



# GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

**HOTĂRÂRE nr. \_\_\_\_**

**din \_\_\_\_\_ 2022**

**Chișinău**

**Pentru 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 temeiul art. 22 din Codul aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2018, nr. 95-104, art. 189), Guvernul HOTĂRĂȘTE:

**1.** Hotărârea 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) se modifică după cum urmează:

1) clauza de armonizare va avea următorul cuprins:

„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.”;

2) în Regulament:

a) punctul 1 va avea următorul cuprins:

„1. Prezentul Regulament stabilește norme referitoare la:

1) calificările asociate certificatelor de pilot, condițiile de eliberare, menținere, modificare, limitare, suspendare sau 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*);

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 existente;

4) certificarea examinatorilor aeromedicali;

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 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 certificatelor de pilot pentru baloane și pentru planeare.”;

b) la punctul 2, noțiunea „instructor de zbor (*Flight Instructor – FI*)” va avea următorul cuprins:

„*instructor de zbor (Flight Instructor – 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 planearelor.”;

c) la punctul 5, textul „Anexa nr.7” se substituie cu textul „Anexa nr.6”;

d) punctul 10 va avea următorul cuprins:

„**10.** Fără a aduce atingere punctelor 5 și 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.”;

e) punctele 30-33 se abrogă;

f) punctul 34 va avea următorul cuprins:

„**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 ca un certificat conform cu Anexa nr.1 (Partea FCL) să fi fost emis cel târziu până la data de 1 iulie 2020.”;

g) punctul 42 va avea următorul cuprins:

„**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.”;

h) se completează cu capitolul XVIII cu următorul cuprins:

**„Capitolul XVIII**  
**MĂSURI TRANZITORII PENTRU TITULARII UNEI**  
**CALIFICĂRI DE ZBOR INSTRUMENTAL PE RUTĂ**

**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;
- 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 cu 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.”;

### 3) în anexa nr.1 Partea FCL SUBPARTEA A – CERINȚE GENERALE:

#### a) la FCL.010:

noțiunea „dirijabil” va avea următorul cuprins:

„*dirijabil* – 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”;

după noțiunea „operațiune unghiulară” se introduce noțiunea „evaluarea competenței” cu următorul cuprins:

„*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”;

noțiunile „clasă de baloane” și „grupă de baloane” se exclud;

noțiunea „timp de zbor” va avea următorul cuprins:

„*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 la 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 la 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”;

după noțiunea „echipament de pregătire pentru procedurile de zbor și navigație” se introduce noțiunea „pilotate numai cu ajutorul instrumentelor” cu următorul cuprins:

„*pilotate numai cu ajutorul instrumentelor* – piloții pilotează aeronava fără a folosi repere vizuale externe, în condiții meteorologice de zbor instrumental simulate sau reale”;

după noțiunea „operațiune liniară” se introduce noțiunea „zboruri de linie sub supraveghere (LIFUS)” cu următorul cuprins:

„*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)”;

după noțiunea „noapte” se introduce noțiunea „date privind conformitatea operațională (OSD)” cu următorul cuprins:

„*date privind conformitatea operațională (OSD)* – datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu Anexa nr.1 (Partea 21) la Hotărârea Guvernului nr. 468/2019”;

noțiunea „alte echipamente de pregătire (Other Training Devices – OTD)” va avea următorul cuprins:

„*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”;

noțiunea „planor motorizat” va avea următorul cuprins:

„*planor motorizat* – planor echipat cu unul sau mai multe motoare, care, cu motoarele scoase din funcțiune, are caracteristicile unui planor”;

noțiunea „verificarea competenței” va avea următorul cuprins:

„*verificarea competenței* – demonstrarea abilităților în vederea revalidării sau a reînnoirii calificărilor sau privilegiilor, incluzând, în funcție de necesități, o examinare orală”;

noțiunea „motoplanor de agrement (Touring Motor Glider – TMG)” va avea următorul cuprins:

„*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 nr. 468/2019, o clasă specifică de planoare 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”;

după noțiunea „tip de aeronavă” se introduce noțiunea „Lista privind calificarea de tip și anexele la certificat” cu următorul cuprins:

„*Listă privind calificarea de tip și anexele la certificat* – 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”;

se completează cu noțiunile „zbor IFR pe rută” și „zbor instrumental cu panou redus de instrumente la bord” cu următorul cuprins:

„*zbor IFR pe rută* – 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;

„*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”;

se completează cu noțiunile „operator de pregătire bazată pe date concrete (Evidence Based Training – EBT)”, „evaluare practică EBT”, „program EBT” și „program EBT mixt” cu următorul cuprins:

„*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;

„*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 Anexa nr.1 (Partea FCL)”;

b) FCL.015 va avea următorul cuprins:

**„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 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 Anexa nr.1 (Partea FCL) și în Anexa nr.4 (Partea MED).

(b) Cu excepția cazului în care se prevede altfel în Anexa nr.1 (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, eliberat în conformitate cu Anexa nr.1 (Partea FCL).

(d) Titularul unui certificat de pilot depune cererile la AAC în conformitate cu litera (a), respectând cerințele din Anexa nr.1 (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 Anexa nr.1 (Partea FCL).”;

c) la FCL.020, litera (b) va avea următorul cuprins:

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

d) la FCL.025:

litera (b) va avea următorul cuprins:

„(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 Anexa nr.1 (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) 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 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.”;

la litera (c), punctul 1 va avea următorul cuprins:

„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.”;

e) FCL.030 se completează cu litera (c) cu următorul cuprins:

„(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.”;

f) la FCL.035:

litera (a) se completează cu punctul 4 cu 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 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, dacă sunt îndeplinite următoarele condiții:

(i) avionul sau TMG în cauză se încadrează în aceeași categorie și clasă ca aeronavele conforme cu Anexa nr.1 (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).”;

litera (b) va avea următorul cuprins:

„(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 referitoare la instruirea teoretică și examenul teoretic pentru un certificat pe o altă categorie de aeronave în conformitate cu Apendicele nr.1 la Anexa nr.1 (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).”;

g) FCL.040 va avea următorul cuprins:

**„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.”;

h) FCL.055 va avea următorul cuprins:

**„FCL.055 Competența lingvistică**

(a) Dispoziții generale. Piloții de avion, elicopter, aeronavă cu decolare-aterizare verticală și dirijabil care trebuie să folosească radiotelefonul exercită privilegiile asociate 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 Anexa nr.1 (Partea FCL).

(b) Solicitantul unei autorizări privind competența lingvistică demonstrează, în conformitate cu Apendicele nr.2 la Anexa nr.1 (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 eficient 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 Anexa nr.1 (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 își fi demonstrat capacitatea de a folosi limba engleză la nivelul de competență corespunzător definit în Apendicele nr.2 la Anexa nr.1 (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.”;

i) la FCL.060:

litera (a) se abrogă;

la litera (b), alineatul introductiv va avea următorul cuprins:

„Avioane, elicoptere, aeronave cu decolare-aterizare verticală și dirijabile. Un pilot nu operează o aeronavă în transportul aerian comercial sau pentru transportul de pasageri.”;

la litera (c), punctul 2 va avea următorul cuprins:

„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.”;

j) la FCL.065:

litera (b) va avea următorul cuprins:

„(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.”;

litera (c) se abrogă;

#### 4) Partea FCL SUBPARTEA B – CERTIFICAT DE PILOT AERONAVE UȘOARE – LAPL:

a) FCL.100 LAPL va avea următorul cuprins:

**„FCL.100 LAPL – Vârsta minimă**

Solicitanții unui LAPL pentru avioane sau elicoptere trebuie să aibă vârsta de cel puțin 17 ani.”;

b) FCL.115 LAPL se completează cu litera (d) cu următorul cuprins:

„(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 Anexa nr.1 (Partea FCL), punctul 7 (Calificări de clasă – aterizare pe apă), secțiunea B (Cerințe specifice pentru categoria avioane).”;

c) FCL.120 LAPL va avea următorul cuprins:

**„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 diferitor categorii de aeronave:

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

d) FCL.105.A LAPL(A) va avea următorul cuprins:

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

(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 2 000 kg sau mai puțin, care transportă un număr maxim de 3 pasageri, astfel încât la bordul aeronavei se află întotdeauna maximum 4 persoane.

