și care	7.26. punctul ARA.MED.150 se expune după cum urmează: „ARA.MED.150 Evidența documentelor (a) Pe lângă înregistrările prevăzute la punctul ARA.GEN.220, AAC include în sistemul său de evidență detalii privind examinările și evaluările aeromedicale trimise de AME, AMC, sau MG după caz. (b) Toate dosarele aeromedicale ale solicitanților/titularilor de licențe se păstrează pentru o perioadă minimă de 10 ani după data expirării ultimului lor certificat medical. (c) În scopul evaluării aeromedicale și al certificării, dosarele aeromedicale se pun la dispoziția, în urma obținerii consimțământului scris al solicitantului/titularului licenței, următoarelor entități: 1. unui AMC, AME, sau MG după caz, în scopul realizării unei evaluări aeromedicale; 2. unui comitet de examinare medicală, care poate fi înființat de AAC în scopul reexaminării cazurilor neconcludente; 3. unor medici specialiști în scopul realizării unei evaluări aeromedicale; 4. examinatorului medical al autorității competente a unui stat UE în scopul unei supravegheri în cooperare; 5. solicitantului/titularului licenței în cauză, în urma unei solicitări scrise din partea acestuia; 6. după caz, EASA, în scopul standardizării, într-un mod care să asigure respectarea confidențialității medicale în orice moment.. (d) AAC poate pune la dispoziție dosare aeromedicale în alte scopuri decât cele menționate la litera (c), respectând cadrul normativ privind prelucrarea datelor cu caracter personal. (e) AAC ține o listă a: 1. AeMC și AME pe care le-a certificat;	ARA.MED.150 Evidența documentelor (a) Pe lângă înregistrările prevăzute la punctul ARA.GEN.220, AAC include în sistemul său de evidență detalii privind examinările și evaluările aeromedicale trimise de AME, AMC, sau MG după caz. (b) Toate dosarele aeromedicale ale solicitanților/titularilor de licențe se păstrează pentru o perioadă minimă de 10 ani după data expirării ultimului lor certificat medical. (c) În scopul evaluării aeromedicale și al certificării, dosarele aeromedicale se pun la dispoziția, în urma obținerii consimțământului scris al solicitantului/titularului licenței, următoarelor entități: 1. unui AMC, AME, sau MG după caz, în scopul realizării unei evaluări aeromedicale; 2. unui comitet de examinare medicală, care poate fi înființat de AAC în scopul reexaminării cazurilor neconcludente; 3. unor medici specialiști în scopul realizării unei evaluări aeromedicale; 4. examinatorului medical al autorității competente a unui stat UE în scopul unei supravegheri în cooperare; 5. solicitantului/titularului licenței în cauză, în urma unei solicitări scrise din partea acestuia; 6. după caz, EASA, în scopul standardizării, într-un mod care să asigure respectarea confidențialității medicale în orice moment.. (d) AAC poate pune la dispoziție dosare aeromedicale în alte scopuri decât cele menționate la litera (c), respectând cadrul normativ privind prelucrarea datelor cu caracter personal. (e) AAC ține o listă a: 1. AeMC și AME pe care le-a certificat;

poate fi transmisă, la cerere, altor autorități competente în domeniul aviației civile.	3. MG care își exercită privilegiile în conformitate cu punctul MED.A.040 din anexa nr. 4 (partea MED), după caz; 4. MSMM care au notificat AAC intenția lor de a efectua evaluări aeromedicale ale echipajului de cabină în conformitate cu punctul MED.C.005 litera (c) și cu punctul MED.D.040 din anexa nr. 4 (partea MED), după caz. Lista trebuie să precizeze privilegiile persoanelor și organizațiilor menționate la primul paragraf punctele 1 - 4 și se publică și se actualizează de către AAC. (f) AAC analizează datele privind sănătatea ale piloților în vârstă de peste 60 ani, în special ale celor implicați în operațiuni HEMS cu un singur pilot, și la solicitare raportează anual EASA, aceste date privind sănătatea într-un mod anonimizat și agregat.”	3. MG care își exercită privilegiile în conformitate cu punctul MED.A.040 din anexa nr. 4 (partea MED), după caz; 4. MSMM care au notificat AAC intenția lor de a efectua evaluări aeromedicale ale echipajului de cabină în conformitate cu punctul MED.C.005 litera (c) și cu punctul MED.D.040 din anexa nr. 4 (partea MED), după caz. Lista trebuie să precizeze privilegiile persoanelor și organizațiilor menționate la primul paragraf punctele 1 - 4 și se publică și se actualizează de către AAC. (f) AAC analizează datele privind sănătatea ale piloților în vârstă de peste 60 ani, în special ale celor implicați în operațiuni HEMS cu un singur pilot, și la solicitare raportează anual EASA, aceste date privind sănătatea într-un mod anonimizat și agregat.”
ARA.MED.160 Schimbul de informații cu privire la certificatele medicale prin intermediul unei baze de date centralizate (a) AAC va crea și gestiona o bază de date centralizată compatibilă cu Fișierul european de date aeromedicale (European Aero-Medical Repository – EAMR).	7.27. la punctul ARA.MED.160: 7.27.1. litera (a) se expune după cum urmează: „(a) Până a avea acces la Fișierul european de date aeromedicale (European Aero-Medical Repository – EAMR), AAC va crea și gestiona o bază de date centralizată ale examinărilor medicale și al supravegherii solicitanților și titularilor de certificate medicale clasa 1 și în scopul supravegherii AME și AeMC.”; 7.27.2. după litera (c) se completează cu un aliniat nou și literele (d) – (h) după cum urmează: „AAC poate acorda și altor persoane acces la Baza de date și la informațiile pe care le conține, atunci când este necesar pentru a se asigura o bună funcționare, în special pentru întreținerea sa tehnică. Într-un astfel de caz, AAC se asigură că respectivele persoane sunt corespunzător autorizate și calificate, că accesul lor este limitat la ceea ce este necesar pentru a atinge scopurile pentru care li s-a acordat accesul și că au beneficiat de o pregătire prealabilă în materie de	(a) AAC va crea și gestiona o bază de date centralizată compatibilă cu Fișierul european de date aeromedicale (European Aero-Medical Repository – EAMR). AAC poate acorda și altor persoane acces la Baza de date și la informațiile pe care le conține, atunci când este necesar pentru a se asigura o bună funcționare, în special pentru întreținerea sa tehnică. Într-un astfel de caz, AAC se asigură că respectivele persoane sunt corespunzător autorizate și calificate, că accesul lor este limitat la ceea ce este necesar pentru a atinge scopurile pentru care li s-a acordat accesul și că au beneficiat de o pregătire prealabilă în materie de protecție a datelor cu caracter personal și a garanțiilor conexe. (d) De îndată ce au examinat un solicitant sau un titular al unui certificat medical clasa 1, AAC, AME și AeMC menționate la litera (c) introduc de fiecare dată datele menționate la litera (b) în Baza

