

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2019/1384 AL COMISIEI**din 24 iulie 2019**

de modificare a Regulamentelor (UE) nr. 965/2012 și (UE) nr. 1321/2014 în ceea ce privește utilizarea pentru operațiuni necomerciale și pentru operațiuni specializate a aeronavelor înscrise pe un certificat de operator aerian, stabilirea de cerințe operaționale pentru desfășurarea zborurilor de verificare a întreținerii, stabilirea de norme privind operațiunile necomerciale cu un număr redus de membri ai echipajului de cabină la bord și introducerea unor modificări de redactare pentru actualizarea cerințelor privind operațiunile aeriene

(Text cu relevanță pentru SEE)

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 17 alineatul (1) și articolul 31,

întrucât:

- (1) Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei ⁽²⁾ stabilește norme detaliate privind operațiunile de transport aerian comercial (denumit în continuare „CAT”), privind operațiunile necomerciale efectuate de aeronave motorizate complexe și de alte aeronave decât cele motorizate complexe, privind operațiunile comerciale specializate și privind operațiunile necomerciale specializate, precum și privind anumite operațiuni comerciale specializate cu risc ridicat. Aceste norme nu țin seama de faptul că aceeași aeronavă ar putea efectua mai multe tipuri de operațiuni pe parcursul duratei sale de serviciu.
- (2) Prin urmare, pentru ca aeronavele să poată trece de la utilizarea în operațiuni CAT la utilizarea în operațiuni necomerciale sau operațiuni specializate, ar trebui introduse noi norme care să permită utilizarea continuă a respectivelor aeronave. Normele ar trebui să fie suficiente de flexibile pentru a permite utilizarea aceleiași aeronave de către operatorii care efectuează operațiuni necomerciale sau operațiuni specializate, fără eliminarea aeronavei respective de pe certificatul de operator aerian (denumit în continuare „AOC”). Acest nou cadru operațional ar trebui să asigure, de asemenea, o punere în aplicare fără probleme și o supraveghere eficace a acestor operațiuni, fără a afecta siguranța lor.
- (3) În conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012, autoritatea competentă trebuie să aprobe diferitele proceduri operaționale pe care le aplică un titular de AOC diverselor sale operațiuni necomerciale. Această cerință tratează inegal titularii de AOC și operatorii necomerciali în cazul aceluiași tip de operațiuni și, prin urmare, ar trebui eliminată pentru a se asigura coerența în reglementare.
- (4) Pe baza recomandărilor privind siguranța și a observațiilor primite din partea statelor membre și a părților interesate, inclusiv în urma inspecțiilor de standardizare, Comisia este de părere că Regulamentul (UE) nr. 965/2012 ar trebui actualizat pentru a reflecta stadiul actual al tehnologiei și cele mai bune practici în ceea ce privește o serie de cerințe referitoare la operațiunile aeriene. Ar trebui introduse modificări de redactare pentru a actualiza mai multe trimiteri la regulamentele abrogate, și anume la Regulamentele (CE) nr. 2042/2003 ⁽³⁾ și (CE) nr. 216/2008 ⁽⁴⁾ ale Parlamentului European și ale Consiliului. În plus, ar trebui adăugată o nouă formulare pentru clarificarea mai multor dispoziții existente.

⁽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 (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 (JO L 315, 28.11.2003, p. 1).

⁽⁴⁾ 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 (JO L 79, 19.3.2008, p. 1).

- (5) Au avut loc o serie de accidente sau incidente aeriene în cazul unor zboruri efectuate cu aeronave care tocmai fuseseră supuse unei întrețineri incomplete sau inadecvate sau al unor zboruri efectuate pentru a verifica dacă întreținerea aeronavei era adecvată („zboruri de verificare a întreținerii”). Având în vedere accidentul Airbus A320-232 din 27 noiembrie 2008 de pe coasta Canet-Plage (Franța), ar trebui modificat Regulamentul (UE) nr. 965/2012 pentru a se defini cu precizie această categorie de zboruri și pentru a se stabili, acolo unde este necesar, cerințele minime aplicabile echipajelor de zbor și procedurile care trebuie respectate la pregătirea și efectuarea zborurilor respective.
- (6) În plus, ar trebui introduse cerințe mai puțin stricte pentru operațiunile necomerciale fără echipaj de cabină la bord în cazul aeronavelor cu o configurație maximă operațională a locurilor pentru pasageri (MOPSC) mai mare de 19 și cu maximum 19 pasageri, sub rezerva îndeplinirii anumitor condiții. Operatorilor ar trebui să li se permită să aplice aceste cerințe mai puțin riguroase numai împreună cu măsurile corespunzătoare de reducere a riscurilor asociate unor astfel de operațiuni.
- (7) Regulamentul (UE) nr. 965/2012 impune operatorilor CAT să le facă un instructaj de siguranță pasagerilor și să le pună la dispoziție un pliant cu informații de siguranță care să cuprindă instrucțiuni sub formă de pictograme ce indică modul de funcționare a echipamentelor de urgență și amplasarea ieșirilor de urgență pe care pasagerii le-ar putea folosi. Regulamentul (UE) nr. 965/2012 ar trebui să cuprindă o nouă definiție a ieșirilor de urgență.
- (8) Prin urmare, Regulamentul (UE) nr. 965/2012 ar trebui modificat în conformitate cu anexa I la prezentul regulament.
- (9) În urma modificării utilizării unei aeronave de la operațiuni CAT la operațiuni necomerciale sau operațiuni specializate, responsabilitatea continuității navigabilității aeronavei care face obiectul respectivei modificări ar trebui să rămână la nivelul titularului de AOC. Prin urmare, anexa I (partea M) și anexa Vb (partea ML) la Regulamentul (UE) nr. 1321/2014 al Comisiei ⁽⁵⁾ ar trebui modificate în consecință.
- (10) Agenția a pregătit proiecte de norme de punere în aplicare pe care le-a prezentat Comisiei sub formă de avize ⁽⁶⁾ în conformitate cu articolele 75 și 76 din Regulamentul (UE) 2018/1139.
- (11) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul comitetului menționat la articolul 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. la articolul 2, punctul 7 se înlocuiește cu următorul text:

„7. «operațiune specializată» înseamnă orice operațiune, alta decât o operațiune de transport aerian comercial, în cadrul căreia aeronava este utilizată pentru activități specializate din domenii precum agricultură, construcții, fotografiere, supraveghere, observare și patrulare, publicitate aeriană, zboruri de verificare a întreținerii;”;

2. la articolul 6 alineatul (3), litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) zborurile care nu transportă pasageri sau mărfuri, în cazul cărora avionul sau elicopterul este transportat pentru recondiționare, reparare, inspecții, livrare, export sau în scopuri similare, cu condiția ca aeronava să nu fie înscrisă pe un certificat de operator aerian sau pe o declarație.”;

⁽⁵⁾ 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).

⁽⁶⁾ Avizul nr. 04/2017 al Agenției Europene de Siguranță a Aviației din 29 iunie 2017 pentru un proiect de regulament al Comisiei privind revizuirea normelor referitoare la operațiunile aeriene și continuitatea navigabilității și Avizul nr. 01/2017 al Agenției Europene de Siguranță a Aviației din 7 martie 2017 pentru un proiect de regulament al Comisiei privind revizuirea normelor referitoare la operațiunile aeriene în ceea ce privește zborurile de verificare a întreținerii.

3. se introduce următorul articol 9aa:

„Articolul 9aa

Cerințe aplicabile echipajului de zbor în cazul zborurilor de verificare a întreținerii

Un pilot care, înainte de 20 august 2019, a acționat în calitate de pilot comandant pe un zbor de verificare a întreținerii clasificat, în conformitate cu definiția de la punctul SPO.SPEC.MCF.100 din anexa VIII, drept zbor de verificare a întreținerii de «nivel A», este creditat în scopul respectării punctului SPO.SPEC.MCF.115 litera (a) subpunctul 1 din anexa menționată. În acest caz, operatorul se asigură că pilotul comandant primește un instructaj cu privire la orice diferențe identificate între practicile operaționale stabilite înainte de 20 august 2019 și obligațiile prevăzute în subpartea E secțiunile 5 și 6 din anexa VII la prezentul regulament, inclusiv cele derivate din procedurile aferente stabilite de operator.”;

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

Articolul 2

Modificări la Regulamentul (UE) nr. 1321/2014

Anexa I (partea M) și anexa Vb (partea ML) la Regulamentul (UE) nr. 1321/2014 se modifică în conformitate cu anexa II la prezentul regulament.

Articolul 3

Intrarea în vigoare și aplicarea

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

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

Adoptat la Bruxelles, 24 iulie 2019.

Pentru Comisie
Președintele
Jean-Claude JUNCKER

ANEXA I

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

1. anexa I (partea DEF) se modifică după cum urmează:

(a) punctul 17 se înlocuiește cu următorul text:

„17. «categoria A la elicoptere» înseamnă elicoptere multimotor proiectate cu modalități de izolare a motoarelor și sistemelor specificate în specificațiile de certificare aplicabile, care pot fi operate cu ajutorul datelor de decolare și aterizare programate pe baza conceptului cedării motorului critic, ce asigură o suprafață desemnată adecvată și un nivel adecvat al performanțelor pentru continuarea zborului în siguranță sau decolarea întreruptă în condiții de siguranță în cazul cedării unui motor;”;

(b) se introduce următorul punct 45a:

„45a. «ieșire de urgență» înseamnă un punct de evacuare a aeronavei de tip ieșire instalat care oferă un maxim de posibilități de evacuare a cabinei și a compartimentului echipajului de zbor într-o perioadă de timp adecvată și include o ușă la nivelul podelei, o ieșire pe fereastră sau orice alt tip de ieșire, de exemplu o trapă în compartimentul echipajului de zbor și ieșirea din conul de ajutor;”;

(c) se introduce următorul punct 48a:

„48a. «membru al echipajului de zbor» înseamnă un membru al echipajului titular al unei licențe, cu atribuții esențiale pentru operarea unei aeronave în timpul unei perioade de serviciu pentru zbor;”;

(d) se introduce următorul punct 49a:

„49a. «dispecer operațiunii de zbor» sau «dispecer de zbor» înseamnă o persoană desemnată de operator să efectueze controlul și supravegherea operațiunilor de zbor, calificată corespunzător, care sprijină, informează și/sau asistă pilotul comandant în desfășurarea în condiții de siguranță a zborului;”;

(e) se introduce următorul punct 76a:

„76a. «zbor de verificare a întreținerii (*Maintenance Check Flight – MCF*)» înseamnă un zbor al unei aeronave care deține un certificat de navigabilitate sau o autorizație de zbor, care este efectuat în scop de depanare sau pentru a verifica funcționarea unuia sau mai multor sisteme, piese sau echipamente în urma unor lucrări de întreținere, dacă nu se poate determina funcționarea sistemelor, a pieselor sau a echipamentelor în timpul verificărilor de la sol, și care este efectuat în oricare dintre următoarele situații:

(a) astfel cum se prevede în manualul de întreținere a aeronavei (*Aircraft Maintenance Manual – AMM*) sau în orice alte date de întreținere emise de un titular al aprobării de proiect care este responsabil cu menținerea navigabilității aeronavei;

(b) după efectuarea lucrărilor de întreținere, la cererea operatorului sau la propunerea organizației responsabile cu menținerea navigabilității aeronavei;

(c) la cererea organizației de întreținere în scopul verificării remedierii cu succes a unui defect;

(d) pentru a ajuta la localizarea defecțiunilor sau la depanare;”;

(f) se introduc următoarele puncte 95a și 95b:

„95a. «sistem de dispozitive de transport al personalului (*Personnel-Carrying Device System – PCDS*)» înseamnă un sistem care include unul sau mai multe dispozitive și care este fie fixat pe un echipament de ridicare sau pe un cârlig de suspendare a încărcăturii, fie montat pe corpul giravionului în timpul operațiunilor de transport de persoane la exterior («HEC») sau al operațiunilor cu încărcături suspendate efectuate cu elicopterul («HHO»). Dispozitivele au capacitatea și caracteristicile structurale necesare pentru a transporta pasageri la exteriorul elicopterului, de exemplu un ham de siguranță cu sau fără decuplare rapidă și curea cu un inel de conectare, un coș rigid sau o cușcă;

- 95b. «sistem simplu de dispozitive de transport al personalului (PCDS simplu)» înseamnă un PCDS care îndeplinește următoarele condiții:
- (a) respectă un standard armonizat în temeiul Regulamentului (UE) 2016/425 al Parlamentului European și al Consiliului (*) sau al Directivei 2006/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului (**);
 - (b) este proiectat să nu țină prinsă în centuri mai mult de o persoană (de exemplu, operatorul echipamentului de ridicare sau al cârligului de suspendare a încărcăturii, specialistul în executarea anumitor sarcini sau fotograful) în interiorul cabinei sau să nu țină prinse în centuri mai mult de două persoane în afara cabinei;
 - (c) nu este o structură rigidă, precum o cușcă, o platformă sau un coș;

(*) Regulamentul (UE) 2016/425 al Parlamentului European și al Consiliului din 9 martie 2016 privind echipamentele individuale de protecție și de abrogare a Directivei 89/686/CEE a Consiliului (JO L 81, 31.3.2016, p. 51).

(**) Directiva 2006/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 mai 2006 privind echipamentele tehnice și de modificare a Directivei 95/16/CE (JO L 157, 9.6.2006, p. 24).;

- (g) se introduce următorul punct 103b:

„103b. «reguli ale aerului» înseamnă normele stabilite în Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 al Comisiei (*);

(*) Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 al Comisiei din 26 septembrie 2012 de stabilire a regulilor comune ale aerului și a dispozițiilor operaționale privind serviciile și procedurile din navigația aeriană și de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 1035/2011 și a Regulamentelor (CE) nr. 1265/2007, (CE) nr. 1794/2006, (CE) nr. 730/2006, (CE) nr. 1033/2006 și (UE) nr. 255/2010 (JO L 281, 13.10.2012, p. 1).;

2. anexa II (partea ARO) se modifică după cum urmează:

- (a) punctul ARO.GEN.120 se modifică după cum urmează:

- (i) literele (a), (b) și (c) se înlocuiesc cu următorul text:

„(a) Agenția elaborează mijloace acceptabile de conformare (AMC), care pot fi utilizate pentru a stabili conformarea cu Regulamentul (UE) 2018/1139 și cu actele sale delegate și de punere în aplicare.

(b) Se pot folosi mijloace de conformare alternative pentru a stabili conformarea cu Regulamentul (UE) 2018/1139 și cu actele sale delegate și de punere în aplicare.

(c) Autoritatea competentă stabilește un sistem pentru a evalua în mod sistematic dacă mijloacele de conformare alternative pe care le utilizează ea însăși sau organizațiile și persoanele aflate sub supravegherea sa respectă Regulamentul (UE) 2018/1139 și actele sale delegate și de punere în aplicare. Sistemul include proceduri de limitare, revocare sau modificare a mijloacelor de conformare alternative aprobate în cazul în care autoritatea competentă demonstrează că respectivele mijloace alternative de conformare nu respectă Regulamentul (UE) 2018/1139 și actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia.”;

- (ii) la litera (d) al treilea paragraf, subpunctul 3 se elimină;

- (b) la punctul ARO.GEN.135, litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) Fără a aduce atingere Regulamentului (UE) nr. 376/2014 al Parlamentului European și al Consiliului (*), autoritatea competentă implementează un sistem pentru a colecta, pentru a analiza și pentru a difuza în mod corespunzător informații privind siguranța.