(b) Condiții

1. Titularii 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 la respectarea cerințelor prevăzute la punctul 1.”;

e) la FCL.110.A LAPL(A), litera (b) va avea următorul cuprins:

„(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.”;

f) la FCL.135.A LAPL(A):

litera (b) va avea următorul cuprins:

„(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.”;

se completează cu litera (c) cu următorul cuprins:

„(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).”;

g) FCL.140.A LAPL(A) va avea următorul cuprins:

**„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:

- 12 decolări și aterizări;

- 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 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.”;

h) 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 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).”;

i) secțiunile 4 și 5 se abrogă;

5) Partea FCL SUBPARTEA C – CERTIFICAT DE PILOT PARTICULAR (PPL), PILOT DE PLANOR (SPL) ȘI CERTIFICAT DE PILOT DE BALON (BPL):

a) denumirea va avea următorul cuprins:

„SUBPARTEA C – CERTIFICATUL DE PILOT PARTICULAR (PPL)”;

b) FCL.200 va avea următorul cuprins:

**„FCL.200 Vârsta minimă**

Solicitanții unui PPL trebuie să aibă vârsta de cel puțin 17 ani.”;

c) la FCL.210, literele (a) și (b) vor avea următorul cuprins:

„(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.”;

d) FCL.215 va avea următorul cuprins:

**„FCL.215 Examinarea teoretică**

Solicitanții unui PPL 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.”;

e) la FCL.235, literele (a) și (b) vor avea următorul cuprins:

„(a) Prin susținerea unui test de îndemânare, solicitanții unui PPL 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.”;

f) la FCL.205.A, litera (a) va avea următorul cuprins:

„(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).”;

g) FCL.210.A:

la litera (c):

alineatul introductiv va avea următorul cuprins:

„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:”;

punctul 1 va avea următorul cuprins:

„1. cel puțin 24 de ore timp de zbor pe TMG după înscrierea privilegiilor TMG; și”;

h) la FCL.205.H, litera (a) va avea următorul cuprins:

„(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).”;

i) la FCL.210.As, litera (b) va avea următorul cuprins:

„(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.”;

j) secțiunile 5 și 6 se abrogă;

## 6) Partea FCL SUBPARTEA G – CALIFICAREA DE ZBOR INSTRUMENTAL – IR:

a) FCL.600 IR va avea următorul cuprins:

### „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, 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.”;

b) FCL.620 IR se completează cu litera (c) cu următorul cuprins:

„(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.”;

c) FCL.625 IR va avea următorul cuprins:

### „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 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 Anexa nr.1 (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 Anexa nr.1 (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, solicitantii 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, solicitantii trebuie să susțină cu succes o verificare a competenței în conformitate cu Apendicele nr.9 la Anexa nr.1 (Partea FCL) sau să treacă evaluarea practică EBT în conformitate cu Apendicele nr.10 la Anexa nr.1 (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. solicitantii trebuie să dețină calificarea de clasă sau de tip relevantă, cu excepția cazului în care se prevede altfel în Anexa nr.1 (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 eliberată 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 Anexa nr.1 (Partea FCL).

(f) Verificarea competenței prevăzută la litera (c) punctul 3 poate avea loc odată cu o verificare a competenței efectuată în vederea reînnoirii calificării relevante de clasă sau de tip.”;

d) FCL.625.A va avea următorul cuprins:

**„FCL.625.A IR(A) – Revalidare**

(a) Revalidare

În vederea revalidării unei IR(A), solicitantii trebuie:

1. să dețină clasificarea de clasă sau de tip relevantă, cu excepția cazului în care se solicită revalidarea IR odată cu reînnoirea calificării relevante de clasă sau de tip;

2. să susțină cu succes o verificare a competenței în conformitate cu Apendicele nr.9 la Anexa nr.1 (Partea FCL) sau să treacă evaluarea practică EBT în conformitate cu Apendicele nr.10 la Anexa nr.1 (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 Anexa nr.1 (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 Anexa nr.1 (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 Anexa nr.1 (Partea FCL).”;

e) FCL.625.H va avea următorul cuprins:

**„FCL.625.H IR(H) – Revalidare**

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

1. să dețină clasificarea de tip relevantă, cu excepția cazului în care se solicită revalidarea IR odată cu reînnoirea calificării relevante de tip;

2. să promoveze o verificare a competenței în conformitate cu Apendicele nr.9 la Anexa nr.1 (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 Anexa nr.1 (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) 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 nr.8 la Anexa nr.1 (la Partea FCL).”;

**7) Partea FCL SUBPARTEA H – CALIFICĂRI DE CLASĂ ȘI DE TIP:**

a) la FCL.700, litera (a) va avea următorul cuprins:

„(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;
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) FCL.710 va avea următorul cuprins:

**„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 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.”;

c) la FCL.725, litera (b) se completează cu punctul 5 cu următorul cuprins:  
 „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.”;

d) FCL.725 se completează cu litera (f) cu următorul cuprins:  
 „(f) Persoanele care solicită o calificare de clasă pentru 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 literele (a), (b) și (c).”;

e) FCL.740 va avea următorul cuprins:

**„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 Anexa nr.1 (Partea FCL) la un operator care a implementat EBT pentru calificarea relevantă de clasă sau de tip.

(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:

(i) la o ATO;

(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;

(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;

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 Anexa nr.1 (Partea FCL) sau să treacă evaluarea practică EBT în conformitate cu Apendicele nr.10 la Anexa nr.1 (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) 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 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.

(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 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 Anexa nr.1 (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.”;

f) FCL.720.A:

la litera (a):

propoziția introductivă va avea următorul cuprins:

„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.”;

punctul 3 va avea următorul cuprins:

„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.”;

la litera (b):

propoziția introductivă va avea următorul cuprins:

„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:”;

punctul 5 va avea următorul cuprins:

„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).”;

g) FCL.740.A:

la litera (a):

punctul 1 va avea următorul cuprins:

„1. să promoveze o verificare a competenței în conformitate cu Apendicele nr.9 la Anexa nr.1 (Partea FCL) sau să treacă evaluarea practică EBT în conformitate cu Apendicele nr.10 la Anexa nr.1 (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”;

punctul 4 va avea următorul cuprins:

„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.”;

litera (b):

la punctul 1, alineatul introductiv va avea următorul cuprins:

„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, solicitantii trebuie:”;

se completează cu punctul 5 cu următorul cuprins:

„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.”;

## 8) Partea FCL SUBPARTEA I – CALIFICĂRI SUPLIMENTARE:

a) la FCL.800:

litera (a) va avea următorul cuprins

„(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.”;

la litera (b):

punctul 1 va avea următorul cuprins:

„1. să fi efectuat, după eliberarea certificatului, cel puțin 30 de ore timp de zbor ca PIC pe avioane sau TMG;”;

la punctul 2, subpunctul (ii) va avea următorul cuprins:

„(ii) cel puțin 5 ore de instruire de zbor acrobatic pe avioane sau pe TMG pilotate cu motorul pornit.”;

litera (c) va avea următorul cuprins:

„(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, acoperind întreaga programă de pregătire pentru zbor acrobatic.”;

se completează cu litera (d) cu următorul cuprins:

„(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

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).”;

b) FCL.805:

la litera (b) punctul 2, subpunctul (iii) va avea următorul cuprins:

„(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”;

litera (d) va avea următorul cuprins:

„(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.”;

se completează cu litera (g) cu următorul cuprins:

„(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, 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.”;

c) FCL.810 litera (a):

la punctul 1, alineatul introductiv va avea următorul cuprins:

„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.”;

se completează cu punctul 4 cu următorul cuprins:

„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.”;

litera (c) se abrogă;

d) FCL.815:

la litera (a), alineatul introductiv va avea următorul cuprins:

„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.”;

litera (e) va avea următorul cuprins:

„Revalidare. Pentru a revalida o calificare de zbor în munți, solicitanții trebuie:

1. fie să efectueze cel puțin șase aterizări pe o suprafață desemnată ca necesitând o calificare de zbor în munți, în cei doi ani anteriori;

2. fie să promoveze o verificare a competenței în conformitate cu cerințele de la litera (c).”;

e) FCL.825 și FCL.830 se abrogă;

f) se completează cu FCL.835 cu următorul cuprins:

„**FCL.835 Calificare de zbor instrumental de bază (BIR)**

(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 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 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.

(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:

**1.** instruire teoretică în conformitate cu FCL.615 litera (a); și

**2.** instruire practică care să cuprindă următoarele module de instruire practică instrumentală:

(i) modulul 1 – modulul de bază de pregătire de zbor pentru formarea abilităților de zbor numai cu ajutorul instrumentelor;

(ii) modulul 2 – modulul de pregătire aplicată de zbor pentru procedurile de plecare, de așteptare și de apropiere 2D și 3D în condiții IFR;



(iii) modulul 3 – modulul de pregătire aplicată de zbor pentru procedurile de zbor în condiții IFR pe rută; și

(iv) 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

**3. instruire practică în conformitate cu următoarele cerințe:**

(i) 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;

(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 Anexa nr.1 (Partea FCL).

(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 Anexa nr.1 (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 Anexa nr.1 (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 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 privilegii 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 un singur pilot pe care pot fi exercitate privilegii 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 Anexa nr.1 (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 creditați 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 creditează integral în ceea ce privește cerința de la litera (c) punctul 2.”;

## 9) Partea FCL SUBPARTEA J – INSTRUCTORI:

a) la FCL.900:

litera (c) va avea următorul cuprins:

„(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 Anexa nr.1 (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:

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 Anexa nr.1 (Partea FCL).

