

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2018/1975 AL COMISIEI**din 14 decembrie 2018****de modificare a Regulamentului (UE) nr. 965/2012 în ceea ce privește cerințele privind operațiunile aeriene aplicabile planoarelor și documentației de zbor în format electronic**

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 ⁽¹⁾, în special articolul 31,

întrucât:

- (1) Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei ⁽²⁾ stabilește condițiile pentru siguranța mai multor tipuri de operațiuni aeriene cu diferite categorii de aeronave, inclusiv a operațiunilor cu planeare.
- (2) Operatorii implicați în operarea aeronavelor menționate la articolul 2 alineatul (1) litera (b) punctele (i) și (ii) din Regulamentul (UE) 2018/1139 au obligația de a respecta cerințele esențiale relevante prevăzute în anexa V la regulamentul respectiv.
- (3) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/1976 al Comisiei ⁽³⁾ stabilește norme specifice pentru operarea planoarelor. De la data de aplicare a regulamentului respectiv, ar trebui ca astfel de operațiuni să nu mai facă obiectul normelor generale aplicabile operațiunilor aeriene prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 965/2012. Totuși, ar trebui ca normele privind supravegherea operațiunilor aeriene de către autoritățile competente ale statelor membre, stabilite la articolul 3 din Regulamentul (UE) nr. 965/2012 și în anexa II la acesta, să se aplice în continuare operațiunilor aeriene cu planeare, întrucât cerințele respective nu sunt specifice unei activități aeriene anume, ci se aplică în mod orizontal tuturor activităților de acest tip.
- (4) Prin urmare, Regulamentul (UE) nr. 965/2012 ar trebui modificat în consecință, astfel încât să fie luate în considerare noile norme aplicabile operațiunilor cu planeare și să se clarifice care dintre dispozițiile regulamentului respectiv continuă să se aplice operațiunilor cu planeare.
- (5) Având în vedere legătura strânsă dintre dispozițiile Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2018/1976 și dispozițiile prezentului regulament, ar trebui aliniată data de aplicare a acestora.
- (6) În 2014, OACI a introdus în anexa 6 partea I și partea III secțiunea II dispoziții privind utilizarea documentației de zbor în format electronic în operațiunile de transport aerian comercial. Aceste dispoziții cuprind cerințe generice pentru utilizarea documentației de zbor în format electronic și, de asemenea, o cerință de aprobare operațională pentru utilizarea aplicațiilor pentru documentația de zbor în format electronic folosite pentru operarea în condiții de siguranță a aeronavelor. Prin urmare, este necesar să se alinieze Regulamentul (UE) nr. 965/2012 la dispozițiile OACI, prin introducerea unei noi norme care să cuprindă cerințe generice pentru utilizarea documentației de zbor în format electronic în transportul aerian comercial, precum și a unor noi dispoziții în sprijinul aprobării operaționale pentru utilizarea aplicațiilor pentru documentația de zbor în format electronic care prezintă defecțiuni încadrate în categoria minore sau într-o categorie inferioară.
- (7) În 2014, OACI a introdus de asemenea în anexa 6 partea II și partea III secțiunea III dispoziții privind utilizarea documentației de zbor în format electronic în aviația generală. Aceste dispoziții cuprind cerințe generice pentru utilizarea documentației de zbor în format electronic și, de asemenea, o cerință ca statele contractante să stabilească criteriile de utilizare a aplicațiilor pentru documentația de zbor în format electronic folosite pentru operarea în condiții de siguranță a aeronavelor. Prin urmare, este necesar să se alinieze Regulamentul (UE) nr. 965/2012 la dispozițiile OACI, prin introducerea, în cazul operațiunilor necomerciale cu aeronave motorizate complexe și în cazul operațiunilor specializate cu aeronave motorizate complexe, a unor norme noi care să cuprindă cerințe generice pentru utilizarea documentației de zbor în format electronic și cerințe pentru utilizarea

⁽¹⁾ JO L 212, 22.8.2018, 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 de punere în aplicare (UE) 2018/1976 al Comisiei din 14 decembrie 2018 de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor în temeiul Regulamentului (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului (a se vedea pagina 64 din prezentul Jurnal Oficial).

aplicațiilor pentru documentația de zbor în format electronic care prezintă defecțiuni încadrate în categoria minore sau într-o categorie inferioară. În plus, prezentul regulament modifică Regulamentul (UE) nr. 965/2012 prin alinierea cerințelor aplicabile dispozitivelor electronice portabile pentru operațiuni necomerciale cu alte aeronave decât cele motorizate complexe la dispozițiile generice ale OACI aplicabile echipamentelor de documentație de zbor în format electronic.

