

Acest document reprezintă un instrument de documentare, iar instituțiile nu își asumă responsabilitatea pentru conținutul său.

► **B****REGULAMENTUL (CEE) NR. 3922/91 AL CONSILIULUI****din 16 decembrie 1991****privind armonizarea cerințelor tehnice și a procedurilor administrative în domeniul aviației civile**

(JO L 373, 31.12.1991, p. 4)

Astfel cum a fost modificat prin:

| | | Jurnalul Oficial | | |
|--------------------|---|------------------|--------|------------|
| | | NR. | Pagina | Data |
| ► <u>M1</u> | Commission Regulation (EC) No 2176/96 of 13 November 1996 (*) | L 291 | 15 | 14.11.1996 |
| ► <u>M2</u> | Commission Regulation (EC) No 1069/1999 of 25 May 1999 (*) | L 130 | 16 | 26.5.1999 |
| ► <u>M3</u> | Commission Regulation (EC) No 2871/2000 of 28 December 2000 (*) | L 333 | 47 | 29.12.2000 |
| ► <u>M4</u> | Regulamentul (CE) nr. 1592/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2002 | L 240 | 1 | 7.9.2002 |
| ► <u>M5</u> | Regulamentul (CE) nr. 1899/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 12 decembrie 2006 | L 377 | 1 | 27.12.2006 |
| ► <u>M6</u> | Regulamentul (CE) nr. 1900/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 decembrie 2006 | L 377 | 176 | 27.12.2006 |
| ► <u>M7</u> | Regulamentul (CE) nr. 8/2008 al Comisiei din 11 decembrie 2007 | L 10 | 1 | 12.1.2008 |
| ► <u>M8</u> | Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 februarie 2008 | L 79 | 1 | 19.3.2008 |
| ► <u>M9</u> | Regulamentul (CE) nr. 859/2008 al Comisiei din 20 august 2008 | L 254 | 1 | 20.9.2008 |

(*) Acest act nu a fost publicat niciodată în limba română.

**REGULAMENTUL (CEE) NR. 3922/91 AL CONSILIULUI****din 16 decembrie 1991****privind armonizarea cerințelor tehnice și a procedurilor administrative în domeniul aviației civile**

CONSILIUL COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Economice Europene, în special articolul 84 alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei (1),

având în vedere avizul Parlamentului European (2),

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social (3),

întrucât, în conformitate cu articolul 8a din tratat, ar trebui adoptate măsuri pentru constituirea progresivă a pieței interne în perioada de până la 31 decembrie 1992; întrucât piața internă va cuprinde un spațiu fără frontiere interne, în care se va asigura libera circulație a mărfurilor, persoanelor, serviciilor și capitalului;

întrucât ar trebui să fie menținut nivelul general ridicat al siguranței în aviația civilă în Europa, iar cerințele tehnice existente și procedurile administrative în statele membre ar trebuie să fie ridicate la cele mai înalte standarde atinse în prezent în cadrul Comunității;

întrucât siguranța este un factor cheie în transportul aerian în cadrul Comunității; întrucât ar trebui să se țină cont de Convenția privind Aviația Civilă Internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944, care prevede aplicarea măsurilor necesare pentru a asigura siguranța în exploatarea a aeronavelor;

întrucât restricțiile actuale cu privire la transferul aeronavelor și produselor aviatice, precum și al anumitor servicii în domeniul aviației între statele membre ar putea produce denaturări pe piața internă;

întrucât Joint Aviation Authorities (JAA), organism asociat al Conferinței Europene a Aviației Civile (ECAC), a elaborat programe de cooperare în vederea dezvoltării și aplicării cerințelor comune în aviație (JAR-uri), în toate domeniile referitoare la siguranța aeronavelor și operarea acestora;

întrucât, în cadrul politicii comune în domeniul transporturilor, cerințele tehnice și procedurile administrative care se referă la siguranța aeronavelor și la operarea acestora ar trebui armonizate pe baza codurilor JAR ale JAA;

întrucât accesul tuturor statelor membre la JAA și participarea Comisiei la procedurile acestora ar facilita o astfel de armonizare;

(1) JO C 270, 26.10.1990, p. 3.

(2) JO C 267, 14.10.1991, p. 154.

(3) JO C 159, 17.6.1991, p. 28.