2. Certificatul se limitează la asigurarea instruirii practice pe durata unui curs de pregătire aprobat în conformitate cu Anexa nr.1 (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.”;

se completează cu litera (d) cu următorul cuprins:

„(d) Instructorii 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 pregătirea practică a personalului navigant din Republica Moldova. Procedura simplificată de acceptare a acestor instructori va fi stabilită de AAC.”;

b) la FCL.915 litera (c):

denumirea va avea următorul cuprins:

„Credite pentru noi certificate de instructor sau pentru revalidare”;

punctul 1 va avea următorul cuprins:

„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

(ii) solicitanții 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.”;

c) la FCL.935, litera (a) va avea următorul cuprins:

„(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 Anexa nr.1 (Partea FCL), capacitatea de a oferi instruire unui elev pilot la nivelul necesar pentru eliberarea certificatului relevant sau calificării.”;

d) FCL.940 va avea următorul cuprins:

**„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.”;

e) FCL.905.FI va avea următorul cuprins:

**„FCL.905.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;
- (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:
  - 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:

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;

(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) unui certificat de pilot cu echipaj multiplu (MPL), cu condiția ca FI să întrunească toate condițiile următoare:

1. pentru faza esențială de zbor a pregătirii, să fi efectuat cel puțin 500 de ore timp de zbor ca pilot pe avioane, inclusiv cel puțin 200 de ore de instruire practică;

2. pentru faza de bază a pregătirii:

(i) să fie titularul unei IR pe avion multimotor și să aibă privilegiul de a oferi instruire pentru o IR;

(ii) să fi efectuat cel puțin 1 500 de ore timp de zbor în operațiuni cu echipaj multiplu;

3. în cazul FI deja calificați să ofere instruire pentru cursuri integrate ATP(A) sau CPL(A)/IR, cerința de la punctul 2 subpunctul (ii) poate fi înlocuită cu obligația de a absolvi un curs structurat de pregătire care să cuprindă:

(i) calificare MCC;

(ii) asistarea la cinci ședințe de instruire practică în faza 3 a unui curs MPL;

(iii) asistarea la cinci ședințe de instruire practică în faza 4 a unui curs MPL;

(iv) asistarea la cinci ședințe de pregătire periodică orientată pe zborul de linie, efectuată de operator;

(v) conținutul cursului pentru MCCI.

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

f) FCL.910.FI:

la litera (a):

punctul 1 va avea următorul cuprins:

„1. Pentru eliberarea PPL și LAPL”;

punctul 3 va avea următorul cuprins:

„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.”;

la litera (c), punctul 3 va avea următorul cuprins:

„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).”;

g) FCL.915.FI:

la litera (b) punctul 2, subpunctul (i) va avea următorul cuprins:

„(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”;

la litera (c), punctul 2 va avea următorul cuprins:

„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;”;

literale (e) și (f) se abrogă;

h) la FCL.930.FI:

la litera (b):

punctul 2 va avea următorul cuprins:

„2. cel puțin 100 de ore de instruire teoretică, inclusiv teste de evaluare a progreselor;”;

la punctul 3:

subpunctul (ii) va avea următorul cuprins:

„(ii) în cazul unui FI(As), cel puțin 20 de ore de instruire practică, dintre care 15 ore de instruire practică în dublă comandă;”;

subpunctele (iii), (iv) și (v) se abrogă;

punctul 4 va avea următorul cuprins:

„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.”;

se completează cu litera (c) cu următorul cuprins:

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

i) FCL.940.FI va avea următorul cuprins:

**„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 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, solicitantii, 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 DTO sau la AAC, precum și să efectueze o evaluare a competenței în conformitate cu FCL.935.”;

j) FCL.905.TRI va avea următorul cuprins:

**„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;

(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;

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 privilegiile 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 dețină o calificare de tip pentru elicoptere multipilot;
  - (iii) extinderea IR(H) cu un singur motor la IR(H) multimotor;
- 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.”;

k) FCL.910.TRI va avea următorul cuprins:

**„FCL.910.TRI TRI – Privilegii limitare**

(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

**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, dintre care maximum 7 segmente se pot efectua pe un FSTD;

2. să fi efectuat componentele relevante de pregătire tehnică și componentele de instruire practică din cursul TRI aplicabil;

3. să fi promovat secțiunile relevante ale evaluării competenței în conformitate cu FCL.935 pentru a demonstra, unui FIE sau unui TRE calificat în conformitate cu subpartea K la Anexa nr.1 (Partea FCL), capacitatea de a oferi instruire unui pilot la nivelul necesar eliberării unei calificări de tip, inclusiv de a oferi instruire înainte și după zbor și instruirea teoretică.

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

(c) TRI pentru elicoptere – TRI(H)

1. Privilegiile TRI(H) se limitează la tipul de elicopter pe care s-a susținut evaluarea competenței pentru eliberarea certificatului TRI. Cu excepția cazului în care se prevede altfel în OSD, privilegiile TRI sunt extinse la alte tipuri dacă TRI:

(i) au efectuat componentele relevante de pregătire tehnică și componentele de instruire practică din cursul TRI;

(ii) au efectuat, în termen de 12 luni înaintea datei solicitării, cel puțin 10 ore pe tipul de elicopter aplicabil, dintre care maximum 5 ore pot fi efectuate pe un simulator complet de zbor (Full Flight Simulator – FFS) sau pe un echipament de pregătire pentru zbor (Flight Training Device – FTD) 2/3; și

(iii) au promovat secțiunile relevante ale evaluării competenței în conformitate cu FCL.935 pentru a demonstra, unui FIE sau unui TRE calificat în conformitate cu subpartea K din Anexa nr.1 (Partea FCL), capacitatea de a oferi instruire unui pilot la nivelul necesar eliberării unei calificări de tip, inclusiv de a oferi instruire înainte și după zbor și instruirea teoretică.

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

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

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

1) la FCL.915.TRI litera (c), punctul 1 va avea următorul cuprins:

„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”;

m) la FCL.930.TRI litera (a):

propoziția introductivă va avea următorul cuprins:

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

punctul 3 va avea următorul cuprins:

„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;”;

se completează cu punctul 4 cu următorul cuprins:

„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.”;

n) FCL.935.TRI va avea următorul cuprins:

„**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.

(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.”;

o) FCL.940.TRI va avea următorul cuprins:

„**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 și un exercițiu aerian de cel puțin o oră care să cuprindă cel puțin două decolări și aterizări;

(ii) să efectueze un curs de perfecționare pentru instructori în calitate de TRI(A) în cadrul unei ATO;

(iii) să promoveze evaluarea competenței în conformitate cu FCL.935. Se consideră că solicitanții care au respectat FCL.910.TRI litera (b) punctul 3 sunt în conformitate cu această cerință.

## **2. Elicoptere și aeronave cu decolare-aterizare verticală**

Pentru a revalida un certificat de TRI (H) sau TRI(PL), 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.

**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:**

(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.”;

p) FCL.905.CRI se completează cu litera (d) care avea următorul cuprins:

„(d) 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.”;

q) la FCL.930.CRI litera (a), punctul 3 va avea următorul cuprins:

„3. cinci ore de instruire practică pe avioane multimotor sau pe un FSTD reprezentând clasa sau tipul respectiv de avion, inclusiv cel puțin trei ore pe avion, sau cel puțin trei ore de instruire practică pe avioane monomotor, asigurată de un FI(A) calificat în conformitate cu FCL.905.FI litera (j).”;

r) FCL.940.CRI va avea următorul cuprins:

„**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

În cazul în care certificatul de CRI a expirat, acesta se reînnoiește dacă, în perioada de 12 luni înainte de solicitarea reînnoirii, solicitanții:

1. au efectuat un curs de perfecționare în calitate de CRI în cadrul unei ATO sau la AAC;

2. au efectuat evaluarea competenței astfel cum se prevede la FCL.935.”;

s) la FCL.905.IRI, litera (a) va avea următorul cuprins:

„(a) Privilegiile IRI constau în a oferi pregătire pentru eliberarea, revalidarea și reînnoirea unei BIR sau a unei IR pe categoria corespunzătoare de aeronave.”;

t) FCL.915.IRI va avea următorul cuprins:

**„FCL.915.IRI IRI – Condiții indispensabile**

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. care urmează să solicite un IR(H) pentru elicoptere multimotor, să îndeplinească cerințele de la FCL.905.FI litera (h) punctul 2;

(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.”;

u) la FCL.930.IRI litera (a) punctul 3, subpunctul (ii) va avea următorul cuprins:

„(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.”;

v) FCL.905.SFI va avea următorul cuprins:

**„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.

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).

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

1. eliberarea, revalidarea și reînnoirea calificărilor de tip pentru elicoptere;

2. cursul MCC, dacă SFI au privilegii de a oferi instruire pentru elicoptere multipilot.

(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.”;

w) FCL.910.SFI va avea următorul cuprins:

**„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.

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

(a) au parcurs conținutul referitor la simulator al cursului relevant pentru calificarea de tip;

(b) au efectuat componentele relevante de pregătire tehnică și componentele FSTD ale programei de instruire practică din cursul TRI aplicabil;

(c) au desfășurat, în cadrul unui curs complet pentru calificare de tip, cel puțin trei ore de instruire practică legată de sarcinile unui SFI pe tipul aplicabil sub supravegherea și spre satisfacția unui TRE sau a unui SFE calificat în acest scop.

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

x) la FCL.930.SFI, litera (a) va avea următorul cuprins:

„(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.”;

y) FCL.940.SFI va avea următorul cuprins:

**„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;

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;
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.”;

z) la FCL.905.STI litera (a), punctul 2 va avea următorul cuprins:

„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.”;

aa) FCL.910.STI va avea următorul cuprins:

**„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 Anexa nr.1 (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 scop, inclusiv cel puțin o oră de instruire practică sub supravegherea unui FIE în categoria de aeronavă corespunzătoare.”;

bb) FCL.915.STI va avea următorul cuprins:

**„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 privilegiile de asigurare a instruirii adecvate cursurilor care se intenționează a fi oferite;

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

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

cc) FCL.940.STI va avea următorul cuprins:

**„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 Anexa nr. 1 (Partea FCL) pentru clasa sau tipul de aeronavă corespunzătoare.