- (8) Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației a pregătit un proiect de norme de punere în aplicare referitor la normele specifice pentru operarea planoarelor, pe care l-a prezentat Comisiei sub forma unui aviz ⁽¹⁾ în conformitate cu articolul 75 alineatul (2) literele (b) și (c) și cu articolul 76 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2018/1139.
- (9) Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației a pregătit un proiect de norme de punere în aplicare referitor la utilizarea documentației de zbor în format electronic, pe care l-a prezentat Comisiei sub forma unui aviz ⁽²⁾ în conformitate cu articolul 75 alineatul (2) literele (b) și (c) și cu articolul 76 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2018/1139.
- (10) 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 la Regulamentul (UE) nr. 965/2012

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

1. Articolul 1 se modifică după cum urmează:

(a) alineatele (1), (2) și (3) se înlocuiesc cu următorul text:

„(1) Prezentul regulament stabilește norme detaliate privind operațiunile aeriene cu avioane și elicoptere, inclusiv privind inspecțiile la platformă efectuate în cazul aeronavelor operatorilor aflați, în ceea ce privește supravegherea siguranței, sub jurisdicția altui stat, atunci când aterizează pe aerodromuri aflate pe teritoriul care face obiectul dispozițiilor tratatelor.

(2) Prezentul regulament stabilește și norme detaliate referitoare la condițiile de eliberare, menținere, modificare, limitare, suspendare sau revocare a certificatelor operatorilor de aeronave menționate la articolul 2 alineatul (1) litera (b) subpunctele (i) și (ii) din Regulamentul (UE) 2018/1139, cu excepția baloanelor și a planoarelor, implicați în operațiuni de transport aerian comercial, la privilegiile și responsabilitățile titularilor de certificate, precum și la condițiile în care operațiunile sunt interzise, limitate sau supuse anumitor condiții din motive de siguranță.

(3) Prezentul regulament stabilește, de asemenea, norme detaliate privind condițiile și procedurile referitoare la declarațiile date de operatorii implicați în operațiunile comerciale specializate cu avioane și elicoptere sau în operarea necomercială a aeronavelor complexe motorizate, inclusiv în operațiuni necomerciale specializate cu aeronave complexe motorizate, referitoare la capacitatea lor și la disponibilitatea mijloacelor necesare pentru a-și îndeplini responsabilitățile legate de operarea de aeronave, precum și condițiile și procedurile referitoare la supravegherea acestor operatori.”;

(b) alineatul (7) se înlocuiește cu următorul text:

„(7) Prezentul regulament nu se aplică operațiunilor aeriene cu baloane și cu planoare. Totuși, în cazul operațiunilor aeriene efectuate cu baloane, altele decât baloanele cu gaz captive, și cu planoare se aplică cerințele de supraveghere prevăzute la articolul 3.”

2. Articolul 2 se modifică după cum urmează:

(a) punctele 1, 1a și 1b se înlocuiesc cu următorul text:

„1. «avion» înseamnă o aeronavă motorizată cu aripă fixă, mai grea decât aerul, care este susținută în zbor de reacția dinamică a aerului asupra aripilor sale;

1a. «elicopter» înseamnă o aeronavă mai grea decât aerul, susținută în zbor de reacțiile aerului cu unul sau mai multe rotoare acționate de motor pe axe esențial verticale;

1b. «balon» înseamnă o aeronavă mai ușoară decât aerul, cu pilot la bord, care nu este acționată de motor și care susține zborul prin folosirea fie a unui gaz mai ușor decât aerul, fie a unui arzător aeropurtat, fiind incluse baloanele cu gaz, baloanele cu aer cald, baloanele mixte și, deși acționate de motor, dirijabilele cu aer cald.”;

⁽¹⁾ Avizul nr. 07/2017 al Agenției Europene de Siguranță a Aviației din 23 august 2017 referitor la un proiect de regulament al Comisiei privind revizuirea normelor operaționale aplicabile planoarelor.

⁽²⁾ Avizul nr. 10/2017 al Agenției Europene de Siguranță a Aviației din 18 decembrie 2017 referitor la un proiect de regulament al Comisiei de modificare a Regulamentului (UE) nr. 965/2012 al Comisiei.

(b) se introduc următoarele puncte 1c, 1d și 1e:

- „1c. «planor» înseamnă o aeronavă mai grea decât aerul care este susținută în zbor de reacția dinamică a aerului asupra suprafețelor portante fixe și al cărei zbor liber nu depinde de un motor;
- 1d. «operare comercială» înseamnă orice operare a unei aeronave, în schimbul unei remunerații sau al altor contraprestații, care este la dispoziția publicului sau care, atunci când nu este la dispoziția publicului, face obiectul unui contract între un operator și un client, acesta din urmă neexercitând niciun control asupra operatorului;
- 1e. «balon cu gaz captiv» înseamnă un balon cu gaz cu un sistem de legare care îl ancorează continuu într-un punct fix pe durata operării;”;

(c) punctul 9 se înlocuiește cu următorul text:

- „9. «zbor introductiv» înseamnă orice operațiune efectuată în schimbul unei remunerații sau al altor contraprestații, constând într-un tur aerian de scurtă durată cu scopul de a atrage noi stagiați sau noi membri, efectuat fie de o organizație de pregătire aprobată menționată la articolul 10a din Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei (*), fie de o organizație creată cu scopul de a promova sporturile aeriene sau aviația de agrement;

(*) Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei din 3 noiembrie 2011 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 311, 25.11.2011, p. 1).”

