

## II

(Acte fără caracter legislativ)

## REGULAMENTE

## REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2019/1387 AL COMISIEI

din 1 august 2019

**de modificare a Regulamentului (UE) nr. 965/2012 în ceea ce privește cerințele referitoare la calcularea performanței de aterizare a avionului și la standardele de evaluare a stării suprafeței pistei, actualizarea anumitor cerințe și echipamente de siguranță ale aeronavelor și operațiunile desfășurate fără aprobare pentru operațiuni pe distanță extinsă**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018 privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 2111/2005, (CE) nr. 1008/2008, (UE) nr. 996/2010, (UE) nr. 376/2014 și a Directivelor 2014/30/UE și 2014/53/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 552/2004 și (CE) nr. 216/2008 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentului (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului <sup>(1)</sup>, în special articolul 31,

întrucât:

- (1) Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei <sup>(2)</sup> stabilește norme detaliate privind marjele de siguranță pentru condițiile aferente performanței de apropiere și de aterizare pentru zborurile efectuate cu avioane bimotoare cu un motor inoperant, fără aprobare pentru operațiuni pe distanță extinsă („ETOPS”), precum și cerințe tehnice pentru transportul la bord al înregistratoarelor de zbor. Acest regulament stabilește, de asemenea, norme detaliate privind ușa securizată de acces la compartimentul echipajului de zbor pentru avioanele din clasa de performanță A care au o configurație maximă operațională a locurilor pentru pasageri („MOPS”) de 19 locuri.
- (2) Rapoartele de investigare a accidentelor au arătat că diferitele metode de evaluare a stării suprafeței pistei înainte de aterizare, precum și de raportare cu privire la aceasta după aterizare contribuie semnificativ la ieșirile de pe pistă, în special atunci când pista este udă sau contaminată. Standardele actuale prevăzute de Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei pentru calcularea performanței avioanelor nu abordează în mod adecvat toate condițiile care afectează starea suprafeței unei piste ude sau contaminate în raport cu metoda utilizată pentru evaluarea stării suprafeței pistei și pentru raportarea cu privire la aceasta.
- (3) În acest sens, Organizația Aviației Civile Internaționale („OACI”) a modificat o serie de standarde și practici recomandate („SPR”) din anexele 6, 8, 14 și 15 la Convenția privind aviația civilă internațională („Convenția de la Chicago”) și a elaborat materiale de orientare însoțitoare extinse. Scopul acestor documente este de a stabili un format de raportare armonizat la nivel global pentru starea suprafeței pistei și standardele de navigabilitate necesare pentru evaluarea distanței de aterizare pentru avioane, precum și dispozițiile operaționale privind calcularea performanței de aterizare și raportarea stării suprafeței pistei.
- (4) Prin urmare, Regulamentul (UE) nr. 965/2012 ar trebui modificat pentru a răspunde recomandărilor de siguranță emise de autoritățile responsabile cu investigarea și pentru a pune în aplicare SPR-urile relevante ale OACI. Pentru a respecta recomandările OACI, cerințele modificate ar trebui să intre în vigoare cel târziu la 5 noiembrie 2020.

<sup>(1)</sup> JO L 212, 22.8.2018, p. 1.

<sup>(2)</sup> Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei din 5 octombrie 2012 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 296, 25.10.2012, p. 1).

- (5) În plus, în cadrul operațiunilor CAT (transport aerian comercial), avioanelor din anumite clase de performanță (A și B), li se permite, în alte sisteme de reglementare, să aterizeze la o distanță de aterizare redusă disponibilă pe pista avută în vedere, cu condiția să li se acorde o aprobare prealabilă din partea autorității competente și să îndeplinească o serie de condiții de atenuare a riscurilor. Regulamentul (UE) nr. 965/2012 ar trebui să definească condițiile în care pot fi efectuate aceste operațiuni cu menținerea unui nivel acceptabil de siguranță. Formularul administrativ relevant pentru aprobările operaționale ar trebui modificat în consecință pentru a include aceste operațiuni.
- (6) Rapoartele rezultate din investigațiile privind accidentele au arătat că, în unele cazuri, o înregistrare continuă efectuată, după întreruperea sistemului principal de generare a energiei electrice, de înregistratoarele de voce din cabina de pilotaj („CVR”) și de microfoanele asociate montate în zona cabinei de pilotaj ar fi putut furniza informații utile. Prin urmare, pentru a atenua problemele create de orice eventuală întrerupere a sistemului principal de generare a energiei electrice, ar trebui impusă prezența unei surse alternative de alimentare. Acest lucru este în conformitate cu anexa 6 partea I la Convenția de la Chicago.
- (7) Pentru unele categorii de avioane ușoare și de elicoptere operate în cadrul CAT, SPR-urile adoptate recent în anexa 6 la Convenția de la Chicago impun transportul la bord al unor dispozitive de înregistrare în timpul zborului. În plus, autoritățile responsabile cu investigațiile privind siguranța au adresat Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației („agenția”) o serie de 12 recomandări privind siguranța referitoare la necesitatea înregistrării în timpul zborului pentru avioanele ușoare și pentru elicoptere.
- (8) În conformitate cu principiul proporționalității și pe baza evaluării riscurilor, obligația de a instala un înregistrator de zbor în aeronavele noi ar trebui să reflecte dimensiunea și complexitatea acestor aeronave și tipul de operațiune. Prin urmare, avioanele ușoare și elicopterele fabricate recent și utilizate în cadrul unor operațiuni CAT sau al unor operațiuni comerciale specializate („SPO”) ar trebui echipate cu înregistratoare de zbor atunci când îndeplinesc anumite criterii privind masa maximă la decolare, tipul de propulsie sau gradul maxim de ocupare. În plus, cerințele privind tratarea (păstrarea, producerea, protejarea și utilizarea) înregistrărilor realizate de înregistratoarele de zbor ar trebui modificate pentru a include tipurile de înregistratoare de zbor introduse de noile cerințe privind transportul la bord al înregistratoarelor de zbor.
- (9) În ceea ce privește cerința de echipare cu o ușă securizată de acces la compartimentul echipajului de zbor, OACI a actualizat SPR-urile prin modificarea limitelor de masă care fac obligatorie ușa securizată de acces la compartimentul echipajului de zbor. Astfel, Regulamentul (UE) nr. 965/2012 ar trebui modificat în consecință, pentru a asigura armonizarea normelor privind operațiunile aeriene și condiții de concurență echitabile între operatorii aerieni din Uniune și din țările terțe.
- (10) Regulamentul (UE) nr. 965/2012 definește criteriile de eligibilitate (masa maximă la decolare certificată și pragul certificat de configurație maximă operațională a locurilor pentru pasageri) pentru desfășurarea zborurilor fără aprobare ETOPS și cu avioane din clasa de performanță A pe o rută care conține un punct aflat la o distanță de zbor între 60 și 120 de minute față de un aerodrom adecvat la viteza de croazieră cu un motor inoperant. Avioanele din clasa A care îndeplinesc aceste criterii de eligibilitate pot fi exploatate la o distanță între 120 și 180 de minute față de un aerodrom adecvat, cu condiția ca acestea să obțină o aprobare din partea autorității competente și cu condiția ca avionului să îi fi fost acordată o omologare de tip pentru astfel de operațiuni.
- (11) Mai mulți producători de avioane au proiectat deja sau proiectează avioane din clasa de performanță A care depășesc aceste criterii de eligibilitate pentru operațiuni fără ETOPS. Dispozițiile actuale denaturează concurența dintre operatorii de taxi aerian cu avioane care nu întrunesc aceste criterii. Având în vedere că niciun alt organism major de reglementare nu a impus astfel de criterii pentru operațiunile fără ETOPS, Regulamentul (UE) nr. 965/2012 ar trebui modificat în consecință.
- (12) În ceea ce privește echipamentele de oxigen pentru primul ajutor din cadrul operațiunilor CAT, evoluțiile tehnologice recente ale acestor echipamente ating un nivel de siguranță echivalent și, prin urmare, Regulamentul nr. 965/2012 ar trebui modificat pentru a permite utilizarea acestor echipamente.
- (13) Cerințele referitoare la lista echipamentului minim (MEL) din anexa III la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 nu se aplică unei organizații de pregătire aprobate (ATO), prin urmare Regulamentul (UE) nr. 965/2012 ar trebui modificat pentru a permite autorităților competente să emită o aprobare pentru elaborarea unei MEL de către o ATO.
- (14) În urma recentelor modificări aduse Regulamentului (UE) nr. 1321/2014 al Comisiei <sup>(?)</sup>, Regulamentul (UE) nr. 965/2012 ar trebui modificat pentru a actualiza trimerurile reciproce între cele două regulamente.

<sup>(?)</sup> Regulamentul (UE) nr. 1321/2014 al Comisiei din 26 noiembrie 2014 privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu (JO L 362, 17.12.2014, p. 1).

- (15) Agenția a pregătit un proiect de norme de punere în aplicare, pe care l-a prezentat Comisiei împreună cu Avizul nr. 2/2019, în conformitate cu articolul 75 alineatul (2) literele (b) și (c) și cu articolul 76 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2018/1139.
- (16) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul comitetului instituit în temeiul articolului 127 din Regulamentul (UE) 2018/1139,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

#### *Articolul 1*

### **Modificări aduse Regulamentului (UE) nr. 965/2012**

1. Articolul 9aa se înlocuiește cu următorul text:

„*Articolul 9aa*

#### **Cerințe privind echipajul de zbor pentru zborurile de verificare a întreținerii**

Un pilot care a activat, înainte de 25 septembrie 2019, ca pilot-comandant al unui zbor de verificare a întreținerii care, în conformitate cu definiția de la punctul SPO.SPEC.MCF.100 din anexa VIII, este clasificat ca zbor de verificare a întreținerii de nivel A, este creditat în scopul respectării punctului SPO.SPEC.MCF.115 litera (a) punctul 1 din anexa respectivă. În acest caz, operatorul se asigură că pilotul-comandant primește o informare cu privire la orice diferențe identificate între practicile operaționale stabilite înainte de 25 septembrie 2019 și obligațiile prevăzute în subpartea E secțiunea 5 din anexa VIII la prezentul regulament, inclusiv cele derivate din procedurile aferente stabilite de operator.”;

2. Anexele I, II, III, IV, V, VI, VII și VIII la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 se modifică în conformitate cu anexa la prezentul regulament.

#### *Articolul 2*

### **Intrare în vigoare și aplicare**

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Următoarele puncte din anexă se aplică de la 25 septembrie 2019:

- punctul 4 litera (a);
- punctul 6 litera (b);
- punctul 8 litera (b).

Următoarele litere de la punctul 4 din anexă se aplică de la 5 noiembrie 2020:

- litera (c);
- litera (d);
- litera (e);
- litera (f);
- litera (g);
- litera (n);
- litera (q).

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

Adoptat la Bruxelles, 1 august 2019.