	protecție a datelor cu caracter personal și a garanțiilor conexe. (d) De îndată ce au examinat un solicitant sau un titular al unui certificat medical clasa 1, AAC, AME și AeMC menționate la litera (c) introduc de fiecare dată datele menționate la litera (b) în Baza de date sau actualizează datele respective dacă este necesar. (e) Atunci când aceste date constituie date cu caracter personal, de fiecare dată când introduc sau actualizează respectivele date, AAC, AME și AeMC informează ex ante solicitantul sau titularul unui certificat clasa 1 în acest sens. (f) AAC asigură integritatea și securitatea Bazei de date și a informațiilor pe care acesta le conține cu ajutorul unei infrastructuri informatice adecvate. AAC stabilește și aplică, protocoalele și măsurile tehnice necesare pentru a se asigura că orice acces la Baza de date și la informațiile pe care acesta le conține este legal și securizat. (g) AAC se asigură că informațiile pe care le conține Baza de date sunt șterse după o perioadă de zece ani. Această perioadă se calculează de la data expirării ultimului certificat clasa 1 eliberat solicitantului sau titularului în cauză sau de la data ultimei introduceri sau actualizări a datelor legate de solicitantul sau de titularul în cauză, dacă această dată este ulterioară. (h) AAC se asigură că solicitanții sau titularii de certificate medicale clasa 1 pot avea acces la orice informații pe care le conține Baza de date în privința lor și că sunt informați că pot solicita rectificarea sau ștergerea respectivelor informații. AAC evaluează solicitările de acest tip și, în cazurile în care consideră că informațiile vizate sunt incorecte sau nefolositoare pentru scopurile menționate la litera (b), se asigură că respectivele informații sunt rectificate sau șterse.”.	de date sau actualizează datele respective dacă este necesar. (e) Atunci când aceste date constituie date cu caracter personal, de fiecare dată când introduc sau actualizează respectivele date, AAC, AME și AeMC informează ex ante solicitantul sau titularul unui certificat clasa 1 în acest sens. (f) AAC asigură integritatea și securitatea Bazei de date și a informațiilor pe care acesta le conține cu ajutorul unei infrastructuri informatice adecvate. AAC stabilește și aplică, protocoalele și măsurile tehnice necesare pentru a se asigura că orice acces la Baza de date și la informațiile pe care acesta le conține este legal și securizat. (g) AAC se asigură că informațiile pe care le conține Baza de date sunt șterse după o perioadă de zece ani. Această perioadă se calculează de la data expirării ultimului certificat clasa 1 eliberat solicitantului sau titularului în cauză sau de la data ultimei introduceri sau actualizări a datelor legate de solicitantul sau de titularul în cauză, dacă această dată este ulterioară. (h) AAC se asigură că solicitanții sau titularii de certificate medicale clasa 1 pot avea acces la orice informații pe care le conține Baza de date în privința lor și că sunt informați că pot solicita rectificarea sau ștergerea respectivelor informații. AAC evaluează solicitările de acest tip și, în cazurile în care consideră că informațiile vizate sunt incorecte sau nefolositoare pentru scopurile menționate la litera (b), se asigură că respectivele informații sunt rectificate sau șterse.
ARA.MED.200 Procedura pentru eliberarea, revalidarea, reînnoirea sau modificarea unui certificat de AME	7.28. punctul ARA.MED.200 se expune după cum urmează: „ARA.MED.200 Procedura de eliberare, revalidare, reînnoire sau modificare a unui certificat de AME	ARA.MED.200 Procedura de eliberare, revalidare, reînnoire sau modificare a unui certificat de AME

(a) Procedura de certificare a unui AME respectă prevederile stabilite la ARA.GEN.315. Înainte de a elibera certificatul, AAC se asigură că cabinetul AME este echipat complet pentru efectuarea examinării aeromedicale în cadrul sferei certificatului de AME solicitat. (b) Atunci când consideră că AME este în conformitate cu cerințele aplicabile, AAC eliberează, revalidează, reînnoiește sau modifică certificatul de AME pentru o perioadă de cel mult 3 ani, utilizând formularul prevăzut în apendicele nr.6 la prezenta Anexă (Partea ARA).	Fără a aduce atingere dispozițiilor prevăzute la punctul ARA.GEN.315, se aplică toate elementele următoare: (a) AAC se asigură că, înainte de eliberarea, revalidarea, reînnoirea sau extinderea privilegiilor unui certificat de AME, solicitantii își demonstrează competența aeromedicală în conformitate cu punctul MED.D.030 litera (a) punctul 6 și litera (b) punctul 5 din anexa nr. 4; (b) AAC instituie o procedură pentru a se asigura că, înainte de eliberarea certificatului de AME, deține dovada că cabinetul AME este echipat și că există procese adecvate pentru efectuarea examinărilor aeromedicale în cadrul domeniului de aplicare al certificatului de AME solicitat. În caz că există mai multe cabinete AME, toate acestea trebuie specificate în certificatul AME; (c) pentru solicitanții menționați la punctul MED.D.020 litera (aa) din anexa nr. 4, AAC poate accepta un curs de pregătire în medicina aeronautică urmat de un solicitant în afara teritoriului RM în temeiul Convenției de la Chicago, cu condiția ca AAC să fi întreprins toate acțiunile următoare: 1. a evaluat și a verificat dacă programa de curs este echivalentă cu cursurile de pregătire în medicina aeronautică disponibile în statele membre ale Uniunii Europene; 2. a furnizat solicitantului un modul de pregătire specifică privind cerințele aeromedicale detaliate în anexa nr. 4 (partea MED); (d) atunci când consideră că AME este în conformitate cu cerințele aplicabile, AAC eliberează, revalidează, reînnoiește sau modifică certificatul de AME pentru o perioadă de cel mult 3 ani, utilizând formularul prevăzut în apendicele nr. 7.”.	Fără a aduce atingere dispozițiilor prevăzute la punctul ARA.GEN.315, se aplică toate elementele următoare: (a) AAC se asigură că, înainte de eliberarea, revalidarea, reînnoirea sau extinderea privilegiilor unui certificat de AME, solicitantii își demonstrează competența aeromedicală în conformitate cu punctul MED.D.030 litera (a) punctul 6 și litera (b) punctul 5 din anexa nr. 4; (b) AAC instituie o procedură pentru a se asigura că, înainte de eliberarea certificatului de AME, deține dovada că cabinetul AME este echipat și că există procese adecvate pentru efectuarea examinărilor aeromedicale în cadrul domeniului de aplicare al certificatului de AME solicitat. În caz că există mai multe cabinete AME, toate acestea trebuie specificate în certificatul AME; (c) pentru solicitanții menționați la punctul MED.D.020 litera (aa) din anexa nr. 4, AAC poate accepta un curs de pregătire în medicina aeronautică urmat de un solicitant în afara teritoriului RM în temeiul Convenției de la Chicago, cu condiția ca AAC să fi întreprins toate acțiunile următoare: 1. a evaluat și a verificat dacă programa de curs este echivalentă cu cursurile de pregătire în medicina aeronautică disponibile în statele membre ale Uniunii Europene; 2. a furnizat solicitantului un modul de pregătire specifică privind cerințele aeromedicale detaliate în anexa nr. 4 (partea MED); (d) atunci când consideră că AME este în conformitate cu cerințele aplicabile, AAC eliberează, revalidează, reînnoiește sau modifică certificatul de AME pentru o perioadă de cel mult 3 ani, utilizând formularul prevăzut în apendicele nr. 7.”.

	7.29. după punctul ARA.MED.200 se completează cu punctul ARA.MED.240 după cum urmează: „ARA.MED.240 Medici generaliști (MG) care exercită privilegiile în conformitate cu punctul MED.A.040 din anexa nr. 4 (partea MED), dacă este aplicabil După caz, AAC informează autoritățile competente ale altor state membre EASA dacă examinările aeromedicale pentru LAPL pot fi efectuate, pe teritoriul RM, de MG.”.	ARA.MED.240 Medici generaliști (MG) care exercită privilegiile în conformitate cu punctul MED.A.040 din anexa nr. 4 (partea MED), dacă este aplicabil După caz, AAC informează autoritățile competente ale altor state membre EASA dacă examinările aeromedicale pentru LAPL pot fi efectuate, pe teritoriul RM, de MG.
ARA.MED.245 Supravegherea continuă a AME La elaborarea programului de supraveghere continuă menționat la ARA.GEN.305, AAC ține cont de numărul de AME desemnați de AAC.	7.30. punctul ARA.MED.245 se expune după cum urmează: „ARA.MED.245 Supravegherea continuă a AME (și a MG după caz) Atunci când elaborează programul de supraveghere continuă menționat la punctul ARA.GEN.305, AAC ia în considerare: 1. numărul AME (și MG - după caz) care își exercită privilegiile pe teritoriul în care AAC își desfășoară sarcina de supraveghere; 2. numărul AME certificați, care își exercită privilegiile pe teritoriul unui alt stat în care AAC își execută sarcina de supraveghere; 3. o evaluare bazată pe riscuri a activității AME (și MG-după caz).”.	ARA.MED.245 Supravegherea continuă a AME (și a MG după caz) Atunci când elaborează programul de supraveghere continuă menționat la punctul ARA.GEN.305, AAC ia în considerare: 1. numărul AME (și MG - după caz) care își exercită privilegiile pe teritoriul în care AAC își desfășoară sarcina de supraveghere; 2. numărul AME certificați, care își exercită privilegiile pe teritoriul unui alt stat în care AAC își execută sarcina de supraveghere; 3. o evaluare bazată pe riscuri a activității AME (și MG-după caz).
	7.31. după punctul ARA.MED.245 se completează cu punctul ARA.MED.246 după cum urmează: „ARA.MED.246 Supravegherea în cooperare a AME și AeMC, la aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană Fără a aduce atingere dispozițiilor prevăzute la punctul ARA.GEN.300 litera (e): (a) în cazul în care un AME sau AeMC își desfășoară activitatea în mai multe state, AAC dispune de o procedură pentru a asigura schimbul de informații în conformitate cu punctul ARA.GEN.200 litera (c) și cu punctul ARA.GEN.300 literele (d) și (e) cu	ARA.MED.246 Supravegherea în cooperare a AME și AeMC, la aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană Fără a aduce atingere dispozițiilor prevăzute la punctul ARA.GEN.300 litera (e): (a) în cazul în care un AME sau AeMC își desfășoară activitatea în mai multe state, AAC dispune de o procedură pentru a asigura schimbul de informații în conformitate cu punctul ARA.GEN.200 litera (c) și cu punctul ARA.GEN.300 literele (d) și (e) cu autoritatea competentă străină din statul în care își desfășoară