3. Articolul 5 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Operatorii operează un avion sau un elicopter în scopul operațiunilor de transport aerian comercial (denumit în continuare «CAT») numai în conformitate cu cerințele specificate în anexele III și IV;”;

(b) la alineatul (2), litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) avioane și elicoptere utilizate pentru transportul de bunuri periculoase (DG);”;

(c) alineatele (4), (5) și (6) se înlocuiesc cu următorul text:

„(4) Operatorii de avioane și elicoptere, altele decât cele motorizate complexe, implicați în operațiuni necomerciale, inclusiv operațiuni necomerciale specializate, operează aeronavele în conformitate cu dispozițiile din anexa VII.

(5) Atunci când desfășoară activități de pregătire practică în zbor cu destinația, în interiorul sau în afara Uniunii, organizațiile de pregătire care sunt menționate la articolul 10a din Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 și care au sediul principal de activitate într-un stat membru operează:

(a) elicoptere și avioane motorizate complexe în conformitate cu dispozițiile specificate în anexa VI;

(b) alte avioane și elicoptere în conformitate cu dispozițiile specificate în anexa VII.

(6) Operatorii operează un avion sau un elicopter în scopul operațiunilor comerciale specializate numai în conformitate cu cerințele din anexele III și VIII.”

4. Articolul 6 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

„(3) Prin derogare de la articolul 5 din prezentul regulament și fără a aduce atingere dispozițiilor de la articolul 18 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul (UE) 2018/1139 și dispozițiilor subpărții P din anexa I la Regulamentul (UE) nr. 748/2012 al Comisiei (*) cu privire la permisul de zbor, următoarele zboruri continuă să fie efectuate în temeiul cerințelor stabilite în legislația națională a statului membru în care operatorul își are sediul principal de activitate sau, dacă operatorul nu are un sediu principal de activitate, a locului în care operatorul este stabilit sau își are reședința:

(a) zborurile legate de introducerea sau de modificarea unor tipuri de avioane sau elicoptere efectuate de organizațiile de proiectare sau de producție în sfera privilegiilor lor;

(b) zborurile care nu transportă pasageri sau mărfuri, în cazul cărora avionul sau elicopterul este transportat pentru recondiționare, reparare, verificări de întreținere, inspecții, livrare, export sau în scopuri similare.

(*) Regulamentul (UE) nr. 748/2012 al Comisiei din 3 august 2012 de stabilire a normelor de punere în aplicare privind certificarea pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție (JO L 224, 21.8.2012, p. 1).”;

(b) alineatul (4a) se modifică după cum urmează:

(i) teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

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

(ii) litera (c) se înlocuiește cu următorul text:

„(c) zboruri introductive, lansări cu parașuta, remorcări de planoare sau zboruri acrobatice efectuate fie de o organizație de pregătire cu sediul principal de activitate într-un stat membru și menționată la articolul 10a din Regulamentul (UE) nr. 1178/2011, fie de o organizație creată cu scopul de a promova sporturile aeriene sau aviația de agrement, cu condiția ca organizația respectivă să opereze aeronava pe baza dreptului de proprietate sau a unui acord de închiriere fără echipaj, ca zborul să nu genereze profituri distribuite în afara organizației, precum și ca, ori de câte ori sunt implicate persoane care nu sunt membre ale organizației în cauză, astfel de zboruri să reprezinte doar o activitate marginală a organizației.”

5. Articolul 10 se modifică după cum urmează:

(a) la alineatul (1) se elimină numărul alineatului, iar al doilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Se aplică de la 28 octombrie 2012.”;

(b) alineatele (2)-(6) se elimină.

6. Anexele I, II, III, IV, V, VI, VII și VIII se modifică în conformitate cu anexa la prezentul regulament.

Articolul 2

Intrarea în vigoare și aplicarea

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

Se aplică de la 9 iulie 2019.

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

Adoptat la Bruxelles, 14 decembrie 2018.