*Pentru Comisie*  
*Președintele*  
Jean-Claude JUNCKER

---

## ANEXĂ

Anexele I, II, III, IV, VI, VII și VIII la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 se modifică după cum urmează:

1. anexa I (Definițiile termenilor utilizați în anexele II-VIII) se modifică după cum urmează:

(a) se introduce următorul punct 22a:

„22a. «înregistrator de voce din cabina de pilotaj (CVR)» înseamnă un înregistrator de zbor protejat împotriva accidentelor care utilizează o combinație de microfoane și de alte dispozitive de intrare audio și digitale pentru a capta și înregistra mediul sonor din compartimentul echipajului de zbor și comunicațiile recepționate, transmise sau schimbate între membrii echipajului de zbor;”;

(b) punctul 25 se înlocuiește cu următorul text:

„25. «pistă contaminată» înseamnă o pistă în cazul căreia o porțiune considerabilă a suprafeței (indiferent dacă se află într-o zonă izolată sau nu) din cadrul lungimii și lățimii utilizate este acoperită de una sau mai multe dintre substanțele enumerate în lista descriptorilor stării suprafeței pistei;”;

(c) punctul 32 se elimină;

(d) punctul 42 se înlocuiește cu următorul text:

„42. «pistă uscată» înseamnă o pistă a cărei suprafață este lipsită de umiditate vizibilă și care nu este contaminată pe porțiunea destinată utilizării;”;

(e) se introduce următorul punct 49b:

„49b. «înregistrator de date de zbor (FDR)» înseamnă un înregistrator de zbor protejat împotriva accidentelor care utilizează o combinație de surse de date pentru a colecta și înregistra parametrii care reflectă starea și performanța aeronavei;”;

(f) se introduce următorul punct 49c:

„49c. «înregistrator de zbor» înseamnă orice tip de dispozitiv de înregistrare instalat pe o aeronavă în scopul facilitării investigațiilor privind siguranța efectuate în cazul unor accidente sau incidente;”;

(g) se introduce următorul punct 70a:

„70a. «distanță de aterizare la ora sosirii (LDTA)» înseamnă o distanță de aterizare care poate fi obținută în cadrul operațiunilor normale pe baza datelor privind performanța de aterizare și a procedurilor aferente determinate pentru condițiile predominante la ora aterizării;”;

(h) se introduce următorul punct 103c:

„103c. «raport privind starea pistei (RCR)» înseamnă un raport standardizat cuprinzător privind starea suprafeței pistei și efectul acesteia asupra performanței de aterizare și de decolare a avionului, descrisă prin intermediul unui cod de stare a pistei;”;

(i) se introduce următorul punct 107a:

„107a. «pistă de iarnă pregătită special» înseamnă o pistă cu o suprafață înghețată uscată de zăpadă sau de gheață compactată, care a fost tratată cu nisip sau cu pietriș sau care a fost tratată mecanic pentru a îmbunătăți coeficientul de frecare al pistei;”;

(j) punctul 128 se înlocuiește cu următorul text:

„128. «pistă udă» înseamnă o pistă a cărei suprafață este acoperită de orice umiditate vizibilă sau peliculă de apă de până la 3 mm adâncime pe porțiunea destinată utilizării;”;

2. în anexa II (partea ARO), apendicele II se înlocuiește cu următorul text:

„Apendicele II

SPECIFICAȚII DE OPERARE (sub rezerva condițiilor aprobate din manualul de operațiuni)				
Date de contact ale autorității emitente Telefon <sup>(1)</sup> : _____ ; Fax: _____ ; E-mail:				
AOC <sup>(2)</sup> :	Denumirea operatorului <sup>(3)</sup> :	Data <sup>(4)</sup> :	Semnătura:	
Dba Denumirea comercială				
Nr. specificații de operare:				
Model de aeronavă <sup>(5)</sup> : Însemne de înmatriculare <sup>(6)</sup> :				
Tipuri de operațiuni: Operațiuni comerciale <input type="checkbox"/> Pasageri <input type="checkbox"/> Marfă <input type="checkbox"/> Altele <sup>(7)</sup> : _____				
Zona de operare <sup>(8)</sup> :				
Limitări speciale <sup>(9)</sup> :				
Aprobări specifice:	Da	Nu	Specificații <sup>(10)</sup>	Observații
Mărfuri periculoase	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operațiuni în condiții de vizibilitate redusă Decolare Apropiere și aterizare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT <sup>(11)</sup> ... RVR <sup>(12)</sup> : m DA/H: ft RVR: m	
RVSM <sup>(13)</sup> <input type="checkbox"/> Nu se aplică	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
ETOPS <sup>(14)</sup> <input type="checkbox"/> Nu se aplică	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Timp maxim de deviere <sup>(15)</sup> : min.	
Specificații de navigație complexe pentru operațiuni PBN <sup>(16)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<sup>(17)</sup>
Specificații privind performanțele minime de navigație	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operațiuni cu avioane monomotor cu turbină efectuate pe timp de noapte sau în condiții IMC (SET-IMC)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<sup>(18)</sup>	
Operațiuni cu elicopterul cu ajutorul sistemelor de redare a imaginii pe timp de noapte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operațiuni cu încărcături suspendate efectuate cu elicopterul	<input type="checkbox"/>			
Operațiuni de servicii medicale de urgență efectuate cu elicopterul	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

Operațiuni deasupra mării efectuate cu elicopterul	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Pregătirea echipajului de cabină <sup>(19)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Eliberarea atestatului CC <sup>(20)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Utilizarea aplicațiilor EFB de tip B	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<sup>(21)</sup>	
Menținerea navigabilității	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<sup>(22)</sup>	
Altele <sup>(23)</sup>				

- (1) Numerele de telefon și de fax ale autorității competente, inclusiv codul de țară. Se indică adresa de e-mail, dacă există.
- (2) Se introduce numărul certificatului de operator aerian (AOC) aferent.
- (3) Se introduc denumirea înregistrată și denumirea comercială a operatorului, dacă sunt diferite. Introduceți «Db» («Doing business as» – «care își desfășoară activitatea ca») înainte de denumirea comercială.
- (4) Data emiterii specificațiilor de operare (zz.ll.aaaa) și semnătura reprezentantului autorității competente.
- (5) Se introduce denumirea OACI a mărcii, a modelului și a seriei aeronavei sau a seriei de referință, dacă a fost desemnată o serie (de exemplu, Boeing-737-3K2 sau Boeing-777-232).
- (6) Însemnele de înmatriculare figurează fie în specificațiile de operare, fie în manualul de operațiuni. În cazul din urmă, specificațiile de operare aferente trebuie să facă trimitere la pagina corespunzătoare din manualul de operațiuni. În cazul în care modelului de aeronavă nu i se aplică toate aprobările specifice, însemnele de înmatriculare ale aeronavei pot fi introduse în coloana de observații a aprobării specifice aferente.
- (7) Se indică acest alt tip de transport (de exemplu, servicii medicale de urgență).
- (8) Lista zonelor geografice în care este autorizată operarea (după coordonatele geografice sau rutele specifice, regiunea de informare a zborurilor sau frontierele naționale sau regionale).
- (9) Lista limitărilor speciale aplicabile (de exemplu, numai VFR, numai pe timp de zi etc.).
- (10) Enumerați în această coloană criteriile cele mai permissive pentru fiecare aprobare sau tipul de aprobare (împreună cu criteriile corespunzătoare).
- (11) Se introduce categoria aplicabilă de apropiere de precizie: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB sau CAT IIIC. Se introduce distanța vizuală în lungul pistei (RVR) minimă, în metri (m), și înălțimea de decizie (DH), în picioare (ft). Se folosește un rând pentru fiecare categorie de apropiere din listă.
- (12) Se introduce RVR minimă aprobată la decolare, în metri. Se poate folosi un rând pentru fiecare aprobare, dacă s-au acordat mai multe aprobări.
- (13) Caseta «nu se aplică» poate bifată numai dacă plafonul maxim al aeronavei este sub FL290.
- (14) Operațiunile pe distanță extinsă (ETOPS) se aplică în prezent doar în cazul aeronavelor bimotoare. Prin urmare, caseta «nu se aplică» poate fi bifată dacă modelul de aeronavă are mai puțin sau mai mult de două motoare.
- (15) Se poate indica și limita de distanță (în mile nautice, NM), precum și tipul motorului.
- (16) Navigația bazată pe cerințele de performanță (PBN): se folosește un rând pentru fiecare aprobare specifică pentru operațiuni PBN complexe (de exemplu, RNP AR APCH), limitările corespunzătoare fiind indicate în coloana «Specificații» sau în coloana «Observații» sau în ambele coloane. Aprobările individuale ale procedurilor RNP AR APCH specifice pot fi enumerate în specificațiile de operare sau în manualul de operațiuni. În cazul din urmă, specificațiile de operare aferente trebuie să facă trimitere la pagina corespunzătoare din manualul de operațiuni.
- (17) Precizați dacă aprobarea specifică este limitată la anumite extremități de pistă sau aerodromuri sau la ambele.
- (18) Se introduce combinația specifică de corp de aeronavă sau de motor.
- (19) Aprobarea de a desfășura cursul de pregătire și examenele care trebuie susținute de solicitanții unui atestat de membru al echipajului de cabină, în conformitate cu anexa V (partea CC) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011.
- (20) Aprobarea de a elibera atestate de membru al echipajului de cabină, în conformitate cu anexa V (partea CC) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011.
- (21) Se introduce lista aplicațiilor EFB de tip B, împreună cu referința echipamentului hardware al EFB (pentru EFB-uri portabile). Această listă este cuprinsă fie în specificațiile de operare, fie în manualul de operațiuni. În cazul din urmă, specificațiile de operare aferente trebuie să facă trimitere la pagina corespunzătoare din manualul de operațiuni.
- (22) Numele persoanei sau denumirea organizației responsabile cu asigurarea menținerii navigabilității aeronavei și o trimitere la regulamentul care impune activitatea respectivă, și anume subpartea G din anexa I (partea M) la Regulamentul (UE) nr. 1321/2014.
- (23) Aici se pot introduce alte aprobări sau date, folosindu-se un singur rând (sau un bloc de mai multe rânduri) pentru fiecare autorizație (de exemplu, operațiuni de aterizare scurtă, operațiuni de apropiere rapidă, distanța de aterizare impusă redusă, operațiuni cu elicopterul către sau dinspre o zonă de interes public, operațiuni cu elicopterul deasupra unui mediu ostil aflat în afara unei zone aglomerate, operațiuni cu elicopterul fără o capacitate de aterizare forțată în condiții de siguranță, operațiuni cu unghiuri de înclinare mărite, distanța maximă față de un aerodrom adecvat pentru avioanele bimotoare fără aprobare ETOPS).
- Formularul EASA 139 versiunea 6”;

### 3. anexa III (partea ORO) se modifică după cum urmează:

(a) la punctul ORO.GEN.310 litera (f), punctul 3 se înlocuiește cu următorul text:

„3. orice defecțiune tehnică sau defect care apare în timp ce aeronava se află sub controlul său operațional este raportată organizației menționate la litera (d);”;

(b) punctul ORO.SEC.100 se înlocuiește cu următorul text:

**„ORO.SEC.100 Securitatea compartimentului echipajului de zbor – avioane**

- (a) Într-un avion echipat cu o ușă securizată pentru compartimentul echipajului de zbor trebuie să existe posibilitatea de a bloca această ușă și trebuie să se asigure mijloace prin care echipajul de cabină să poată informa echipajul de zbor în eventualitatea unor activități suspecte sau a unor breșe de securitate a cabinei.
- (b) Toate avioanele pentru pasageri utilizate pentru transportul comercial de pasageri trebuie să fie echipate cu o ușă securizată pentru compartimentul echipajului de zbor aprobată, care poate fi blocată și deblocată din fiecare post de pilotaj și care este proiectată cu respectarea cerințelor aplicabile în materie de navigabilitate, în cazul în care avionul se încadrează în una dintre următoarele categorii:
1. avioane cu o MCTOM de peste 54 500 kg;
  2. avioane cu o MCTOM de peste 45 500 kg sau cu o MOPSC mai mare de 19 locuri sau
  3. avioane cu o MOPSC mai mare de 60 de locuri.
- (c) În toate avioanele echipate cu o ușă securizată pentru compartimentul echipajului de zbor în conformitate cu litera (b):
1. această ușă trebuie să fie închisă înainte de pornirea motoarelor pentru decolare și trebuie blocată atunci când acest lucru este impus de procedurile de securitate sau de pilotul-comandant, până la oprirea motoarelor după aterizare, cu excepția cazului în care se consideră necesar ca persoane autorizate să poată intra sau ieși în conformitate cu programele de securitate naționale din domeniul aviației civile;
  2. se asigură mijloace de monitorizare, de la ambele posturi de pilotaj, a întregii zone a ușii din afara compartimentului echipajului de zbor, în vederea identificării persoanelor care solicită intrarea și a detectării comportamentelor suspecte sau a potențialelor amenințări.”;

4. anexa IV (partea CAT) se modifică după cum urmează:

(a) punctul CAT.GEN.MPA.195 se înlocuiește cu următorul text:

**„CAT.GEN.MPA.195 Tratarea înregistrărilor efectuate de înregistratoarele de zbor: păstrare, producere, protejare și utilizare**

- (a) După un accident, un incident grav sau un eveniment identificat de autoritatea responsabilă cu investigarea, operatorul unei aeronave trebuie să păstreze datele originale înregistrate de înregistratoarele de zbor timp de 60 de zile sau până la primirea unor dispoziții contrare din partea autorității responsabile cu investigarea.
- (b) Operatorul trebuie să realizeze verificări și evaluări operaționale ale înregistrărilor pentru a asigura buna funcționare neîntreruptă a înregistratoarelor de zbor care trebuie să fie transportate la bord în conformitate cu prezentul regulament.
- (c) Operatorul se asigură de păstrarea înregistrărilor parametrilor de zbor și ale mesajelor comunicărilor prin legături de date care trebuie înregistrate de înregistratoarele de zbor. Cu toate acestea, în scopul încercării și întreținerii acestor înregistratoare de zbor, se poate șterge, în momentul încercării, până la o oră din cel mai vechi material înregistrat.
- (d) Operatorul trebuie să păstreze și să țină la zi documentația care prezintă informațiile necesare pentru transformarea datelor de zbor neprelucrate în parametri de zbor exprimați prin unități operabile.
- (e) Operatorul trebuie să pună la dispoziție orice înregistrări efectuate de un înregistrator de zbor care au fost păstrate, dacă autoritatea competentă decide astfel.
- (f) Fără a aduce atingere Regulamentului (UE) nr. 996/2010 și Regulamentului (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului (\*):
1. Cu excepția cazului în care se urmărește asigurarea bunei funcționări a înregistratorului de zbor, înregistrările audio efectuate de un înregistrator de zbor nu sunt divulgate sau utilizate decât dacă se îndeplinesc toate condițiile următoare:
    - (i) există o procedură referitoare la tratarea acestor înregistrări audio și a transcrierii lor;



- (ii) toți membrii echipajului și întregul personal de întreținere implicat și-au dat acordul în prealabil;
  - (iii) aceste înregistrări audio sunt utilizate numai pentru menținerea sau îmbunătățirea siguranței.
- 1a. Atunci când se inspectează înregistrările audio efectuate de înregistratorul de zbor pentru a se asigura buna funcționare a înregistratorului de zbor, operatorul trebuie să protejeze confidențialitatea acestor înregistrări audio și să se asigure că nu sunt divulgate sau folosite în alte scopuri decât pentru a asigura buna funcționare a înregistratorului de zbor.
2. Parametrii de zbor sau mesajele comunicate prin legături de date înregistrate de un înregistrator de zbor nu se folosesc în alte scopuri decât pentru investigarea unui accident sau incident a cărui raportare este obligatorie, cu excepția cazurilor în care aceste înregistrări îndeplinesc una dintre condițiile următoare:
- (i) sunt folosite de operator exclusiv în scopuri de navigabilitate sau de întreținere;
  - (ii) sunt anonimizate;
  - (iii) sunt divulgate în cadrul unor proceduri securizate.
3. Cu excepția cazului în care se urmărește asigurarea bunei funcționări a înregistratorului de zbor, imaginile din compartimentul echipajului de zbor care sunt înregistrate de un înregistrator de zbor nu sunt divulgate sau utilizate decât dacă se îndeplinesc toate condițiile următoare:
- (i) există o procedură referitoare la tratarea acestor înregistrări de imagini;
  - (ii) toți membrii echipajului și întregul personal de întreținere implicat și-au dat acordul în prealabil;
  - (iii) aceste înregistrări de imagini sunt utilizate numai pentru menținerea sau îmbunătățirea siguranței.
- 3a. Atunci când imaginile din compartimentul echipajului de zbor care sunt înregistrate de un înregistrator de zbor sunt inspectate pentru a se asigura buna funcționare a înregistratorului de zbor:
- (i) aceste imagini nu sunt divulgate sau utilizate în alte scopuri decât pentru a asigura buna funcționare a înregistratorului de zbor;
  - (ii) dacă există probabilitatea ca în imagini să fie vizibile părți ale corpului membrilor echipajului, operatorul trebuie să asigure confidențialitatea acestor imagini.

(\*) Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 aprilie 2016 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Directivei 95/46/CE (Regulamentul general privind protecția datelor) (JO L 119, 4.5.2016, p. 1).”;

(b) punctul CAT.OP.MPA.140 se modifică după cum urmează:

— litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) Cu excepția cazului în care a primit aprobare de la autoritatea competentă în conformitate cu anexa V subpartea F (partea SPA), operatorul nu exploatează un avion bimotor pe o rută care conține un punct aflat față de un aerodrom adecvat, în condiții standard în atmosferă calmă, la o distanță mai mare decât distanța adecvată pentru tipul de avion în cauză dintre următoarele:

1. pentru avioanele din clasa de performanță A cu o configurație maximă operațională a locurilor pentru pasageri (MOPSC) de 20 de locuri sau mai multe, distanța parcursă în 60 de minute la viteza de croazieră cu un motor inoperant (OEI) determinată în conformitate cu litera (b);
2. pentru avioanele din clasa de performanță A cu MOPSC de 19 locuri sau mai puține, distanța parcursă în 120 de minute sau, sub rezerva aprobării de către autoritatea competentă, în maximum 180 de minute pentru avioanele cu turboreactoare, la viteza de croazieră cu OEI determinată în conformitate cu litera (b);
3. pentru avioanele din clasa de performanță B sau C, distanța cea mai mică dintre următoarele:
  - (i) distanța parcursă în 120 de minute la viteza de croazieră cu OEI determinată în conformitate cu litera (b);
  - (ii) 300 NM.”;

— litera (d) se înlocuiește cu următorul text:

„(d) Pentru a obține aprobarea menționată la litera (a) punctul 2, operatorul trebuie să facă dovada că:

1. au fost stabilite proceduri pentru planificarea și expedierea zborului;

2. au fost elaborate și incluse în programul de întreținere a aeronavei al operatorului, în conformitate cu anexa I (partea M) la Regulamentul (UE) nr. 1321/2014, instrucțiuni și proceduri de întreținere specifice pentru a asigura nivelurile preconizate de menținere a navigabilității și de fiabilitate a avionului și a motoarelor acestuia, inclusiv:

- (i) un program privind consumul de ulei de motor;
- (ii) un program de monitorizare a stării motorului;

(c) punctul CAT.OP.MPA.300 se înlocuiește cu următorul text:

**„CAT.OP.MPA.300 Condiții de apropiere și de aterizare – avioane**

Înainte de inițierea unei apropieri în vederea aterizării, comandantul trebuie:

- (a) să se asigure că, potrivit informațiilor de care dispune, condițiile meteorologice la aerodrom și starea pistei care urmează să fie utilizată nu ar împiedica apropierea, aterizarea sau apropierea întreruptă în condiții de siguranță, ținând seama de informațiile referitoare la performanță cuprinse în manualul de operațiuni (OM);
  - (b) să efectueze o evaluare a distanței de aterizare în conformitate cu punctul CAT.OP.MPA.303.”;
- (d) se introduce următorul punct CAT.OP.MPA.301:

**„CAT.OP.MPA.301 Condiții de apropiere și de aterizare – elicoptere**

Înainte de inițierea unei apropieri în vederea aterizării, comandantul trebuie să se asigure că, potrivit informațiilor de care dispune, condițiile meteorologice la aerodrom și starea zonei de apropiere finală și de decolare (FATO) care urmează să fie utilizată nu ar împiedica apropierea, aterizarea sau apropierea întreruptă în condiții de siguranță, ținând seama de informațiile referitoare la performanță cuprinse în manualul de operațiuni (OM).”;

(e) se introduce următorul punct CAT.OP.MPA.303:

**„CAT.OP.MPA.303 Verificarea în zbor a distanței de aterizare la ora sosirii – avioane**

- (a) Apropierea în vederea aterizării se continuă doar dacă distanța de aterizare disponibilă (LDA) pe pista avută în vedere este echivalentă cu cel puțin 115 % din distanța de aterizare la ora estimată de aterizare, determinată în conformitate cu informațiile referitoare la performanță pentru evaluarea distanței de aterizare la ora sosirii (LDTA), și apropierea în vederea aterizării se efectuează cu avioane din clasa de performanță A care sunt certificate în conformitate cu una dintre următoarele specificații de certificare, indicată în certificatul de tip:
  - 1. CS-25 sau echivalentă;
  - 2. CS-23 de nivel 4, cu nivelul de performanță «viteză mare», sau echivalentă.
- (b) Pentru alte avioane din clasa de performanță A decât cele menționate la litera (a), apropierea în vederea aterizării se continuă doar în una dintre următoarele situații:
  - 1. LDA pe pista avută în vedere este echivalentă cu cel puțin 115 % din distanța de aterizare la ora estimată de aterizare, determinată în conformitate cu informațiile referitoare la performanță pentru evaluarea LDТА.
  - 2. Dacă nu sunt disponibile informații referitoare la performanță pentru evaluarea LDТА, LDA pe pista avută în vedere la ora estimată de aterizare este echivalentă cel puțin cu distanța de aterizare impusă determinată în conformitate cu punctul CAT.POL.A.230 sau cu punctul CAT.POL.A.235, după caz.
- (c) Pentru avioanele din clasa de performanță B, apropierea în vederea aterizării se continuă doar în una dintre următoarele situații:
  - 1. LDA pe pista avută în vedere este echivalentă cu cel puțin 115 % din distanța de aterizare la ora estimată de aterizare, determinată în conformitate cu informațiile referitoare la performanță pentru evaluarea LDТА.
  - 2. Dacă nu sunt disponibile informații referitoare la performanță pentru evaluarea LDТА, LDA pe pista avută în vedere la ora estimată de aterizare este echivalentă cel puțin cu distanța de aterizare impusă determinată în conformitate cu punctul CAT.POL.A.330 sau cu punctul CAT.POL.A.335, după caz.