(*) Regulamentul (UE) nr. 376/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 3 aprilie 2014 privind raportarea, analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele de aviație civilă, de modificare a Regulamentului (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Directivei 2003/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului, și a Regulamentelor (CE) nr. 1321/2007 și (CE) nr. 1330/2007 ale Comisiei (JO L 122, 24.4.2014, p. 18).;

- (c) la punctul ARO.GEN.300 litera (a), subpunctul 2 se înlocuiește cu următorul text:

„2. menținerea conformării cu cerințele aplicabile a organizațiilor pe care le-a certificat, a operațiunilor specializate pe care le-a autorizat și a organizațiilor de la care a primit o declarație”;

(d) la punctul ARO.GEN.350 litera (d), subpunctul 4 se înlocuiește cu următorul text:

„4. Autoritatea competentă ține evidența tuturor constatărilor pe care le-a făcut sau care i-au fost comunicate în conformitate cu litera (e) și, după caz, a măsurilor executorii pe care le-a aplicat, precum și a tuturor acțiunilor corective și a datei de închidere a acțiunilor legate de constatări.”;

(e) punctul ARO.OPS.110 se modifică după cum urmează:

(i) la litera (a), subpunctul 3 se înlocuiește cu următorul text:

„3. ORO.AOC.110 litera (e), pentru darea cu chirie a unei aeronave fără echipaj către orice operator, cu excepția cazurilor specificate la punctul ORO.GEN.310 din anexa III.”;

(ii) litera (b) se modifică după cum urmează:

— punctul 2 se înlocuiește cu următorul text:

„2. locatorul face obiectul unei interdicții de exploatare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 2111/2005 al Parlamentului European și al Consiliului (*);

(*) Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 decembrie 2005 de stabilire a unei liste comunitare a transportatorilor aerieni care se supun unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității și de informare a pasagerilor transportului aerian cu privire la identitatea transportatorului aerian efectiv și de abrogare a articolului 9 din Directiva 2004/36/CE (JO L 344, 27.12.2005, p. 15).”;

— se adaugă următorul subpunct 3:

„3. autorizația eliberată în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 452/2014 al Comisiei (*) a făcut obiectul suspendării, revocării sau renunțării.

(*) Regulamentul (UE) nr. 452/2014 al Comisiei din 29 aprilie 2014 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene ale operatorilor din țări terțe în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 133, 6.5.2014, p. 12).”;

(iii) la litera (d), subpunctele 1 și 2 se înlocuiesc cu următorul text:

„1. coordonarea corespunzătoare cu autoritatea competentă responsabilă cu supravegherea continuă a aeronavei în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 1321/2014 al Comisiei (*) sau cu operarea aeronavei, dacă nu este vorba despre aceeași autoritate;

2. retragerea în timp util a aeronavei de pe AOC-ul operatorului, cu excepția cazurilor specificate la punctul ORO.GEN.310 din anexa III.

(*) 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).”;

(f) la punctul ARO.OPS.150, litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) În cazul în care este satisfăcută de evaluarea riscurilor și de SOP, autoritatea competentă a operatorului eliberează autorizația prevăzută în apendicele IV. Autorizația poate fi eliberată pe o perioadă limitată sau nelimitată. Condițiile în care operatorul este autorizat să efectueze una sau mai multe operațiuni comerciale specializate cu risc ridicat se specifică în autorizație.”;

(g) la punctul ARO.OPS.200 litera (b), subpunctul 2 se înlocuiește cu următorul text:

„2. lista aprobărilor specifice, stabilită în apendicele III, pentru operațiuni necomerciale și operațiuni specializate.”;

(h) la punctul ARO.RAMP.105 litera (b), subpunctul 5 se înlocuiește cu următorul text:

„5. aeronavele folosite de un operator dintr-o țară terță care efectuează pentru prima dată zboruri către, dinspre sau în cadrul teritoriului supus dispozițiilor tratatului sau a cărui autorizație, eliberată în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 452/2014, este limitată sau reinstaurată în urma suspendării sau a revocării.”;

- (i) la punctul ARO.RAMP.115 litera (b), subpunctul 3 se înlocuiește cu următorul text:
„3. să mențină valabilitatea calificării lor prin pregătire periodică și prin efectuarea a minimum 12 inspecții pe an calendaristic.”;
- (j) punctul ARO.RAMP.125 se modifică după cum urmează:
(i) litera (a) se înlocuiește cu următorul text:
„(a) Inspecțiile la platformă sunt efectuate într-o manieră standardizată.”;
(ii) litera (c) se înlocuiește cu următorul text:
„(c) La încheierea unei inspecții la platformă, pilotul comandant sau, în absența sa, un alt membru al echipajului de zbor sau un reprezentant al operatorului este informat cu privire la rezultatele inspecției la platformă.”;
- (k) la punctul ARO.RAMP.140 litera (d), subpunctul 2 se înlocuiește cu următorul text:
„2. a obținut o autorizație de zbor în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 748/2012, în cazul aeronavelor înmatriculate într-un stat membru.”;
- (l) la punctul ARO.RAMP.150 litera (a), subpunctul 1 se înlocuiește cu următorul text:
„1. informații menționate la punctul ARO.RAMP.145.”;
- (m) apendicele I-IV se înlocuiesc cu următorul text:

„Apendicele I

CERTIFICAT DE OPERATOR AERIAN (Programul de autorizare pentru operatorii de transport aerian)		
Tipuri de operațiuni: Transport comercial aerian (CAT) <input type="checkbox"/> Pasageri; <input type="checkbox"/> Marfă; <input type="checkbox"/> Altele ⁽¹⁾ : _____		
(4)	Statul operatorului ⁽²⁾ Autoritatea emitentă ⁽³⁾	(5)
AOC # ⁽⁶⁾ :	Numele operatorului ⁽⁷⁾ Numele comercial ⁽⁸⁾ Adresa operatorului ⁽¹⁰⁾ : Telefon ⁽¹¹⁾ : Fax: E-mail:	Puncte operaționale de contact ⁽⁹⁾ : Datele de contact pentru comunicarea, fără întârzieri nejustificate, cu conducerea operațională figurează în _____ ⁽¹²⁾ .
Prezentul certificat atestă că _____ ⁽¹³⁾ este autorizată să desfășoare operațiuni aeriene comerciale, conform specificațiilor de operare anexate, în conformitate cu manualul de operațiuni, cu anexa V la Regulamentul (UE) 2018/1139 și cu actele sale delegate și de punere în aplicare.		
Data eliberării ⁽¹⁴⁾ :	Numele și semnătura ⁽¹⁵⁾ : Titlatura:	
<p>(1) Precizați celelalte tipuri de transport. (2) Înlocuit de numele statului operatorului. (3) Înlocuit de datele de identificare ale autorității competente emitente. (4) Pentru uzul autorității competente. (5) Pentru uzul autorității competente. (6) Referința aprobării, așa cum a fost eliberată de autoritatea competentă. (7) Înlocuit de numele înregistrat al operatorului. (8) Numele comercial al operatorului, dacă este diferit. Introduceți «Dba» (pentru «care își desfășoară activitatea sub denumirea») înainte de numele comercial.</p>		

(⁹) Datele de contact cuprind numerele de telefon și de fax, inclusiv codul de țară și adresa de e-mail (dacă există) la care conducerea operațională poate fi contactată fără întârzieri nejustificate pentru probleme legate de operațiunile de zbor, navigabilitate, competența membrilor echipajului de zbor și de cabină, bunuri periculoase și alte aspecte, după caz.

(¹⁰) Adresa sediului principal de activitate al operatorului.

(¹¹) Numerele de telefon și de fax de la sediul principal de activitate al operatorului, inclusiv codul de țară. Se indică adresa de e-mail dacă există.

(¹²) Introducerea documentului verificat, păstrat la bord, în care figurează datele de contact, cu mențiunea paragrafului sau a paginii corespunzătoare. De exemplu: «Datele de contact ... figurează în manualul de operațiuni, generalități/elemente de bază, capitolul 1, 1.1» sau «... figurează în specificațiile de operare, pagina 1» sau «... figurează în anexa la prezentul document».

(¹³) Numele înregistrat al operatorului.

(¹⁴) Data eliberării AOC (zz.ll.aaaa).

(¹⁵) Funcția, numele și semnătura reprezentantului autorității competente. În plus, pe AOC se poate aplica o ștampilă oficială.

FORMULARUL 138 al AESA versiunea 2

Apendicele II

SPECIFICAȚII DE OPERARE (supuse condițiilor aprobate din manualul de operațiuni)				
Date de contact ale autorității emitente Telefon (¹): _____ ; Fax _____ ; E-mail: _____				
AOC (²):		Numele operatorului (³):		Data (⁴):
		Numele comercial Db		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"/> Marfă <input type="checkbox"/> Altele (⁷): _____				
Zona 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	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT (¹¹) ...	
Decolare			RVR (¹²): m	
Apropiere și aterizare			DA/H: ft RVR: m	
RVSM (¹³)	<input type="checkbox"/> Nu se aplică	<input type="checkbox"/>		
ETOPS (¹⁴)	<input type="checkbox"/> Nu se aplică	<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 membrilor echipajului de cabină ⁽¹⁹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Eliberare a atestatului CC ⁽²⁰⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Utilizare a 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. Se indică adresa de e-mail dacă există.

(2) Se introduce numărul certificatului de operator aerian (AOC) aferent.

(3) Se introduc numele înregistrat și numele comercial al operatorului, dacă sunt diferite. Introduceți «Dba» (pentru «care își desfășoară activitatea sub denumirea de») înainte de numele comercial.

(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 conexe menționează 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 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 ori 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) 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 (DA/H), în picioare (ft). Se folosește un rând pentru fiecare categorie de apropiere din listă.

(12) 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 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 conexe menționează pagina corespunzătoare din manualul de operațiuni.
- (¹⁷) Precizați dacă aprobarea specifică este limitată la anumite extremități de pistă sau aerodromuri ori la ambele.
- (¹⁸) Se introduce combinația specifică de corp aeronavă sau motor.
- (¹⁹) Aprobare 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) Aprobare 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 alături de referința echipamentului hardware al EFB (pentru EFB-uri portabile). Lista este cuprinsă fie în specificațiile de operare, fie în manualul de operațiuni. În cazul din urmă, specificațiile de operare aferente fac trimitere la pagina corespunzătoare din manualul de operațiuni.
- (²²) Numele persoanei sau al organizației care are răspunderea de a se asigura că managementul menținerii navigabilității este realizat în conformitate cu 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 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 139 al AESA versiunea 5

Apendicele III

Lista aprobărilor specifice

Operațiuni necomerciale

Operațiuni specializate

(sub rezerva condițiilor specificate în aprobare și cuprinse în manualul de operațiuni sau în manualul de operare al pilotului)

Autoritatea emitentă (¹):		
Lista aprobărilor specifice # (²):		
Numele operatorului:		
Data (³):		
Semnătura:		
Modelul de aeronavă și însemnele de înmatriculare (⁴):		
Tipurile de operațiuni specializate (SPO), dacă este cazul:		
<input type="checkbox"/> (⁵) ...		
Aprobări specifice (⁶):	Specificație (⁷)	Observații
...		
...		