Pentru Comisie
Președintele
Jean-Claude JUNCKER

ANEXĂ

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

1. Anexa I se modifică după cum urmează:

- (a) punctul 6 se elimină;
- (b) punctul 11a se elimină;
- (c) se introduc următoarele puncte 42a, 42b și 42c:
 - „42a. «aplicație EFB» înseamnă o aplicație software instalată pe o platformă-gază pentru EFB care asigură una sau mai multe dintre funcțiile operaționale specifice care servesc de suport operațiunilor de zbor;
 - 42b. «platformă-gază pentru EFB» înseamnă echipamentul hardware care găzduiește capacitățile de calcul și software-ul de bază, inclusiv sistemul de operare și software-ul de intrare/ieșire;
 - 42c. «sistem EFB» înseamnă echipamentul hardware (inclusiv orice baterie, dispozitive de conectare, componente de intrare/ieșire) și software (inclusiv baze de date și sistemul de operare) necesar ca suport pentru aplicația sau aplicațiile EFB avute în vedere;”;
- (d) se introduce următorul punct 44a:
 - „44a. «documentație de zbor în format electronic (*Electronic Flight Bag – EFB*)» înseamnă un sistem electronic de informații, compus din echipamente și aplicații pentru echipajul de zbor, care permite stocarea, actualizarea, afișarea și prelucrarea funcțiilor EFB în vederea sprijinirii operațiunilor sau a atribuțiilor de zbor;”;
- (e) punctul 57 se elimină;
- (f) se introduce următorul punct 69a:
 - „69a. «interfață om-mașină (*Human–Machine Interface – HMI*)» înseamnă o componentă a anumitor dispozitive care este capabilă să gestioneze interacțiunile om-mașină. Interfața constă în componente hardware și software care permit ca datele introduse de utilizator să fie interpretate și prelucrate de mașini sau sisteme, care, la rândul lor, oferă utilizatorului rezultatele necesare;”;
- (g) punctul 78a se înlocuiește cu următorul text:
 - „78a. «stare de defecțiune minoră» înseamnă o stare de defecțiune care nu ar reduce în mod semnificativ siguranța aeronavei și care implică, din partea membrilor echipajului de zbor, acțiuni care nu le depășesc în niciun caz capacitățile;”;
- (h) se introduce următorul punct 78b:
 - „78b. «consum impropriu de substanțe» înseamnă consumul uneia sau mai multor substanțe psihoactive de către membri ai echipajului de zbor sau ai echipajului de cabină și de către alți membri ai personalului critic pentru siguranță într-un mod care:
 - (a) constituie un risc direct pentru consumator sau pune în pericol viețile, sănătatea sau bunăstarea altora; și/sau
 - (b) creează sau înrăutățește o problemă sau tulburare profesională, socială, mentală sau fizică;”;
- (i) se introduc următoarele puncte 96a și 96b:
 - „96a. «EFB portabilă» înseamnă o platformă-gază portabilă pentru EFB, utilizată în cabina de pilotaj, care nu face parte din configurația aeronavei certificate;
 - 96b. «dispozitiv electronic portabil (*Portable Electronic Device – PED*)» înseamnă orice tip de dispozitiv electronic – de regulă, produsele electronice de larg consum, dar nu numai –, adus la bordul aeronavei de membrii echipajului, de pasageri sau ca parte din încărcătura transportată, care nu este inclus în configurația aeronavei autorizate. Termenul include toate echipamentele care au capacitatea de a consuma energie electrică. Aceste dispozitive pot primi energia electrică din surse interne, precum bateriile (reîncărcabile sau nu), sau pot fi, deopotrivă, conectate la surse specifice de alimentare cu energie din aeronavă;”;
- (j) se introduc următoarele puncte 120a și 120b:
 - „120a. «aplicație EFB de tip A» înseamnă o aplicație EFB a cărei funcționare defectuoasă sau utilizare necorespunzătoare nu are niciun efect asupra siguranței;
 - 120b. «aplicație EFB de tip B» înseamnă o aplicație EFB:
 - (a) a cărei funcționare defectuoasă sau utilizare necorespunzătoare este încadrată în categoria defecțiunilor minore sau într-o categorie inferioară; și
 - (b) care nici nu înlocuiește, nici nu duplică un sistem sau o funcționalitate impusă de reglementările de navigabilitate, de cerințele de spațiu aerian sau de normele operaționale;”.

2. Anexa II se modifică după cum urmează:

(a) la punctul ARO.GEN.120, litera (d) se înlocuiește cu următorul text:

„(d) Autoritatea competentă evaluează toate mijloacele alternative de conformare propuse de o organizație în conformitate cu:

1. punctul ORO.GEN.120 litera (b) din anexa III (partea ORO) la prezentul regulament;
2. în cazul baloanelor, punctul BOP.ADD.010 din anexa II (partea BOP) la Regulamentul (UE) 2018/395 al Comisiei (*); sau
3. în cazul planoarelor, punctul SAO.DEC.100 litera (c) din anexa II (partea SAO) la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/1976 al Comisiei (**);

prin analizarea documentației furnizate și, dacă se consideră necesar, prin efectuarea unei inspecții a organizației.