▼ B

întrucât, în scopul atingerii obiectivelor Comunității referitoare la libera circulație a persoanelor și a produselor și, de asemenea, referitoare la politica comună în domeniul transporturilor, statele membre ar trebui să accepte certificarea produselor, precum și a organismelor și persoanelor implicate în proiectarea, producerea, întreținerea și exploatarea produselor, fără a fi necesară o altă operațiune sau evaluare tehnică, în momentul în care produsul, organizația sau persoana au fost certificate în conformitate cu cerințele tehnice și procedurile administrative comune;

întrucât pot apărea probleme privind siguranța, iar în acest caz statele membre trebuie să ia toate măsurile necesare în regim de urgență; întrucât aceste măsuri trebuie motivate în mod corespunzător și, în cazurile în care cerințele tehnice și procedurile administrative comune prezintă deficiențe, Comisia este cea care, exercitându-și competențele executive, adoptă modificările necesare;

▼ M5

aplicarea dispozițiilor privind limitările timpului de zbor și de serviciu poate conduce la perturbarea semnificativă a planificării zborurilor pentru întreprinderi al căror tip de operare se bazează exclusiv pe operarea pe timp de noapte. Comisia, pe baza dovezilor care urmează să fie furnizate de către părțile implicate, ar trebui să efectueze o evaluare și să propună o ajustare a dispozițiilor referitoare la limitările timpului de zbor și de serviciu, pentru a ține cont de aceste tipuri de operare speciale;

▼ B

întrucât este de dorit ca finanțarea de către statele membre a cercetărilor în vederea îmbunătățirii siguranței aeronautice să fie coordonată astfel încât să permită utilizarea optimă a resurselor și obținerea unor beneficii maxime;

▼ M5

până la 16 ianuarie 2009, Agenția europeană de siguranță a aviației ar trebui să finalizeze o evaluare științifică și medicală a subpărții Q și, după caz, a subpărții O din anexa III. Pe baza rezultatelor acestei evaluări și în conformitate cu procedura menționată la articolul 12 alineatul (2), Comisia ar trebui, în cazul în care este necesar, să întocmească și să prezinte, fără întârziere, propuneri de modificare a dispozițiilor tehnice relevante;

în revizuirea anumitor dispoziții menționate la articolul 8a, ar trebui să se continue procesul de armonizare a cerințelor privind formarea echipajului de cabină, pentru a facilita libera circulație a personalului de cabină în Comunitate. În acest context, ar trebui reexaminată posibilitatea de armonizare în continuare a calificărilor personalului echipajelor de cabină;

Măsurile necesare pentru punerea în aplicare a prezentului regulament ar trebui adoptate în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a normelor privind exercitarea competențelor de executare conferite Comisiei ⁽¹⁾.

▼ B

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

⁽¹⁾ JO L 184, 17.7.1999, p. 23. Decizie modificată prin Decizia 2006/512/CE (JO L 200, 22.7.2006, p. 11).

▼ B*Articolul 1***▼ M5**

(1) Prezentul regulament se aplică armonizării cerințelor tehnice și procedurilor administrative în domeniul siguranței aviației civile legate de operarea și întreținerea aeronavelor și de persoanele și organizațiile implicate în aceste activități.

▼ B

(2) Cerințele tehnice și procedurile administrative armonizate la care s-a făcut trimitere în alineatul (1) se aplică tuturor aeronavelor exploatate de operatori, după cum este definit în articolul 2 litera (a), indiferent dacă aceștia sunt înregistrați într-un stat membru sau într-o țară terță.

▼ M5

(3) Aplicarea prezentului regulament în cazul aeroportului Gibraltar se interpretează ca neaducând atingere pozițiilor juridice respective ale Regatului Spaniei și Regatului Unit cu privire la diferendul referitor la suveranitatea asupra teritoriului pe care este situat aeroportul.

(4) Aplicarea prezentului regulament în cazul aeroportului Gibraltar se suspendă până la punerea în aplicare a mecanismelor cuprinse în Declarația comună dată de ministrii afacerilor externe ai Regatului Spaniei și ai Regatului Unit la 2 decembrie 1987. Guvernele Spaniei și Regatului Unit informează Consiliul asupra datei acestei puneri în aplicare.

