

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2020/2193 DELLA COMMISSIONE**del 16 dicembre 2020****che modifica il regolamento (UE) n. 1178/2011 per quanto riguarda i requisiti relativi alla competenza dell'equipaggio di condotta e ai metodi di addestramento e per quanto riguarda la segnalazione, l'analisi e il monitoraggio di eventi nel settore dell'aviazione civile**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che modifica i regolamenti (CE) n. 2111/2005, (CE) n. 1008/2008, (UE) n. 996/2010, (UE) n. 376/2014 e le direttive 2014/30/UE e 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e abroga i regolamenti (CE) n. 552/2004 e (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 23, paragrafo 1, l'articolo 27, paragrafo 1 e l'articolo 72, paragrafo 5,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione ⁽²⁾ stabilisce i requisiti per l'addestramento, le prove e i controlli per il rilascio delle licenze di pilota.
- (2) Il piano europeo per la sicurezza aerea adottato dall'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea («l'Agenzia») a norma dell'articolo 6 del regolamento (UE) 2018/1139 ha individuato, tra gli elementi di fondamentale importanza, il fatto che il personale aeronautico disponga di competenze adeguate e che i metodi di addestramento debbano essere adattati per garantire che il personale sia in grado di gestire le nuove tecnologie emergenti e la crescente complessità del sistema aeronautico.
- (3) Nel 2013 l'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) ha pubblicato il «Manual of evidence-based training» (doc. 9995 AN/497), che contiene il quadro completo delle competenze necessarie («competenze di base») con le corrispondenti descrizioni e i relativi indicatori comportamentali per valutare tali competenze, comprese quelle che, nell'addestramento dei piloti, erano note in precedenza come conoscenze tecniche e non tecniche, abilità e attitudini. In tale nuovo approccio, il contenuto dell'addestramento è allineato alle effettive competenze necessarie per operare in modo sicuro, efficace ed efficiente nell'ambiente del trasporto aereo commerciale.
- (4) Obiettivo dell'addestramento basato su evidenze (*evidence-based training*, EBT) è migliorare la sicurezza e rafforzare le competenze degli equipaggi di condotta affinché operino gli aeromobili in sicurezza in tutti i regimi di volo e siano in grado di individuare e gestire situazioni impreviste. Il concetto di EBT è stato ideato per ottimizzare l'apprendimento e limitare le formalità di controllo.
- (5) L'allineamento del regolamento (UE) n. 1178/2011 al regolamento (UE) n. 376/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽³⁾ per quanto riguarda la segnalazione, l'analisi e il monitoraggio di eventi nel settore dell'aviazione civile dovrebbe aumentare la certezza del diritto, sostenere le ispezioni dell'Agenzia in materia di standardizzazione nel campo della segnalazione di eventi e sostenere l'attuazione di sistemi efficaci di segnalazione degli eventi nell'ambito della gestione della sicurezza.

⁽¹⁾ GU L 212 del 22.8.2018, pag. 1.

⁽²⁾ Regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione, del 3 novembre 2011, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativamente agli equipaggi dell'aviazione civile ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 311 del 25.11.2011, pag. 1).

⁽³⁾ Regolamento (UE) n. 376/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, concernente la segnalazione, l'analisi e il monitoraggio di eventi nel settore dell'aviazione civile, che modifica il regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e i regolamenti (CE) n. 1321/2007 e (CE) n. 1330/2007 della Commissione (GU L 122 del 24.4.2014, pag. 18).

- (6) È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento (UE) n. 1178/2011.
- (7) L'Agenzia ha elaborato un progetto di norme di attuazione e lo ha presentato unitamente al parere n. 08/2019 ⁽⁴⁾, in conformità all'articolo 75, paragrafo 2, lettere b) e c), e all'articolo 76, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2018/1139.
- (8) Sono tuttora in corso negoziati tra l'Unione e taluni paesi terzi anche per quanto riguarda la conversione delle licenze di pilota e dei relativi certificati medici. Al fine di garantire che gli Stati membri possano continuare a riconoscere le licenze e i certificati medici di paesi terzi per un periodo intermedio alla luce di tali negoziati, è necessario prorogare il periodo durante il quale gli Stati membri possono decidere di non applicare le disposizioni del regolamento (UE) n. 1178/2011 nel loro territorio ai piloti in possesso di una licenza e del relativo certificato medico rilasciati da un paese terzo che partecipa ad operazioni non commerciali di taluni aeromobili.
- (9) Inoltre le modifiche dell'appendice 1 del regolamento (UE) n. 1178/2011, introdotte dal regolamento di esecuzione (UE) 2018/1974 della Commissione ⁽⁵⁾ e che si applicheranno a decorrere dal 31 gennaio 2022, dovrebbero essere allineate alle modifiche di tale appendice introdotte dal regolamento di esecuzione (UE) 2020/359 della Commissione ⁽⁶⁾.
- (10) Il regolamento dovrebbe inoltre essere modificato per correggere alcuni errori tecnici contenuti in precedenti modifiche e per chiarire alcune disposizioni.
- (11) Le modifiche relative all'abilitazione al volo strumentale di base dovrebbero diventare applicabili alla stessa data delle relative disposizioni del regolamento (UE) 2020/359, vale a dire l'8 settembre 2021.
- (12) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato istituito conformemente all'articolo 127 del regolamento (UE) 2018/1139,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Modifiche del regolamento (UE) n. 1178/2011

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

- 1) all'articolo 12, paragrafo 4, la data «20 giugno 2021» è sostituita dalla data «20 giugno 2022»;
- 2) gli allegati I, VI e VII sono modificati conformemente all'allegato I del presente regolamento;
- 3) gli allegati I e VI sono rettificati conformemente all'allegato II del presente regolamento.