Pentru STI(A) care oferă instruire exclusiv pe BITD, verificarea competenței cuprinde exercițiile corespunzătoare unui test de îndemânare doar pentru eliberarea 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 Anexa nr.1 (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).”;

dd) la litera (b), textul „<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32011R1178R%2802%29>” se exclude;

## 10) în Partea FCL SUBPARTEA K – EXAMINATORI:

a) FCL.1000 va avea următorul cuprins:

### **„FCL.1000 Certificate de examinator**

(a) Dispoziții generale

Titularii unui certificat de examinator trebuie:

**1.** cu excepția cazului în care Anexa nr.1 (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;

**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 Anexa nr.1 (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 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 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;

(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 aviației, astfel încât să își poată exercita privilegiile de examinator în conformitate cu Anexa nr.1 (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.

(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.”;

b) FCL.1005 va avea următorul cuprins:

**„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

(b) teste de îndemânare, verificări ale competenței sau evaluări ale competenței ori de câte ori cred că obiectivitatea lor ar putea fi afectată.”;

c) la FCL.1015:

litera (a) va avea următorul cuprins:

„(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.”;

litera c) va avea următorul cuprins:

„(c) Titularii unui certificat de examinator acceptat de AAC în conformitate cu prevederile FCL.1000 (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.”;

d) FCL.1025 va avea următorul cuprins:

**„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 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.”;

e) la FCL.1005.FE, literele (d) și (e) se abrogă;

f) FCL.1005.TRE:

la litera (a), punctele 2 și 5 vor avea următorul cuprins:

**„2.** verificări ale competenței pentru revalidarea sau reînnoirea calificărilor de tip și a IR;”;

„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).”;

la litera (b), punctul 4 va avea următorul cuprins:

„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).”;

g) la FCL.1005.CRE, litera (b) va avea următorul cuprins:

„(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;
  - (ii) 450 de ore timp de zbor în condiții IFR.”;

h) la FCL.1010.CRE, litera (b) va avea următorul cuprins.

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

i) FCL.1005.IRE va avea următorul cuprins:

„**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.”;

j) FCL.1010.IRE va avea următorul cuprins:

„**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:

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.”;

k) FCL.1005.SFE va avea următorul cuprins:

**„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 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 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).”;

l) FCL.1010.SFE va avea următorul cuprins.

**„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 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 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;

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;

3. să fi efectuat cel puțin 1 000 de ore timp de zbor ca piloți pe elicoptere multipilot;

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

m) la FCL.1005.FIE, litera (c) va avea următorul cuprins.

„(c) *FIE(As)*. 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.”;

n) la FCL.1010.FIE, literele (d) și (e) se abrogă;



11) în Apendicele nr.1 la Partea FCL:

a) punctul 1 va avea următorul cuprins:

**„1. LAPL și PPL**

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.

1.4. Prin derogare de la punctul 1.2, pentru eliberarea unui LAPL(A), titularul unui SPL eliberate 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 conformitate cu FCL.135.A litera (a) punctul 2.”;

b) la punctul 4, subpunctul 4.1 va avea următorul cuprins:

„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.”;

12) în Apendicele nr.3 la Partea FCL:

a) secțiunea A:

la punctul 9, litera (b) va avea următorul cuprins:

„(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.”;

alineatul următor punctului 9 (f) 3 (ii) va avea următorul cuprins:

„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.”;

b) secțiunea C:

la punctul 8, litera (b) va avea următorul cuprins:

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

alineatul următor punctului 8 (e) 2 (ii) va avea următorul cuprins:

„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”;

c) secțiunea D punctul 8:

litera (b) va avea următorul cuprins:

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

litera (e) va avea următorul cuprins:

„(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;”;

d) secțiunea E:

la punctul 3, litera (a) va avea următorul cuprins:

„(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).”;

punctul 9 va avea următorul cuprins:

„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. 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.”;

la punctul 12, litera (c) va avea următorul cuprins:

„(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;”;

e) la secțiunea J punctul 4 litera (b), textul „<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32011R1178R%2802%29>” se exclude;

f) la secțiunea K punctul 3, litera (a) va avea următorul cuprins:

„(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 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).”;

13) în Apendicele nr.6 la Partea FCL:

a) la secțiunea A:

punctul 2 va avea următorul cuprins:

„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 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).”;

punctul 10.1 va avea următorul cuprins:

„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 10 ore în ceea ce privește numărul total de ore de pregătire prevăzut la punctele 7 și 8 de mai sus.”;

b) secțiunea Aa se completează cu punctele 8<sup>1</sup> și 8<sup>2</sup> cu următorul cuprins:

~~punctele 9 și 10 se renumerează și devin 11 și 12 respectiv;~~

~~punctele 9 și 10 noi vor avea următorul cuprins:~~

„8<sup>1</sup>. 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.

8<sup>2</sup>. 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 examinadorului, 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.”;

14) în Apendicele nr.7 la Partea FCL:

a) denumirea va avea următorul cuprins:

**„Testul de îndemânare pentru BIR și IR”;**

b) punctul 1 va avea următorul cuprins:

„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.”;

c) punctul 9 va avea următorul cuprins:

„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 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.”;

d) la punctul 11:

tabelul „Conținutul testului” aferent categoriei de avioane va avea următorul cuprins:

**„Avioane**

<b>SECȚIUNEA 1 – PROCEDURI ÎNAINTE DE ZBOR ȘI PLECARE</b>	
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 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.	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 <sup>(0)</sup> .	Trecerea la zborul instrumental
k <sup>(0)</sup> .	Proceduri de plecare instrumentală, inclusiv plecări PBN, și calarea altimetrului
l <sup>(0)</sup> .	Legătura cu ATC – conformare, proceduri R/T
<b>SECȚIUNEA 2 – MANEVRE GENERALE <sup>(0)</sup></b>	
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 <sup>(*1)</sup> .	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
<b>SECȚIUNEA 3 – PROCEDURI IFR PE RUTĂ <sup>(0)</sup></b>	
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
<b>SECȚIUNEA 3a – PROCEDURI DE SOSIRE</b>	
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
<b>SECȚIUNEA 4 <sup>(0)</sup> – OPERAȚIUNI 3D <sup>(++)</sup></b>	
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 <sup>(+)</sup> .	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 <sup>(+)</sup> .	Procedura de ratare
h <sup>(+)</sup> .	Procedura de apropiere întreruptă/aterizare
i.	Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T
<b>SECȚIUNEA 5 <sup>(0)</sup> – OPERAȚIUNI 2D <sup>(++)</sup></b>	
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 <sup>(+)</sup> .	Procedura de așteptare
d.	Conformarea cu procedura de apropiere publicată
e.	Cronometrarea procedurii de apropiere
f.	Menținerea altitudinii/distanței față de MAPT, a vitezei și a capului (apropiere stabilizată), repere de coborâre gradată (SDF), dacă este cazul
g <sup>(+)</sup> .	Procedura de ratare
h <sup>(+)</sup> .	Procedura de apropiere întreruptă/aterizare
i.	Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T
<b>SECȚIUNEA 6 – ZBOR CU UN MOTOR INOPERANT (doar avioane multimotor) <sup>(o)</sup></b>	
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”;

textul de la nota de subsol (++) după tabelul „Avioane” va avea următorul cuprins:

„(++) Pentru a obține privilegii PBN, o apropiere fie din secțiunea 4, fie din secțiunea 5 trebuie să fie o RNP APCH. Atunci când o RNP APCH nu este posibilă din punct de vedere practic, aceasta se efectuează într-un FSTD echipat în mod corespunzător.”;

textul de la nota de subsol (+) după tabelul „Elicoptere” va avea următorul cuprins:

„(+) Pentru a obține privilegii PBN, o apropiere fie din secțiunea 4, fie din secțiunea 5 trebuie să fie o RNP APCH. Atunci când o RNP APCH nu este posibilă din punct de vedere practic, aceasta se efectuează într-un FSTD echipat în mod corespunzător.”;

15) Apendicele nr.8 la Partea FCL va avea următorul cuprins:

„Apendicele nr.8  
la Partea FCL

#### **Acordarea de credite cu privire la componenta IR a verificării competenței pentru o calificare de clasă sau de tip**

##### **A. Avioane**

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

Dacă se efectuează un test de îndemânare sau o verificare a competenței, inclusiv IR,	Creditul este valabil pentru componenta IR în cadrul unei verificări a competenței pentru:
---	--

iar titularii dețin una dintre următoarele calificări valabile:	
o calificare valabilă de tip MPA; o calificare valabilă de tip pentru avioane complexe de înaltă performanță cu un singur pilot	calificarea de clasă SE (*1) și calificarea de tip SE (*1) și calificarea de clasă sau de tip SP ME, cu excepția calificărilor de tip pentru avioane complexe de înaltă performanță, numai credite pentru secțiunea 3B a verificării conformității de la punctul B.5 din Apendicele nr.9 la Anexa nr.1 (Partea FCL)
o calificare valabilă de clasă sau de tip pentru avioane SP ME, cu excepția calificărilor de tip pentru avioane complexe de înaltă performanță, operate ca pilot unic	calificarea de clasă SE și calificarea de tip SE și calificarea de clasă sau de tip SP ME, cu excepția calificărilor de tip pentru avioane complexe de înaltă performanță
o calificare valabilă de clasă sau de tip pentru avioane SP ME, cu excepția calificărilor de tip pentru avioane complexe de înaltă performanță, limitată la operațiuni multipilot	calificarea de clasă SE și calificarea de tip SE (*1) și calificarea de clasă sau de tip SP ME, cu excepția calificărilor de tip pentru avioane complexe de înaltă performanță (*1)
o calificare valabilă de clasă sau de tip pentru avioane SP SE	calificarea de clasă SE și calificarea de tip SE
(*1) Cu condiția ca, în intervalul precedent de 12 luni, solicitanții să fi efectuat cel puțin trei proceduri de plecare și de apropiere în condiții IFR cu exercitarea privilegiilor PBN, inclusiv cel puțin o procedură de apropiere RNP APCH pe un avion de clasă sau de tip SP în operațiuni SP sau, pentru avioanele multimotor, altele decât cele HP complexe, solicitanții să fi promovat secțiunea 6 a testului de îndemânare pentru alte avioane SP decât cele HP complexe pilotate numai cu ajutorul instrumentelor în operațiuni SP.	