▼ B*Articolul 2*

(1) În scopul prezentului regulament:

- (a) „operator” înseamnă o persoană fizică cu reședința într-un stat membru sau o persoană juridică stabilită într-un stat membru și care utilizează una sau mai multe aeronave în conformitate cu dispozițiile aplicabile în statul membru respectiv sau un transportator aerian comunitar, după cum este definit în legislația comunitară;
- (b) „produs” înseamnă o aeronavă civilă, motor, elice sau echipament;
- (c) „echipament” înseamnă orice instrument, dispozitiv, mecanism, aparat sau accesoriu utilizat sau destinat utilizării în operarea unei aeronave în zbor, indiferent dacă este instalat sau este destinat a fi instalat pe o aeronavă civilă sau atașat la aceasta, dar care nu face parte din structură, motor sau elice;
- (d) „componentă” înseamnă orice material, piesă sau sub-ansamblu care nu se regăsește în definițiile de la litera (b) sau (c) și care se folosește la o aeronavă civilă, motoare, elice sau echipamente;
- (e) „certificare” (a unui produs, serviciu, organism sau persoană) înseamnă orice formă de recunoaștere legală potrivit căreia respectivul produs, serviciu, organism sau persoană îndeplinește cerințele aplicabile. Această certificare cuprinde două etape:
 - (i) verificarea faptului că, din punct de vedere tehnic, produsul, serviciul, organismul sau persoana se conformează cerințelor aplicabile; această etapă este denumită „realizarea constatărilor tehnice”;

▼B

- (ii) recunoașterea oficială a respectării cerințelor aplicabile prin eliberarea unui certificat, licențe, aprobări sau a unui alt document, în forma cerută prin legislația și procedurile naționale; această etapă este denumită „stabilirea constatărilor legale”;
- (f) „întreținere” înseamnă totalitatea inspecțiilor, operațiilor de service, modificărilor și reparațiilor efectuate în perioada de exploatare a unei aeronave, pentru a garanta că aeronava continuă să respecte certificarea de tip și că oferă un grad ridicat de siguranță în toate situațiile; întreținerea include în special modificările impuse de către autoritățile care sunt parte la acordurile la care se face trimitere la litera (h), în conformitate cu principiile de control al aeronavigabilității;
- (g) „variantă națională” înseamnă o cerință națională sau o reglementare impusă de o țară în completarea sau în locul unui JAR;
- (h) „acorduri” înseamnă acordurile încheiate sub auspiciile Conferinței Europene a Aviației Civile (ECAC) pentru cooperare în vederea dezvoltării și aplicării cerințelor comune în toate domeniile care au legătură cu siguranța aeronavelor și operarea acestora în siguranță. Aceste acorduri sunt specificate în anexa I;

▼M5

- (i) „autoritatea” în anexa III înseamnă autoritatea competentă care a acordat certificatul de transportator aerian (COA).

Articolul 3

(1) Fără a aduce atingere articolului 11, cerințele tehnice și procedurile administrative comune aplicabile în Comunitate cu privire la transportul aerian comercial sunt cele precizate în anexa III.

(2) Trimiterile la subpartea M din anexa III sau la oricare dintre dispozițiile acesteia se înțeleg ca trimiteri la partea M din Regulamentul (CE) nr. 2042/2003 al Comisiei din 20 noiembrie 2003 privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu ⁽¹⁾ sau la oricare dintre dispozițiile relevante ale acesteia.

▼B*Articolul 4***▼M5**

(1) În ceea ce privește domeniile care nu sunt reglementate prin anexa III, cerințele tehnice și procedurile administrative comune se adoptă pe baza articolului 80 alineatul (2) din tratat. Comisia prezintă, după caz și de îndată ce este posibil, propuneri adecvate în aceste domenii.

▼B

(2) Până la adoptarea propunerilor la care s-a făcut trimitere în alineatul (1), statele membre pot aplica dispozițiile relevante existente în reglementările lor naționale.

⁽¹⁾ JO L 315, 28.11.2003, p. 1.

▼B*Articolul 5*

Statele membre veghează ca autoritățile lor competente în domeniul aviației civile să întrunească condițiile necesare de aderare la JAA specificate în acorduri și semnează astfel de acorduri fără rezerve înainte de 1 ianuarie 1992.

▼M5*Articolul 6*

Aeronaivele operate în temeiul unei autorizații acordate de un stat membru în conformitate cu cerințele tehnice și procedurile administrative comune pot fi operate în aceleași condiții în alte state membre, fără alte cerințe tehnice sau evaluări de către acele alte state membre.

Articolul 7

Statele membre recunosc certificarea acordată în temeiul prezentului regulament de către un alt stat membru sau de către un organism care acționează în numele acestuia unor organisme sau persoane care se află sub jurisdicția și sub autoritatea sa, care sunt implicate în activitatea de întreținere a produselor și de operare a aeronavelor.