Articolo 2

Data di entrata in vigore e di applicazione

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

L'allegato I, punto 1), lettera r), e l'allegato II, punto 1), lettera a), si applicano a decorrere dall'8 settembre 2021 e l'allegato I, punto 1), lettera p), si applica a decorrere dal 31 gennaio 2022.

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

⁽⁵⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2018/1974 della Commissione, del 14 dicembre 2018, recante modifica del regolamento (UE) n. 1178/2011 che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativamente agli equipaggi dell'aviazione civile ai sensi del regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 326 del 20.12.2018, pag. 1).

⁽⁶⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2020/359 della Commissione, del 4 marzo 2020, recante modifica del regolamento (UE) n. 1178/2011 che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativamente agli equipaggi dell'aviazione civile ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 67 del 5.3.2020, pag. 82).

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

Fatto a Bruxelles, il 16 dicembre 2020

Per la Commissione
La presidente
Ursula VON DER LEYEN

ALLEGATO I

Gli allegati I, VI e VII del regolamento (UE) n. 1178/2011 sono così modificati:

(1) l'allegato I (parte FCL) è così modificato:

- a) alla norma FCL.010 sono inserite le seguenti definizioni:
- i) «“Operatore di addestramento basato sulle evidenze (EBT)”, un'organizzazione che è titolare di un certificato di operatore aereo (AOC) conformemente all'allegato III (parte ORO) del regolamento (UE) n. 965/2012 e ha attuato un programma EBT approvato dall'autorità competente, conformemente alle disposizioni di detto regolamento.»;
 - ii) «“Valutazione pratica dell'EBT”, un metodo atto a valutare le prestazioni, che serve a verificare l'esercizio integrato delle competenze. Viene applicato in ambiente simulato o operativo.»;
 - iii) «“Programma EBT”, un programma di valutazione e addestramento dei piloti conforme all'allegato III (parte ORO), norma ORO.FC.231, del regolamento (UE) n. 965/2012.»;
 - iv) «“Programma misto EBT”Fii, un programma di addestramento e controlli periodici dell'operatore, di cui all'allegato III (parte ORO), norma ORO.FC.230, del regolamento (UE) n. 965/2012, una parte del quale è dedicata all'applicazione dell'EBT ma che non sostituisce i controlli di professionalità di cui all'appendice 9 del presente allegato.»;
- b) alla norma FCL.015 è aggiunta la seguente lettera g):
- «g) L'addestramento completato su aeromobili o FSTD conformemente all'allegato III (parte ORO) del regolamento (UE) n. 965/2012 deve essere preso in considerazione ai fini dei requisiti riguardanti l'esperienza e il rinnovo stabiliti nel presente allegato (parte FCL).»;
- c) alla norma FCL.035, lettera a), è aggiunto il seguente punto 4):
- «4) Tutte le ore di volo effettuate su velivoli o TMG oggetto della decisione di uno Stato membro adottata conformemente all'articolo 2, paragrafo 8, lettera a) o c), del regolamento (UE) 2018/1139 o che rientrano nell'ambito di applicazione dell'allegato I di tale regolamento devono essere pienamente accreditate ai fini del soddisfacimento dei requisiti del tempo di volo di cui alla norma FCL.140.A, lettera a), punto 1), e alla norma FCL.740.A, lettera b), punto 1), punto ii), del presente allegato, purché siano soddisfatte le seguenti condizioni:
 - i) il velivolo o il TMG interessato deve essere della stessa categoria e classe dell'aeromobile della parte FCL rispetto al quale devono essere accreditate le ore di volo;
 - ii) nel caso di voli di addestramento con un istruttore, il velivolo o il TMG utilizzato è soggetto a un'autorizzazione di cui alla norma ORA.ATO.135 dell'allegato VII (parte ORA) o alla norma DTO.GEN.240 dell'allegato VIII (parte DTO).»;
- d) alla norma FCL.235, la lettera a) è sostituita dalla seguente:
- «a) I richiedenti una PPL devono dimostrare, mediante il completamento di un test di abilitazione, la capacità di eseguire, in qualità di PIC sulla categoria di aeromobili appropriata, le manovre e le procedure pertinenti con la competenza adeguata ai privilegi concessi.»;
- e) la norma FCL.625 è così modificata:
- i) alla lettera b) è aggiunto il seguente punto 4):
 - «4) I richiedenti il rinnovo di una IR devono ricevere crediti completi ai fini del controllo di professionalità prescritto nella presente sottoparte quando completano la valutazione pratica dell'EBT in relazione ad una IR presso un operatore EBT, conformemente all'appendice 10.»;
 - ii) la lettera c) è sostituita dalla seguente:
 - «c) Ripristino
 - Se una IR è scaduta, ai fini del ripristino dei privilegi i richiedenti devono soddisfare tutte le seguenti condizioni:
 - 1) al fine di determinare se sia necessario un addestramento di aggiornamento allo scopo di raggiungere il livello di professionalità richiesto per superare l'elemento strumentale del test di abilitazione conformemente all'appendice 9, i richiedenti devono sottoporsi a una valutazione presso una delle seguenti organizzazioni:
 - i) un'ATO;
 - ii) un operatore EBT specificamente approvato per tale addestramento di aggiornamento;