### B. Elicoptere

Se acordă credite numai 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
(*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.”;	

16) în Apendicele nr.9 la Partea FCL:

a) denumirea va avea următorul cuprins:

**„Pregătirea, testul de îndemânare și verificarea competenței pentru MPL, ATPL, calificări de tip și de clasă și verificarea competenței pentru BIR și IR”;**

b) secțiunea B:

la punctul 5:

tabelul de la litera (k) va avea următorul cuprins:

„Tipul de aeronavă	SP (cu un singur motor)		MP (cu un singur motor)		SP → MP (eliberare inițială)		MP → SP (eliberare inițială)		SP + MP	
	<i>pregătire</i>	<i>testare/verificare</i>	<i>pregătire</i>	<i>testare/verificare</i>	<i>pregătire</i>	<i>testare/verificare</i>	<i>pregătire, testare și verificare (avioane SE)</i>	<i>pregătire, testare și verificare (avioane ME)</i>	<i>avioane SE (monomotor)</i>	<i>avioane ME (multimotor)</i>
<b>Eliberarea inițială</b>										
Toate (cu excepția celor complexe SP)	Secțiunile 1-6	Secțiunile 1-6	Cooperare în echipaj multiplu (MCC) Gestionarea resurselor echipajului (CRM) Factori umani Gestionarea amenințărilor și a erorilor (TEM) Secțiunile 1-7	Secțiunile 1-6	Cooperare în echipaj multiplu (MCC) Gestionarea resurselor echipajului (CRM) Factori umani Gestionarea amenințărilor și a erorilor (TEM) Secțiunea 7	Secțiunile 1-6	1.6, 4.5, 4.6, 5.2 și, dacă este cazul, o apropiere din secțiunea 3.B	1.6, secțiunea 6 și, dacă este cazul, o apropiere din secțiunea 3.B		
Complexe SP	1-7	1-6								
<b>Revalidare</b>										
Toate	Nu se aplică	Secțiunile 1-6	Nu se aplică	Secțiunile 1-6	Nu se aplică	Nu se aplică	Nu se aplică	Nu se aplică	Operațiuni multipilot (MPO): Secțiunile 1-7 (pregătire) Secțiunile 1-6 (verificare) Operațiuni cu un singur pilot (SPO): 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 și, dacă este cazul, o apropiere din secțiunea 3.B	Operațiuni multipilot (MPO): Secțiunile 1-7 (pregătire) Secțiunile 1-6 (verificare) Operațiuni cu un singur pilot (SPO): 1.6, secțiunea 6 și, dacă este cazul, o apropiere din secțiunea 3.B
<b>Reînnoire</b>										
Toate	FCL.740	Secțiunile 1-6	FCL.740	Secțiunile 1-6	Nu se aplică	Nu se aplică	Nu se aplică	Nu se aplică	Pregătire: FCL.740	Pregătire: FCL.740

									Verificare: ca în cazul revalidării	Verificare: ca în cazul revalidării”;
--	--	--	--	--	--	--	--	--	---	---

la litera (l):

textul introductiv va avea următorul cuprins:

„Pentru a obține sau a menține privilegiile 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.”;

poziția 7.2.2 va avea următorul cuprins:

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

la punctul 6:

litera (d) va avea următorul cuprins:

„(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.”;

la litera (i), textul „FCL.720.A. litera (e)” se substituie cu textul „FCL.720.A. litera (c)”;

la litera (j):

textul introductiv va avea următorul cuprins:

„Pentru a obține sau a menține privilegiile 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.”;

în tabelul de la litera (j):

poziția 3.8.3.4 va avea următorul cuprins:

„3.8.3.4.*	<p>Manual, cu un motor simulat inoperant în timpul apropierii finale, fie până la contactul cu pista, fie pe durata întregii proceduri de apropiere întreruptă (după caz), începând:</p> <p>(i) înainte de a depăși 1 000 ft deasupra nivelului aerodromului; și</p> <p>(ii) după ce s-au depășit 1 000 ft deasupra nivelului aerodromului.</p> <p>Pe avioanele care nu sunt certificate ca avioane din categoria de transport (JAR/FAR 25) sau ca avioane din categoria commuter (SFAR 23), apropierea în condițiile simulării cedării unui motor și procedura subsecventă de ratare se inițiază împreună cu apropierea 2D în conformitate cu 3.8.4. Procedura de ratare se inițiază în momentul atingerii înălțimii/altitudinii publicate de trecere peste obstacole (OCH/A), dar nu mai târziu de momentul atingerii unei MDH/A de 500 ft deasupra cotei pragului pistei. Pe avioanele care au aceleași performanțe ca avioanele din categoria de transport în ceea ce privește masa la decolare și altitudinea densimetrică, instructorul poate simula cedarea motorului în conformitate cu exercițiul 3.8.3.4</p>	P --->	--->		M”;
------------	--	--------	------	--	-----

poziția 3.8.3.5 se exclude;

c) secțiunea C se completează cu punctul 8a cu următorul cuprins:

„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.”;

17) Partea FCL se completează cu Apendicele nr.10 cu următorul cuprins:

„Apendicele nr.10  
la Partea FCL

**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 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;

(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 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 certificatului 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 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.

## **B. Efectuarea evaluării practice EBT**

Evaluarea practică EBT se efectuează în conformitate cu programul EBT al operatorului.”;

18) anexa nr. 3 va avea următorul cuprins:

„Anexa nr. 3  
la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice  
și a procedurilor administrative referitoare  
la personalul navigant din aviația civilă

### **Secțiunea 1 – DISPOZIȚII GENERALE**

#### **Domeniul de aplicare**

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.

2. Noțiunea „zboruri ale producătorului” înseamnă zborurile menționate la pct.22 din Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la operațiunile aeriene.

#### **Recunoașterea certificatelor din alte state-membre OACI**

##### **3. AAC poate:**

(a) în conformitate cu secțiunea 2 din Anexa nr.3, 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 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 Anexa nr.3 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 Anexa nr.3.

### **Secțiunea 2 – VALIDAREA CERTIFICATELOR**

### 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. Piloții înaintează cererea către autoritatea competentă a statului-membru OACI în care își au reședința sau în care s-au stabilit. Dacă piloții nu își au reședința pe teritoriul statului-membru OACI, înaintează cererea către autoritatea competentă a statului-membru OACI în care își are sediul principal de activitate operatorul pentru care pilotează sau au intenția să piloteze ori în care este înregistrată aeronava pe care o pilotează sau au intenția să o piloteze.

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.

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).

8. Titularii unui certificat validat 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

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:

(a) îndeplinesc, ca test de îndemânare, cerințele de revalidare a calificării de tip sau de clasă din Anexa nr.1 (Partea FCL);

(b) demonstrează cunoașterea părților relevante ale cerințelor operaționale și ale Anexei nr.1 (Partea FCL);

(c) demonstrează competența lingvistică în conformitate cu FCL.055 din Anexa nr.1 (Partea FCL);

(d) dețin un certificat medical clasa 1 valabil, eliberat în conformitate cu Anexa nr.4 (Partea MED);

(e) în cazul avioanelor, pe lângă cerințele de la literele (a)-(d), îndeplinesc cerințele de experiență în conformitate cu următorul tabel:

Certificat deținut	Total ore experiență de zbor	Privilegii	
ATPL(A)	> 1500 de ore ca PIC pe avioane multipilot	Transport aerian comercial pe avioane multipilot ca PIC	(a)
ATPL(A) sau CPL(A)/IR <sup>(1)</sup>	> 1500 de ore ca PIC sau copilot pe avioane multipilot în conformitate cu cerințele operaționale	Transport aerian comercial pe avioane multipilot în calitate de copilot	(b)
MPL	> 1 500 de ore în calitate de copilot pe avioane multipilot în conformitate cu cerințele operaționale	Transport aerian comercial pe avioane multipilot în calitate de copilot	(ba)
CPL(A)/IR	> 1000 de ore ca PIC în transportul aerian comercial de la obținerea unei IR	Transport aerian comercial pe avioane cu un singur pilot ca PIC	(c)
CPL(A)/IR	> 1000 de ore ca PIC sau copilot pe avioane cu un singur pilot în conformitate cu cerințele operaționale	Transport aerian comercial pe avioane cu un singur pilot în calitate de copilot, în conformitate cu cerințele operaționale	(d)

ATPL(A), CPL (A)/IR, CPL(A)	> 700 de ore pe avioane, inclusiv 200 de ore de activitate în rolul pentru care se are în vedere recunoașterea și 50 de ore în rolul respectiv în ultimele 12 luni	Exercitarea privilegiilor pe avioane în operațiuni diferite de transportul aerian comercial	(e)
CPL(A)	> 1500 de ore ca PIC în transportul aerian comercial, inclusiv 500 de ore în operațiuni pe hidroavioane	Transport aerian comercial pe avioane cu un singur pilot ca PIC	(f)

(<sup>1</sup>) Titularii CPL(A)/IR pe avioane multipilot trebuie să fi demonstrat nivelul de cunoștințe ATPL(A) OACI înaintea recunoașterii.