Atunci când constată că mijloacele alternative de conformare respectă normele de punere în aplicare, autoritatea competentă ia următoarele măsuri fără întârzieri nejustificate:

1. înștiințează solicitantul că pot fi aplicate mijloacele alternative de conformare și, dacă este cazul, modifică în consecință a aprobării, a autorizației pentru operațiuni specializate sau a certificatului solicitantului și
2. înștiințează agenția cu privire la conținutul acestora, incluzând copii ale tuturor documentelor relevante;
3. informează alte state membre cu privire la mijloacele alternative de conformare care au fost acceptate.

(*) Regulamentul (UE) 2018/395 al Comisiei din 13 martie 2018 de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 71, 14.3.2018, p. 10).

(**) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/1976 al Comisiei din 14 decembrie 2018 de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor în temeiul Regulamentului (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 326, 20.12.2018, p. 64).”;

(b) la punctul ARO.GEN.345, litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) La primirea unei declarații din partea unei organizații care desfășoară sau intenționează să desfășoare activități pentru care este necesară o declarație, autoritatea competentă verifică dacă declarația conține toate informațiile necesare:

1. în temeiul punctului ORO.DEC.100 din anexa III (partea ORO) la prezentul regulament;
2. în cazul operatorilor de baloane, în temeiul punctului BOP.ADD.100 din anexa II (partea BOP) la Regulamentul (UE) 2018/395; sau
3. în cazul operatorilor de planoare, în temeiul punctului SAO.DEC.100 din anexa II (partea SAO) la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/1976.

După verificarea informațiilor necesare, autoritatea competentă confirmă organizației primirea declarației.”;

(c) în apendicele II, tabelul (FORMULARUL 139 AL AESA) se înlocuiește cu următorul tabel:

„SPECIFICAȚII DE OPERARE (supuse condițiilor aprobate din manualul de operațiuni)				
Date de contact ale autorității emitente Telefon ⁽¹⁾ : _____; Fax: _____; E-mail: _____				
AOC ⁽²⁾ :	Denumirea operatorului ⁽³⁾ : Denumirea comercială	Data ⁽⁴⁾ :	Semnătura:	
Specificații de operare#:				
Modelul de aeronavă ⁽⁵⁾ : Însemnele de înmatriculare ⁽⁶⁾ :				
Tipuri de operațiuni: Transport aerian comercial <input type="checkbox"/> Pasageri <input type="checkbox"/> Mărfuri <input type="checkbox"/> Altele ⁽⁷⁾ : _____				
Zonă de operare ⁽⁸⁾ :				
Limitări speciale ⁽⁹⁾ :				
Aprobări specifice:	Da	Nu	Specificație ⁽¹⁰⁾	Observații
Bunuri periculoase	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operațiuni în condiții de vizibilitate redusă Decolare Apropiere și aterizare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT ⁽¹¹⁾ RVR ⁽¹²⁾ : m DA/H: ft RVR: m	
RVSM ⁽¹³⁾ <input type="checkbox"/> Nu se aplică	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
ETOPS ⁽¹⁴⁾ <input type="checkbox"/> Nu se aplică	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Timp maxim de deviere ⁽¹⁵⁾ : min.	
Specificații de navigație complexe pentru operațiuni PBN ⁽¹⁶⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		⁽¹⁷⁾
Specificație minimă a performanțelor 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"/>	⁽¹⁸⁾	
Operațiuni cu elicopterul efectuate 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"/>	<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"/>		
Pregătire a echipajului de cabină ⁽¹⁹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Eliberarea atestatului CC ⁽²⁰⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Utilizarea aplicațiilor EFB de tip B	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽²¹⁾	
Continuitatea navigabilității	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽²²⁾	
Altele ⁽²³⁾				