- 2) se ritenuto necessario dall'organizzazione che effettua la valutazione conformemente al punto 1), i richiedenti devono completare l'addestramento di aggiornamento presso tale organizzazione;
 - 3) dopo avere soddisfatto il punto 1) e, ove applicabile, il punto 2), i richiedenti devono superare un controllo di professionalità conformemente all'appendice 9 o completare la valutazione pratica dell'EBT conformemente all'appendice 10 nella categoria di aeromobili pertinente. Tale valutazione pratica dell'EBT può essere combinata con l'addestramento di aggiornamento di cui al punto 2);
 - 4) i richiedenti devono essere titolari della pertinente abilitazione per classe o per tipo, se non diversamente specificato nel presente allegato.»
- iii) le lettere e) ed f) sono sostituite dalle seguenti:
- «e) I titolari di IR valida su una licenza di pilota rilasciata da un paese terzo conformemente all'allegato 1 della convenzione di Chicago sono esentati dall'obbligo di rispettare i requisiti di cui alla lettera c), punti 1) e 2), e alla lettera d) al momento del rinnovo dei privilegi IR previsti nelle licenze rilasciate a norma del presente allegato.
 - f) Il controllo di professionalità di cui alla lettera c), punto 3), può essere effettuato in combinazione con un controllo di professionalità eseguito per il ripristino della pertinente abilitazione per classe o per tipo.»
- f) alla norma FCL.625.A, la lettera a) è così modificata:
- i) il punto 2) è sostituito dal seguente:
 - «2) superare un controllo di professionalità conformemente all'appendice 9 o completare la valutazione pratica dell'EBT conformemente all'appendice 10, se il rinnovo della IR è richiesto in combinazione con il rinnovo di un'abilitazione per classe o per tipo;»
 - ii) il punto 4) è sostituito dal seguente:
 - «4) Ai fini del rinnovo di cui al punto 3) può essere utilizzato un FNPT II o un FFS che rappresenti la classe o il tipo di velivolo pertinente, a condizione che, ogni due controlli di professionalità per il rinnovo di una IR (A), almeno uno sia effettuato su un velivolo.»
- g) la norma FCL.740 è sostituita dalla seguente:

«FCL.740 Validità e ripristino delle abilitazioni per classe o per tipo

a) Validità

- 1) Il periodo di validità delle abilitazioni per classe o per tipo è di un anno, con l'eccezione delle abilitazioni per classe per monomotore a equipaggio singolo, per le quali il periodo di validità è di due anni, salvo altrimenti disposto negli OSD. Se i piloti decidono di soddisfare i requisiti per il rinnovo prima di quanto prescritto alle norme FCL.740.A, FCL.740.H, FCL.740.PL e FCL.740.As, il nuovo periodo di validità decorre dalla data del controllo di professionalità.
- 2) I richiedenti il rinnovo di un'abilitazione per classe o per tipo devono ricevere crediti completi ai fini del controllo di professionalità prescritto nella presente sottoparte quando completano la valutazione pratica dell'EBT conformemente all'appendice 10 presso un operatore che ha attuato l'EBT per la pertinente abilitazione per classe o per tipo.

b) Ripristino

Per il ripristino di un'abilitazione per classe o per tipo, i richiedenti devono soddisfare tutte le seguenti condizioni:

- 1) al fine di determinare se sia necessario un addestramento di aggiornamento allo scopo di raggiungere il livello di professionalità richiesto per l'impiego in sicurezza dell'aeromobile, i richiedenti devono sottoporsi a una valutazione:
 - i) presso un'ATO;
 - ii) presso una DTO o un'ATO, qualora l'abilitazione scaduta riguardi un'abilitazione per classe monomotore a pistoni a non alte prestazioni, un'abilitazione per classe TMG o un'abilitazione per tipo per elicotteri monomotore di cui alla norma DTO.GEN.110, lettera a), punto 2), lettera c), dell'allegato VIII;

- iii) presso una DTO o un'ATO o con un istruttore, qualora l'abilitazione sia scaduta da non più di tre anni e riguardi un'abilitazione per classe monomotore a pistoni a non alte prestazioni o un'abilitazione per classe TMG;
 - iv) presso un operatore EBT specificamente approvato per tale addestramento di aggiornamento;
- 2) se ritenuto necessario dall'organizzazione o dall'istruttore che effettua la valutazione conformemente al punto 1), i richiedenti devono completare l'addestramento di aggiornamento presso tale organizzazione o con il medesimo istruttore;
 - 3) dopo avere soddisfatto il punto 1) e, ove applicabile, il punto 2), i richiedenti devono superare un controllo di professionalità conformemente all'appendice 9 o completare la valutazione pratica dell'EBT conformemente all'appendice 10. Tale valutazione pratica dell'EBT può essere combinata con l'addestramento di aggiornamento di cui al punto 2).

In deroga alla lettera b), punti 1), 2) e 3), hanno il diritto di richiedere il rinnovo o il ripristino della pertinente abilitazione per tipo i piloti titolari di un'abilitazione per le prove in volo, rilasciata conformemente alla norma FCL.820, che hanno partecipato alle prove in volo di sviluppo, certificazione o produzione per un tipo di aeromobile e che hanno accumulato 50 ore di tempo di volo totale o 10 ore di tempo di volo in qualità di PIC nelle prove in volo per quel tipo durante l'anno precedente la data della richiesta.

I richiedenti sono esentati dai requisiti di cui alla lettera b), punti 1) e 2), se sono titolari di un'abilitazione valida per la stessa classe o lo stesso tipo di aeromobile su una licenza di pilota rilasciata da un paese terzo conformemente all'allegato 1 della convenzione di Chicago e se sono autorizzati a esercitare i privilegi di tale abilitazione.