(f) în cazul elicopterelor, pe lângă cerințele de la literele (a)-(d), îndeplinesc cerințele de experiență în conformitate cu următorul tabel:

<b>Certificat deținut</b>	<b>Total ore experiență de zbor</b>	<b>Privilegii</b>	
ATPL(H) IR valabilă	> 1000 de ore ca PIC pe elicoptere multipilot	Transport aerian comercial pe elicoptere multipilot ca PIC în operațiuni în condiții VFR și IFR	(a)
ATPL(H) fără privilegii IR	> 1000 de ore ca PIC pe elicoptere multipilot	Transport aerian comercial pe elicoptere multipilot ca PIC în operațiuni în condiții VFR	(b)
ATPL(H) IR valabilă	> 1000 de ore ca pilot pe elicoptere multipilot	Transport aerian comercial pe elicoptere multipilot în calitate de copilot în operațiuni în condiții VFR și IFR	(c)
ATPL(H) fără privilegii IR	> 1000 de ore ca pilot pe elicoptere multipilot	Transport aerian comercial pe elicoptere multipilot în calitate de copilot în operațiuni în condiții VFR	(d)
CPL(H)/IR (2)	> 1000 de ore ca pilot pe elicoptere multipilot	Transport aerian comercial pe elicoptere multipilot în calitate de copilot	(e)
CPL(H)/IR	> 1000 de ore ca PIC în transportul aerian comercial de la obținerea unei IR	Transport aerian comercial pe elicoptere cu un singur pilot ca PIC	(f)
ATPL(H) cu sau fără privilegii IR, CPL(H)/IR, CPL(H)	> 700 de ore pe elicoptere, altele decât cele certificate conform CS-27/29 sau unui standard echivalent, inclusiv 200 de ore de activitate în rolul pentru care se are în vedere recunoașterea și 50 de ore în respectivul rol în ultimele 12 luni	Exercitarea privilegiilor pe elicoptere în operațiuni diferite de transportul aerian comercial	(g)

(<sup>2</sup>) Titularii CPL(H)/IR pe elicoptere multipilot trebuie să fi demonstrat nivelul de cunoștințe ATPL(H) OACI înaintea recunoașterii.

### **Certificate de pilot pentru activități necomerciale cu o calificare de zbor instrumental**

**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);
- (b) demonstrează cunoașterea legislației aeronautice, a codurilor meteo aeronautice, a planificării zborului și performanțelor de zbor (IR) și a performanțelor umane;
- (c) demonstrează competență lingvistică în conformitate cu FCL.055 din Anexa nr.1 (Partea FCL);
- (d) sunt titularii cel puțin ai unui certificat medical clasa 2 valabil, eliberat în conformitate cu Anexa 1 la Convenția de la Chicago;
- (e) au o experiență minimă de cel puțin 100 de ore de zbor instrumental ca PIC pe categoria de aeronave relevantă.

### **Certificate de pilot pentru activități necomerciale fără o calificare de zbor instrumental**

**11.** Pentru validarea certificatelor PPL sau a certificatelor CPL și ATPL fără o calificare de zbor instrumental, dacă pilotul are în vedere doar exercitarea privilegiilor de pilot particular, titularii trebuie să îndeplinească toate cerințele următoare:

- (a) demonstrează cunoașterea legislației aeronautice și a performanțelor umane;
- (b) promovează testul de îndemânare aferent certificatului PPL, astfel cum este prevăzut la FCL.235 din Anexa nr.1 (Partea FCL);
- (c) îndeplinesc cerințele relevante din subpartea H din Anexa nr.1 (Partea FCL) referitoare la eliberarea unei calificări de tip sau de clasă aferente privilegiilor licenței deținute;
- (d) sunt titularii cel puțin ai unui certificat medical clasa 2 valabil, eliberat în conformitate cu Anexa 1 la Convenția de la Chicago;
- (e) demonstrează competență lingvistică în conformitate cu FCL.055 din Anexa nr.1 (Partea FCL);
- (f) au o experiență minimă de cel puțin 100 de ore de zbor ca PIC pe categoria de aeronave relevantă.

### **Validarea certificatelor 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 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;
- (b) este angajat, direct sau indirect, de un producător de aeronave sau de o autoritate aeronautică.

În acest caz, privilegiile titularului sunt limitate de către AAC la efectuarea pregătirii practice pentru zbor și a testelor pentru eliberarea inițială a calificărilor de tip, supravegherea zborului inițial de linie efectuat de piloții operatorilor, zboruri de livrare sau de transbordare, zborul inițial de linie, demonstrații de zbor sau zboruri de încercare, conform sarcinilor prevăzute în prezentul punct.

**13.** Prin derogare de la punctele 4-11, AAC poate, pentru zboruri de competiție sau zboruri demonstrative de scurtă durată, să valideze un certificat eliberat de un stat-membru OACI care permite titularului să exercite privilegiile unui PPL, astfel cum se specifică în Anexa



nr.1 (Partea FCL), un BPL, astfel cum se specifică în Anexa nr.3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor, sau un SPL, astfel cum se specifică în Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor, cu condiția îndeplinirii tuturor cerințelor următoare:

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

(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.

**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;

(b) a efectuat cel puțin un zbor de aclimatizare cu un instructor calificat înainte de îndeplinirea sarcinilor specifice cu durată limitată.

### **Secțiunea 3 – CONVERSIA CERTIFICATELOR**

**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 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 la punctul 15;

(b) fie un CPL sau un ATPL.

**16.** Titularul certificatului care urmează să fie convertit trebuie să îndeplinească următoarele cerințe minime pentru categoria de aeronave relevantă:

(a) promovează un examen scris în domeniul legislației aeronautice și al performanțelor umane;

(b) promovează testul de îndemânare PPL, BPL sau SPL, după caz, în conformitate cu Anexa nr.1 (Partea FCL), cu 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;

(c) îndeplinește cerințele pentru eliberarea calificării de tip sau de clasă relevante, în conformitate cu subpartea H;

(d) deține un certificat medical conform cu cerințele, eliberat în conformitate cu Anexa nr.4 (Partea MED);

(e) demonstrează competență lingvistică în conformitate cu FCL.055 din Anexa nr.1 (Partea FCL);

(f) a efectuat cel puțin 100 de ore timp de zbor ca pilot.

### **Secțiunea 4 – RECUNOAȘTEREA CALIFICĂRILOR DE CLASĂ ȘI DE TIP**

**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:

(a) să îndeplinească cerințele privind experiența și condițiile prealabile pentru eliberarea calificării de tip sau de clasă aplicabile în conformitate cu Anexa nr.1 (Partea FCL);

(b) să promoveze testul de îndemânare pentru eliberarea calificării de tip sau de clasă aplicabile în conformitate cu Anexa nr.1 (Partea FCL);

(c) să practice zborul în prezent;

(d) să aibă nu mai puțin de:

(i) pentru calificări de clasă pentru avioane, 100 de ore de experiență de zbor ca pilot pe clasa respectivă;

(ii) pentru calificări de tip pentru avioane, 500 de ore de experiență de zbor ca pilot pe tipul respectiv;

(iii) pentru elicopterele monomotor cu o masă maximă certificată la decolare de până la 3175 kg, 100 de ore de experiență de zbor ca pilot pe tipul respectiv;

(iv) pentru toate celelalte tipuri de elicoptere, 350 de ore de experiență de zbor ca pilot pe tipul respectiv.”;

19) la MED.A.030 din anexa nr. 4 Partea MED:

a) litera (c) va avea următorul cuprins:

„(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, 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 aeronavei, pilotul trebuie să dețină cel puțin un certificat medical clasa 2 valabil;

**4.** unui SPL în scopul operațiunilor comerciale cu plane, altele decât cele menționate la articolul 3 alineatul (2) din Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor, 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.”;

b) litera (e) va avea următorul cuprins:

„(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 pure, conform frecvenței și standardelor impuse pentru titularii de certificate medicale clasa 1.”;

20) în anexa nr. 6 Partea ARA:

a) ARA.GEN.135 va avea următorul cuprins:

**„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.

(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.”;

b) la ARA.GEN.200, litera (c) va avea următorul cuprins:

„(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).”;

c) ARA.GEN.220:

litera (a):

punctele 9 și 10 vor avea următorul cuprins:

„**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”;

se completează cu punctul 11 cu următorul cuprins:

„**11.** procesului de evaluare și autorizare a aeronavelor prevăzut la ORA.ATO.135 litera (a) și DTO.GEN.240 litera (a).”;

litera (b) va avea următorul cuprins:

„(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 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.”;

d) la ARA.GEN.350 litera (da), propoziția introductivă va avea următorul cuprins:

„(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:”;

e) la ARA.FCL.200:

litera (c) va avea următorul cuprins:

„(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.”;

se completează cu litera (e) cu următorul cuprins:

„(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;

**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.”;

f) la ARA.FCL.220 litera (a), punctul 1 va avea următorul cuprins:

„**1.** după eliberarea inițială, revalidarea sau reînnoirea unei calificări sau autorizări asociată calificării sau după includerea oricărei modificări în certificatul de pilot; sau”;

g) la ARA.FCL.250 litera (a), punctul 3 va avea următorul cuprins:

„**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;”;

h) la ARA.FCL.300, litera (a) va avea următorul cuprins:

„(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.”;

i) ARA.CC.200 se completează cu literele (b) și (c) cu următorul cuprins:

„(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.”;

j) ARA.FSTD.110 se completează cu literele (b) și (c) cu următorul cuprins:

„(b) AAC poate accepta un certificat de calificare FSTD eliberat de către autoritățile aeronautice din statele-membre ale Uniunii Europene, conform prevederilor Regulamentului (UE) nr.1178/2011. Procedura simplificată de acceptare a certificatelor de calificare respective va fi stabilită de AAC.