...		
...		
<p>(1) Se introduc numele și datele de contact.</p> <p>(2) Se introduce numărul asociat.</p> <p>(3) Data eliberării aprobărilor specifice (zz.ll.aaaa) și semnătura reprezentantului autorității competente.</p> <p>(4) Se introduce denumirea stabilită de Echipa pentru siguranța aviației comerciale (CAST)/OACI a tipului, modelului și seriei aeronavei sau a seriei master, dacă a fost desemnată o serie (de exemplu Boeing-737-3K2 sau Boeing-777-232). Taxonomia CAST/OACI este disponibilă la adresa: http://www.intlaviationstandards.org</p> <p>Însemnele de înmatriculare sunt enumerate fie în lista aprobărilor specifice, fie în manualul de operațiuni. În ultimul caz, lista aprobărilor specifice menționează pagina corespunzătoare din manualul de operațiuni.</p> <p>(5) Specificați tipul de operațiune, de exemplu, agricultură, construcții, fotografiere, supraveghere, observare și patrulare, publicitate aeriană, zboruri de verificare a întreținerii.</p> <p>(6) În această coloană, enumerați toate operațiunile aprobate, de exemplu bunuri periculoase, LVO, RVSM, PBN, MNPS, HOFO.</p> <p>(7) În această coloană, enumerați criteriile cele mai permissive pentru fiecare aprobare, de exemplu, înălțimea de decizie și minimele RVR pentru CAT II.</p>		

FORMULARUL 140 al AESA versiunea 2

Apendicele IV

AUTORIZAȚIE PENTRU OPERAȚIUNI COMERCIALE SPECIALIZATE CU RISC RIDICAT	
Autoritatea emitentă ⁽¹⁾ : Autorizație nr. ⁽²⁾ :	
Numele operatorului ⁽³⁾ : Adresa operatorului: ⁽⁴⁾ Telefon: ⁽⁵⁾ Fax E-mail:	
Modelul de aeronavă și însemnele de înmatriculare ⁽⁶⁾ :	
Operațiuni specializate autorizate ⁽⁷⁾ :	
Zona sau locul de operare autorizat ⁽⁸⁾ :	
Limitări speciale ⁽⁹⁾ :	
Prin prezenta se confirmă faptul că _____ este autorizat să efectueze o operațiune sau operațiuni comerciale specializate cu risc ridicat în conformitate cu prezenta autorizație, cu procedurile standard de operare ale operatorului, cu anexa V la Regulamentul (UE) 2018/1139 și cu actele sale delegate și de punere în aplicare.	
Data eliberării ⁽¹⁰⁾ :	Numele și semnătura ⁽¹¹⁾ : Titlatura:
<p>(1) Numele și datele de contact al autorității competente.</p> <p>(2) Se introduce numărul de autorizație asociat.</p> <p>(3) Se introduc numele înregistrat și numele comercial al operatorului, dacă sunt diferite. Introduceți «Db» (pentru «care își desfășoară activitatea sub denumirea de») înainte de numele comercial.</p> <p>(4) Adresa sediului principal de activitate al operatorului.</p> <p>(5) Numerele de telefon și de fax de la sediul principal de activitate al operatorului, inclusiv codul de țară. Se indică adresa de e-mail dacă există.</p>	

- (⁶) Se introduce denumirea stabilită de Echipa pentru siguranța aviației comerciale (CAST)/OACI a tipului, modelului și seriei aeronavei sau a seriei master, dacă a fost desemnată o serie (de exemplu Boeing-737-3K2 sau Boeing-777-232). Taxonomia CAST/OACI este disponibilă la adresa: <http://www.intlaviationstandards.org>. Însemnele de înmatriculare sunt enumerate fie în lista aprobărilor specifice, fie în manualul de operațiuni. În ultimul caz, lista aprobărilor specifice menționează pagina corespunzătoare din manualul de operațiuni.
- (⁷) Specificați tipul de operațiune, de exemplu, agricultură, construcții, fotografiere, supraveghere, observare și patrulare, publicitate aeriană, zboruri de verificare a întreținerii.
- (⁸) Lista zonelor geografice sau a locurilor în care este autorizată operarea (după coordonatele geografice, regiunea de informare a zborurilor sau frontierele naționale ori regionale).
- (⁹) Lista limitărilor speciale aplicabile (de exemplu, numai VFR, numai pe timp de zi etc.).
- (¹⁰) Data eliberării autorizației (zz.ll.aaaa).
- (¹¹) Funcția, numele și semnătura reprezentantului autorității competente. În plus, pe autorizație se poate aplica o ștampilă oficială.