- c) I piloti che non siano riusciti a dimostrare un livello accettabile di competenza conformemente al programma EBT di un operatore e che pertanto abbandonano tale programma EBT non possono esercitare i privilegi di tale abilitazione per tipo fino a quando non abbiano soddisfatto una delle seguenti condizioni:
 - 1) aver completato la valutazione pratica dell'EBT conformemente all'appendice 10;
 - 2) aver superato un controllo di professionalità conformemente alla norma FCL.625, lettera c), punto 3), o alla norma FCL.740, lettera b), punto 3), a seconda dei casi. In tal caso non si applicano le norme FCL.625, lettera b), punto 4), e FCL.740, lettera a), punto 2).»;
 - h) la norma FCL.720.A è così modificata:
 - i) la lettera a) è così modificata:
 - (1) il primo comma è sostituito dal seguente:

«I richiedenti il rilascio iniziale dei privilegi per l'esercizio di un velivolo a equipaggio singolo in operazioni a equipaggio plurimo, quando chiedono il rilascio di un'abilitazione per classe o per tipo o quando estendono i privilegi di un'abilitazione per classe o per tipo, di cui siano già titolari, alle operazioni a equipaggio plurimo, devono soddisfare i requisiti di cui alla lettera b), punto 4) e, prima di iniziare il corso di addestramento pertinente, alla lettera b), punto 5).»;
 - (2) il punto 3) è sostituito dal seguente:

«3) Velivoli complessi ad alte prestazioni a equipaggio singolo
- I richiedenti il rilascio di un'abilitazione per tipo per un velivolo complesso a equipaggio singolo classificato come velivolo ad alte prestazioni devono soddisfare, oltre ai requisiti di cui al punto 2), tutte le seguenti condizioni:
- i) essere o essere stati titolari di una IR(A) monomotore o plurimotore, a seconda dei casi e come stabilito nella sottoparte G;
 - ii) per il rilascio della prima abilitazione per tipo, soddisfare i requisiti di cui alla lettera b), punto 5), prima di iniziare il corso di addestramento per l'abilitazione per tipo.»;

ii) la lettera b) è così modificata:

(1) la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:

«I richiedenti il primo rilascio di un'abilitazione per tipo per un velivolo a equipaggio plurimo devono essere allievi pilota che stiano seguendo un corso di addestramento per una MPL o, prima di iniziare il corso di addestramento per l'abilitazione per tipo, devono soddisfare i seguenti requisiti:»;

(2) il punto 5) è sostituito dal seguente:

«5) aver completato il corso di addestramento di cui alla norma FCL.745.A, a meno che non soddisfino una delle seguenti condizioni:

i) aver completato, nei 3 anni precedenti, l'addestramento e i controlli in conformità all'allegato III (parte ORO), norme ORO.FC.220 e ORO.FC.230, del regolamento (UE) n. 965/2012;

ii) aver completato l'addestramento di cui alla norma FCL.915, lettera e), punto 1), punto ii).»;

i) alla norma FCL.740.A, lettera a), il punto 1) è sostituito dal seguente:

«1) superare un controllo di professionalità conformemente all'appendice 9 o completare la valutazione pratica dell'EBT conformemente all'appendice 10 per la classe o il tipo di velivolo pertinente o un FSTD che rappresenti quella classe o quel tipo, entro un periodo di 3 mesi antecedenti la data di scadenza dell'abilitazione; e»;

j) la norma FCL.905.TRI è sostituita dalla seguente:

«FCL.905.TRI TRI — Privilegi e condizioni

a) I privilegi di un TRI consistono nel fornire istruzione per:

1) il rinnovo e il ripristino di una IR, purché il TRI sia titolare di una IR valida;

2) il rilascio di un certificato TRI o SFI, purché il titolare soddisfi tutte le condizioni seguenti:

i) aver accumulato almeno 50 ore di esperienza di istruttore in qualità di TRI o SFI in conformità al presente regolamento o al regolamento (UE) n. 965/2012;

ii) aver condotto il programma di istruzione di volo della parte pertinente del corso di addestramento TRI in conformità alla norma FCL.930.TRI, lettera a), punto 3), in modo soddisfacente per il capo istruttore di un'ATO;

3) nel caso del TRI per velivoli a equipaggio singolo:

i) il rilascio, il rinnovo e il ripristino delle abilitazioni per tipo per velivoli complessi ad alte prestazioni a equipaggio singolo, purché il richiedente intenda acquisire i privilegi per operare in operazioni a equipaggio singolo.

I privilegi di un TRI(SpA) possono essere estesi all'istruzione di volo relativa alle abilitazioni per tipo per velivoli complessi ad alte prestazioni a equipaggio singolo in operazioni a equipaggio plurimo, purché l'istruttore TRI soddisfi una delle condizioni seguenti:

A) essere o essere stato titolare di un certificato TRI per velivoli a equipaggio plurimo;

B) aver accumulato almeno 500 ore su velivoli in operazioni a equipaggio plurimo e aver completato un corso di addestramento MCCI in conformità alla norma FCL.930.MCCI;

ii) il corso MPL nella fase di base, purché sia titolare dei privilegi estesi alle operazioni a equipaggio plurimo e sia o sia stato titolare di un certificato FI(A) o IRI(A);

4) nel caso del TRI per velivoli a equipaggio plurimo:

i) il rilascio, il rinnovo e il ripristino delle abilitazioni per tipo per:

A) velivoli a equipaggio plurimo;

B) velivoli complessi ad alte prestazioni a equipaggio singolo se il richiedente intende acquisire i privilegi per operare in operazioni a equipaggio plurimo;