(c) În cazul FSTD certificate de către autoritățile aeronautice din statele-membre OACI, procedura corespunzătoare va fi stabilită de AAC.”;

k) subpartea ATO se completează cu ARA.ATO.110 cu următorul cuprins:

**„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.”;

l) la ARA.DTO.100, litera (b) va avea următorul cuprins:

„(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 operarea planoarelor, AAC acționează în conformitate cu ARA.GEN.350 litera (da).”;

m) la ARA.DTO.110, litera (a) va avea următorul cuprins:

„(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.”;

21) în Apendicele nr.1 la Partea ARA:

a) propoziția introductivă va avea următorul cuprins:

„Certificatul 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:”;

b) în tabelul de la paginile 5, 6 și 7, cuvintele „Semnătura examinatorului” din capul coloanei se substituie cu cuvintele „Semnătura inspectorului AAC”;

c) litera (a):

la punctul 1, subpunctul (III) va avea următorul cuprins:

„(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;”;

la punctul 2, subpunctul (XII) va avea următorul cuprins:

„(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;”;

d) la modelul care urmează după litera (c) „Copertă”:

cuvintele „Eliberat în conformitate cu Partea FCL” se substituie cu textul „Eliberat în conformitate cu Partea FCL/Partea BFCL/Partea SFCL (eliminați opțiunile care nu se aplică)”;

textul „Prezentul certificat este conform cu standardele OACI, cu excepția privilegiilor LAPL” se substituie cu textul „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”;

e) la modelul care urmează după litera (c) „Pagina 2”, textul „Numărul de serie al certificatului va începe întotdeauna cu codul de țară ONU atribuit

Republicii Moldova, urmat de „FCL”. (de exemplu, MD.FCL.0000.A sau H)” se substituie cu textul „Numărul de serie al certificatului va începe întotdeauna cu codul de țară ONU al Republicii Moldova, urmat de „FCL.”, „BFCL.” sau „SFCL.”, după caz.”;

f) la modelul care urmează după litera (c) „Pagina 3”:

textul „Abrevierile utilizate sunt aceleași cu cele utilizate în Partea FCL (de exemplu, PPL(H), ATPL(A) etc.)” se substituie cu textul „Abrevierile utilizate sunt aceleași cu cele utilizate în Partea FCL [de exemplu, PPL(H), ATPL(A) etc.], în Partea BFCL și în Partea SFCL.”;

după textul „În cazul LAPL: LAPL care nu au fost eliberate în conformitate cu standardele OACI.” se introduce textul „În cazul SPL, cu excepția cazurilor menționate în articolul 3b punctul 2 litera (b) din Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor: privilegii de zbor acrobatic și de zbor în nori cu planorul și privilegii pentru metode de lansare care urmează să fie exercitate în conformitate cu SFCL.155, SFCL.200 și SFCL.215 din Partea SFCL la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor, după caz.”;

22) Apendicele nr.3 la Partea ARA va avea următorul cuprins:

„Apendicele nr.3  
la Partea ARA

#### **CERTIFICAT PENTRU ORGANIZAȚII DE PREGĂTIRE APROBATE (ATO)**

**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 Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor/Regulamentul 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]**

**[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

Formular AAC 143 Versiunea 2 – 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:

<b>Curs de pregătire</b>	<b>FSTD utilizat(e), inclusiv codul alfabetic (*)</b>

(\*) 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

(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 2 – pagina 2/2”;

**23) Apendicele nr.7 la Partea ARA va avea următorul cuprins:**

„Apendicele nr.7  
la Partea ARA

**Aprobarea programului de pregătire pentru o  
organizație de pregătire declarată (DTO)**



## AAC

AAC:		
Denumirea DTO:		
Numărul de referință al DTO:		
Programul (programele) de pregătire aprobat(e): Standardizare examinatori – FE(S), FE(B) (**) Curs de reîmprospătare a cunoștințelor pentru examinatori – FE(S), FE(B) (**)	Referință doc.:	Observații:
Programul sau programele de pregătire menționate au fost verificate de AAC și considerate conforme cu cerințele din Anexa nr.1 (Partea FCL) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă, 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		
Data eliberării:		
Semnătura AAC: [ ]		
(*1) Se va adapta după caz. Formularul AAC Versiunea 2 – pagina 1/1”;		

## 24) în anexa nr.7 Partea ORA:

a) ORA.GEN.160 va avea următorul cuprins:

**„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.

(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.

(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.

(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 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 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.”;

b) la ORA.GEN.200 litera (a), punctul 7 va avea următorul cuprins:

„7. toate cerințele suplimentare relevante prevăzute în Codul aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017 și în RAC-RAASEAC, precum și în actele de punere în aplicare adoptate în temeiul acestora.”;

c) ORA.ATO.110:

la litera (b), punctul 1 va avea următorul cuprins:

„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;”;

litera (d) va avea următorul cuprins:

„(d) 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.”;

d) la ORA.ATO.125, litera (b) va avea următorul cuprins:

„(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.”;

e) la ORA.ATO.135, litera (a) va avea următorul cuprins:

„(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.”;

25) Anexa nr.8 Partea DTO:

a) DTO.GEN.110:

la litera (a), punctele 3 și 4 vor avea următorul cuprins:

„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:

(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;

(g) pregătire în vederea obținerii certificatului de instructor de zbor pentru baloane [FI(B)];

(h) curs de reîmprospătare a cunoștințelor FI(B).”;

litera (b) va avea următorul cuprins:

„(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).”;

b) la DTO.GEN.115 litera (a), punctul 8 va avea următorul cuprins:

„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.”;

c) DTO.GEN.210:

la litera (a) punctul 2, subpunctul (i) va avea următorul cuprins:

„(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;”;

litera (e) va avea următorul cuprins:

„(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.”;

d) la DTO.GEN.230, literele (b) și (c) vor avea următorul cuprins:

„(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 caz. O DTO solicită această aprobare prin depunerea declarației sale în conformitate cu DTO.GEN.115.”;

e) la DTO.GEN.240, litera (a) va avea următorul cuprins:

„(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;

2. AAC a autorizat utilizarea aeronavelor pentru pregătire în cadrul DTO.”;

f) în Apendicele nr.1 la Partea DTO, punctul 9 va avea următorul cuprins:

„9.	<p><b>Declarație</b></p> <p>DTO a elaborat o politică de siguranță în conformitate cu Anexa nr.8 (Partea DTO) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă, mai exact cu DTO.GEN.210 litera (a) punctul 1 subpunctul (ii), și va aplica această politică în toate activitățile de pregătire care fac obiectul declarației.</p> <p>DTO respectă și va continua să respecte, în toate activitățile de pregătire care fac obiectul declarației, 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) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă, precum și 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.</p> <p>Confirmăm că toate informațiile incluse în prezenta declarație, inclusiv în anexe (dacă este cazul), sunt complete și corecte.</p> <p>Numele, data și semnătura reprezentantului DTO</p> <p>Numele, data și semnătura responsabilului de pregătire în cadrul DTO”.</p>
-----	---

2. Prezenta hotărâre intră în vigoare la expirarea a 6 luni de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

**Prim-ministru**

**NATALIA GAVRILIȚA**

Contrasemnează:

Viceprim-ministru,  
ministrul infrastructurii  
și dezvoltării regionale

**Andrei SPÎNU**

## NOTĂ INFORMATIVĂ

la proiectul hotărârii Guvernului pentru 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 autorului, și după caz, a participanților la elaborarea proiectului

Proiectul hotărârii Guvernului pentru 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.

### 2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ și finalitățile urmărite

Prezentul proiect este elaborat în scopul transpunerii în legislația națională a modificărilor efectuate la 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, parte integrantă a Anexei III la Acordul privind Spațiul Aerian Comun dintre Republica Moldova și Uniunea Europeană și statele sale membre, ratificat prin Legea nr.292/2012, și anume:

- Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/1747 al Comisiei din 15 octombrie 2019 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1178/2011 în ceea ce privește cerințele pentru anumite licențe și certificate de echipaj de zbor, normele privind organizațiile de pregătire și autoritățile competente;

- Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/359 al Comisiei din 4 martie 2020 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1178/2011 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului;

- Regulamentul delegat (UE) 2020/723 al Comisiei din 4 martie 2020 de stabilire a unor norme detaliate privind recunoașterea certificărilor din țări terțe pentru piloți și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1178/2011;

- Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/2193 al Comisiei din 16 decembrie 2020 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1178/2011 în ceea ce privește cerințele referitoare la competența echipajului de zbor și la metodele de pregătire, precum și în ceea ce privește raportarea, analiza și acțiunile subsecvente evenimentelor de aviație civilă.

### 3. Descrierea gradului de compatibilitatea pentru proiectele care au ca scop armonizarea legislației naționale cu legislația Uniunii Europene

Prezentul proiect transpune integral Regulamentul (UE) 2019/1747, Regulamentul (UE) 2020/359, Regulamentul (UE) 2020/723 și Regulamentul (UE) 2020/2193. În conformitate cu prevederile articolului 31, alineatul (3) din Legea nr. 100/2017 privind actele normative, a fost elaborat tabelul de concordanță care reflectă gradul de compatibilitate.