FORMULARUL 151 al AESA versiunea 2”;

(n) apendicele V și VI se elimină;

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

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

„(h) Operatorul întocmește o listă de verificare pentru fiecare tip de aeronavă care se utilizează de către membrii echipajului în toate fazele zborului în condiții normale, anormale și de urgență, pentru a se asigura că se respectă procedurile de operare din manualul de operațiuni. Concepția și utilizarea listelor de verificare respectă principiile factorilor umani și iau în considerare cea mai recentă documentație relevantă publicată de titularul aprobării de proiect.”;

(b) la punctul ORO.GEN.135, litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) Certificatul operatorului rămâne valabil sub rezerva îndeplinirii tuturor condițiilor următoare:

1. operatorul continuă să respecte cerințele relevante din Regulamentul (UE) 2018/1139 și din actele sale delegate și de punere în aplicare, ținând cont de dispozițiile referitoare la tratarea constatărilor conform dispozițiilor de la punctul ORO.GEN.150 din prezenta anexă;
2. autorității competente i se acordă acces la operator în conformitate cu punctul ORO.GEN.140 din prezenta anexă, pentru a determina dacă se menține conformarea cu cerințele relevante din Regulamentul (UE) 2018/1139 și din actele sale delegate și de punere în aplicare;
3. certificatul nu face obiectul renunțării sau al revocării.”;

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

„(a) În scopul stabilirii conformării cu cerințele relevante din Regulamentul (UE) 2018/1139 și din actele sale delegate și de punere în aplicare, operatorul acordă în orice moment acces la întreaga bază materială, la toate aeronavele, documentele, evidențele, datele, procedurile sau la alte materiale relevante pentru activitatea sa care face obiectul certificării, al autorizației SPO sau al declarării, fie că este sau nu subcontractată, oricărei persoane autorizate de una dintre următoarele autorități:

1. autoritatea competentă definită la punctul ORO.GEN.105 din anexa III la prezentul regulament;
2. autoritatea care acționează în temeiul prevederilor de la punctul ARO.GEN.300 litera (d), punctul ARO.GEN.300 litera (e) sau din subpartea RAMP din anexa II la prezentul regulament.”;

(d) punctul ORO.GEN.160 se modifică după cum urmează:

(i) litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) Operatorul raportează autorității competente și oricărei alte organizații care trebuie informată conform dispozițiilor statului operatorului orice accident, incident grav și eveniment definite în Regulamentul (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului (*) și în Regulamentul (UE) nr. 376/2014.

(*) Regulamentul (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 octombrie 2010 privind investigarea și prevenirea accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă și de abrogare a Directivei 94/56/CE (JO L 295, 12.11.2010, p. 35).”;

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

„(c) Fără a aduce atingere Regulamentului (UE) nr. 996/2010 și Regulamentului (UE) nr. 376/2014, rapoartele menționate la literele (a) și (b) se întocmesc în forma și modul stabilite de autoritatea competentă și conțin toate informațiile pertinente referitoare la circumstanțele cunoscute de operator.”;

(e) la punctul ORO.GEN.205, litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) Atunci când subcontractează sau achiziționează orice servicii sau produse în cadrul activităților sale, operatorul se asigură că se îndeplinesc în mod cumulativ următoarele cerințe:

1. serviciile sau produsele subcontractate sau achiziționate respectă cerințele aplicabile;
2. orice pericole la adresa siguranței aviației asociate serviciilor sau produselor subcontractate sau achiziționate sunt luate în considerare de sistemul de management al operatorului.”;

(f) în subpartea GEN se adaugă următoarea secțiune 3:

„Secțiunea 3

Cerințe organizaționale suplimentare

ORO.GEN.310 Utilizarea pentru operațiuni necomerciale și pentru operațiuni specializate a aeronavelor înscrise pe un AOC

(a) O aeronavă înscrisă pe AOC-ul unui operator poate rămâne pe AOC-ul respectiv dacă este operată în oricare dintre următoarele situații:

1. de către însuși titularul AOC-ului, pentru operațiuni specializate în conformitate cu anexa VIII (partea SPO);
2. de către alți operatori, pentru operațiuni necomerciale cu aeronave motorizate sau pentru operațiuni specializate efectuate în conformitate cu anexa VI (partea NCC), cu anexa VII (partea NCO) sau cu anexa VIII (partea SPO), cu condiția ca aeronava să fie utilizată pe o perioadă neîntreruptă de cel mult 30 de zile.

(b) În cazul în care aeronava este utilizată în conformitate cu litera (a) subpunctul 2, titularul AOC-ului care pune la dispoziție aeronava și operatorul care utilizează aeronava stabilesc o procedură care:

1. să identifice în mod clar operatorul care răspunde de controlul operațional al fiecărui zbor și să descrie modul în care se transferă controlul operațional între aceștia;
2. să descrie procedura de predare a aeronavei atunci când aceasta este returnată titularului AOC-ului.

Procedura respectivă se include în manualul de operațiuni al fiecărui operator sau într-un contract încheiat între titularul AOC-ului și operatorul care utilizează aeronava în conformitate cu litera (a) subpunctul 2. Titularul AOC-ului întocmește un model de astfel de contract. Punctul ORO.GEN.220 se aplică păstrării evidenței acestor contracte.