Articolul 8

(1) Dispozițiile articolelor 3-7 nu împiedică un stat membru să reacționeze imediat la o problemă de siguranță care privește un produs, o persoană sau o organizație care face obiectul prezentului regulament.

În cazul în care problema de siguranță rezultă dintr-un nivel de siguranță inadecvat prevăzut de cerințele tehnice și procedurile administrative comune sau din curențe ale acestor cerințe și proceduri, statul membru informează imediat Comisia și celelalte state membre cu privire la măsurile luate și motivele pe care se întemeiază aceste măsuri.

Comisia decide, în conformitate cu procedura menționată la articolul 12 alineatul (2), dacă un nivel de siguranță inadecvat sau o curență a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative comune justifică aplicarea în continuare a măsurilor adoptate în temeiul primului paragraf din prezentul alineat. În acest caz, Comisia ia de asemenea măsurile necesare pentru a modifica cerințele tehnice și procedurile administrative comune în cauză, în conformitate cu articolul 4 sau articolul 11. În cazul în care se constată că măsurile statului membru nu sunt justificate, acesta revocă măsurile în cauză.

(2) Un stat membru poate acorda derogări de la cerințele tehnice și procedurile administrative specificate de prezentul regulament în cazul unor circumstanțe operaționale urgente și neprevăzute sau al unor necesități operaționale de durată limitată.

Comisia și celelalte state membre sunt informate cu privire la orice derogări acordate în mod repetat sau pentru o perioadă mai mare de două luni.

Atunci când Comisia și celelalte state membre sunt informate cu privire la derogările acordate de un stat membru în conformitate cu paragraful al doilea, Comisia examinează dacă derogările respectă obiectivele de siguranță ale prezentului regulament sau orice altă normă relevantă din legislația comunitară.

▼ M5

În cazul în care Comisia constată că derogările acordate nu respectă obiectivele de siguranță din prezentul regulament sau orice altă normă relevantă din legislația comunitară, Comisia decide măsuri de salvagardare în conformitate cu procedura menționată la articolul 12a.

Într-un astfel de caz, statul membru în cauză revocă derogarea.

(3) În cazurile în care poate fi atins, prin alte mijloace, un nivel de siguranță echivalent cu cel atins prin aplicarea cerințelor tehnice și a procedurilor administrative comune prevăzute în anexa III, statele membre pot, fără discriminare pe bază de naționalitate a solicitanților și având în vedere necesitatea de a nu denatura concurența, să acorde aprobarea pentru derogare de la aceste dispoziții.

În astfel de cazuri, statul membru în cauză informează Comisia cu privire la intenția sa de a acorda o astfel de aprobare, cu privire la motivele acesteia și cu privire la condițiile stabilite pentru a se asigura că este atins un nivel de siguranță echivalent.

Comisia, în termen de trei luni de la notificarea făcută de un stat membru, inițiază procedura menționată la articolul 12 alineatul (2) pentru a decide dacă poate fi acordată aprobarea pentru măsura propusă.

▼ M6

În acest caz, Comisia notifică decizia tuturor statelor membre care vor avea dreptul de a aplica măsura respectivă. Dispozițiile relevante ale anexei III pot fi, de asemenea, modificate în conformitate cu articolul 11 astfel încât să reflecte măsura respectivă.

▼ M5

Articolele 6 și 7 se aplică măsurii în cauză.

(4) Fără a aduce atingere dispozițiilor alineatelor (1), (2) și (3), un stat membru poate adopta sau menține dispoziții referitoare la OPS 1.1105 punctul 6, OPS 1.1110 punctele 1.3 și 1.4.1, OPS 1.1115 și OPS 1.1125 punctul 2.1 din subpartea Q a anexei III până la instituirea unor norme comunitare bazate pe cunoștințe științifice și pe cele mai bune practici.

Un stat membru informează Comisia cu privire la dispozițiile pe care hotărăște să le mențină.

Pentru dispozițiile naționale care derogă de la dispozițiile OPS 1 menționate la primul paragraf, pe care statele membre intenționează să le adopte după data aplicării anexei III, Comisia, în termen de trei luni de la notificarea de către un stat membru, inițiază procedura menționată la articolul 12 alineatul (2) pentru a decide dacă aceste dispoziții respectă obiectivele de siguranță ale prezentului regulament și alte norme din legislația comunitară, precum și dacă pot fi puse în aplicare.

▼ M6

În acest caz, Comisia notifică decizia tuturor statelor membre care vor avea dreptul de a aplica măsura respectivă. Dispozițiile relevante ale anexei III pot fi, de asemenea, modificate în conformitate cu articolul 11 astfel încât să reflecte măsura respectivă.

