

REGULAMENTUL (UE) 2015/140 AL COMISIEI**din 29 ianuarie 2015****de modificare a Regulamentului (UE) nr. 965/2012 în ceea ce privește perioada de liniște în compartimentul echipajului de zbor și de corectare a aceluiași regulament**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației și de abrogare a Directivei 91/670/CEE a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 și a Directivei 2004/36/CE ⁽¹⁾, în special articolul 8 alineatul (5),

întrucât:

- (1) Operatorii și personalul implicat în exploatarea anumitor aeronave trebuie să respecte cerințele esențiale pertinente prevăzute la punctul 8b din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008.
- (2) Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei ⁽²⁾ stabilește condițiile de exploatare în siguranță a aeronavelor.
- (3) Pentru a se lua în considerare riscurile aferente erorilor cauzate de perturbarea sau distragerea atenției echipajului de zbor în timpul anumitor faze ale zborului, ar trebui să se impună operatorilor obligația să asigure că membrilor echipajului de zbor nu le revine datoria de a efectua în etape critice ale zborului alte sarcini decât cele necesare pentru exploatarea în siguranță a aeronavelor.
- (4) Regulamentul (UE) nr. 965/2012 impune o limită cu privire la numărul de persoane care pot fi transportate la bord în cursul operațiunilor specializate. Cu toate acestea, limita respectivă nu se justifică din considerente de siguranță. Prin urmare, articolul 5 alineatul (7) ar trebui adaptat.
- (5) Prin Regulamentul (UE) nr. 71/2014 al Comisiei ⁽³⁾, a fost introdus articolul 9a în cadrul Regulamentului (UE) nr. 965/2012. Prin Regulamentul (UE) nr. 83/2014 al Comisiei ⁽⁴⁾, a fost ulterior introdus un al doilea articol 9a, care ar fi trebuit însă numerotat ca articolul 9b. Din considerente de claritate și securitate juridică, articolul 9a introdus prin Regulamentul (UE) nr. 83/2014 ar trebui înlocuit și numerotat în mod corect.
- (6) Din rațiuni de securitate juridică și pentru a se asigura coerența în raport cu termenii utilizați în Regulamentul (CE) nr. 216/2008, este necesar să se corecteze o serie de termeni utilizați în anumite versiuni lingvistice ale Regulamentului (UE) nr. 965/2012.
- (7) Prin urmare, Regulamentul (UE) nr. 965/2012 ar trebui modificat și corectat în consecință.
- (8) Măsurile prevăzute în prezentul regulament se bazează pe avizul ⁽⁵⁾ emis de Agenția Europeană de Siguranță a Aviației în conformitate cu articolul 17 alineatul (2) litera (b) și cu articolul 19 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008.
- (9) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul comitetului instituit prin articolul 65 din Regulamentul (CE) nr. 216/2008,

⁽¹⁾ JO L 79, 19.3.2008, p. 1.

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ Regulamentul (UE) nr. 71/2014 al Comisiei din 27 ianuarie 2014 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 965/2012 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 23, 28.1.2014, p. 27).

⁽⁴⁾ Regulamentul (UE) nr. 83/2014 al Comisiei din 29 ianuarie 2014 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 965/2012 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 28, 31.1.2014, p. 17).

⁽⁵⁾ *European Aviation Safety Agency Opinion No 05/2013 of 10 June 2013 for a Commission Regulation establishing the Implementing Rules for sterile flight deck procedures* (Avizul nr. 05/2013 din 10 iunie 2013 al Agenției Europene pentru Siguranța Aviației privind un Regulament al Comisiei de stabilire a normelor de punere în aplicare a procedurilor referitoare la perioada de liniște în cabina de pilotaj).

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Regulamentul (UE) nr. 965/2012 se modifică după cum urmează:

1. Articolul 5 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (4) se înlocuiește cu următorul text:

„(4) Operatorii de alte avioane și elicoptere decât cele motorizate complexe, precum și de baloane și planoare, implicați în operațiuni necomerciale, inclusiv operațiuni necomerciale specializate, operează aeronavele în conformitate cu dispozițiile specificate în anexa VII.”;

(b) la alineatul (5), litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) alte avioane și elicoptere, precum și baloane și planoare în conformitate cu dispozițiile specificate în anexa VII.”;

(c) la alineatul (7), a doua teză se înlocuiește cu următorul text:

„Cu excepția membrilor echipajului, nu se transportă la bord alte persoane decât cele indispensabile misiunii.”