	autoritatea competentă străină din statul în care își desfășoară activitatea AME sau AeMC. Procedura este convenită de autoritățile competente implicate; (b) în cazul menționat la litera (a), autoritatea competentă a celui alt stat în care AME sau AeMC își desfășoară activitatea comunică toate informațiile relevante pentru supravegherea AME sau AeMC cu AAC care certifică AME sau AeMC.”.	activitatea AME sau AeMC. Procedura este convenită de autoritățile competente implicate; (b) în cazul menționat la litera (a), autoritatea competentă a celui alt stat în care AME sau AeMC își desfășoară activitatea comunică toate informațiile relevante pentru supravegherea AME sau AeMC cu AAC care certifică AME sau AeMC.”.
ARA.MED.250 Limitarea, suspendarea sau revocarea unui certificat de AME (b) Certificatul unui AME se revocă automat în cazul interdicției de a exercita profesiunea de medic.	7.32. la punctul ARA.MED.250: 7.32.1. litera (a) se completează cu punctul (8) după cum urmează: „8. orice context operațional al AME care poate avea un impact negativ direct sau indirect asupra siguranței zborului.”; 7.32.2. litera (b) se expune în următoarea redacție: „(b) Certificatul unui AME se consideră nul, iar AAC îl revocă imediat în oricare dintre următoarele circumstanțe: 1. revocarea licenței de practică medicală; sau 2. ștergerea din registrul medical.”; 7.32.3. se completează cu litera (c) în următoarea redacție: „(c) AAC instituie un proces de recuperare a certificatelor AME revocate, actualizează lista AME și informează în consecință autoritățile competente ale celorlalte state.”.	(a) „8. orice context operațional al AME care poate avea un impact negativ direct sau indirect asupra siguranței zborului.”; „(b) Certificatul unui AME se consideră nul, iar AAC îl revocă imediat în oricare dintre următoarele circumstanțe: 1. revocarea licenței de practică medicală; sau 2. ștergerea din registrul medical.”; (c) AAC instituie un proces de recuperare a certificatelor AME revocate, actualizează lista AME și informează în consecință autoritățile competente ale celorlalte state.
ARA.MED.255 Măsurile executorii Dacă, în cursul supravegherii sau prin orice alte mijloace, se găsesc dovezi care indică o neconformitate a unui AeMC sau AME, AAC trebuie să dispună de un proces pentru revizuirea certificatelor medicale eliberate de acel AeMC sau AME și le va anula în cazul în care acest lucru este necesar pentru a asigura siguranța zborului.	7.33. la punctul ARA.MED.255: 7.33.1. după sintagmele „AME” se completează cu sintagmele „(sau MG-după caz)”; 7.33.2. se completează cu un aliniat nou după cum urmează: „După caz, pentru certificatele medicale eliberate solicitanților care au o autoritate de acordare a licențelor diferită de autoritatea competentă care a eliberat certificatul de AME, AAC informează	ARA.MED.255 Măsurile executorii Dacă, în cursul supravegherii sau prin orice alte mijloace, se găsesc dovezi care indică o neconformitate a unui AeMC sau AME (sau MG-după caz), AAC trebuie să dispună de un proces pentru revizuirea certificatelor medicale eliberate de acel AeMC sau AME și le va anula în cazul în care acest lucru este necesar pentru a asigura siguranța zborului.

	autoritatea competentă respectivă sau EASA și face schimb de informații relevante cu acesta.”.	După caz, pentru certificatele medicale eliberate solicitanților care au o autoritate de acordare a licențelor diferită de autoritatea competentă care a eliberat certificatul de AME, AAC informează autoritatea competentă respectivă sau EASA și face schimb de informații relevante cu acesta.
ARA.MED.315 Analiza rapoartelor de examinare AAC trebuie să dispună de un proces prin care: (a) analizează rapoartele de examinare și de evaluare primite de la AeMC și AME, și îi informează pe aceștia cu privire la orice inconsecvențe, greșeli sau erori făcute în cadrul procesului de evaluare; și (b) la cerere, sprijină AME și AeMC în luarea de decizii cu privire la aptitudinea din punct de vedere aeromedical în cazurile litigioase.	7.34. la punctul ARA.MED.315: 7.34.1. primul aliniat se expune după cum urmează: „AAC trebuie să dispună de un proces prin care examinatorul medical trebuie să ia următoarele măsuri:”; 7.34.2. la litera (a) după sintagma „AME” se completează cu sintagma „(sau MG – după caz)”; 7.34.3. după litera (a) se completează cu litera (aa) cu următorul conținut: „(aa) ia măsurile corective adecvate pentru orice inconsecvențe, erori sau erori identificate;”.	ARA.MED.315 Analiza rapoartelor de examinare AAC trebuie să dispună de un proces prin care examinatorul medical trebuie să ia următoarele măsuri: (a) analizează rapoartele de examinare și de evaluare primite de la AeMC și AME „(sau MG – după caz), și îi informează pe aceștia cu privire la orice inconsecvențe, greșeli sau erori făcute în cadrul procesului de evaluare; și (aa) ia măsurile corective adecvate pentru orice inconsecvențe, erori sau erori identificate;
ARA.MED.325 Procedura unei a doua analize AAC instituie o procedură pentru analiza cazurilor neconcludente și a celor litigioase cu consultanți medicali independenți, experimentați în practicarea medicinei aeronautice, care să analizeze și să ofere consultanță cu privire la caracterul apt al unui solicitant de a primi o certificare medicală.	7.35. punctul ARA.MED.325 se expune după cum urmează: „ARA.MED.325 Procedura de reevaluare AAC instituie o procedură pentru analiza cazurilor limită și complexe și a cazurilor în care un solicitant solicită o reevaluare în conformitate cu cerințele medicale aplicabile și concluzia medicală acreditată, astfel cum sunt definite la punctul MED.A.010 din anexa nr. 4 (partea MED).”.	ARA.MED.325 Procedura de reevaluare AAC instituie o procedură pentru analiza cazurilor limită și complexe și a cazurilor în care un solicitant solicită o reevaluare în conformitate cu cerințele medicale aplicabile și concluzia medicală acreditată, astfel cum sunt definite la punctul MED.A.010 din anexa nr. 4 (partea MED).”.
ARA.MED.330 Circumstanțe medicale speciale (a) Atunci când sunt identificate noi tehnologii medicale, medicamente sau proceduri care pot justifica o evaluare a aptitudinii solicitanților care nu se conformează altminteri cerințelor, se pot efectua cercetări pentru a acumula dovezi privind exercitarea în condiții de siguranță a privilegiilor aferente certificatului.	7.36. punctul ARA.MED.330 se exclude.	-