- ii) l'addestramento MCC;
 - iii) il corso MPL nelle fasi di base, intermedia e avanzata purché, per la fase di base, sia o sia stato titolare di un certificato FI(A) o IRI(A);
- 5) nel caso del TRI per elicotteri:
- i) il rilascio, il rinnovo e il ripristino delle abilitazioni per tipo per elicotteri;
 - ii) l'addestramento MCC, purché sia titolare di un'abilitazione per tipo per elicotteri a equipaggio plurimo;
 - iii) l'estensione dell'abilitazione IR(H) monomotore all'IR(H) plurimotore;
- 6) nel caso del TRI per convertiplani:
- i) il rilascio, il rinnovo e il ripristino delle abilitazioni per tipo per convertiplani;
 - ii) l'addestramento MCC.
- b) I privilegi di un TRI comprendono i privilegi per effettuare una valutazione pratica dell'EBT presso un operatore EBT, a condizione che l'istruttore soddisfi i requisiti di cui all'allegato III (parte ORO) del regolamento (UE) n. 965/2012 per la standardizzazione degli istruttori EBT presso tale operatore EBT.»;
- k) alla norma FCL.905.SFI è aggiunta la seguente lettera e):
- «e) I privilegi di uno SFI comprendono i privilegi per effettuare una valutazione pratica dell'EBT presso un operatore EBT, a condizione che l'istruttore soddisfi i requisiti di cui all'allegato III (parte ORO) del regolamento (UE) n. 965/2012 per la standardizzazione degli istruttori EBT presso tale operatore EBT.»;
- l) alla norma FCL.930.SFI, la lettera a) è sostituita dalla seguente:
- «a) Il corso di addestramento per uno SFI deve includere:
- 1) il contenuto della parte FSTD del corso applicabile per l'abilitazione per tipo;
 - 2) le parti pertinenti dell'addestramento tecnico e il contenuto della parte FSTD del programma di istruzione di volo del corso di addestramento TRI applicabile;
 - 3) 25 ore di istruzione all'insegnamento e apprendimento.»;
- m) alla norma FCL.1015, la lettera a) è sostituita dalla seguente:
- «a) I richiedenti un certificato di esaminatore devono frequentare un corso di standardizzazione erogato dall'autorità competente o da un'ATO e approvato dall'autorità competente.»;
- n) alla norma FCL.1025, lettera b), i punti 1) e 2) e la frase introduttiva del punto 3) sono sostituiti dai seguenti:
- «1) aver condotto, prima della data di scadenza del certificato, almeno sei test di abilitazione, controlli di professionalità, valutazioni della competenza o fasi di valutazione EBT durante un modulo EBT di cui all'allegato III (parte ORO), norma ORO.FC.231, del regolamento (UE) n. 965/2012;
 - 2) aver completato, nel periodo di 12 mesi immediatamente precedente la data di scadenza del certificato, un corso di aggiornamento per esaminatori erogato dall'autorità competente o erogato da un'ATO e approvato dall'autorità competente;
 - 3) aver condotto, nel periodo di 12 mesi immediatamente precedente la data di scadenza del certificato di esaminatore, uno dei test di abilitazione, dei controlli di professionalità, delle valutazioni della competenza o delle fasi di valutazione EBT di cui al punto 1), e devono inoltre:»;
- o) alla norma FCL.1010.SFE, la lettera a) è così modificata:
- i) al punto 1), il punto ii) è sostituito dal seguente:
 - «ii) essere titolari di un certificato SFI(A) per il tipo di velivolo applicabile; e»;
 - ii) al punto 2), il punto ii) è sostituito dal seguente:
 - «ii) essere titolari di un certificato SFI(A) per la classe o il tipo di velivolo applicabile; e»;

p) l'appendice 1 è così modificata:

i) il punto 1 è sostituito dal seguente:

«1. **LAPL e PPL**»;

ii) i punti 1.1, 1.2, 1.3. e 1.4. sono sostituiti dai seguenti:

«1.1. Per il rilascio di una LAPL, il titolare di una LAPL in un'altra categoria di aeromobili deve ricevere crediti completi ai fini dei requisiti di conoscenze teoriche sulle materie comuni stabilite nella norma FCL.120, lettera a).

1.2. Per il rilascio di una LAPL o di una PPL, i titolari di una PPL, CPL o ATPL in un'altra categoria di aeromobili devono ricevere crediti ai fini dei requisiti di conoscenze teoriche sulle materie comuni stabilite nella norma FCL.215, lettera a). Tale credito si applica anche ai richiedenti una LAPL o una PPL che siano titolari di una BPL rilasciata conformemente all'allegato III (parte-BFCL) del regolamento (UE) 2018/395 o di una SPL rilasciata conformemente all'allegato III (parte SFCL) del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976, ad eccezione della materia 'navigazione', per la quale non si ricevono crediti.

1.3. Per il rilascio di una PPL, il titolare di una LAPL nella stessa categoria di aeromobili deve ricevere crediti completi ai fini dei requisiti di istruzione ed esame delle conoscenze teoriche.

1.4. In deroga al punto 1.2, per il rilascio di una LAPL(A) il titolare di una SPL rilasciata conformemente all'allegato III (parte SFCL) del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 con privilegi per pilotare TMG deve dimostrare un livello di conoscenze teoriche adeguato per la classe velivolo monomotore a pistoncini terrestri conformemente alla norma FCL.135.A, lettera a), punto 2.»;

iii) il punto 4.1 è sostituito dal seguente:

«4.1. I richiedenti una IR o una BIR che abbiano superato gli esami teorici pertinenti per una CPL nella stessa categoria di aeromobili devono ricevere crediti ai fini dei requisiti di conoscenze teoriche nelle seguenti materie:

— prestazioni umane,

— meteorologia,

— comunicazioni.»;

q) nell'appendice 3, sezione A, punto 9, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) 70 ore in qualità di PIC, di cui un massimo di 55 possono essere effettuate in qualità di allievi pilota in comando (SPIC). Il tempo di volo strumentale in qualità di SPIC deve essere considerato tempo di volo effettuato in qualità di PIC soltanto fino a un massimo di 20 ore»;

r) nell'appendice 6, sezione A, il punto 2 è sostituito dal seguente:

«2. I richiedenti un corso IR(A) modulare devono essere titolari di una PPL(A) o di una CPL(A). I richiedenti un modulo volo strumentale procedurale che non siano titolari di una CPL(A) devono essere titolari di una BIR o di un certificato attestante il completamento del corso per il modulo volo strumentale di base.