2. Articolul 6 se modifică după cum urmează:

(a) la alineatul (2), prima teză se înlocuiește cu următoarea:

„(2) Prin derogare de la articolul 5 alineatul (1), atunci când sunt folosite în operațiuni CAT, aeronavele menționate la articolul 4 alineatul (5) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 trebuie exploatate, în cazul avioanelor, în condițiile prevăzute în Decizia C(2009) 7633 a Comisiei din 14 octombrie 2009.”;

(b) la alineatul (4a), teza introductivă se înlocuiește cu următoarea:

„(4a) Prin derogare de la articolul 5 alineatele (1) și (6), următoarele operațiuni cu alte avioane și elicoptere decât cele motorizate complexe, baloane și planoare pot fi efectuate în conformitate cu anexa VII.”.

3. Articolul 9a introdus prin Regulamentul (UE) nr. 83/2014 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 9b

Examinare

Agenția efectuează o examinare continuă a eficacității dispozițiilor privind limitările timpului de zbor și de serviciu și a cerințelor privind timpul de odihnă prevăzute în anexele II și III. Nu mai târziu de 18 februarie 2019, agenția elaborează un prim raport privind rezultatele acestei examinări.

Această examinare implică expertiză științifică și se bazează pe datele operaționale colectate pe termen lung, cu sprijinul statelor membre, după data aplicării prezentului regulament.

Examinarea menționată la primul paragraf evaluează impactul asupra vigilenței personalului navigant, exercitat de cel puțin următorii factori:

(a) serviciu de peste 13 ore desfășurate la momentul cel mai favorabil al zilei;

(b) serviciu de peste 10 ore desfășurate la momentul cel mai puțin favorabil al zilei;

(c) serviciu de peste 11 ore desfășurate de membrii echipajului într-o stare de aclimatizare necunoscută;

(d) serviciu care include un număr ridicat de sectoare (peste 6);

- (e) servicii de permanență, precum perioada de rezervă sau rezerva urmată de sarcini de zbor; precum și
- (f) orare perturbatoare.”

4. Anexele I, III, IV, VI și VIII se corectează în conformitate cu anexa I la prezentul regulament.

Articolul 2

Regulamentul (UE) nr. 965/2012 se corectează după cum urmează:

1. [nu privește versiunea în limba română].
2. Anexele II, III, IV, VII și VIII se corectează în conformitate cu anexa II la prezentul regulament.

Articolul 3

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

Cu toate acestea, punctul 3 de la articolul 1 se aplică de la 18 februarie 2016.

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

Adoptat la Bruxelles, 29 ianuarie 2015.

Pentru Comisie
Președintele
Jean-Claude JUNCKER

ANEXA I

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

1. În anexa I se introduce următorul punct 109a:

„109a. «perioada de liniște în compartimentul echipajului de zbor» înseamnă orice perioadă în care membrii echipajului de zbor nu sunt deranjați sau distrași, cu excepția problemelor critice pentru funcționarea în condiții de siguranță a aeronavei sau pentru siguranța ocupanților;».

2. În anexa III (PARTEA ORO):

(a) în ORO.GEN.110, litera (f) se înlocuiește cu următorul text:

„(f) Operatorul instituie proceduri și instrucțiuni pentru operarea în condiții de siguranță a fiecărui tip de aeronavă, cuprinzând sarcini și responsabilități pentru personalul de la sol și pentru membrii echipajului, pentru toate tipurile de operațiuni de la sol sau de pe durata zborului. Aceste proceduri și instrucțiuni nu obligă membrii echipajului să execute în timpul fazelor critice ale zborului alte activități decât cele necesare pentru operarea în condiții de siguranță a aeronavei. Trebuie, de asemenea, incluse proceduri și instrucțiuni pentru o perioadă de liniște în compartimentul echipajului de zbor.»;

(b) în ORO.MLR.105, litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) Se elaborează o listă a echipamentului minim (MEL), așa cum se specifică la punctul 8a.3 din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008, pe baza listei master a echipamentului minim (MMEL), definită în datele stabilite în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 748/2012. Dacă nu s-a elaborat o MMEL ca parte a datelor privind conformitatea operațională, MEL poate avea la bază MMEL relevantă acceptată de statul operatorului sau de statul de înmatriculare, după caz.»