(b) În vederea efectuării de cercetări, AAC poate elabora și evalua un protocol de evaluare medicală pe baza căruia AAC poate elibera un număr determinat de certificate medicale pentru piloți, cu limitări adecvate. (c) Protocolul include cel puțin următoarele elemente: 1. o evaluare a riscurilor; 2. o analiză și o evaluare a literaturii de specialitate, vizând furnizarea de dovezi în sprijinul ideii că eliberarea unui certificat medical pe baza protocolului de cercetare nu ar pune în pericol exercitarea în condiții de siguranță a privilegiilor aferente certificatului; 3. criterii detaliate de selecție pentru acceptarea piloților în protocol; 4. limitările care vor fi înscrise pe certificatul medical; 5. procedurile de monitorizare; 6. stabilirea criteriilor finale pentru încheierea protocolului. (d) Protocolul se conformează principiilor etice relevante. (e) Exercițarea privilegiilor aferente certificatelor de către titularii acestora care dețin un certificat medical eliberat pe baza protocolului este limitată la zborurile pe aeronave înmatriculate în statele implicate în protocolul de cercetare. Această limitare se menționează în certificatul medical. (f) Prezintă AeMC și AME din jurisdicția lor detalii privind protocolul înainte de punerea în aplicare, în scop informativ.		
Certificat de echipaj de zbor Certificatul de echipaj de zbor eliberat în conformitate cu Anexa nr.1 (Partea FCL), cu Anexa nr.3 (Partea BFCL) la Regulamentul	7.37. la Apendicele nr. 1 la Partea ARA: 7.37.1. în titlu cuvântul „Certificat” se substituie cu sintagma „Licență”; 7.37.2. în primul alineat cuvântul „Certificatul” se substituie cu sintagma „Licența”;	Licență de echipaj de zbor Licența de echipaj de zbor eliberat în conformitate cu Anexa nr.1 (Partea FCL), cu Anexa nr.3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor

de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor și cu Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor trebuie să respecte următoarele specificații: (a) Cuprinsul. Numărul elementului prezentat este tipărit întotdeauna în asociere cu titlul elementului. Elementele I-XI sunt elemente „permanente”, iar elementele XII-XIV sunt elementele „variabile”, care pot apărea într-o parte separată sau detașabilă a formularului principal. Orice parte separată sau detașabilă este clar identificabilă ca parte a certificatului. 1. Elemente permanente: (I) statul emitent al certificatului; (II) titlul certificatului; (III) numărul de serie al certificatului începând cu codul de țară ONU al Republicii Moldova, urmat de „FCL”, „BFCL” sau „SFCL”, după caz, și un cod format din numere și/sau litere scris cu cifre arabe și caractere latine; (VIII) AAC și, acolo unde este necesar, condițiile pe baza cărora a fost eliberat certificatul; (X) semnătura funcționarului care eliberează certificatul și data eliberării; și	7.37.3. la litera (a) cuvintele „ca parte a certificatului” se substituie cu cuvintele „ca parte a licenței”; 7.37.4. pe tot textul punctului 1 cuvântul „certificat” la orice formă gramaticală se înlocuiește cu cuvântul „licență” la toate formele gramaticale; 7.37.5. la punctul 2 (XII) cuvintele „pot figura pe certificat” se substituie cu cuvintele „pot figura pe licență”; 7.37.6. la punctul 2 (XIII) cuvintele „observații cu privire la validarea automată a certificatului și calificărilor din Anexa nr.2, atunci când sunt utilizate pentru transportul aerian comercial” se înlocuiesc cu cuvintele „și observații privind validarea automată a licenței”; 7.37.7. la litera (c) cuvântul „Certificatele” se substituie cu cuvintele „Licențele”; 7.37.8. după litera (c) în Specimene, pe tot textul cuvântul „certificat” la orice formă gramaticală se înlocuiește cu cuvântul „licență” la toate formele gramaticale; 7.37.8.1. În Coperta specimenului după sintagma „LAPL,” se completează cu „GPL” și cuvintele „Versiunea 1” se substituie cu Versiunea 3; 7.37.9. la compartimentul „Pagini suplimentare – Cerințe”, primul aliniat se expune după cum urmează: „Paginile 1, 2 și 3 ale licenței se conformează formatului prevăzut în model la acest punct. AAC include pagini adaptate suplimentare care conțin tabele care includ cel puțin următoarele informații:”, la liniuța a 5-a după cuvântul „de certificat” se completează cu cuvântul „și semnătura”, aliniatul al 2-lea și al 3-lea după cuvintele „în mod expres” se completează cu cuvintele „sau de către instructori ori examinatori autorizați, după caz”, la ultimul aliniat cuvintele „din certificat” se substituie cu cuvintele „din licență de către AAC.”.	detaliate pentru operarea baloanelor și cu Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor trebuie să respecte următoarele specificații: (a) Cuprinsul. Numărul elementului prezentat este tipărit întotdeauna în asociere cu titlul elementului. Elementele I-XI sunt elemente „permanente”, iar elementele XII-XIV sunt elementele „variabile”, care pot apărea într-o parte separată sau detașabilă a formularului principal. Orice parte separată sau detașabilă este clar identificabilă ca parte a licenței. 1. Elemente permanente: (I) statul emitent al licenței; (II) titlul licenței; (III) numărul de serie al licenței începând cu codul de țară ONU al Republicii Moldova, urmat de „FCL”, „BFCL” sau „SFCL”, după caz, și un cod format din numere și/sau litere scris cu cifre arabe și caractere latine; (VIII) AAC și, acolo unde este necesar, condițiile pe baza cărora a fost eliberată licența; (X) semnătura funcționarului care eliberează licența și data eliberării; și 2. Elemente variabile: (XII) calificări și certificate și, în cazul baloanelor și al planoarelor, privilegii: calificări de clasă, calificări de tip, certificate de instructor etc., cu datele de expirare, după caz. Privilegiile de radiotelefonie (R/T) pot figura pe licență sau pe un certificat separat; (XIII) observații: atestări speciale referitoare la limitări și atestări ale privilegiilor, inclusiv atestări ale competenței lingvistice, și observații privind validarea automată a licenței; și

2. Elemente variabile: (XII) calificări și certificate și, în cazul baloanelor și al planoarelor, privilegii: calificări de clasă, calificări de tip, certificate de instructor etc., cu datele de expirare, după caz. Privilegiile de radiotelefonie (R/T) pot figura pe certificat sau pe un certificat separat; (XIII) observații: atestări speciale referitoare la limitări și atestări ale privilegiilor, inclusiv atestări ale competenței lingvistice, observații cu privire la validarea automată a certificatului și calificărilor din Anexa nr.2, atunci când sunt utilizate pentru transportul aerian comercial; și (c) Limba. Certificatele se scriu în limba de stat și în limba engleză. CERTIFICAT DE ECHIPAJ DE ZBOR [limba engleză și limba de stat] Eliberat în conformitate cu Partea FCL/Partea BFCL/Partea SFCL (eliminați opțiunile care nu se aplică) Prezentul certificat este conform cu standardele OACI, cu excepția privilegiilor LAPL și BIR sau a cazului în care este însoțit de un certificat medical LAPL Formular AAC 141 Versiunea 1 Pagini suplimentare – Cerințe	7.37.10. începând cu textul „pagina 4” până la textul „FORMULAR AAC 141 Versiunea 1” se exclude; 7.37.11. textul „FORMULAR AAC 141 Versiunea 1” se substituie cu textul „textul „FORMULAR AAC 141 Versiunea 2”.	(c) Limba. Licențele se scriu în limba de stat și în limba engleză. LICENȚĂ DE ECHIPAJ DE ZBOR [limba engleză și limba de stat] Eliberat în conformitate cu Partea FCL/Partea BFCL/Partea SFCL (eliminați opțiunile care nu se aplică) Prezenta licență este conform cu standardele OACI, cu excepția privilegiilor LAPL, GPL și BIR sau a cazului în care este însoțit de un certificat medical LAPL Formular AAC 141 Versiunea 3 Pagini suplimentare – Cerințe