L'ATO deve assicurare che il richiedente un corso IR(A) su plurimotore che non sia stato titolare dell'abilitazione per classe o per tipo su velivolo plurimotore abbia ricevuto l'addestramento su plurimotore specificato nella sottoparte H prima di cominciare l'addestramento di volo per il corso IR(A).»;

s) all'appendice 9, la sezione B è così modificata:

i) il punto 5 è così modificato:

1) alla lettera k), la tabella è sostituita dalla seguente:

	«(1)		(2)		(3)		(4)		(5)	
	<i>Tipo di operazione</i>									
<i>Tipo di aeromobile</i>	SP		MP		SP → MP (iniziale)		MP → SP (iniziale)		SP + MP	
	<i>Addestramento</i>	<i>Prove/controlli</i>	<i>Addestramento</i>	<i>Prove/controlli</i>	<i>Addestramento</i>	<i>Prove/controlli</i>	<i>Addestramento, prove e controlli (velivoli monomotore)</i>	<i>Addestramento, prove e controlli (velivoli plurimotore)</i>	<i>Velivoli monomotore</i>	<i>Velivoli plurimotore</i>
Rilascio iniziale										
Tutti (tranne complesso SP)	Sezioni 1-6	Sezioni 1-6	MCC CRM Fattori umani TEM Sezioni 1-7	Sezioni 1-6	MCC CRM Fattori umani TEM Sezione 7	Sezioni 1-6	1.6, 4.5, 4.6, 5.2 e, se del caso, un avvicinamento della sezione 3.B	1.6, sezione 6 e, se del caso, un avvicinamento della sezione 3. B		
Complesso SP	1-7	1-6								
Rinnovo										
Tutti	Non applicabile	Sezioni 1-6	Non applicabile	Sezioni 1-6	Non applicabile	Non applicabile	Non applicabile	Non applicabile	MPO: sezioni 1-7 (addestramento) sezioni 1-6 (controlli) SPO: 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 e, se del caso, un avvicinamento della sezione 3. B	MPO: sezioni 1-7 (addestramento) sezioni 1-6 (controlli) SPO: 1.6, sezione 6 e, se del caso, un avvicinamento della sezione 3.B

Ripristino										
Tutti	FC-L.740	Sezioni 1-6	FCL.740	Sezioni 1-6	Non applicabile	Non applicabile	Non applicabile	Non applicabile	Addestramento: FCL.740 Controlli: come per il rinnovo	Addestramento: FCL.740 Controlli: come per il rinnovo;

2) alla lettera l), nella tabella, la riga 7.2.2 relativa alle esercitazioni è sostituita dalla seguente:

«7.2.2	Le seguenti esercitazioni in relazione all'assetto: — recupero dall'assetto cabrato a vari angoli di inclinazione; e — recupero dall'assetto picchiato a vari angoli di inclinazione.	P	X			
			Per questa esercitazione non deve essere utilizzato un velivolo;			

t) è aggiunta la seguente appendice 10:

«Appendice 10

— Rinnovo e ripristino delle abilitazioni per tipo e rinnovo e ripristino delle IR in combinazione con il rinnovo o il ripristino delle abilitazioni per tipo — Valutazione pratica dell'EBT

A — Disposizioni generali

1. Il rinnovo e il ripristino delle abilitazioni per tipo nonché il rinnovo e il ripristino delle IR in combinazione con il rinnovo o il ripristino delle abilitazioni per tipo in conformità alla presente appendice devono essere completati solo presso operatori EBT che soddisfano tutte le seguenti condizioni:
 - a) hanno istituito un programma EBT pertinente per l'abilitazione per tipo applicabile o per la IR in conformità all'allegato III (parte ORO), norma ORO.FC.231, del regolamento (UE) n. 965/2012;
 - b) hanno un'esperienza di almeno 3 anni nella conduzione di un programma misto EBT;
 - c) per ciascuna abilitazione per tipo nell'ambito del programma EBT, l'organizzazione ha nominato un gestore dell'EBT. I gestori dell'EBT devono soddisfare tutte le seguenti condizioni:
 - i) essere titolari dei privilegi di esaminatore per l'abilitazione per tipo pertinente;
 - ii) avere una vasta esperienza nell'addestramento come istruttori per l'abilitazione per tipo pertinente;
 - iii) essere le persone nominate in conformità all'allegato III (parte ORO), norma ORO.AOC.135, lettera a), punto 2), del regolamento (UE) n. 965/2012 o loro supplenti.
2. Il gestore dell'EBT responsabile della pertinente abilitazione per tipo deve garantire che il richiedente soddisfi tutti i requisiti in materia di qualifiche, addestramento ed esperienza di cui al presente allegato per il rinnovo o il ripristino della pertinente abilitazione.
3. I richiedenti che desiderano rinnovare o ripristinare un'abilitazione conformemente alla presente appendice devono soddisfare tutte le seguenti condizioni:
 - a) devono essere iscritti al programma EBT dell'operatore;
 - b) in caso di rinnovo di un'abilitazione, devono completare il programma EBT dell'operatore entro il periodo di validità dell'abilitazione pertinente;
 - c) in caso di rinnovo di un'abilitazione, devono rispettare le procedure sviluppate dall'operatore EBT in conformità all'allegato III (parte ORO), norma ORO.FC.231, lettera a), punto 5), del regolamento (UE) n. 965/2012.
4. Il rinnovo o il ripristino di un'abilitazione in conformità alla presente appendice deve comprendere tutti i seguenti elementi:
 - a) la valutazione pratica continua dell'EBT nell'ambito di un programma EBT;
 - b) la dimostrazione di un livello di prestazione accettabile in tutte le competenze;
 - c) l'azione amministrativa di rinnovo o ripristino della licenza, per la quale il gestore dell'EBT responsabile della pertinente abilitazione per tipo deve provvedere a quanto segue:
 - 1) garantire che tutti i requisiti di cui alla norma FCL.1030 siano soddisfatti;

- 2) quando agisce conformemente alla norma FCL.1030, lettera b), punto 2), annotare sulla licenza del richiedente la nuova data di scadenza dell'abilitazione. L'annotazione può essere effettuata da un'altra persona per conto del gestore dell'EBT, se tale persona è stata delegata dal gestore dell'EBT conformemente alle procedure stabilite nel programma EBT.