3. În anexa IV (PARTEA CAT), se introduce următorul punct:

„CAT.GEN.MPA.124 Rulajul la sol al aeronavelor

Operatorul stabilește proceduri pentru rulajul la sol al aeronavelor în scopul de a asigura operarea în condiții de siguranță și de a spori siguranța pistei.”

4. În anexa VI (PARTEA NCC) se introduce următorul punct:

„NCC.GEN.119 Rulajul la sol al aeronavelor

Operatorul stabilește proceduri pentru rulajul la sol în scopul de a asigura operarea în condiții de siguranță și de a spori siguranța pistei.”

5. În anexa VIII (PARTEA SPO) se introduce următorul punct:

„SPO.GEN.119 Rulajul la sol al aeronavelor

Operatorul stabilește proceduri pentru rulajul la sol al aeronavelor în scopul de a asigura operarea în condiții de siguranță și de a spori siguranța pistei.”

ANEXA II

Anexele II, III, IV, VII și VIII la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 sunt corectate după cum urmează:

1. În anexa II:

- (a) [nu privește versiunea în limba română];
- (b) [nu privește versiunea în limba română].

2. În anexa III:

- (a) [nu privește versiunea în limba română];
- (b) [nu privește versiunea în limba română];
- (c) [nu privește versiunea în limba română];
- (d) [nu privește versiunea în limba română];
- (e) punctul ORO.FC.230(b)(5) se înlocuiește cu următorul text:

„5. Fără a aduce atingere prevederilor de la punctul ORO.FC.145 litera (a) punctul 2, pentru operațiuni cu alte elicoptere decât cele motorizate complexe pe timp de zi și pe rute pe care se zboară după repere vizuale și cu avioane din clasa de performanță B, verificarea poate fi realizată de un comandant calificat corespunzător numit de către operator, cu pregătire în ceea ce privește conceptele CRM și evaluarea competențelor CRM. Operatorul informează autoritatea competentă în legătură cu persoanele numite.”

3. În anexa IV:

- (a) punctul CAT.GEN.MPA.180(b) teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:
 - „(b) Fără a aduce atingere dispozițiilor de la litera (a), pentru operațiuni în condiții de zbor la vedere (VFR) pe timp de zi cu alte aeronave decât cele motorizate complexe care decolează și aterizează pe același aerodrom sau loc de operare în 24 de ore sau care rămân în zona locală specificată în manualul de operațiuni, următoarele documente și informații pot fi însă reținute la respectivul aerodrom sau loc de operare:”;
- (b) punctul CAT.OP.MPA.100(b)(1) se înlocuiește cu următorul text:
 - „1. operațiuni în condiții VFR pe timp de zi cu alte avioane decât cele motorizate complexe;”;
- (c) punctul CAT.OP.MPA.105(b)(1) se înlocuiește cu următorul text:
 - „1. avioanelor diferite de cele motorizate complexe; și”;
- (d) punctul CAT.OP.MPA.130(a) se înlocuiește cu următorul text:
 - „(a) Cu excepția operațiunilor în condiții VFR pe alte avioane decât cele motorizate complexe, operatorul stabilește proceduri operaționale corespunzătoare de plecare și de sosire/apropiere pentru fiecare tip de avion ținând seama de nevoia de a reduce la minimum efectele zgomotului aeronavelor.”;
- (e) punctul CAT.OP.MPA.135(c) se înlocuiește cu următorul text:
 - „(c) Litera (a) punctul 1 nu se aplică operațiunilor în condiții VFR pe timp de zi cu alte aeronave decât cele motorizate complexe care decolează și aterizează pe același aerodrom sau loc de operare.”;
- (f) punctul CAT.OP.MPA.175(c)(1) se înlocuiește cu următorul text:
 - „1. alte avioane decât cele motorizate complexe care decolează și aterizează pe același aerodrom sau loc de operare; sau”.

4. În anexa VII:

- (a) [nu privește versiunea în limba română];
- (b) [nu privește versiunea în limba română].

5. În anexa VIII:

- (a) [nu privește versiunea în limba română];
 - (b) [nu privește versiunea în limba română];
 - (c) [nu privește versiunea în limba română];
 - (d) [nu privește versiunea în limba română];
 - (e) [nu privește versiunea în limba română].
-