Tabelul de concordanță a fost supus examinării de către Centrul de Armonizare a Legislației și a fost definitivat după finalizarea etapei consultărilor publice și perfectarea versiunii finale a proiectului.

### 4. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Proiectul HG cu privire la modificarea HG nr.204/2020 propune modificări la:

- Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă;
- Anexa nr.1 (Partea FCL) la Regulament;
  - Apendicele nr.1 la Anexa nr.1 (Partea FCL);
  - Apendicele nr.3 la Anexa nr.1 (Partea FCL);
  - Apendicele nr.6 la Anexa nr.1 (Partea FCL);
  - Apendicele nr.7 la Anexa nr.1 (Partea FCL);
  - Apendicele nr.8 la Anexa nr.1 (Partea FCL);
  - Apendicele nr.9 la Anexa nr.1 (Partea FCL);
  - Apendicele nr.10 la Anexa nr.1 (Partea FCL) (nou).
- Anexa nr.4 (Partea MED) la Regulament;

- Anexa nr.6 (Partea ARA) la Regulament;
  - Apendicele nr.1 la Anexa nr.6 (Partea ARA);
  - Apendicele nr.3 la Anexa nr.6 (Partea ARA);
  - Apendicele nr.7 la Anexa nr.6 (Partea ARA);
- Anexa nr.7 (Partea ORA) la Regulament;
- Anexa nr.8 (Partea DTO) la Regulament;
  - Apendicele nr.1 la Anexa nr.8 (Partea DTO).

Remarcăm că, pentru a spori proporționalitatea și transparența sistemului de reglementare în cazul aviației generale, normele aplicabile piloților de aeronave ușoare, piloților particulari, piloților de planoare și piloților de baloane necesită a fi modificate astfel încât să se prevadă extinderea privilegiilor și să se clarifice conținutul pregătirii și al examenelor, ceea ce prevede proiectul. Mai mult, atunci când se prevede extinderea privilegiilor, calificarea pentru avioanele cu aterizare pe apă, cerințele privind experiența recentă, cerințele privind examenele teoretice și cerințele privind creditele ar trebui clarificate.

Cu referire la instructori, proiectul reglementează cerințele referitoare la certificatele de instructor, condițiile indispensabile, evaluarea competențelor, valabilitatea, privilegiile și condițiile, conținutul cursurilor de pregătire, revalidarea și reînnoirea acestora. Vizând examinatorii, proiectul dispune asupra cerințelor referitoare la certificatele de examinator, standardizarea, condițiile indispensabile, evaluarea competențelor, valabilitatea, privilegiile și condițiile, revalidarea și reînnoirea acestora.

Punerea în aplicare a normelor aferente organizațiilor de pregătire declarate (DTO) a evidențiat necesitatea de a clarifica normele aplicabile în vederea asigurării supravegherii eficace a organizațiilor de pregătire declarate. Cerințele respective vor asigura faptul că, posibilitatea pregătirii în cadrul unei organizații de pregătire declarate ar trebui permisă doar dacă organizația vizată este situată pe teritoriul pentru care statele sunt responsabile în temeiul Convenției de la Chicago.

Având în vedere natura specifică procesului de acordare a certificatelor de echipaj de zbor pentru baloane și planoare, cerințele specifice de acordare a acestor certificate sunt propuse spre aprobare în regulamente separate.

Totodată, cerințele în materie de acordare a certificatelor de pilot de baloane și de planoare prevăzute în Anexa nr.1 (Partea FCL) la HG nr.204/2020 se propun a fi eliminate, iar anumite cerințe din Anexa nr.1 (Partea FCL) care abordează aspecte relevante pentru toate domeniile, cum ar fi dispozițiile referitoare la creditarea între certificatele de pilot de baloane sau de planoare și certificatele pentru alte categorii de aeronave, ar trebui revizuite în lumina noilor cerințe de acordare a certificatelor pentru piloții de baloane și planoare, iar cerințele din Anexa nr.4 (Partea MED), Anexa nr.6 (Partea ARA), Anexa nr.7 (Partea ORA) și Anexa nr.8 (Partea DTO) la HG nr.204/2020 ar trebui să se aplice în continuare în cazul acordării certificatelor de echipaj de zbor pentru baloane și planoare.

Pentru a îmbunătăți și mai mult siguranța aviației, piloții care sunt implicați în sporturi aeriene și activități aviatice de agrement ar trebui încurajați să obțină privilegiile de zbor în conformitate cu regulile de zbor instrumental („IFR”). Prin urmare, normele existente referitoare la privilegiile IFR se propun a fi adaptate prin introducerea calificării de zbor instrumental de bază (Basic Instrument Rating – „BIR”) în Anexa nr.1 (Partea FCL) la HG nr.204/2020, BIR ar trebui să fie adaptată în mod specific la nevoile piloților implicați în sporturi aeriene și activități aviatice de agrement sub raportul conținutului pregătirii acestora și al sferei privilegiilor lor. Odată cu introducerea BIR, calificarea de zbor instrumental pe rută („EIR”) de la FCL.825 din Anexa nr.1 (Partea FCL) la HG nr.204/2020 devine redundantă și, prin urmare, se propune a fi eliminată.

Planul european pentru siguranța aviației adoptat de EASA, a identificat a fi extrem de important ca personalul aeronautic să aibă competențele potrivite și ca metodele de pregătire să fie adaptate astfel încât să se asigure că personalul este capabil să facă față noilor tehnologii emergente și complexității tot mai mari a sistemului aviatic. Suplimentar „Manualul de pregătire bazată pe date concrete” (Doc 9995 AN/497) al OACI conține un cadru complet de competențe („competențe de bază”), alături de descrierile corespunzătoare respectivelor competențe și indicatorii de comportament aferenți pentru evaluarea lor, cuprinzând ceea ce era înainte cunoscut în pregătirea piloților drept cunoștințe, abilități și atitudini tehnice și de altă natură. În context, conținutul proiectului este aliniat la competențele efectiv necesare pentru a lucra în siguranță, eficace și eficient într-un mediu de transport aerian comercial. Obiectivul pregătirii bazate pe date concrete (Evidence-Based Training – EBT) este de a îmbunătăți siguranța și de a consolida competențele echipajelor de zbor, astfel încât acestea să opereze aeronavele în condiții de siguranță în toate regimurile de zbor și să poată identifica și gestiona situațiile neprevăzute.



<b>5. Fundamentarea economică-financiară</b>
Implementarea prevederilor proiectului nu necesită alocarea resurselor financiare suplimentare de la bugetul de stat.
<b>6. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ în vigoare</b>
Prezentul proiect este elaborat în vederea ajustării cadrului normativ național (HG nr.204/2020) la prevederile normelor europene aferente domeniului certificării personalului navigant.
<b>7. Avizarea și consultarea proiectului</b>
<p>Proiectul a fost consultat și avizat cu autoritățile responsabile de implementarea prevederilor conținute în acesta, instituțiile interesate, agenții aeronautici, în conformitate cu prevederile Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative. În cadrul procesului de consultare și avizare a fost solicitată opinia autorităților publice interesate și instituțiile publice și private vizate, și anume:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ministerul Justiției;</li> <li>• Operatorii aerieni;</li> <li>• Centrele de medicină aeronautică;</li> <li>• Organizațiile de pregătire aprobate (ATO);</li> <li>• Organizațiile de pregătire declarate (DTO);</li> <li>• Personalul navigant din aviația civilă.</li> </ul> <p>În scopul respectării prevederilor Legii nr.239 din 13 noiembrie 2008 privind transparența în procesul decizional, proiectul poate fi accesat pe pagina web oficială a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (compartimentul „Transparență decizională/Proiecte în dezbatere publică”) și pe portalul guvernamental particip.gov.md. Informația privind rezultatele avizării este reflectată în Sinteza obiecțiilor și propunerilor anexată la proiect.</p>
<b>8. Constatările expertizei anticorupție</b>
Proiectul a fost supus expertizei anticorupție în conformitate cu prevederile art.35 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative. Urmare a efectuării expertizei anticorupție, Centrul Național Anticorupție nu a identificat careva riscuri.
<b>9. Constatările expertizei de compatibilitate</b>
Proiectul a fost supus expertizei de compatibilitate cu legislația Uniunii Europene în conformitate cu prevederile art.36 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative, fiind solicitată expertiza Centrului de Armonizare a Legislației. Urmare avizului Centrului de Armonizare a Legislației a fost definitivat Tabelul de concordanță.
<b>10. Constatările expertizei juridice</b>
Proiectul a fost supus expertizei juridice conform art.37 din Legea nr.100/2017, fiind solicitată efectuarea expertizei de către Ministerul Justiției. Concluziile expertizei juridice au fost acceptate și incluse în sinteza obiecțiilor și propunerilor, fiind luate în calcul la definitivarea proiectului.
<b>11. Constatările altor expertize</b>
Analiza Impactului și proiectul au fost supuse examinării de către Grupul de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător. Urmare ședinței, a fost recepționat Procesul-Verbal nr. 31 din 16.11.2021 prin scrisoarea Cancelariei de Stat nr. 38-78-90-9804 din 06.12.2021, proiectul fiind definitivat conform recomandărilor expuse.

**Secretar general al ministerului**

**Lilia Dabija**