- (¹) Numerele de telefon și de fax ale autorității competente, inclusiv codul de țară. A se indica adresa de e-mail dacă există.
- (²) A se introduce numărul certificatului de operator aerian (AOC) aferent.
- (³) A se introduce denumirea înregistrată și denumirea comercială a operatorului, dacă sunt diferite. Introduceți «Dba» («care își desfășoară activitatea sub denumirea de») înainte de denumirea comercială.
- (⁴) Data emiterii specificațiilor de operare (zz.II.aaaa) și semnătura reprezentantului autorității competente.
- (⁵) A 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 conexe trebuie să menționeze 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) A se indica orice 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 tip de aprobare (împreună cu criteriile corespunzătoare).
- (¹¹) A se introduce categoria aplicabilă de apropiere de precizie: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB sau CAT IIIC. A 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) A se introduce RVR minimă aprobată la decolare, în metri (m). Se folosește 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 rază 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 mult sau mai puțin de două motoare.
- (¹⁵) Se poate indica și limita de distanță (în mile marine, NM), precum și tipul motorului.
- (¹⁶) Navigația bazată pe performanțe (PBN): se folosește un rând pentru fiecare aprobare specifică pentru operațiuni PBN complexe (de exemplu, RNP AR APCH), limitările corespunzătoare fiind indicate în coloanele «Specificații» și/sau «Observații». 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 conexe trebuie să menționeze pagina corespunzătoare din manualul de operațiuni.
- (¹⁷) Precizați dacă aprobarea specifică este limitată la anumite extremități de pistă și/sau aerodromuri.
- (¹⁸) Introducerea combinației specifice corp aeronavă/motor.
- (¹⁹) Aprobarea de a desfășura cursul de pregătire și examenele care trebuie susținute de solicitantul 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 înserează lista aplicațiilor EFB de tip B alături de 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/organizației responsabile cu asigurarea continuității 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 rând (sau un bloc de mai multe rânduri) pentru fiecare autorizație (de exemplu, operațiuni de aterizare scurtă, operațiuni de apropiere rapidă, operațiuni cu elicopterul către/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, aeronave folosite pentru operațiuni necomerciale).

Formularul 139 al AESA versiunea 4”.

3. Anexa III se modifică după cum urmează:

(a) la punctul ORO.GEN.110, litera (k) se înlocuiește cu următorul text:

„(k) În pofida dispozițiilor de la litera (j), operatorii care desfășoară activități comerciale cu oricare dintre următoarele aeronave se asigură că membrii echipajului de zbor au beneficiat de un curs de pregătire sau de un instructaj corespunzător privind bunurile periculoase care să le permită să recunoască bunurile periculoase nedeclarate aduse la bord de pasageri sau transportate în cală:

1. un avion monomotor cu elice cu o MCTOM de 5 700 kg sau mai mică și cu o MOPSC de 5 locuri sau mai puțin, operat în cadrul unui zbor care decolează și aterizează pe același aerodrom sau loc de operare, în condiții VFR pe timp de zi;
2. un elicopter motorizat, altul decât unul complex, monomotor, cu o MOPSC de 5 locuri sau mai puțin, operat în cadrul unui zbor care decolează și aterizează pe același aerodrom sau loc de operare, în condiții VFR pe timp de zi.”;

(b) la punctul ORO.MLR.101, teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„Cu excepția operațiunilor efectuate cu avioane monomotor cu elice cu o MOPSC de 5 locuri sau mai puțin sau cu elicoptere monomotor necomplexe cu o MOPSC de 5 locuri sau mai puțin, care decolează și aterizează pe același aerodrom sau loc de operare, în condiții VFR pe timp de zi, structura principală a OM este următoarea:”;

- (c) la punctul ORO.FC.005, litera (b) se înlocuiește cu următorul text:
- „(b) SECȚIUNEA 2, care precizează cerințele suplimentare aplicabile operațiunilor de transport aerian comercial, cu excepția operațiunilor de transport aerian comercial de pasageri în condiții VFR pe timp de zi, cu punctul de plecare și punctul de sosire pe același aerodrom sau loc de operare și în cadrul unei zone locale precizate de autoritatea competentă, cu:
1. avioane monomotor cu elice cu o MCTOM de 5 700 kg sau mai puțin și cu o MOPSC de 5 locuri sau mai puțin; sau
 2. elicoptere monomotor, altele decât cele complexe, cu o MOPSC de 5 locuri sau mai puțin.”;
- (d) la punctul ORO.FTL.105, punctul 13 se înlocuiește cu următorul text:
- „13. «timp de zbor» înseamnă, pentru avioane, intervalul de timp scurs de la momentul punerii în mișcare a aeronavei de la locul de parcare în scopul decolării până la momentul în care aceasta se oprește la locul de parcare desemnat, cu toate motoarele și elicele oprite.”
4. Anexa IV se modifică după cum urmează:
- (a) punctul CAT.GEN.105 se elimină;
- (b) se introduce următorul punct CAT.GEN.MPA.141:
- „CAT.GEN.MPA.141 Utilizarea documentației de zbor în format electronic (EFB)**
- (a) În cazul în care se utilizează EFB la bordul unei aeronave, operatorul se asigură că EFB nu afectează negativ performanțele sistemelor sau ale echipamentelor aeronavei ori capacitatea membrului echipajului de zbor de a opera aeronava.
- (b) Operatorul utilizează o aplicație EFB de tip B numai în cazul în care respectiva aplicație este aprobată în conformitate cu subpartea M din anexa V (partea SPA).”;
- (c) în subpartea A, secțiunea 2 se elimină;
- (d) în subpartea B, secțiunea 2 se elimină;
- (e) la punctul CAT.POL.MAB.105, litera (b) se înlocuiește cu următorul text:
- „(b) În cazul în care datele și documentația privind masa și centrajul sunt generate de un sistem computerizat de masă și centraj, operatorul:
1. verifică integritatea datelor rezultate pentru a se asigura că respectivele date se încadrează în limitările prevăzute de AFM; și
 2. specifică instrucțiunile și procedurile de utilizare a acestui sistem în manualul său de operațiuni.”;
- (f) la punctul CAT.POL.MAB.105, litera (e) se elimină;
- (g) în subpartea C, secțiunea 4 se elimină;
- (h) în subpartea D, secțiunea 3 se elimină.
5. În anexa V, se introduce următoarea subparte M:

„SUBPARTEA M

DOCUMENTAȚIA DE ZBOR ÎN FORMAT ELECTRONIC (EFB)

SPA.EFB.100 Utilizarea documentației de zbor în format electronic (EFB) – aprobare operațională

- (a) Un operator de transport aerian comercial utilizează o aplicație EFB de tip B numai dacă autoritatea competentă a acordat respectivului operator o aprobare pentru o astfel de utilizare.
- (b) Pentru a obține, din partea autorității competente, o aprobare operațională pentru utilizarea unei aplicații EFB de tip B, operatorul trebuie să facă dovada că:
1. s-a efectuat o evaluare a riscurilor legată de utilizarea dispozitivului EFB care găzduiește aplicația, precum și de aplicația EFB și de funcția sau funcțiile asociate, în cadrul căreia s-au identificat riscurile asociate și s-a asigurat că acestea sunt gestionate și reduse în mod corespunzător;
 2. interfețele om-mașină ale dispozitivului EFB și ale aplicației EFB au fost evaluate în raport cu principiile legate de factorii umani;
 3. a instituit un sistem de administrare a EFB și a elaborat și implementat proceduri și cerințe de pregătire pentru administrarea și utilizarea dispozitivului EFB și a aplicației EFB. Este vorba despre proceduri:
- (i) de utilizare a EFB;

- (ii) de management al schimbărilor aduse sistemului EFB;
- (iii) de gestionare a datelor EFB;
- (iv) de întreținere a EFB; și
- (v) de securitate a EFB;

4. platforma-gazdă pentru EFB este adecvată pentru utilizarea prevăzută a aplicației EFB.

Această demonstrație trebuie să fie specifică aplicației EFB și platformei-gazdă pentru EFB pe care este instalată aplicația.”

6. Anexa VI se modifică după cum urmează:

(a) se introduce următorul punct NCC.GEN.131:

„NCC.GEN.131 Utilizarea documentației de zbor în format electronic (EFB)

(a) În cazul în care se utilizează EFB la bordul unei aeronave, operatorul se asigură că EFB nu afectează negativ performanțele sistemelor sau ale echipamentelor aeronavei ori capacitatea membrului echipajului de zbor de a opera aeronava.

(b) Înainte de a utiliza o aplicație EFB de tip B, operatorul are obligația:

1. de a efectua o evaluare a riscurilor legată de utilizarea dispozitivului EFB care găzduiește aplicația, precum și de aplicația EFB în cauză și de funcția sau funcțiile asociate, în cadrul căreia se identifică riscurile asociate și se asigură că acestea sunt gestionate și reduse în mod corespunzător. Evaluarea riscurilor abordează riscurile asociate interfeței om-mașină a dispozitivului EFB și a aplicației EFB în cauză; și
2. de a institui un sistem de administrare a EFB, inclusiv proceduri și cerințe de pregătire pentru administrarea și utilizarea dispozitivului și a aplicației EFB.”;

(b) la punctul NCC.OP.200, litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) În pofida dispozițiilor de la litera (a), atunci când se efectuează zboruri de pregătire de către o organizație de pregătire menționată la articolul 10a din Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei, astfel de situații pot fi simulate cu elevi piloți la bord.”

7. Anexa VII se modifică după cum urmează:

(a) punctul NCO.GEN.102 se elimină;

(b) la punctul NCO.GEN.103, litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) au punctul de plecare și punctul de sosire pe același aerodrom sau loc de operare.”;

(c) la punctul NCO.GEN.105 litera (a) punctul 4, subpunctul (iii) se înlocuiește cu următorul text:

„(iii) instrumentele și echipamentele necesare pentru efectuarea respectivului zbor sunt instalate în aeronavă și sunt funcționale, cu excepția cazului în care lista echipamentului minim (MEL) sau un document echivalent, după caz, permite operarea cu echipamente nefuncționale, conform prevederilor de la punctele NCO.IDE.A.105 sau NCO.IDE.H.105.”;

(d) punctul NCO.GEN.125 se înlocuiește cu următorul text:

„NCO.GEN.125 Dispozitive electronice portabile

Pilotul comandant nu permite niciunei persoane să utilizeze la bordul unei aeronave un dispozitiv electronic portabil (PED), și nici documentație de zbor în format electronic (EFB), care ar putea afecta în mod negativ performanțele sistemelor și ale echipamentelor aeronavei ori capacitatea membrului echipajului de zbor de a opera aeronava.”;

(e) la punctul NCO.GEN.135, litera (c) se elimină;

(f) la punctul NCO.OP.120, titlul se înlocuiește cu următorul text:

„NCO.OP.120 Proceduri de reducere a zgomotului – avioane și elicoptere”;

(g) punctul NCO.OP.156 se elimină;

(h) la punctul NCO.OP.180, litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) În pofida dispozițiilor de la litera (a), atunci când se efectuează zboruri de pregătire de către o organizație de pregătire menționată la articolul 10a din Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei, astfel de situații pot fi simulate cu elevi piloți la bord.”;

(i) la punctul NCO.POL.105, litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) Cântărirea se efectuează de către producătorul aeronavei sau de către o organizație de întreținere aprobată.”;

(j) la punctul NCO.IDE.A.160, litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) Avioanele, cu excepția avioanelor ELA1, trebuie să fie echipate cu cel puțin un stingător de incendiu manual:

1. în compartimentul echipajului de zbor; și
2. în fiecare compartiment pentru pasageri care este separat de compartimentul echipajului de zbor, cu excepția cazului în care compartimentul este ușor accesibil echipajului de zbor.”;

(k) în subpartea D, secțiunea 3 se elimină.

8. Anexa VIII se modifică după cum urmează:

(a) la punctul SPO.GEN.005 litera (c), punctul 2 se înlocuiește cu următorul text:

„2. lansări cu parașuta, remorcări de planoare cu un avion sau zboruri acrobatice efectuate fie de o organizație de pregătire cu sediul principal de activitate într-un stat membru și menționată la articolul 10a din Regulamentul (UE) nr. 1178/2011, fie de o organizație creată cu scopul de a promova sporturile aeriene sau aviația de agrement, cu condiția ca organizația respectivă să opereze aeronava pe baza dreptului de proprietate sau a unui acord de închiriere fără echipaj, cu condiția ca zborul să nu genereze profituri distribuite în afara organizației, precum și cu condiția ca, ori de câte ori sunt implicate persoane care nu sunt membre ale organizației în cauză, astfel de zboruri să reprezinte doar o activitate marginală a organizației.”;

(b) punctul SPO.GEN.102 se elimină;

(c) la punctul SPO.GEN.107 litera (a) punctul 4, subpunctul (iii) se înlocuiește cu următorul text:

„(iii) instrumentele și echipamentele necesare pentru efectuarea respectivului zbor sunt instalate în aeronavă și sunt funcționale, cu excepția cazului în care lista echipamentului minim (MEL) sau un document echivalent, după caz, permite funcționarea cu echipamente nefuncționale, dacă este cazul, astfel cum se prevede la punctele SPO.IDE.A.105 sau SPO.IDE.H.105.”;

(d) se introduce următorul punct SPO.GEN.131:

„SPO.GEN.131 Utilizarea documentației de zbor în format electronic (EFB)

(a) În cazul în care se utilizează EFB la bordul unei aeronave, operatorul se asigură că EFB nu afectează negativ performanțele sistemelor sau ale echipamentelor aeronavei ori capacitatea membrului echipajului de zbor de a opera aeronava.

(b) Înainte de a utiliza o aplicație EFB de tip B, operatorul are obligația:

1. de a efectua o evaluare a riscurilor legată de utilizarea dispozitivului EFB care găzduiește aplicația, de aplicația EFB în cauză și de funcția sau funcțiile asociate, în cadrul căreia se identifică riscurile asociate și se asigură că acestea sunt reduse în mod corespunzător. Evaluarea riscurilor abordează riscurile asociate interfeței om-mașină a dispozitivului EFB și a aplicației EFB în cauză și
2. de a institui un sistem de administrare a EFB, inclusiv proceduri și cerințe de pregătire pentru administrarea și utilizarea dispozitivului EFB și a aplicației EFB.”;

(e) la punctul SPO.GEN.140, litera (c) se elimină;

(f) la punctul SPO.POL.105, litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) Cântărirea se efectuează de către producătorul aeronavei sau de către o organizație de întreținere aprobată.”;

(g) la punctul SPO.IDE.A.180, litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) Avioanele, cu excepția avioanelor ELA1, trebuie să fie echipate cu cel puțin un stingător de incendiu manual:

1. în compartimentul echipajului de zbor; și
2. în fiecare compartiment al cabinei care este separat de compartimentul echipajului de zbor, cu excepția cazului în care compartimentul este ușor accesibil echipajului de zbor.”

(h) în subpartea D, secțiunea 3 se elimină.