- (d) Pentru avioanele din clasa de performanță C, apropierea în vederea aterizării se continuă doar în una dintre următoarele situații:
1. LDA pe pista avută în vedere este echivalentă cu cel puțin 115 % din distanța de aterizare la ora estimată de aterizare, determinată în conformitate cu informațiile referitoare la performanță pentru evaluarea LDТА.
  2. Dacă nu sunt disponibile informații referitoare la performanță pentru evaluarea LDТА, LDA pe pista avută în vedere la ora estimată de aterizare este echivalentă cel puțin cu distanța de aterizare impusă determinată în conformitate cu punctul CAT.POL.A.430 sau cu punctul CAT.POL.A.435, după caz.
- (e) Informațiile referitoare la performanță pentru evaluarea LDТА se bazează pe datele aprobate conținute în AFM. Atunci când datele aprobate conținute în AFM sunt insuficiente pentru evaluarea LDТА, ele trebuie suplimentate cu alte date care sunt determinate fie în conformitate cu standardele de certificare aplicabile pentru avioane, fie în conformitate cu AMC-urile emise de agenție.
- (f) Operatorul specifică în OM informațiile referitoare la performanță pentru evaluarea LDТА și ipotezele luate în considerare în acest sens, inclusiv alte date care, în conformitate cu litera (e), pot fi utilizate în completarea celor conținute în AFM.”;
- (f) se introduce următorul punct CAT.OP.MPA.311:

**„CAT.OP.MPA.311 Raportare cu privire la acțiunea de frânare pe pistă**

Ori de câte ori acțiunea de frânare pe pistă efectuată în cadrul decelerării după aterizare nu este la fel de bună ca cea raportată de operatorul aerodromului în raportul privind starea pistei (RCR), comandantul trebuie să informeze cât mai curând posibil serviciile de trafic aerian (ATS) prin intermediul unui raport special din zbor (AIREP).”;

- (g) la punctul CAT.POL.A.105, litera (d) se înlocuiește cu următorul text:
- „(d) Operatorul trebuie să țină seama de precizia graficelor atunci când evaluează cerințele de decolare ale capitolului aplicabil.”;
- (h) la punctul CAT.POL.A.105, litera (e) se elimină;
- (i) la punctul CAT.POL.A.215, literele (b), (c) și (d) se înlocuiesc cu următorul text:
- „(b) Gradientul traiectoriei reale de zbor pe rută trebuie să fie pozitiv la o altitudine de cel puțin 1 000 ft deasupra solului și a oricăror obstacole aflate de-a lungul rutei, pe o distanță de 9,3 km (5 mile nautice), pe fiecare parte a traiecului avut în vedere.
- (c) Traiectoria reală de zbor pe rută trebuie să permită avionului să își continue zborul de la altitudinea de croazieră către un aerodrom pe care se poate efectua o aterizare în conformitate cu punctul CAT.POL.A.230 sau CAT.POL.A.235, după caz. Traiectoria reală de zbor pe rută trebuie să depășească pe verticală cu cel puțin 2 000 ft solul și toate obstacolele aflate de-a lungul rutei, pe o distanță de 9,3 km (5 mile nautice), pe fiecare parte a traiecului avut în vedere, ținând seama de următoarele elemente:
1. Se presupune că motorul cedează în punctul cel mai critic de-a lungul rutei.
  2. Se ține seama de efectele vântului asupra traiectoriei de zbor.
  3. Largarea combustibilului este admisă în măsura în care permite ajungerea, cu rezervele de combustibil impuse, la aerodromul unde se presupune că va ateriza avionul după cedarea motorului, în conformitate cu punctul CAT.OP.MPA.150, adecvat ca aerodrom de rezervă, cu condiția aplicării unei proceduri sigure.
  4. Aerodromul unde se presupune că va ateriza avionul după cedarea motorului trebuie să îndeplinească următoarele criterii:
    - (i) îndeplinirea cerințelor de performanță în funcție de masa de aterizare preconizată;
    - (ii) rapoartele sau prognozele meteorologice, precum și rapoartele privind starea pistei indică faptul că se poate efectua o aterizare în siguranță la ora estimată de aterizare.
  5. Dacă AFM nu conține date privind traiectoria reală de zbor pe rută, traiectoria reală de zbor pe rută cu OEI se reduce cu un gradient de urcare de 1,1 % pentru avioanele bimotoare, de 1,4 % pentru avioanele cu trei motoare și de 1,6 % pentru avioanele cu patru motoare.
- (d) Operatorul mărește marjele prevăzute la literele (b) și (c) la 18,5 km (10 mile nautice) dacă precizia de navigație nu respectă cel puțin specificația de navigație RNAV 5.”;

- (j) punctul CAT.POL.A.220 se înlocuiește cu următorul text:

**„CAT.POL.A.220 Zbor pe rută – avioane cu trei sau mai multe motoare, din care două inoperante**

- (a) În niciun punct de-a lungul traiectului avut în vedere, un avion cu trei sau mai multe motoare, zburând cu toate motoarele la puterea sau tracțiunea de croazieră, după caz, și în condiții de temperatură standard în atmosferă calmă, nu trebuie să se afle la mai mult de 90 de minute depărtare de un aerodrom unde se îndeplinesc în mod corespunzător cerințele de la punctul CAT.POL.A.230 sau de la punctul CAT.POL.A.235 litera (a) aplicabile pentru masa la aterizare preconizată, cu excepția cazului în care se respectă condițiile de la literele (b)-(f) ale prezentului punct.
- (b) Datele privind traiectoria reală de zbor pe rută cu două motoare inoperante trebuie să permită avionului să își continue zborul, în condițiile meteorologice preconizate, din punctul în care se estimează că cele două motoare cedează simultan până la un aerodrom pe care este posibilă aterizarea și oprirea completă folosind procedura prevăzută pentru o aterizare cu două motoare inoperante. Traiectoria reală de zbor pe rută trebuie să depășească pe verticală cu cel puțin 2 000 ft solul și obstacolele aflate de-a lungul rutei, pe o distanță de 9,3 km (5 mile nautice), pe fiecare parte a traiectului avut în vedere. La altitudini și în condiții meteorologice care impun funcționarea sistemelor de protecție împotriva gheții, trebuie să se ia în considerare efectul utilizării acestora asupra datelor privind traiectoria reală de zbor pe rută. Dacă precizia de navigație nu respectă cel puțin specificația de navigație RNAV 5, operatorul trebuie să mărească marja prestabilită, indicată la a doua teză, la 18,5 km (10 mile nautice).
- (c) Se presupune că cele două motoare cedează în punctul cel mai critic al tronsonului de rută în care avionul, zburând cu toate motoarele la puterea sau tracțiunea de croazieră, după caz, și în condiții de temperatură standard în atmosferă calmă, se află la mai mult de 90 minute depărtare de aerodromul menționat la litera (a).
- (d) Traiectoria reală de zbor trebuie să aibă un gradient pozitiv la 1 500 ft deasupra aerodromului unde se presupune că va avea loc aterizarea după cedarea a două motoare.
- (e) Largarea combustibilului este admisă în măsura în care permite ajungerea la aerodrom cu rezervele de combustibil impuse menționate la litera (f), cu condiția aplicării unei proceduri sigure.
- (f) Masa preconizată a avionului în punctul în care se presupune că cele două motoare cedează nu trebuie să fie mai mică decât cea care ar include suficient combustibil pentru ca avionul să se îndrepte către un aerodrom prevăzut pentru aterizare și să ajungă acolo la o altitudine de cel puțin 450 m (1 500 ft) direct deasupra zonei de aterizare, apoi să zboare timp de 15 minute la puterea sau tracțiunea de croazieră, după caz.”;
- (k) punctul CAT.POL.A.230 se înlocuiește cu următorul text:

**„CAT.POL.A.230 Aterizarea – piste uscate**

- (a) Masa la aterizare a avionului, determinată în conformitate cu punctul CAT.POL.A.105 litera (a) pentru ora estimată de aterizare la aerodromul de destinație și la orice aerodrom de rezervă, trebuie să permită o aterizare cu oprire completă de la 50 ft deasupra pragului:
1. pentru avioane cu turboreactoare, în limita a 60 % din distanța de aterizare disponibilă (LDA);
  2. pentru avioane cu turbopropulsoare, în limita a 70 % din LDA;
  3. prin derogare de la litera (a) punctele 1 și 2, pentru avioanele care sunt autorizate pentru operațiuni cu distanță de aterizare redusă în conformitate cu punctul CAT.POL.A.255, în limita a 80 % din LDA.
- (b) Pentru proceduri de apropiere rapidă, operatorul trebuie să folosească datele privind distanța de aterizare la care se aplică factori de corecție în conformitate cu litera (a) punctul 1 sau 2, după caz, pe baza unei înălțimi față de pragul pistei de sub 60 ft, dar nu mai mică de 35 ft, și trebuie să respecte prevederile punctului CAT.POL.A.245.
- (c) Pentru operațiuni de aterizare scurtă, operatorul trebuie să folosească datele privind distanța de aterizare la care se aplică factori de corecție în conformitate cu litera (a) punctul 1 sau 2, după caz, și să respecte prevederile punctului CAT.POL.A.250.
- (d) La determinarea masei de aterizare, operatorul trebuie să țină seama de următoarele:
1. maximum 50 % din componenta vântului de față sau minimum 150 % din componenta vântului de spate;
  2. corecțiile prevăzute în AFM.