Paginile adaptate suplimentare, care conțin tabele și care includ cel puțin următoarele informații: - calificări, certificate, atestări și privilegii; - data expirării calificărilor și a privilegiilor certificatului de examinator și de instructor; - data testului sau a verificării; - observații și restricții (limitări operaționale); - câmpuri pentru numărul de certificat al examinatorului și/sau instructorului, după caz; - abrevieri. FORMULAR AAC 141 Versiunea 1		Paginile 1, 2 și 3 ale licenței se conformează formatului prevăzut în model la acest punct. AAC include pagini adaptate suplimentare care conțin tabele care includ cel puțin următoarele informații:”, la liniuța a 5-a după cuvântul „de certificat” se completează cu cuvântul „și semnătura”, aliniatul al 2-lea și al 3-lea după cuvintele „în mod expres” se completează cu cuvintele „sau de către instructori ori examinatori autorizați, după caz”, la ultimul aliniat cuvintele „din certificat” se substituie cu cuvintele „din licență de către AAC. Tabele excluse FORMULAR AAC 141 Versiunea 2
Apendicele nr. 3 la partea ARA Formular AAC 143 Versiunea 2 – pagina ½ Formular AAC 143 Versiunea 2 – pagina 2/2	7.38. la Apendicele nr. 3 la partea ARA, textele „Formular AAC 143 Versiunea 2 – pagina 1/2” și „Formular AAC 143 Versiunea 2 – pagina 2/2” se substituie cu textele „Formular AAC 143 Versiunea 3 – pagina 1/2” și „Formular AAC 143 Versiunea 3 – pagina 1/2”.	Apendicele nr. 3 la partea ARA Formular AAC 143 Versiunea 3 – pagina ½ Formular AAC 143 Versiunea 3 – pagina 1/2
Apendicele nr. 4 la partea ARA Formular AAC 145 Versiunea 1 – pagina ½ Formular AAC 145 Versiunea 1 – pagina 2/2	7.39. la Apendicele nr. 4 la partea ARA textele „Formular AAC 145 Versiunea 1 – pagina 1/2” și „Formular AAC 145 Versiunea 1 – pagina 2/2” se substituie cu textele „Formular AAC 145 Versiunea 2 – pagina 1/2” și „Formular AAC 145 Versiunea 2 – pagina 1/2”.	Apendicele nr. 4 la partea ARA Formular AAC 145 Versiunea 2 – pagina 1/2 Formular AAC 145 Versiunea 2 – pagina 1/2.
Apendicele nr. 5 la Partea ARA Formular AAC 146 Versiunea 1	7.40. la Apendicele nr. 5 la Partea ARA, cuvintele „Formular AAC 146 Versiunea 1” se substituie cu cuvintele „Formular AAC 146 Versiunea 2”;	Apendicele nr. 5 la Partea ARA Formular AAC 146 Versiunea 2
	7.40.1. după cuvintele „Formular AAC 146 Versiunea 1” se completează cu următorul text: „CERTIFICAT PENTRU CENTRELE DE MEDICINĂ AERONAUTICĂ (AeMC)	CERTIFICAT PENTRU CENTRELE DE MEDICINĂ AERONAUTICĂ (AeMC)

	Anexă (această anexă poate fi eliberată ca parte a certificatului AeMC sau ca document separat) la certificatul de AeMC numărul: PRIVILEGHII ȘI SFERĂ DE ACTIVITATE [Numele organizației] a obținut privilegiul sau privilegiile de a realiza examinări și evaluări aeromedicale în vederea eliberării de certificate medicale și de rapoarte medicale în conformitate cu tabelul de mai jos și de a elibera aceste certificate medicale pentru: <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Eliberare a inițială/revalidare/reînnoire</th> <th>Data eliberării:</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>C lasa 1</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>C lasa 2/LAPL /echipaj de cabină</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>C lasa 3</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="3">Clasa 3 se adaugă numai pentru AeMC autorizate să efectueze examinări aeromedicale clasa 3.</td> </tr> </tbody> </table> Data: zz/ll/aaaa		Eliberare a inițială/revalidare/reînnoire	Data eliberării:	C lasa 1			C lasa 2/LAPL /echipaj de cabină			C lasa 3			Clasa 3 se adaugă numai pentru AeMC autorizate să efectueze examinări aeromedicale clasa 3.			Anexă (această anexă poate fi eliberată ca parte a certificatului AeMC sau ca document separat) la certificatul de AeMC numărul: PRIVILEGHII ȘI SFERĂ DE ACTIVITATE [Numele organizației] a obținut privilegiul sau privilegiile de a realiza examinări și evaluări aeromedicale în vederea eliberării de certificate medicale și de rapoarte medicale în conformitate cu tabelul de mai jos și de a elibera aceste certificate medicale pentru: <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Eliberarea inițială/revalidare/reînnoire</th> <th>Data eliberării:</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>C lasa 1</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>C lasa 2/LAPL /echipaj de cabină</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>C lasa 3</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="3">Clasa 3 se adaugă numai pentru AeMC autorizate să efectueze examinări aeromedicale clasa 3.</td> </tr> </tbody> </table> Data: zz/ll/aaaa		Eliberarea inițială/revalidare/reînnoire	Data eliberării:	C lasa 1			C lasa 2/LAPL /echipaj de cabină			C lasa 3			Clasa 3 se adaugă numai pentru AeMC autorizate să efectueze examinări aeromedicale clasa 3.		
	Eliberare a inițială/revalidare/reînnoire	Data eliberării:																														
C lasa 1																																
C lasa 2/LAPL /echipaj de cabină																																
C lasa 3																																
Clasa 3 se adaugă numai pentru AeMC autorizate să efectueze examinări aeromedicale clasa 3.																																
	Eliberarea inițială/revalidare/reînnoire	Data eliberării:																														
C lasa 1																																
C lasa 2/LAPL /echipaj de cabină																																
C lasa 3																																
Clasa 3 se adaugă numai pentru AeMC autorizate să efectueze examinări aeromedicale clasa 3.																																
	7.41. se completează cu un apendice nou după cum urmează: ” Apendicele nr.6 la Partea ARA																															

Apendicele nr. 6 la Partea ARA Formular AAC 148 Versiunea 1	7.42. Apendicele nr. 6 la Partea ARA devine Apendicele nr. 7 la Partea ARA; 7.42.1. cuvintele „Formular AAC 148 Versiunea 1” se substituie cu cuvintele „Formular AAC 148 Versiunea 2”.	Apendicele nr. 7 la Partea ARA; Formular AAC 148 Versiunea 2
Apendicele nr. 7 la Partea ARA Formularul AAC Versiunea 2 – pagina 1/1	7.43. Apendicele nr. 7 la Partea ARA devine Apendicele nr. 8 la Partea ARA; 7.43.1. în Tabel cuvintele „Formularul AAC Versiunea 2 – pagina 1/1” se substituie cu cuvintele „Formularul AAC 157 Versiunea 2 – pagina 1/1”.	Apendicele nr. 8 la Partea ARA Formularul AAC 157 Versiunea 2 – pagina 1/1
ORA.GEN.140 Accesul În scopul stabilirii conformității cu cerințele relevante din Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017, prezentul Regulament și normele sale de aplicare, organizația acordă acces la întreaga bază materială, la toate aeronavele, documentele, evidențele, datele, procedurile sau la alte materiale relevante pentru activitatea sa care face obiectul certificării, fie că este contractată sau nu, oricărei persoane autorizate de AAC.	8. La Anexa nr. 7 CERINȚE APLICABILE ORGANIZAȚIILOR PENTRU PERSONALUL NAVIGANT: 8.1. la punctul ORA.GEN.140 după sintagma „AAC” se completează cu cuvintele „, sau autoritatea care acționează în temeiul prevederilor de la ARA.GEN.300 literele (d) și (e) sau ARO.RAMP, după caz.”.	ORA.GEN.140 Accesul În scopul stabilirii conformității cu cerințele relevante din Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017, prezentul Regulament și normele sale de aplicare, organizația acordă acces la întreaga bază materială, la toate aeronavele, documentele, evidențele, datele, procedurile sau la alte materiale relevante pentru activitatea sa care face obiectul certificării, fie că este contractată sau nu, oricărei persoane autorizate de AAC sau autoritatea care acționează în temeiul prevederilor de la ARA.GEN.300 literele (d) și (e) sau ARO.RAMP, după caz.
ORA.GEN.160 Raportarea evenimentelor (a) În cadrul sistemului său de management, organizația trebuie să instituie și să mențină un sistem de raportare a evenimentelor care să includă raportarea obligatorie și voluntară.	8.2. la punctul ORA.GEN.160: 8.2.1. litera (a) se completează cu un aliniat nou după cum urmează „În cazul organizațiilor care își au sediul principal al activității într-un alt stat, sistemul respectiv trebuie să îndeplinească cerințele din RAC-RAASEAC și Codul aerian, precum și din actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul acestor regulamente.” ; 8.2.2. la litera (c) sintagma „(a)” și cifrele „468/2019” se substituie cu sintagma „(b)” și cifrele „91/2024”.	ORA.GEN.160 Raportarea evenimentelor (a) În cadrul sistemului său de management, organizația trebuie să instituie și să mențină un sistem de raportare a evenimentelor care să includă raportarea obligatorie și voluntară. În cazul organizațiilor care își au sediul principal al activității într-un alt stat, sistemul respectiv trebuie să îndeplinească cerințele din RAC-RAASEAC și Codul aerian, precum și din actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul acestor regulamente.