B — Svolgimento della valutazione pratica dell'ebt

La valutazione pratica dell'EBT deve essere effettuata conformemente al programma EBT dell'operatore.»;

(2) l'allegato VI (parte ARA) è così modificato:

a) la norma ARA.GEN.125 è sostituita dalla seguente:

«ARA.GEN.125 Informazioni all'Agenzia

- a) L'autorità competente deve informare l'Agenzia in caso di problemi significativi nell'attuazione del regolamento (UE) 2018/1139 e degli atti delegati e di esecuzione adottati su tale base entro 30 giorni dal momento in cui l'autorità è venuta a conoscenza dei problemi.
- b) Fatti salvi il regolamento (UE) n. 376/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio (*) e gli atti delegati e di esecuzione adottati su tale base, l'autorità competente deve fornire quanto prima all'Agenzia informazioni rilevanti dal punto di vista della sicurezza, derivanti dalle segnalazioni di eventi registrate nella banca dati nazionale.

(*) Regolamento (UE) n. 376/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, concernente la segnalazione, l'analisi e il monitoraggio di eventi nel settore dell'aviazione civile, che modifica il regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e i regolamenti (CE) n. 1321/2007 e (CE) n. 1330/2007 della Commissione (GU L 122 del 24.4.2014, pag. 18).»;

b) la norma ARA.GEN.135 è così modificata:

i) le lettere a) e b) sono sostituite dalle seguenti:

- «a) Fatti salvi il regolamento (UE) n. 376/2014 e gli atti delegati e di esecuzione adottati su tale base, l'autorità competente deve attuare un sistema per raccogliere, analizzare e diffondere in maniera adeguata le informazioni concernenti la sicurezza.
- b) L'Agenzia deve attuare un sistema per analizzare in maniera adeguata tutte le informazioni pertinenti ricevute in materia di sicurezza e trasmettere senza indebito ritardo agli Stati membri e alla Commissione tutte le informazioni, incluse le raccomandazioni o le azioni correttive da adottare, che sono loro necessarie per reagire tempestivamente a un problema di sicurezza concernente i prodotti, le parti, gli equipaggiamenti non installati, le persone o le organizzazioni soggetti al regolamento (UE) 2018/1139 e agli atti delegati e di esecuzione adottati su tale base.»;

ii) la lettera d) è sostituita dalla seguente:

- «d) Le misure adottate a norma della lettera c) devono essere immediatamente notificate a tutte le persone o organizzazioni tenute a rispettarle a norma del regolamento (UE) 2018/1139 e degli atti delegati e di esecuzione adottati su tale base. L'autorità competente deve inoltre notificare tali provvedimenti all'Agenzia e, qualora sia richiesta un'azione combinata, agli altri Stati membri interessati.»;

c) la norma ARA.GEN.200 è così modificata:

i) alla lettera a), il punto 1 è sostituito dal seguente:

- «1) politiche e procedure documentate per descrivere l'organizzazione, i mezzi e i metodi per conformarsi al regolamento (UE) 2018/1139 e agli atti delegati e di esecuzione adottati su tale base. Le procedure devono essere mantenute aggiornate ed essere utilizzate come documenti di lavoro di base in seno all'autorità competente per tutti i compiti pertinenti.»;

ii) la lettera c) è sostituita dalla seguente:

«c) L'autorità competente deve stabilire procedure per la partecipazione a uno scambio reciproco di tutte le necessarie informazioni e assistenza con le altre autorità competenti interessate, siano esse dello stesso Stato membro o di altri Stati membri, comprese:

1) le informazioni su tutti i rilievi sollevati, sugli interventi correttivi avviati in seguito a detti rilievi e sui provvedimenti attuativi adottati in esito alla sorveglianza su persone e organizzazioni che svolgono attività nel territorio di uno Stato membro, ma che sono certificate dall'autorità competente di un altro Stato membro o dall'Agenzia o hanno reso loro dichiarazioni;

2) le informazioni derivanti dalla segnalazione obbligatoria e volontaria di eventi di cui all'allegato VII, norma ORA.GEN.160.»;

d) la norma ARA.GEN.210 è sostituita dalla seguente:

«ARA.GEN.210 Modifiche del sistema di gestione

a) L'autorità competente deve disporre di un sistema per identificare le modifiche che incidono sulla sua capacità di svolgere i propri compiti e di adempiere le proprie responsabilità come definito nel regolamento (UE) 2018/1139 e negli atti delegati e di esecuzione adottati su tale base. Tale sistema deve permettere di agire in modo appropriato al fine di assicurare che il sistema di gestione resti adeguato ed efficace.

b) L'autorità competente deve aggiornare tempestivamente il proprio sistema di gestione per tenere conto delle modifiche del regolamento (UE) 2018/1139 e degli atti delegati e di esecuzione adottati su tale base, in modo da garantirne l'efficace attuazione.

c) L'autorità competente deve notificare all'Agenzia le modifiche che incidono sulla sua capacità di svolgere i propri compiti e di adempiere le proprie responsabilità come definito nel regolamento (UE) 2018/1139 e negli atti delegati e di esecuzione adottati su tale base.»;

e) la norma ARA.FCL.200 è così modificata:

i) la lettera c) è sostituita dalla seguente:

«c) Annotazione sulla licenza da parte degli esaminatori. Prima di autorizzare espressamente un esaminatore a rinnovare o ripristinare le abilitazioni o i certificati, l'autorità competente deve predisporre procedure appropriate.»;

ii) alla lettera e), il punto 1 è sostituito dal seguente:

«1) nell'allegato III (parte-BFCL), norme BFCL.315, lettera a), punto 4), punto ii), e BFCL.360, lettera a), punto 2, del regolamento (UE) 2018/395; e»;

f) nell'appendice VIII, i termini «MODULO XXX AESA Edizione 2» sono sostituiti dai termini «Modulo 157 AESA – Edizione 2»;

(3) l'allegato VII (parte ORA) è così modificato:

a) la norma ORA.GEN.160 è sostituita dalla seguente:

«ORA.GEN.160 Segnalazione di eventi

a) Nell'ambito del proprio sistema di gestione, l'organizzazione deve istituire e mantenere un sistema di segnalazione degli eventi che comprenda segnalazioni obbligatorie e volontarie. Per le organizzazioni aventi la loro sede principale in uno Stato membro, tale sistema deve soddisfare i requisiti dei regolamenti (UE) n. 376/2014 e (UE) 2018/1139, nonché gli atti delegati e di esecuzione adottati sulla base di tali regolamenti.

b) L'impresa deve segnalare all'autorità competente e, nel caso di aeromobili non immatricolati in uno Stato membro, allo Stato di immatricolazione, gli eventi o le condizioni relativi alla sicurezza che mettono in pericolo o che, se non corretti o risolti, potrebbero mettere in pericolo un aeromobile, i suoi occupanti o qualsiasi altra persona, e in particolare gli incidenti o gli inconvenienti gravi.

- c) Fatta salva la lettera b), l'organizzazione deve segnalare all'autorità competente e al titolare dell'approvazione del progetto dell'aeromobile qualsiasi inconveniente, malfunzionamento, difetto tecnico, superamento di limitazioni tecniche, evento che evidenzia inaccuratezza, incompletezza o ambiguità delle informazioni contenute nei dati stabiliti in conformità al regolamento (UE) n. 748/2012, o altre circostanze irregolari che abbiano o possano aver messo in pericolo un aeromobile, i suoi occupanti o qualsiasi altra persona e che non abbiano causato un incidente o un inconveniente grave.
- d) Fatti salvi il regolamento (UE) n. 376/2014 e gli atti delegati e di esecuzione adottati su tale base, le segnalazioni in conformità alla lettera c) devono:
- (1) essere effettuate il prima possibile, ma in ogni caso entro 72 ore dal momento in cui l'organizzazione ha individuato l'evento o la condizione a cui si riferisce la segnalazione, a meno che ciò non sia ostacolato da circostanze eccezionali;
 - (2) essere effettuate nella forma e secondo le modalità stabilite dall'autorità competente, come definito alla norma ORA.GEN.105;
 - (3) contenere tutte le informazioni pertinenti sulla condizione nota all'organizzazione.
- e) Per le organizzazioni che non hanno la sede principale in uno Stato membro:
- (1) le segnalazioni obbligatorie iniziali devono:
 - i) salvaguardare adeguatamente la riservatezza dell'identità dell'informatore e delle persone menzionate nella segnalazione;
 - ii) essere effettuate il prima possibile, ma in ogni caso entro 72 ore dal momento in cui l'organizzazione è venuta a conoscenza dell'evento, a meno che ciò non sia ostacolato da circostanze eccezionali;
 - iii) essere inoltrate nella forma e secondo le modalità stabilite dall'Agenzia;
 - iv) contenere tutte le informazioni pertinenti sulla condizione nota all'organizzazione;
 - (2) se del caso, una segnalazione di follow-up contenente i dettagli delle azioni che l'organizzazione intende intraprendere per prevenire il verificarsi di eventi simili in futuro deve essere effettuata non appena tali azioni siano state individuate; tali segnalazioni di follow-up devono:
 - i) essere inviate alle entità pertinenti cui è stata inviata la segnalazione iniziale in conformità alle lettere b) e c);
 - ii) essere inoltrate nella forma e secondo le modalità stabilite dall'Agenzia.»;
- b) alla norma ORA.GEN.200, lettera a), il punto 7) è sostituito dal seguente:
- «7) eventuali ulteriori requisiti pertinenti prescritti nei regolamenti (UE) 2018/1139 e (UE) n. 376/2014 nonché negli atti delegati e di esecuzione adottati su tale base.».
-

ALLEGATO II

Gli allegati I e VI del regolamento (UE) n. 1178/2011 sono così rettificati:

(1) l'allegato I (parte FCL) è così rettificato:

a) alla norma FCL.025, lettera b), il punto 3) è sostituito dal seguente:

«3) I richiedenti un esame teorico per un'ATPL o per il rilascio di una licenza di pilota commerciale (CPL) o di un'abilitazione al volo strumentale (IR), qualora non abbiano superato uno degli esami teorici entro quattro tentativi o non abbiano superato tutti gli esami entro le sei sedute previste o entro il periodo di cui alla lettera b), punto 2), devono sostenere di nuovo tutti gli esami teorici.»

b) alla norma FCL.025, lettera b), il punto 4) è sostituito dal seguente:

«4) I richiedenti il rilascio di una licenza di pilota di aeromobili leggeri (LAPL) o di una licenza di pilota privato (PPL), qualora non abbiano superato uno degli esami teorici entro quattro tentativi o non abbiano superato tutti gli esami entro il periodo di cui alla lettera b), punto 2), devono sostenere di nuovo tutti gli esami teorici.»

c) alla norma FCL.035, lettera b), punto 5), il riferimento alla norma «FCL.720.A., lettera b), paragrafo 2), punto i)» è sostituito dal riferimento alla norma «FCL.720.A., lettera a), punto 2), punto ii), lettera A)»;

d) all'appendice 9, la sezione B è così modificata:

al punto 6, punto i), il riferimento alla norma «FCL.720.A, lettera e)» è sostituito dal riferimento alla norma «FCL.720.A, lettera c)»;

(2) l'allegato VI (parte ARA) è così rettificato:

nell'appendice I, alla voce XIII del modello che segue il titolo «Pagina 3», la modifica non riguarda la versione italiana.