▼ M5

Articolele 6 și 7 se aplică măsurii în cauză.

Articolul 8a

(1) Până la 16 ianuarie 2009, Agenția europeană de siguranță a aviației trebuie să finalizeze o evaluare științifică și medicală a dispozițiilor din subpartea Q și, după caz, a celor din subpartea O a anexei III.

▼ M5

(2) Fără a aduce atingere articolului 7 din Regulamentul (CE) nr. 1592/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2002 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții europene de siguranță a aviației⁽¹⁾, Agenția europeană de siguranță a aviației asistă Comisia în pregătirea propunerilor de modificare a dispozițiilor tehnice aplicabile ale subpărții O și subpărții Q din anexa III.

▼ B*Articolul 9*

Statele membre întreprind toate demersurile necesare pentru a coordona programele lor de cercetare în vederea îmbunătățirii siguranței aeronavelor civile și operării acestora și pentru a informa Comisia în legătură cu aceasta. În urma consultării statelor membre, Comisia poate lua orice inițiativă care se impune pentru a promova aceste programe naționale de cercetare.

Articolul 10

Statele membre notifică Comisia cu privire la:

- (a) orice cerință sau procedură nouă sau modificată, elaborată sau adoptată în conformitate cu dispozițiile prevăzute în acorduri;
- (b) orice modificări aduse acordurilor;
- (c) rezultatele consultărilor cu reprezentanții industriei și cu alte organisme interesate.

*Articolul 11***▼ M6**

(1) Măsurile destinate să modifice elemente neesențiale din prezentul regulament prin completarea acestuia, care sunt impuse de progresul științific și tehnic și care modifică cerințele tehnice și procedurile administrative comune enumerate în anexa III, sunt adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control prevăzută la articolul 12 alineatul (3). Din motive imperative de urgență, Comisia poate urma procedura de urgență prevăzută la articolul 12 alineatul (4).

▼ B

(2) În situațiile în care modificările menționate în alineatul (1) conțin o variantă națională pentru un stat membru, Comisia, urmând procedura prevăzută ► **M6** articolul 12 alineatul (3) ◀, decide dacă include sau nu această variantă în cerințele tehnice și procedurile administrative comune.

▼ M6*Articolul 12*

(1) Comisia este asistată de Comitetul pentru siguranța navigației aeriene (denumit în continuare „Comitetul”).

(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 5 și 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din aceeași decizie.

⁽¹⁾ JO L 240, 7.9.2002, p. 1. Regulament modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 1701/2003 al Comisiei (JO L 243, 27.9.2003, p. 5).

▼ M6

Perioada prevăzută la articolul 5 alineatul (6) din Decizia 1999/468/CE se stabilește la trei luni.

(3) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1)-(4) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din aceeași decizie.

(4) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1), (2), (4) și (6) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din aceeași decizie.

▼ M5*Articolul 12a*

Atunci când se face trimitere la prezentul articol, se aplică procedura de salvagardare stabilită la articolul 6 din Decizia 1999/468/CE.

Înainte de adoptarea deciziei, Comisia consultă comitetul.

Perioada prevăzută la articolul 6 litera (b) din Decizia 1999/468/CE se stabilește la trei luni.

Atunci când o decizie a Comisiei este deferită Consiliului de către un stat membru, Consiliul, hotărând cu majoritate calificată, poate să ia o decizie diferită în termen de trei luni.

▼ B*Articolul 13*

(1) Statele membre își acordă asistență reciprocă pentru punerea în aplicare a prezentului regulament și urmărirea aplicării acestuia.

(2) În cadrul asistenței reciproce menționate în alineatul (1), autoritățile competente din statele membre fac periodic schimb de informații cu privire la:

- încălcări ale dispozițiilor prezentului regulament de către persoane nerezidente și sancțiunile aplicate în aceste cazuri;
- sancțiunile aplicate rezidenților săi de către un stat membru în ceea ce privește astfel de încălcări comise în alte state membre.

Articolul 14

Prezentul regulament intră în vigoare la 1 ianuarie 1992.

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

▼ B

ANEXA I

Acordurile menționate în articolul 2 alineatul (1) litera (h)

„Acordurile privind dezvoltarea, acceptarea și aplicarea cerințelor comune în aviație (JAR)”, încheiate în Cipru, la 11 septembrie 1990.

▼ M4

▼ M8