(c) Fără a aduce atingere literei (a), organizația raportează AAC și titularului aprobării de proiect al aeronavei orice incident, funcționare defectuoasă, defect tehnic, depășire a limitelor tehnice, eveniment care ar atrage atenția asupra existenței unor informații incorecte, incomplete sau ambigue în datele stabilite în conformitate cu Hotărârea Guvernului nr.468/2019 sau orice altă circumstanță anormală care a pus sau se poate să fi pus în pericol o aeronavă, ocupanții acesteia sau oricare altă persoană și care nu a dus la producerea unui accident sau a unui incident grav.		(c) Fără a aduce atingere literei (b), organizația raportează AAC și titularului aprobării de proiect al aeronavei orice incident, funcționare defectuoasă, defect tehnic, depășire a limitelor tehnice, eveniment care ar atrage atenția asupra existenței unor informații incorecte, incomplete sau ambigue în datele stabilite în conformitate cu Hotărârea Guvernului nr. 91/2024 sau orice altă circumstanță anormală care a pus sau se poate să fi pus în pericol o aeronavă, ocupanții acesteia sau oricare altă persoană și care nu a dus la producerea unui accident sau a unui incident grav.
ORA.ATO.100 Domeniul de aplicare Prezenta subparte stabilește cerințele ce trebuie îndeplinite de organizațiile care furnizează cursuri de pregătire pentru certificate de pilot și pentru calificările și certificatele asociate.	8.3. la punctul ORA.ATO.100 cuvântul „certificatele” se substituie cu sintagma „licențele”.	ORA.ATO.100 Domeniul de aplicare Prezenta subparte stabilește cerințele ce trebuie îndeplinite de organizațiile care furnizează cursuri de pregătire pentru licențele de pilot și pentru calificările și certificatele asociate.
ORA.ATO.110 Cerințe privind personalul 1. asigurarea faptului că pregătirea furnizată este conformă cu Anexa nr.1 (Partea FCL), cu Anexa nr.3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor, cu Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor, după caz, și, în cazul pregătirii pentru zbor de încercare, a faptului că cerințele relevante din Partea 21 din Hotărârea Guvernului nr.468/2019 și programul de pregătire au fost stabilite;	8.4. la punctul ORA.ATO.110, la pct.1 cifrele „468/2019” se substituie cu cifrele „91/2024”.	ORA.ATO.110 Cerințe privind personalul 1. asigurarea faptului că pregătirea furnizată este conformă cu Anexa nr.1 (Partea FCL), cu Anexa nr.3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor, cu Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor, după caz, și, în cazul pregătirii pentru zbor de încercare, a faptului că cerințele relevante din Partea 21 din Hotărârea Guvernului nr. 91/2024 și programul de pregătire au fost stabilite;
ORA.ATO.120 Evidența documentelor Următoarele evidențe se păstrează pe toată durata cursului de pregătire și timp de 3 ani de la absolvirea cursului de pregătire:	8.5. la punctul ORA.ATO.120 litera (c) cuvântul „privind certificatele” se substituie cu sintagma „privind licențele”.	ORA.ATO.120 Evidența documentelor Următoarele evidențe se păstrează pe toată durata cursului de pregătire și timp de 3 ani de la absolvirea cursului de pregătire:

(c) informațiile privind certificatele și calificările și certificatele asociate ale studenților, inclusiv datele la care expiră certificatele medicale și calificările.		(c) informațiile privind licențele și calificările și certificatele asociate ale studenților, inclusiv datele la care expiră certificatele medicale și calificările.
ORA.ATO.125 Programul de pregătire (a) Se elaborează un program de pregătire pentru fiecare tip de curs oferit. (b) Programul de pregătire trebuie să respecte cerințele din Anexa nr.1 (Partea FCL), din Anexa nr.3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor, din Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor, după caz, și, în cazul pregătirii pentru zbor de încercare, cerințele relevante din Partea 21 din Hotărârea Guvernului nr.468/2019.	8.6. la punctul ORA.ATO.125, la lit.(b) cifrele „468/2019” se substituie cu cifrele „91/2024”.	ORA.ATO.125 Programul de pregătire (a) Se elaborează un program de pregătire pentru fiecare tip de curs oferit. (b) Programul de pregătire trebuie să respecte cerințele din Anexa nr.1 (Partea FCL), din Anexa nr.3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor, din Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor, după caz, și, în cazul pregătirii pentru zbor de încercare, cerințele relevante din Partea 21 din Hotărârea Guvernului nr. 91/2024.
ORA.ATO.210 Cerințe privind personalul (a) <i>Responsabilul cu pregătirea (HT)</i>. Cu excepția ATO care furnizează cursuri de pregătire pentru zbor de încercare, HT desemnat dispune de o experiență vastă în domeniul pregătirii în calitate de instructor pentru obținerea certificatelor de pilot profesionist și a calificărilor sau certificatelor asociate. (b) <i>Instructor șef de zbor (CFI)</i>. ATO care furnizează instruire practică desemnează un CFI responsabil cu supravegherea instructorilor de zbor și a instructorilor de pregătire sintetică, precum și cu standardizarea întregii instruiți practice și sintetice pentru zbor. CFI deține certificat de pilot profesionist de cel mai înalt grad și calificările asociate sub raportul cursurilor de pregătire practică realizate și deține un certificat de instructor cu privilegiul de a asigura instruire pentru cel puțin unul dintre cursurile de pregătire furnizate.	8.7. la punctul ORA.ATO.210 la literele (a) și (b) cuvintele „obținerea cetificatelor” și „deține certificate” se substituie cu sintagma „obținerea licențelor” și „deține licențe”.	ORA.ATO.210 Cerințe privind personalul (a) <i>Responsabilul cu pregătirea (HT)</i>. Cu excepția ATO care furnizează cursuri de pregătire pentru zbor de încercare, HT desemnat dispune de o experiență vastă în domeniul pregătirii în calitate de instructor pentru obținerea licențelor de pilot profesionist și a calificărilor sau certificatelor asociate. (b) <i>Instructor șef de zbor (CFI)</i>. ATO care furnizează instruire practică desemnează un CFI responsabil cu supravegherea instructorilor de zbor și a instructorilor de pregătire sintetică, precum și cu standardizarea întregii instruiți practice și sintetice pentru zbor. CFI deține licențe de pilot profesionist de cel mai înalt grad și calificările asociate sub raportul cursurilor de pregătire practică realizate și deține un certificat de instructor cu privilegiul de a asigura instruire pentru cel puțin unul dintre cursurile de pregătire furnizate.

Capitolul 3 – Cursuri pentru certificat de pilot de aeronave cu echipaj multiplu (MPL)	8.8. în titlul Capitolului 3 „Cursuri pentru certificat de pilot de aeronave cu echipaj multiplu (MPL)” cuvântul „certificat” se substituie cu cuvântul „licența”.	Capitolul 3 – Cursuri pentru licența de pilot de aeronave cu echipaj multiplu (MPL)
ORA.FSTD.225 Durata și menținerea valabilității (a) Calificarea unui simulator complet de zbor (FFS), a unui echipament de pregătire pentru zbor (FTD) sau a unui echipament de pregătire pentru procedurile de zbor și navigație (FNPT) rămâne valabilă cu condiția ca: (b) Intervalul de 12 luni prevăzut la ARA.FSTD.120 litera (b) punctul 1 poate fi extins până la maximum 36 de luni în următoarele circumstanțe: 1. FSTD a fost supus unei evaluări inițiale și cel puțin unei evaluări periodice care a stabilit conformitatea sa cu baza de calificare; 2. titularul certificatului de calificare a FSTD are antecedente satisfăcătoare în ceea ce privește trecerea cu succes de evaluările regulamentare ale FSTD în cele 36 de luni premergătoare; 3. AAC realizează, la fiecare 12 luni, un audit formal al sistemului de monitorizare a conformității deținut de organizație și definit la ORA.GEN.200 litera (a) punctul 6; și 4. o persoană desemnată de organizație, care dispune de o experiență adecvată, revizuieste reluarea periodică a testelor din ghidul testelor de calificare (QTG), efectuează testele funcționale și subiective relevante la fiecare 12 luni și trimite AAC un raport cu privire la rezultate.	8.9. la punctul ORA.FSTD.225: 8.9.1. litera (a) se modifică după cum urmează: „(a) Certificatul de calificare FSTD rămâne valabil sub rezerva următoarelor condiții:”; 8.9.2. litera (b) se expune după cum urmează: „(b) În cazul în care AAC a prelungit perioada de evaluare recurentă pentru un FSTD în conformitate cu punctul ARA.FSTD.120 litera (c) din anexa nr. 6 (partea ARA), organizația desemnează o persoană sau un grup de persoane cu experiență adecvată, care trebuie să facă toate demersurile următoare într-o perioadă de 60 de zile înainte și de 30 de zile după începerea fiecărei perioade recurente de 12 luni în conformitate cu punctul ARA.FSTD.120 litera (b) punctul 1 din anexa nr. 6: 1. să revizuiască reluările periodice a seriei complete de teste din QTG principal; 2. să deruleze funcțiile relevante și testele subiective; 3. să trimită AAC un raport al rezultatelor.”.	(a) Certificatul de calificare FSTD rămâne valabil sub rezerva următoarelor condiții:”; (b) În cazul în care AAC a prelungit perioada de evaluare recurentă pentru un FSTD în conformitate cu punctul ARA.FSTD.120 litera (c) din anexa nr. 6 (partea ARA), organizația desemnează o persoană sau un grup de persoane cu experiență adecvată, care trebuie să facă toate demersurile următoare într-o perioadă de 60 de zile înainte și de 30 de zile după începerea fiecărei perioade recurente de 12 luni în conformitate cu punctul ARA.FSTD.120 litera (b) punctul 1 din anexa nr. 6: 1. să revizuiască reluările periodice a seriei complete de teste din QTG principal; 2. să deruleze funcțiile relevante și testele subiective; 3. să trimită AAC un raport al rezultatelor.