- (e) Pentru expedierea avionului, acesta trebuie să aterizeze:
1. fie pe pista cea mai favorabilă, în atmosferă calmă;
  2. fie pe pista cu cea mai mare probabilitate de a fi atribuită pentru aterizare, luând în considerare viteza și direcția probabile ale vântului și caracteristicile de manevrare ale avionului la sol și alte condiții, cum ar fi mijloacele de aterizare și terenul.
- (f) Dacă operatorul nu poate să respecte dispozițiile de la litera (e) punctul 2 pentru aerodromul de destinație, avionul este expedit numai dacă este desemnat un aerodrom de rezervă care să permită respectarea deplină a uneia dintre următoarele dispoziții:
1. literele (a)-(d), dacă, la ora de sosire estimată, pista este uscată;
  2. punctul CAT.POL.A.235 literele (a)-(d), dacă, la ora de sosire estimată, pista este udă sau contaminată.”;

(l) punctul CAT.POL.A.235 se înlocuiește cu următorul text:

**„CAT.POL.A.235 Aterizarea – piste ude și contaminate**

- (a) Atunci când rapoartele și/sau prognozele meteorologice corespunzătoare indică faptul că este posibil ca, la ora de sosire estimată, pista să fie udă, LDA trebuie să fie una dintre următoarele distanțe:
1. o distanță de aterizare prevăzută în AFM pentru utilizarea pe piste ude în momentul expedierii, dar nu mai mică decât cea impusă de punctul CAT.POL.A.230 litera (a) punctul 1 sau 2, după caz;
  2. dacă în AFM nu se prevede, la momentul expedierii, o distanță de aterizare pentru utilizarea pe piste ude, cel puțin 115 % din distanța de aterizare impusă, determinată în conformitate cu punctul CAT.POL.A.230 litera (a) punctul 1 sau 2, după caz;
  3. o distanță de aterizare mai scurtă decât cea impusă de litera (a) punctul 2, dar nu mai mică decât cea impusă de punctul CAT.POL.A.230 litera (a) punctul 1 sau 2, după caz, dacă pista are caracteristici specifice de îmbunătățire a coeficientului de frecare, iar AFM include informații suplimentare specifice privind distanța de aterizare pe acest tip de pistă;
  4. prin derogare de la litera (a) punctele 1, 2 și 3, în cazul avioanelor care sunt autorizate pentru operațiuni cu distanță de aterizare redusă în conformitate cu punctul CAT.POL.A.255, distanța de aterizare determinată în conformitate cu punctul CAT.POL.A.255 litera (b) punctul 2 subpunctul (v) litera (B).
- (b) Atunci când rapoartele sau prognozele meteorologice corespunzătoare indică faptul că este posibil ca, la ora de sosire estimată, pista să fie contaminată, LDA trebuie să fie una dintre următoarele distanțe:
1. cel puțin distanța de aterizare determinată în conformitate cu litera (a) sau cel puțin 115 % din distanța de aterizare determinată în conformitate cu datele privind distanța de aterizare pe pistă contaminată sau date echivalente, luându-se în considerare valoarea cea mai mare;
  2. pe o pistă de iarnă pregătită special, o distanță de aterizare mai scurtă decât cea impusă de litera (b) punctul 1, dar nu mai mică decât cea impusă de litera (a), poate fi folosită atunci când AFM include informații suplimentare specifice despre distanțele de aterizare pe piste contaminate. O astfel de distanță de aterizare trebuie să fie de cel puțin 115 % din distanța de aterizare prevăzută în AFM.
- (c) Prin derogare de la litera (b), nu este necesar să se aplice majorarea de 15 % dacă aceasta este deja inclusă în distanța de aterizare aprobată sau în echivalentul acesteia.
- (d) Pentru literele (a) și (b), se aplică în mod corespunzător criteriile de la punctul CAT.POL.A.230 literele (b), (c) și (d).
- (e) Pentru expedierea avionului, acesta trebuie să aterizeze:
1. fie pe pista cea mai favorabilă, în atmosferă calmă;
  2. fie pe pista cu cea mai mare probabilitate de a fi atribuită pentru aterizare, luând în considerare viteza și direcția probabile ale vântului și caracteristicile de manevrare ale avionului la sol și alte condiții, cum ar fi mijloacele de aterizare și terenul.
- (f) În cazul în care un operator nu poate să respecte dispozițiile de la litera (e) punctul 1 pentru aerodromul de destinație în legătură cu care rapoartele sau prognozele meteorologice corespunzătoare indică faptul că este posibil ca, la ora de sosire estimată, pista să fie contaminată și unde aterizarea depinde de o componentă specifică a vântului, avionul este expedit numai dacă sunt desemnate două aerodromuri de rezervă.

- (g) În cazul în care un operator nu poate să respecte dispozițiile de la litera (e) punctul 2 pentru aerodromul de destinație în legătură cu care rapoartele sau prognozele meteorologice corespunzătoare indică faptul că este posibil ca, la ora de sosire estimată, pista să fie contaminată, avionul este expedit numai dacă este desemnat un aerodrom de rezervă.
- (h) Pentru literele (f) și (g), aerodromul sau aerodromurile de rezervă desemnate trebuie să permită respectarea uneia dintre următoarele dispoziții:
1. punctul CAT.POL.A.230 literele (a)-(d), dacă, la ora de sosire estimată, pista este uscată;
  2. punctul CAT.POL.A.235 literele (a)-(d), dacă, la ora de sosire estimată, pista este udă sau contaminată.”;
- (m) la punctul CAT.POL.A.250 litera (b), se introduce următorul punct 11a:
- „11a. sunt interzise operațiunile cu distanță de aterizare impusă redusă în conformitate cu punctul CAT.POL.A.255;”;
- (n) se introduce următorul punct CAT.POL.A.255:

**„CAT.POL.A.255 Aprobarea operațiunilor cu distanță de aterizare impusă redusă**

- (a) Un operator de avioane poate desfășura operațiuni de aterizare în limita a 80 % din distanța de aterizare disponibilă (LDA) dacă îndeplinește următoarele condiții:
1. avionul are o MOPSC de 19 locuri sau mai puțin;
  2. avionul are în AFM o declarație de eligibilitate pentru o distanță de aterizare impusă redusă;
  3. avionul este utilizat în operațiuni de transport aerian comercial (CAT) neprogramate, la cerere;
  4. masa de aterizare a avionului permite o aterizare cu oprire completă în limitele acestei distanțe de aterizare reduse;
  5. operatorul a obținut o aprobare prealabilă din partea autorității competente.
- (b) Pentru a obține aprobarea menționată la litera (a) punctul 5, operatorul trebuie să facă dovada uneia dintre următoarele circumstanțe:
1. că s-a efectuat o evaluare a riscurilor pentru a demonstra că se atinge un nivel de siguranță echivalent cu cel prevăzut la punctul CAT.POL.A.230 litera (a) punctul 1 sau 2, după caz;
  2. că sunt îndeplinite următoarele condiții:
    - (i) sunt interzise procedurile speciale de apropiere, cum ar fi apropierea rapide, înălțimile planificate față de pragul pistei mai mari de 60 ft sau mai mici de 35 ft, operațiunile cu vizibilitate redusă, apropierea cu încălcarea criteriilor de apropiere stabilizată aprobate în temeiul punctului CAT.OP.MPA.115 litera (a);
    - (ii) sunt interzise operațiunile de aterizare scurtă în conformitate cu punctul CAT.POL.A.250;
    - (iii) este interzisă aterizarea pe piste contaminate;
    - (iv) este stabilit un proces adecvat de pregătire, verificare și monitorizare pentru echipajul de zbor;
    - (v) operatorul a stabilit un program de analiză a aterizării (ALAP) la aerodrom pentru a asigura îndeplinirea următoarelor condiții:
      - A. nu este prognozat vânt de spate pentru ora de sosire estimată;
      - B. în cazul în care se prognozează că pista va fi udă la ora de sosire estimată, distanța de aterizare la momentul expedierii trebuie să fie determinată în conformitate cu punctul CAT.OP.MPA.303 litera (a) sau (b), după caz, sau să fie echivalentă cu 115 % din distanța de aterizare stabilită pentru piste uscate, luându-se în considerare valoarea cea mai mare;
      - C. nu există condiții de pistă contaminată prognozate pentru ora de sosire estimată;
      - D. nu există condiții meteorologice nefavorabile prognozate pentru ora de sosire estimată;
    - (vi) toate echipamentele care afectează performanța de aterizare sunt funcționale înainte de începerea zborului;

- (vii) echipajul de zbor este format din cel puțin doi piloți calificați și pregătiți care au experiență recentă cu operațiuni ce implică o distanță de aterizare impusă redusă;
  - (viii) pe baza condițiilor predominante pentru zborul avut în vedere, comandantul ia decizia finală cu privire la efectuarea de operațiuni cu distanță de aterizare impusă redusă și poate decide să nu efectueze astfel de operațiuni atunci când consideră că acest lucru este în interesul siguranței;
  - (ix) condițiile suplimentare privind aerodromul, dacă sunt specificate de autoritatea competentă care a certificat aerodromul, luând în considerare caracteristicile orografice ale zonei de apropiere, echipamentele de asistență pentru apropiere disponibile și considerațiile legate de apropierea întreruptă/aterizarea întreruptă.”;
- (o) punctul CAT.POL.A.330 se înlocuiește cu următorul text:

**„CAT.POL.A.330 Aterizarea – piste uscate**

- (a) Masa la aterizare a avionului, determinată în conformitate cu punctul CAT.POL.A.105 litera (a) pentru ora estimată de aterizare la aerodromul de destinație și la orice aerodrom de rezervă, trebuie să permită o aterizare cu oprire completă de la 50 ft deasupra pragului, în limita a 70 % din LDA.
  - (b) Prin derogare de la litera (a) și în cazul în care se respectă punctul CAT.POL.A.355, masa la aterizare a avionului, determinată în conformitate cu punctul CAT.POL.A.105 litera (a) pentru ora estimată de aterizare la aerodromul de destinație, trebuie să fie de așa natură încât să permită o aterizare cu oprire completă de la 50 ft deasupra pragului, în limita a 80 % din LDA.
  - (c) La determinarea masei de aterizare, operatorul trebuie să țină seama de următoarele:
    - 1. altitudinea aerodromului;
    - 2. maximum 50 % din componenta vântului de față sau minimum 150 % din componenta vântului de spate;
    - 3. tipul de suprafață a pistei;
    - 4. declivitatea pistei în direcția de aterizare.
  - (d) Pentru proceduri de apropiere rapidă, operatorul trebuie să folosească datele privind distanța de aterizare la care se aplică factori în conformitate cu litera (a), pe baza unei înălțimi față de pragul pistei de sub 60 ft, dar nu mai mică de 35 ft, și să respecte prevederile punctului CAT.POL.A.345.
  - (e) Pentru operațiuni de aterizare scurtă, operatorul trebuie să folosească datele privind distanța de aterizare la care se aplică factori în conformitate cu litera (a) și să respecte prevederile punctului CAT.POL.A.350.
  - (f) Pentru expedierea avionului, acesta trebuie să aterizeze:
    - 1. fie pe pista cea mai favorabilă, în atmosferă calmă;
    - 2. fie pe pista cu cea mai mare probabilitate de a fi atribuită pentru aterizare luând în considerare viteza și direcția probabile ale vântului, caracteristicile de manevrare ale avionului la sol și alte condiții, cum ar fi mijloacele de aterizare și terenul.
  - (g) Dacă operatorul nu poate să respecte dispozițiile de la litera (f) punctul 2 pentru aerodromul de destinație, avionul este expedit numai dacă este desemnat un aerodrom de rezervă care să permită respectarea deplină a dispozițiilor de la literele (a)-(f).”;
- (p) punctul CAT.POL.A.335 se înlocuiește cu următorul text:

**„CAT.POL.A.335 Aterizarea – piste ude și contaminate**

- (a) Atunci când rapoartele sau prognozele meteorologice corespunzătoare indică faptul că este posibil ca, la ora de sosire estimată, pista să fie udă, LDA trebuie să fie una dintre următoarele distanțe:
  - 1. o distanță de aterizare prevăzută în AFM pentru utilizarea pe piste ude în momentul expedierii, dar nu mai mică decât cea impusă de punctul CAT.POL.A.330;
  - 2. dacă în AFM nu se prevede, la momentul expedierii, o distanță de aterizare pentru utilizarea pe piste ude, cel puțin 115 % din distanța de aterizare impusă, determinată în conformitate cu punctul CAT.POL.A.330 litera (a);

3. o distanță de aterizare mai scurtă decât cea impusă de litera (a) punctul 2, dar nu mai mică decât cea impusă de punctul CAT.POL.A.330 litera (a), după caz, dacă pista are caracteristici specifice de îmbunătățire a coeficientului de frecare, iar AFM include informații suplimentare specifice privind distanța de aterizare pe acest tip de pistă;
  4. prin derogare de la litera (a) punctele 1, 2 și 3, în cazul avioanelor care sunt autorizate pentru operațiuni cu distanță de aterizare redusă în conformitate cu punctul CAT.POL.A.355, distanța de aterizare determinată în conformitate cu punctul CAT.POL.A.355 litera (b) punctul 7 subpunctul (iii).
- (b) Atunci când rapoartele sau prognozele meteorologice corespunzătoare indică faptul că este posibil ca, la ora de sosire estimată, pista să fie contaminată, distanța de aterizare nu trebuie să depășească LDA. Operatorul trebuie să specifice în manualul de operațiuni datele privind distanța de aterizare care se aplică.”;
- (q) se introduce următorul punct CAT.POL.A.355:

**„CAT.POL.A.355 Aprobarea operațiunilor cu distanță de aterizare impusă redusă**

- (a) Operațiunile cu o masă de aterizare a avionului care permite o aterizare cu oprire completă în limita a 80 % din distanța de aterizare disponibilă (LDA) necesită aprobarea prealabilă a autorității competente. O astfel de aprobare trebuie obținută pentru fiecare pistă pe care se efectuează operațiuni cu distanță de aterizare impusă redusă.
- (b) Pentru a obține aprobarea menționată la litera (a), operatorul trebuie să efectueze o evaluare a riscurilor pentru a demonstra că se atinge un nivel de siguranță echivalent cu cel prevăzut la punctul CAT.POL.A.330 litera (a) și că sunt îndeplinite cel puțin următoarele condiții:
1. statul aerodromului a decis că există un interes public și o necesitate operațională pentru aceste operațiuni, motivate fie de distanța mare față de aerodrom, fie de limitările fizice legate de extinderea pistei;
  2. sunt interzise operațiunile de aterizare scurtă în conformitate cu punctul CAT.POL.A.350 și apropierea cu încălcarea criteriilor de apropiere stabilizată aprobate în temeiul punctului CAT.OP.MPA.115 litera (a);
  3. este interzisă aterizarea pe piste contaminate;
  4. în manualul de operațiuni (OM) este definită o procedură de control specifică pentru zona de contact, care este implementată; această procedură trebuie să includă instrucțiuni adecvate pentru manevra «go around» și pentru aterizarea întreruptă în cazul în care nu se poate realiza contactul cu platforma în zona definită;
  5. este stabilit un proces adecvat de pregătire și de verificare pentru echipajul de zbor la aerodrom;
  6. echipajul de zbor este calificat și are experiență recentă cu operațiuni care implică o distanță de aterizare impusă redusă la aerodromul în cauză;
  7. operatorul a stabilit un program de analiză a aterizării (ALAP) la aerodrom pentru a asigura îndeplinirea următoarelor condiții:
    - (i) nu este prognozat vânt de spate pentru ora de sosire estimată;
    - (ii) în cazul în care se prognozează că pista va fi udă la ora de sosire estimată, distanța de aterizare la momentul expedierii trebuie să fie determinată în conformitate cu punctul CAT.OP.MPA.303 litera (c) sau să fie echivalentă cu 115 % din distanța de aterizare stabilită pentru piste uscate, luându-se în considerare valoarea cea mai mare;
    - (iii) nu există condiții de pistă contaminată prognozate pentru ora de sosire estimată;
    - (iv) nu există condiții meteorologice nefavorabile prognozate pentru ora de sosire estimată;
  8. se stabilesc proceduri operaționale pentru a se asigura faptul că:
    - (i) toate echipamentele care afectează performanța de aterizare și distanța de aterizare sunt funcționale înainte de începerea zborului;
    - (ii) echipajul de zbor utilizează corect dispozitivele de decelerare;
  9. se stabilesc instrucțiuni de întreținere și proceduri operaționale specifice pentru dispozitivele de decelerare ale avionului, cu scopul de a spori fiabilitatea acestor sisteme;



10. apropierea finală și aterizarea sunt efectuate numai în condiții meteorologice la vedere (VMC);

11. condițiile suplimentare privind aerodromul, dacă sunt specificate de autoritatea competentă care a certificat aerodromul, luând în considerare caracteristicile orografice ale zonei de apropiere, echipamentele de asistență pentru apropiere disponibile și considerațiile legate de apropierea întreruptă/aterizarea întreruptă.”;

(r) la punctul CAT.POL.A.415, literele (d) și (e) se înlocuiesc cu următorul text:

„(d) Marjele prevăzute la litera (a) se măresc la 18,5 km (10 mile nautice) dacă precizia de navigație nu respectă cel puțin specificația de navigație RNAV 5.

(e) Largarea combustibilului este admisă în măsura în care permite ajungerea, cu rezervele de combustibil impuse, la aerodromul unde se presupune că va ateriza avionul după cedarea motorului, în conformitate cu punctul CAT.OP.MPA.150, adecvat ca aerodrom de rezervă, cu condiția aplicării unei proceduri sigure.”;

(s) punctul CAT.POL.A.420 se înlocuiește cu următorul text:

**„CAT.POL.A.420 Zbor pe rută – avioane cu trei sau mai multe motoare, din care două inoperante**

(a) În niciun punct de-a lungul traiectului avut în vedere, un avion cu trei sau mai multe motoare, zburând cu toate motoarele la puterea sau tracțiunea de croazieră, după caz, și în condiții de temperatură standard în atmosferă calmă, nu trebuie să se afle la mai mult de 90 de minute depărtare de un aerodrom unde se îndeplinesc cerințele de la punctul CAT.POL.A.430 aplicabile pentru masa la aterizare preconizată, cu excepția cazului în care se respectă condițiile de la literele (b)-(e) ale prezentului punct.

(b) Traectoria de zbor cu două motoare inoperante trebuie să permită avionului să își continue zborul, în condițiile meteorologice preconizate, depășind toate obstacolele din culoarul de 9,3 km (5 mile nautice) de fiecare parte a rutei avute în vedere cu o distanță verticală de minimum 2 000 ft, până la un aerodrom unde sunt îndeplinite cerințele de performanță aplicabile pentru masa la aterizare prevăzută.

(c) Se presupune că cele două motoare cedează în punctul cel mai critic al tronsonului de rută în care avionul, zburând cu toate motoarele la puterea sau tracțiunea de croazieră, după caz, și în condiții de temperatură standard în atmosferă calmă, se află la mai mult de 90 de minute depărtare de aerodromul menționat la litera (a).

(d) Masa preconizată a avionului în punctul în care se presupune că cele două motoare cedează nu trebuie să fie mai mică decât cea care ar include suficient combustibil pentru ca avionul să se îndrepte către un aerodrom prevăzut pentru aterizare și să ajungă acolo la o altitudine de cel puțin 450 m (1 500 ft) direct deasupra zonei de aterizare, apoi să zboare timp de 15 minute la puterea sau tracțiunea de croazieră, după caz.

(e) Rata de urcare disponibilă a avionului este cu 150 ft pe minut mai mică decât cea specificată.

(f) Marjele prevăzute la litera (b) se măresc la 18,5 km (10 mile nautice) dacă precizia de navigație nu respectă cel puțin specificația de navigație RNAV 5.

(g) Largarea combustibilului este admisă în măsura în care permite ajungerea la aerodrom cu rezervele de combustibil impuse, în conformitate cu litera (d), cu condiția aplicării unei proceduri sigure.”;

(t) la punctul CAT.POL.A.430 litera (a), punctul 4 se înlocuiește cu următorul text:

„4. declivitatea pistei în direcția de aterizare.”;

(u) la punctul CAT.POL.A.435, litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) Atunci când rapoartele sau prognozele meteorologice corespunzătoare indică faptul că este posibil ca, la ora de sosire estimată, pista să fie udă, LDA trebuie să fie una dintre următoarele distanțe:

1. o distanță de aterizare prevăzută în AFM pentru utilizarea pe piste ude în momentul expedierii, dar nu mai mică decât cea impusă de punctul CAT.POL.A.430;

2. dacă în AFM nu se prevede, la momentul expedierii, o distanță de aterizare pentru utilizarea pe piste ude, cel puțin 115 % din distanța de aterizare impusă, determinată în conformitate cu punctul CAT.POL.A.430.”;

(v) la punctul CAT.IDE.A.185 se adaugă următoarea literă (i):

„(i) Avioanele cu o MCTOM de peste 27 000 kg și al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată la sau după 5 septembrie 2022 trebuie să fie echipate cu o sursă alternativă de energie electrică la care CVR și microfonul montat în zona cabinei de pilotaj să fie comutate automat în cazul în care toate celelalte surse de energie ale CVR sunt întrerupte.”;

(w) se introduce următorul punct CAT.IDE.A.191:

**„CAT.IDE.A.191 Înregistrator de zbor de construcție ușoară**

- (a) Avioanele cu motor cu turbină care au o MCTOM de minimum 2 250 kg și avioanele care au o MOPSC de peste nouă locuri trebuie echipate cu un înregistrator de zbor dacă sunt îndeplinite toate condițiile următoare:
1. respectivele avioane nu intră în sfera de aplicare a punctului CAT.IDE.A.190 litera (a);
  2. certificatul individual de navigabilitate al acestor avioane a fost eliberat pentru prima dată la sau după 5 septembrie 2022.
- (b) Înregistratorul de zbor trebuie să înregistreze, pe baza datelor sau a imaginilor colectate în timpul zborului, informații suficiente pentru a determina traiectoria de zbor și viteza aeronavei.
- (c) Înregistratorul de zbor trebuie să fie în măsură să păstreze cel puțin datele de zbor și imaginile înregistrate în ultimele cinci ore.
- (d) Înregistratorul de zbor trebuie să înceapă să înregistreze automat înainte ca avionul să se poată deplasa prin mijloace proprii și să se oprească automat după ce avionul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.
- (e) Dacă înregistratorul de zbor înregistrează imagini sau sunete din compartimentului echipajului de zbor, trebuie pusă la dispoziție o funcție care poate fi utilizată de comandant și care modifică înregistrările de imagine și de sunet realizate înainte de utilizarea funcției în cauză astfel încât aceste înregistrări să nu poată fi extrase prin tehnici de redare sau de copiere obișnuite.”;
- (x) punctul CAT.IDE.A.230 litera (b) se înlocuiește cu următorul text:
- „(b) Cantitatea de oxigen menționată la litera (a) trebuie să fie suficientă pentru durata de zbor rămasă după depresurizarea cabinei, atunci când altitudinea cabinei depășește 8 000 ft, dar nu depășește 15 000 ft, pentru cel puțin 2 % din pasagerii transportați, dar în niciun caz pentru mai puțin de o persoană.”;
- (y) punctul CAT.IDE.A.230 litera (d) se înlocuiește cu următorul text:
- „(d) Echipamentul de oxigen pentru primul ajutor trebuie să aibă capacitatea de a genera un debit masic către fiecare persoană.”;
- (z) punctul CAT.IDE.A.345 se modifică după cum urmează:
- (i) titlul punctului se înlocuiește cu următorul text:

**„CAT.IDE.A.345 Echipament de comunicații, de navigație și de supraveghere pentru operațiuni în condiții IFR sau în condiții VFR pe rute pe care nu se navighează după repere vizuale terestre”**

- (ii) punctul CAT.IDE.A.345 litera (a) se înlocuiește cu următorul text:
- „(a) Avioanele operate în condiții IFR sau în condiții VFR pe rute pe care nu se navighează după repere vizuale terestre trebuie să fie echipate cu echipamente de radiocomunicații, de navigație și de supraveghere în conformitate cu cerințele spațiului aerian aplicabil.”;
- (aa) se introduce următorul punct CAT.IDE.H.191:

**„CAT.IDE.H.191 Înregistrator de zbor de construcție ușoară**

- (a) Elicopterele cu motor cu turbină care au o MCTOM de minimum 2 250 kg trebuie echipate cu un înregistrator de zbor dacă sunt îndeplinite toate condițiile următoare:
1. respectivele elicoptere nu intră în sfera de aplicare a punctului CAT.IDE.H.190 litera (a);
  2. certificatul individual de navigabilitate al acestor elicoptere a fost eliberat pentru prima dată la sau după 5 septembrie 2022.
- (b) Înregistratorul de zbor trebuie să înregistreze, pe baza datelor sau a imaginilor colectate în timpul zborului, informații suficiente pentru a determina traiectoria de zbor și viteza aeronavei.
- (c) Înregistratorul de zbor trebuie să fie în măsură să păstreze cel puțin datele de zbor și imaginile înregistrate în ultimele cinci ore.

- (d) Înregistratorul de zbor trebuie să înceapă să înregistreze automat înainte ca elicopterul să se poată deplasa prin mijloace proprii și să se oprească automat după ce elicopterul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.
- (e) Dacă înregistratorul de zbor înregistrează imagini sau sunete din compartimentului echipajului de zbor, trebuie pusă la dispoziție o funcție care poate fi utilizată de comandant și care modifică înregistrările de imagine și de sunet realizate înainte de utilizarea funcției în cauză astfel încât aceste înregistrări să nu poată fi extrase prin tehnici de redare sau de copiere obișnuite.”;

(bb) punctul CAT.IDE.H.345 se modifică după cum urmează:

- (i) titlul punctului se înlocuiește cu următorul text:

**„CAT.IDE.H.345 Echipament de comunicații, de navigație și de supraveghere pentru operațiuni în condiții IFR sau în condiții VFR pe rute pe care nu se navighează după repere vizuale terestre”**

- (ii) punctul CAT.IDE.H.345 litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) Elicopterele operate în condiții IFR sau în condiții VFR pe rute pe care nu se navighează după repere vizuale terestre trebuie să fie echipate cu echipamente de radiocomunicații, de navigație și de supraveghere în conformitate cu cerințele spațiului aerian aplicabil.”;

5. anexa V (partea SPA) se modifică după cum urmează:

- (a) punctul SPA.SET-IMC.105 litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) au fost elaborate și incluse în programul de întreținere a aeronavei al operatorului, în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 1321/2014, instrucțiuni și proceduri de întreținere specifice pentru a asigura nivelurile preconizate de menținere a navigabilității și de fiabilitate a avionului și a sistemului său de propulsie, inclusiv toate elementele următoare:

1. un program de monitorizare a tendințelor motorului, cu excepția avioanelor cărora li s-a emis pentru prima dată un certificat individual de navigabilitate după 31 decembrie 2004 și care dispun de un sistem automat de monitorizare a tendințelor;
2. un program de fiabilitate a sistemului de propulsie și a sistemelor asociate;”;

6. anexa VI (partea NCC) se modifică după cum urmează:

- (a) punctul NCC.GEN.101 se înlocuiește cu următorul text:

„Organizațiile de pregătire aprobate care trebuie să se conformeze prezentei anexe trebuie, de asemenea, să respecte:

- (a) punctul ORO.GEN.310, după caz, și
- (b) punctul ORO.MLR.105.”;

- (b) punctul NCC.GEN.145 se înlocuiește cu următorul text:

**„NCC.GEN.145 Tratarea înregistrărilor efectuate de înregistratoarele de zbor: păstrare, producere, protejare și utilizare**

- (a) După un accident, un incident grav sau un eveniment identificat de autoritatea responsabilă cu investigarea, operatorul unei aeronave trebuie să păstreze datele originale înregistrate de înregistratoarele de zbor timp de 60 de zile sau până la primirea unor dispoziții contrare din partea autorității responsabile cu investigarea.
- (b) Operatorul trebuie să realizeze verificări și evaluări operaționale ale înregistrărilor pentru a asigura buna funcționare neîntreruptă a înregistratoarelor de zbor care trebuie să fie transportate la bord.
- (c) Operatorul trebuie să asigure păstrarea înregistrărilor parametrilor de zbor și ale mesajelor comunicărilor prin legături de date care trebuie înregistrate de înregistratoarele de zbor. Cu toate acestea, în scopul încercării și întreținerii acestor înregistratoare de zbor, se poate șterge, în momentul încercării, până la o oră din cel mai vechi material înregistrat.
- (d) Operatorul trebuie să păstreze și să țină la zi documentația care prezintă informațiile necesare pentru transformarea datelor de zbor neprelucrate în parametri de zbor exprimați prin unități operabile.

- (e) Operatorul trebuie să pună la dispoziție orice înregistrări efectuate de un înregistrator de zbor care au fost păstrate, dacă autoritatea competentă decide astfel.
- (f) Fără a aduce atingere Regulamentelor (UE) nr. 996/2010 și (UE) 2016/679:
1. Cu excepția cazului în care se urmărește asigurarea bunei funcționări a înregistratorului de zbor, înregistrările audio efectuate de un înregistrator de zbor nu sunt divulgate sau utilizate decât dacă se îndeplinesc toate condițiile următoare:
    - (i) există o procedură referitoare la tratarea acestor înregistrări audio și a transcrierii lor;
    - (ii) toți membrii echipajului și întregul personal de întreținere implicat și-au dat acordul în prealabil;
    - (iii) aceste înregistrări audio sunt utilizate numai pentru menținerea sau îmbunătățirea siguranței.
  - 1a. Atunci când se inspectează înregistrările audio efectuate de înregistratorul de zbor pentru a se asigura buna funcționare a înregistratorului de zbor, operatorul trebuie să protejeze confidențialitatea acestor înregistrări audio și să se asigure că nu sunt divulgate sau folosite în alte scopuri decât pentru a asigura buna funcționare a înregistratorului de zbor.
  2. Parametrii de zbor sau mesajele comunicate prin legături de date înregistrate de un înregistrator de zbor nu se folosesc în alte scopuri decât pentru investigarea unui accident sau incident a cărui raportare este obligatorie, cu excepția cazurilor în care aceste înregistrări îndeplinesc una dintre condițiile următoare:
    - (i) sunt folosite de operator exclusiv în scopuri de navigabilitate sau de întreținere;
    - (ii) sunt anonimizate;
    - (iii) sunt divulgate în cadrul unor proceduri securizate.
  3. Cu excepția cazului în care se urmărește asigurarea bunei funcționări a înregistratorului de zbor, imaginile din compartimentul echipajului de zbor care sunt înregistrate de un înregistrator de zbor nu sunt divulgate sau utilizate decât dacă se îndeplinesc toate condițiile următoare:
    - (i) există o procedură referitoare la tratarea acestor înregistrări de imagini;
    - (ii) toți membrii echipajului și întregul personal de întreținere implicat și-au dat acordul în prealabil;
    - (iii) aceste înregistrări de imagini sunt utilizate numai pentru menținerea sau îmbunătățirea siguranței.
  - 3a. Atunci când imaginile din compartimentul echipajului de zbor care sunt înregistrate de un înregistrator de zbor sunt inspectate pentru a se asigura buna funcționare a înregistratorului de zbor:
    - (i) aceste imagini nu sunt divulgate sau utilizate în alte scopuri decât pentru a asigura buna funcționare a înregistratorului de zbor;
    - (ii) dacă există probabilitatea ca în imagini să fie vizibile părți ale corpului membrilor echipajului, operatorul trebuie să asigure confidențialitatea acestor imagini.”;
- (c) punctul NCO.OP.225 se înlocuiește cu următorul text:

**„NCC.OP.225 Condiții de apropiere și de aterizare – avioane**

Înainte de a iniția o apropiere în vederea aterizării, pilotul-comandant trebuie să se asigure că, potrivit informațiilor disponibile, condițiile meteorologice la aerodrom sau la locul de operare și starea pistei care urmează să fie utilizată nu ar împiedica o apropiere, o aterizare sau o apropiere întreruptă în condiții de siguranță.”;

- (d) se introduce următorul punct NCC.OP.226:

**„NCC.OP.226 Condiții de apropiere și de aterizare – elicoptere**

Înainte de a iniția o apropiere în vederea aterizării, pilotul-comandant trebuie să se asigure că, potrivit informațiilor disponibile, condițiile meteorologice la aerodrom sau la locul de operare și starea zonei de apropiere finală și de decolare (FATO) care urmează să fie utilizată nu ar împiedica o apropiere, o aterizare sau o apropiere întreruptă în condiții de siguranță.”;

7. anexa VII (partea NCO) se modifică după cum urmează:

(a) punctul NCO.OP.205 se înlocuiește cu următorul text:

**„NCO.OP.205 Condiții de apropiere și de aterizare – avioane**

Înainte de a iniția o apropiere în vederea aterizării, pilotul-comandant trebuie să se asigure că, potrivit informațiilor disponibile, condițiile meteorologice la aerodrom sau la locul de operare și starea pistei care urmează să fie utilizată nu împiedică o apropiere, o aterizare sau o apropiere întreruptă în condiții de siguranță.”;