ORA.AeMC.105 Domeniul de aplicare Prezenta subparte stabilește cerințele suplimentare care trebuie îndeplinite de o organizație pentru a se califica pentru eliberarea sau menținerea unui certificat de a elibera certificate medicale, în calitate de centru de medicină aeronautică (AeMC), inclusiv certificate medicale inițiale de clasa 1;	8.10. punctul ORA.AeMC.105 se expune după cum urmează: „ORA.AeMC.105 Domeniul de aplicare Prezenta subparte stabilește cerințele suplimentare care trebuie îndeplinite de o organizație pentru a se califica pentru eliberarea sau continuarea unei autorizări ca centru aeromedical (AeMC) pentru: (a) furnizarea de expertiză aeromedicală și de formare practică pentru AME; (b) eliberarea de certificate medicale și rapoarte medicale pentru echipajul de cabină, inclusiv certificate medicale clasa 1 inițiale sau certificate medicale clasa 3 în conformitate cu HG nr. 134/2019, sau ambele, după caz.”.	. ORA.AeMC.105 Domeniul de aplicare Prezenta subparte stabilește cerințele suplimentare care trebuie îndeplinite de o organizație pentru a se califica pentru eliberarea sau continuarea unei autorizări ca centru aeromedical (AeMC) pentru: (a) furnizarea de expertiză aeromedicală și de formare practică pentru AME; (b) eliberarea de certificate medicale și rapoarte medicale pentru echipajul de cabină, inclusiv certificate medicale clasa 1 inițiale sau certificate medicale clasa 3 în conformitate cu HG nr. 134/2019, sau ambele, după caz.
	8.11. după punctul ORA.AeMC.115 se completează cu punctul ORA.AeMC.120 în următoarea redacție: „ORA.AeMC.120 Certificatul AeMC O organizație care deține un certificat AeMC nu trebuie să dețină, în niciun moment, mai mult de un certificat AeMC eliberat cu același domeniu de aplicare în conformitate cu Codul aerian și cu normele sale de punere în aplicare.”.	ORA.AeMC.120 Certificatul AeMC O organizație care deține un certificat AeMC nu trebuie să dețină, în niciun moment, mai mult de un certificat AeMC eliberat cu același domeniu de aplicare în conformitate cu Codul aerian și cu normele sale de punere în aplicare.
ORA.AeMC.115 Procedura de solicitare Solicitanții unui certificat de AeMC: (a) respectă MED.D.005; și (b) pe lângă documentația pentru aprobarea unei organizații prevăzută la ORA.GEN.115, furnizează detalii privind afilierea la anumite spitale sau institute medicale sau legătura cu acestea în scopul realizării examenelor medicale de specialitate.	8.12. la punctul ORA.AeMC.115: 8.12.1. litera (a) se expune după cum urmează: „(a) să respecte punctul MED.D.030 din anexa nr. 4 (partea MED) sau cu punctul ATCO.MED.C.025 din anexa nr. 4 (partea ATCO.MED) la HG nr. 134/2019, după caz;”; 8.12.2. litera (b) se expune după cum urmează: „(b) să își asigure experiența continuă prin executarea unui număr adecvat de examene medicale pentru clasa 1 sau de examinări medicale clasa 3 în conformitate cu HG nr. 134/2019 ori un număr echivalent de examinări aeromedicale militare, după caz, în fiecare an.”.	(a) să respecte punctul MED.D.030 din anexa nr. 4 (partea MED) sau cu punctul ATCO.MED.C.025 din anexa nr. 4 (partea ATCO.MED) la Hotărârea Guvernului nr. 134/2019, după caz;”; : (b) să își asigure experiența continuă prin executarea unui număr adecvat de examene medicale pentru clasa 1 sau de examinări medicale clasa 3 în conformitate cu HG nr. 134/2019 ori un număr echivalent de examinări aeromedicale militare, după caz, în fiecare an.

	8.13. după punctul ORA.AeMC.135 se completează cu punctul după punctul ORA.AeMC.160 după cum urmează: „ORA.AeMC.160 Raportare AeMC furnizează AAC rapoarte statistice privind evaluările aeromedicale ale solicitanților, inclusiv rapoarte privind screeningul pentru depistarea consumului de droguri și de alcool, efectuat în conformitate cu punctul MED.B.055 litera (b) din anexa nr. 4 (partea MED), precum și orice factori de risc la adresa sănătății sau tendințe identificate în cursul evaluărilor aeromedicale.”.	ORA.AeMC.160 Raportare AeMC furnizează AAC rapoarte statistice privind evaluările aeromedicale ale solicitanților, inclusiv rapoarte privind screeningul pentru depistarea consumului de droguri și de alcool, efectuat în conformitate cu punctul MED.B.055 litera (b) din anexa nr. 4 (partea MED), precum și orice factori de risc la adresa sănătății sau tendințe identificate în cursul evaluărilor aeromedicale.”.
ORA.AeMC.200 Sistemul de management AeMC instituie și menține un sistem de management care include elementele vizate de ORA.GEN.200 și, în plus, procese: (a) pentru certificarea medicală în conformitate cu Partea MED; și	8.14. la punctul ORA.AeMC.200, după litera (a) se completează cu litera (aa) după cum urmează: „(aa) pentru a se facilita cooperarea dintre AME și alți experți medicali ai AeMC; și”.	ORA.AeMC.200 Sistemul de management AeMC instituie și menține un sistem de management care include elementele vizate de ORA.GEN.200 și, în plus, procese: (a) pentru certificarea medicală în conformitate cu Partea MED; și „(aa) pentru a se facilita cooperarea dintre AME și alți experți medicali ai AeMC; și”.
	8.15. după punctul ORA.AeMC.200 se completează cu punctul după punctul ORA.AeMC.205 după cum urmează: „ORA.AeMC.205 Activități contractate Fără a aduce atingere punctului ORA.GEN.205, se aplică toate elementele următoare: (a) examinările aeromedicale minime necesare se efectuează în cadrul organizației AeMC, în conformitate cu domeniul de aplicare și cu privilegiile definite în condițiile de autorizare anexate la certificatul de AeMC; (b) se pot efectua examinări și investigații medicale suplimentare de către experții individuali contractați sau de către organizațiile contractate. Organizația se asigură că, atunci când contractează orice parte a activității sale, serviciul sau produsul contractat respectă cerințele aplicabile.”.	ORA.AeMC.205 Activități contractate Fără a aduce atingere punctului ORA.GEN.205, se aplică toate elementele următoare: (a) examinările aeromedicale minime necesare se efectuează în cadrul organizației AeMC, în conformitate cu domeniul de aplicare și cu privilegiile definite în condițiile de autorizare anexate la certificatul de AeMC; (b) se pot efectua examinări și investigații medicale suplimentare de către experții individuali contractați sau de către organizațiile contractate. Organizația se asigură că, atunci când contractează orice parte a activității sale, serviciul sau produsul contractat respectă cerințele aplicabile.”.

ORA.AeMC.210 Cerințe privind personalul (a) AeMC: 1. dispune de un examinator aeromedical (AME) desemnat ca șef al AeMC, cu privilegii de eliberare a unor certificate medicale de clasa 1 și cu suficientă experiență în medicina aeronautică pentru îndeplinirea atribuțiilor care îi revin; și 2. dispune de un număr adecvat de AME complet calificați, precum și de alt personal tehnic și experți. (b) Șeful AeMC este responsabil cu coordonarea evaluării rezultatelor examinărilor și cu semnarea rapoartelor, a certificatelor și a certificatelor medicale inițiale de clasa 1.	8.16. la punctul ORA.AeMC.210 literele (a) și (b) se expun în următoarele redacții: „(a) Ca membri ai personalului său, AeMC dispune de: 1. un examinator aeromedical (AME) desemnat șef al AeMC, cu privilegii de a elibera certificate medicale clasa 1 sau certificate medicale clasa 3 în conformitate cu HG nr. 134/2019, după caz, în conformitate cu domeniul de aplicare definit în condițiile de aprobare anexate la certificatul AeMC și suficientă experiență în medicina aeronautică pentru a-și exercita atribuțiile; 2. cel puțin un AME suplimentar calificat, cu privilegii de a elibera certificate medicale clasa 1 sau certificate medicale clasa 3 în conformitate cu HG nr 134/2019, după caz, în conformitate cu domeniul de aplicare definit în condițiile de aprobare anexate la privilegiile certificatelor AeMC, precum și alte categorii de personal tehnic; 3. experți medicali disponibili. (b) Șeful AeMC răspunde de: 1. coordonarea evaluării rezultatelor examinării; 2. semnarea rapoartelor, a certificatelor și a certificatelor medicale clasa 1 inițiale și a certificatelor medicale clasa 3 în conformitate cu HG nr. 134/2019.	ORA.AeMC.210 Cerințe privind personalul (a) Ca membri ai personalului său, AeMC dispune de: 1. un examinator aeromedical (AME) desemnat șef al AeMC, cu privilegii de a elibera certificate medicale clasa 1 sau certificate medicale clasa 3 în conformitate cu HG nr. 134/2019, după caz, în conformitate cu domeniul de aplicare definit în condițiile de aprobare anexate la certificatul AeMC și suficientă experiență în medicina aeronautică pentru a-și exercita atribuțiile; 2. cel puțin un AME suplimentar calificat, cu privilegii de a elibera certificate medicale clasa 1 sau certificate medicale clasa 3 în conformitate cu HG nr 134/2019, după caz, în conformitate cu domeniul de aplicare definit în condițiile de aprobare anexate la privilegiile certificatelor AeMC, precum și alte categorii de personal tehnic; 3. experți medicali disponibili. (b) Șeful AeMC răspunde de: 1. coordonarea evaluării rezultatelor examinării; 2. semnarea rapoartelor, a certificatelor și a certificatelor medicale clasa 1 inițiale și a certificatelor medicale clasa 3 în conformitate cu HG nr. 134/2019.
DTO.GEN.110 Sfera pregătirii	8.17. la punctul DTO.GEN.110 litera (a) se completează cu punctul 5 în următoarea redacție: „5. pentru autogire: (a) instruire teoretică pentru GPL; (b) instruire practică pentru GPL; (c) pregătire în vederea obținerii de privilegii pentru clasele și tipurile de autogire cu un singur pilot; (d) pregătire în vederea obținerii calificării de zbor pe timp de noapte.”.	5. pentru autogire: (a) instruire teoretică pentru GPL; (b) instruire practică pentru GPL; (c) pregătire în vederea obținerii de privilegii pentru clasele și tipurile de autogire cu un singur pilot; (d) pregătire în vederea obținerii calificării de zbor pe timp de noapte.

DTO.GEN.135 Încetarea dreptului de a furniza cursuri de pregătire O DTO nu mai are dreptul să furnizeze, integral sau parțial, cursurile de pregătire specificate în declarația sa, pe baza declarației respective, în una dintre situațiile următoare: (a) DTO a notificat AAC încetarea unora sau a tuturor activităților de pregătire care fac obiectul declarației în conformitate cu punctul DTO.GEN.116 litera (b); (b) DTO nu a mai furnizat pregătirea de peste 36 de luni consecutive.	9. la Anexa nr. 8 CERINȚE PENTRU ORGANIZAȚIILE DE PREGĂTIRE DECLARATE (DTO): 9.1. la punctul DTO.GEN.135: 9.1.1. textul se restructurează după cum urmează: „(a) O DTO nu mai are dreptul să furnizeze, integral sau parțial, cursurile de pregătire specificate în declarația sa, pe baza declarației respective, în una dintre situațiile următoare: 1. DTO a notificat AAC încetarea unora sau a tuturor activităților de pregătire care fac obiectul declarației în conformitate cu punctul DTO.GEN.116 litera (b); 2. DTO nu a mai furnizat pregătirea de peste 36 de luni consecutive.”; 9.1.2. se completează cu litera (b) după cum urmează: „(b) O DTO returnează fără întârziere AAC certificatele de aprobare în conformitate cu punctul DTO.GEN.230 litera (c): 1. în cazul încetării activităților de formare în conformitate cu litera (a); 2. în cazul revocării în conformitate cu punctul ARA.GEN.350 litera (da) punctul 3 din anexa nr. 6 (partea ARA).”.	DTO.GEN.135 (a) O DTO nu mai are dreptul să furnizeze, integral sau parțial, cursurile de pregătire specificate în declarația sa, pe baza declarației respective, în una dintre situațiile următoare: 1. DTO a notificat AAC încetarea unora sau a tuturor activităților de pregătire care fac obiectul declarației în conformitate cu punctul DTO.GEN.116 litera (b); 2. DTO nu a mai furnizat pregătirea de peste 36 de luni consecutive. (b) O DTO returnează fără întârziere AAC certificatele de aprobare în conformitate cu punctul DTO.GEN.230 litera (c): 1. în cazul încetării activităților de formare în conformitate cu litera (a); 2. în cazul revocării în conformitate cu punctul ARA.GEN.350 litera (da) punctul 3 din anexa nr. 6 (partea ARA).



Nr. 08 –916 din 26.02.2026

Cancelaria de Stat

Prin prezenta, în conformitate cu pct. 197 din Regulamentul Guvernului, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 610/2018, remitem spre înregistrare proiectul hotărârii de Guvern privind modificarea Hotărârii Guvernului nr. 204/2020 cu privire la aprobarea Regulamentului de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă în lista proiectelor, care urmează a fi examinate în cadrul următoarei ședințe a Secretarilor generali.

CERERE
privind înregistrarea de către Cancelaria de Stat
a proiectelor de acte ale Guvernului

Nr. crt.	Criterii de înregistrare	Nota autorului
1.	Categoria și denumirea proiectului	Proiect de hotărâre de Guvern privind modificarea Hotărârii Guvernului nr. 204/2020 cu privire la aprobarea Regulamentului de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă
2.	Autoritatea care a elaborat proiectul	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale în comun cu Autoritatea Aeronautică Civilă.
3.	Justificarea depunerii cererii	Proiectul de hotărâre are ca scop alinierea deplină a cadrului normativ național la evoluțiile recente ale acquis-ului Uniunii Europene în domeniul personalului navigant din aviația civilă, precum și corectarea unor inconsecvențe terminologice identificate în aplicarea Hotărârii Guvernului nr. 204/2020.

4.	Referința la documentul de planificare care prevede elaborarea proiectului	Capitolul 14. Politica de transport din Programul național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025–2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025, modificat prin Hotărârea Guvernului nr. 818/2025.
5.	Lista autorităților și instituțiilor a căror avizare este necesară	Ministerul Apărării; Ministerul Finanțelor; Ministerul Sănătății (inclusiv Agenția Națională pentru Sănătate Publică); Ministerul Muncii și Protecției Sociale (inclusiv Inspectoratul de Stat al Muncii) Centrul de Armonizare a Legislației
6.	Termenul-limită pentru depunerea avizelor/expertizelor	15 zile lucrătoare.
7.	Persoana responsabilă de promovarea proiectului	Alexandru Otgon– șef al Direcției politici în domeniul transportului aerian, tel. 022 250-654, E-mail: alexandru.otgon@midr.gov.md
8.	Anexe	1. Proiectul hotărârii de Guvern - 64 file; 2. Nota de fundamentare - 4 file; 3. Tabel de concordanță – 589 file.
9.	Data și ora depunerii cererii	Data semnării
10.	Semnătura	

Viceprim-ministru, ministru

Vladimir BOLEA

Ex: Alexandru Otgon, 022-250-654