(b) se introduce următorul punct NCO.OP.206:

**„NCO.OP.206 Condiții de apropiere și de aterizare – elicoptere**

Înainte de a iniția o apropiere în vederea aterizării, pilotul-comandant trebuie să se asigure că, potrivit informațiilor disponibile, condițiile meteorologice la aerodrom sau la locul de operare și starea zonei de apropiere finală și de decolare (FATO) care urmează să fie utilizată nu împiedică o apropiere, o aterizare sau o apropiere întreruptă în condiții de siguranță.”;

(c) punctul NCO.SPEC.MCF.105 litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) Prin derogare de la punctul NCO.GEN.105 litera (a) punctul 4 din prezenta anexă, un zbor de control de întreținere poate fi efectuat cu o aeronavă care a fost dată în exploatare cu întreținere incompletă în conformitate cu anexa I (partea M) punctul M.A.801 litera (f), cu anexa II (partea 145) punctul 145.A.50 litera (e) sau cu anexa Vb (partea ML) punctul ML.A.801 litera (f) la Regulamentul (UE) nr. 1321/2014 al Comisiei.”;

(d) punctul NCO.SPEC.MCF.130 se înlocuiește cu următorul text:

„NCO.SPEC.MCF.130 Simularea procedurilor anormale sau de urgență în zbor

Prin derogare de la punctul NCO.SPEC.145, un pilot-comandant poate simula situații care necesită aplicarea unor proceduri anormale sau de urgență, împreună cu un specialist în executarea anumitor sarcini prezent la bord, dacă simularea este necesară pentru a realiza intenția zborului și dacă a fost identificată în lista de verificare menționată la punctul NCO.SPEC.MCF.110 sau în procedurile de operare.”;

8. anexa VIII (partea SPO) se modifică după cum urmează:

(a) la punctul SPO.GEN.140 litera (a), punctul 10 se înlocuiește cu următorul text:

„10. jurnalul tehnic al aeronavei, în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 1321/2014, dacă este cazul;”;

(b) punctul SPO.GEN.145 se înlocuiește cu următorul text:

**„SPO.GEN.145 Tratarea înregistrărilor efectuate de înregistratoarele de zbor: păstrare, producere, protejare și utilizare**

(a) După un accident, un incident grav sau un eveniment identificat de autoritatea responsabilă cu investigarea, operatorul unei aeronave trebuie să păstreze datele originale înregistrate de înregistratoarele de zbor timp de 60 de zile sau până la primirea unor dispoziții contrare din partea autorității responsabile cu investigarea.

(b) Operatorul trebuie să realizeze verificări și evaluări operaționale ale înregistrărilor pentru a asigura buna funcționare neîntreruptă a înregistratoarelor de zbor care trebuie să fie transportate la bord.

(c) Operatorul trebuie să asigure păstrarea înregistrărilor parametrilor de zbor și ale mesajelor comunicărilor prin legături de date care trebuie înregistrate de înregistratoarele de zbor. Cu toate acestea, în scopul încercării și întreținerii acestor înregistratoare de zbor, se poate șterge, în momentul încercării, până la o oră din cel mai vechi material înregistrat.

(d) Operatorul trebuie să păstreze și să țină la zi documentația care prezintă informațiile necesare pentru transformarea datelor de zbor neprelucrate în parametri de zbor exprimați prin unități operabile.

(e) Operatorul trebuie să pună la dispoziție orice înregistrări efectuate de un înregistrator de zbor care au fost păstrate, dacă autoritatea competentă decide astfel.

- (f) Fără a aduce atingere Regulamentelor (UE) nr. 996/2010 și (UE) 2016/679 și cu excepția cazului în care se urmărește asigurarea bunei funcționări a înregistratorului de zbor:
1. Înregistrările audio efectuate de un înregistrator de zbor nu sunt divulgate sau utilizate decât dacă se îndeplinesc toate condițiile următoare:
    - (i) există o procedură referitoare la tratarea acestor înregistrări audio și a transcrierii lor;
    - (ii) toți membrii echipajului și întregul personal de întreținere implicat și-au dat acordul în prealabil;
    - (iii) aceste înregistrări audio sunt utilizate numai pentru menținerea sau îmbunătățirea siguranței.
  - 1a. Atunci când se inspectează înregistrările audio efectuate de înregistratorul de zbor pentru a se asigura buna funcționare a înregistratorului de zbor, operatorul trebuie să protejeze confidențialitatea acestor înregistrări audio și să se asigure că nu sunt divulgate sau folosite în alte scopuri decât pentru a asigura buna funcționare a înregistratorului de zbor.
  2. Parametrii de zbor sau mesajele comunicate prin legături de date înregistrate de un înregistrator de zbor nu se folosesc în alte scopuri decât pentru investigarea unui accident sau incident a cărui raportare este obligatorie. Această limitare nu se aplică decât dacă înregistrările în cauză îndeplinesc oricare dintre următoarele condiții:
    - (i) sunt folosite de operator exclusiv în scopuri de navigabilitate sau de întreținere;
    - (ii) sunt anonimizate;
    - (iii) sunt divulgate în cadrul unor proceduri securizate.
  3. Cu excepția cazului în care se urmărește asigurarea bunei funcționări a înregistratorului de zbor, imaginile din compartimentul echipajului de zbor care sunt înregistrate de un înregistrator de zbor nu sunt divulgate sau utilizate decât dacă se îndeplinesc toate condițiile următoare:
    - (i) există o procedură referitoare la tratarea acestor înregistrări de imagini;
    - (ii) toți membrii echipajului și întregul personal de întreținere implicat și-au dat acordul în prealabil;
    - (iii) aceste înregistrări de imagini sunt utilizate numai pentru menținerea sau îmbunătățirea siguranței.
  - 3a. Atunci când imaginile din compartimentul echipajului de zbor care sunt înregistrate de un înregistrator de zbor sunt inspectate pentru a se asigura buna funcționare a înregistratorului de zbor:
    - (i) aceste imagini nu sunt divulgate sau utilizate în alte scopuri decât pentru a asigura buna funcționare a înregistratorului de zbor;
    - (ii) dacă există probabilitatea ca în imagini să fie vizibile părți ale corpului membrilor echipajului, operatorul trebuie să asigure confidențialitatea acestor imagini.”;
- (c) punctul SPO.OP.210 se înlocuiește cu următorul text:

**„SPO.OP.210 Condiții de apropiere și de aterizare – avioane**

Înainte de a iniția o apropiere în vederea aterizării, pilotul-comandant trebuie să se asigure că, potrivit informațiilor disponibile, condițiile meteorologice la aerodrom sau la locul de operare și starea pistei care urmează să fie utilizată nu ar împiedica o apropiere, o aterizare sau o apropiere întreruptă în condiții de siguranță.”;

- (d) se introduce următorul punct SPO.OP.211:

**„SPO.OP.211 Condiții de apropiere și de aterizare – elicoptere**

Înainte de a iniția o apropiere în vederea aterizării, pilotul-comandant trebuie să se asigure că, potrivit informațiilor disponibile, condițiile meteorologice la aerodrom sau la locul de operare și starea zonei de apropiere finală și de decolare (FATO) care urmează să fie utilizată nu ar împiedica o apropiere, o aterizare sau o apropiere întreruptă în condiții de siguranță.”;

- (e) se introduce următorul punct SPO.IDE.A.146:

**„SPO.IDE.A.146 Înregistrator de zbor de construcție ușoară**

- (a) Avioanele cu motor cu turbină care au o MCTOM de minimum 2 250 kg și avioanele care au o MOPSC de peste nouă locuri trebuie echipate cu un înregistrator de zbor dacă sunt îndeplinite toate condițiile următoare:
1. respectivele avioane nu intră în sfera de aplicare a punctului SPO.IDE.A.145 litera (a);

2. respectivele avioane sunt utilizate pentru operațiuni comerciale;
  3. certificatul individual de navigabilitate al acestor avioane a fost eliberat pentru prima dată la sau după 5 septembrie 2022.
- (b) Înregistratorul de zbor trebuie să înregistreze, pe baza datelor sau a imaginilor colectate în timpul zborului, informații suficiente pentru a determina traiectoria de zbor și viteza aeronavei.
- (c) Înregistratorul de zbor trebuie să fie în măsură să păstreze cel puțin datele de zbor și imaginile înregistrate în ultimele cinci ore.
- (d) Înregistratorul de zbor trebuie să înceapă să înregistreze automat înainte ca avionul să se poată deplasa prin mijloace proprii și să se oprească automat după ce avionul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.
- (e) Dacă înregistratorul de zbor înregistrează imagini sau sunete din compartimentului echipajului de zbor, trebuie pusă la dispoziție o funcție care poate fi utilizată de pilotul-comandant și care modifică înregistrările de imagine și de sunet realizate înainte de utilizarea funcției în cauză astfel încât aceste înregistrări să nu poată fi extrase prin tehnici de redare sau de copiere obișnuite.”;
- (f) se introduce următorul punct SPO.IDE.H.146:

**„SPO.IDE.H.146 Înregistrator de zbor de construcție ușoară**

- (a) Elicopterele cu motor cu turbină care au o MCTOM de minimum 2 250 kg trebuie echipate cu un înregistrator de zbor dacă sunt îndeplinite toate condițiile următoare:
1. respectivele elicoptere intră în sfera de aplicare a punctului SPO.IDE.H.145 litera (a);
  2. respectivele elicoptere sunt utilizate pentru operațiuni comerciale;
  3. certificatul individual de navigabilitate al acestor elicoptere a fost eliberat pentru prima dată la sau după 5 septembrie 2022.
- (b) Înregistratorul de zbor trebuie să înregistreze, pe baza datelor sau a imaginilor colectate în timpul zborului, informații suficiente pentru a determina traiectoria de zbor și viteza aeronavei.
- (c) Înregistratorul de zbor trebuie să fie în măsură să păstreze cel puțin datele de zbor și imaginile înregistrate în ultimele cinci ore.
- (d) Înregistratorul de zbor trebuie să înceapă să înregistreze automat înainte ca elicopterul să se poată deplasa prin mijloace proprii și să se oprească automat după ce elicopterul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.
- (e) Dacă înregistratorul de zbor înregistrează imagini sau sunete din compartimentului echipajului de zbor, trebuie pusă la dispoziție o funcție care poate fi utilizată de pilotul-comandant și care modifică înregistrările de imagine și de sunet realizate înainte de utilizarea funcției în cauză astfel încât aceste înregistrări să nu poată fi extrase prin tehnici de redare sau de copiere obișnuite.”;
- (g) punctul SPO.SPE.MCF.100 litera (a) se înlocuiește cu următorul text:
- „(a) un zbor de verificare a întreținerii de «nivel A» pentru un zbor în cazul căruia se preconizează că se vor utiliza proceduri pentru situații anormale sau de urgență, astfel cum sunt definite în manualul de zbor al aeronavei, sau dacă este necesară efectuarea unui zbor pentru a proba funcționarea unui sistem de rezervă sau a altor dispozitive de siguranță.”.
-