Titularul AOC-ului și operatorul care utilizează aeronava în conformitate cu litera (a) subpunctul 2 se asigură că personalul relevant este informat cu privire la procedură.

- (c) Titularul AOC-ului înaintează procedura menționată la litera (b) autorității competente spre aprobare prealabilă.

Titularul AOC-ului convine cu autoritatea competentă asupra mijloacelor și frecvenței de furnizare a informațiilor referitoare la transferurile de control operațional în conformitate cu punctul ORO.GEN.130 litera (c).

- (d) Managementul menținerii navigabilității aeronavelor utilizate în conformitate cu litera (a) este asigurat de organizația responsabilă cu menținerea navigabilității aeronavelor incluse în AOC, în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 1321/2014.
- (e) Titularul de AOC care pune la dispoziție aeronave în conformitate cu litera (a) are obligația:
1. de a indica în manualul de operațiuni însemnele de înmatriculare ale aeronavelor puse la dispoziție și tipul de operațiuni efectuate cu respectivele aeronave;
 2. de a fi tot timpul informat și de a păstra evidența fiecărui operator care deține controlul operațional al unei aeronave în orice moment până la returnarea aeronavei către titularul de AOC;
 3. de a se asigura că măsurile sale de identificare a pericolelor, de evaluare și de reducere a riscurilor vizează toate operațiunile efectuate cu aeronavele în cauză.
- (f) În cazul operațiunilor vizate de anexa VI (partea NCC) și anexa VIII (partea SPO), operatorul care utilizează aeronave în conformitate cu litera (a) se asigură că se îndeplinesc în mod cumulativ următoarele cerințe:
1. fiecare zbor efectuat sub controlul său operațional este înregistrat în sistemul de jurnal tehnic al aeronavei;
 2. nu se aduce nicio modificare sistemelor sau configurației aeronavei;
 3. orice defect sau defecțiune tehnică care apare în timp ce aeronava se află sub controlul său operațional este raportată către CAMO a titularului AOC-ului;
 4. titularul de AOC primește o copie a oricărui raport de eveniment legat de zborurile efectuate cu aeronava, întocmit în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 376/2014 și cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1018 al Comisiei (*).

(*) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1018 al Comisiei din 29 iunie 2015 de stabilire a unei liste de clasificare a evenimentelor de aviație civilă care trebuie raportate în mod obligatoriu în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 376/2014 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 163, 30.6.2015, p. 1).;

- (g) la punctul ORO.AOC.110, litera (c) se înlocuiește cu următorul text:

„Luarea cu chirie cu echipaj

- (c) Solicitantul unei aprobări pentru luarea cu chirie a unei aeronave cu echipaj de la un operator dintr-o țară terță are obligația de a demonstra autorității competente că se îndeplinesc în mod cumulativ următoarele cerințe:
1. operatorul din țara terță deține un AOC valabil eliberat în conformitate cu anexa 6 la Convenția privind aviația civilă internațională;
 2. standardele de siguranță pe care operatorul din țara terță le aplică în domeniul menținerii navigabilității și al operațiunilor aeriene sunt echivalente cerințelor aplicabile stabilite în Regulamentul (UE) nr. 1321/2014 și în prezentul regulament;
 3. aeronava dispune de un certificat de navigabilitate standard eliberat în conformitate cu anexa 8 la Convenția privind aviația civilă internațională.”;

- (h) punctul ORO.AOC.125 se înlocuiește cu următorul text:

„ORO.AOC.125 Operațiuni necomerciale efectuate de un titular de AOC cu aeronavele înscrise pe AOC-ul său

- (a) Titularul unui AOC poate desfășura operațiuni necomerciale în conformitate cu anexa VI (partea NCC) sau cu anexa VII (partea NCO) cu aeronavele enumerate în specificațiile operaționale ale AOC-ului său sau în manualul său de operațiuni, cu condiția ca titularul AOC-ului să descrie aceste operațiuni în detaliu în manualul de operațiuni, cu includerea următoarelor elemente:
1. o identificare a cerințelor aplicabile;

2. o descriere a tuturor diferențelor dintre procedurile de operare utilizate la desfășurarea operațiunilor CAT și a operațiunilor necomerciale;
 3. un mijloc de garantare a faptului că tot personalul implicat în operațiuni este pe deplin familiarizat cu procedurile asociate.
- (b) Un titular de AOC are obligația de a respecta:
1. anexa VIII (partea SPO) atunci când efectuează zboruri de verificare a întreținerii cu aeronave motorizate complexe;
 2. anexa VII (partea NCO) atunci când efectuează zboruri de verificare a întreținerii cu alte aeronave decât cele motorizate complexe.
- (c) Titularul unui AOC care desfășoară operațiunile menționate la literele (a) și (b) nu are obligația de a depune o declarație în conformitate cu prezenta anexă.
- (d) Titularul AOC-ului precizează tipul de zbor, astfel cum figurează în manualul său de operațiuni, în documentele aferente zborului (planul de zbor operațional, fișa de încărcare și alte documente echivalente).”;
- (i) la punctul ORO.AOC.135, litera (a) se înlocuiește cu următorul text:
- „(a) În conformitate cu punctul ORO.GEN.210 litera (b), operatorul numește persoane responsabile cu managementul și supravegherea următoarelor domenii:
1. operațiunile de zbor;
 2. pregătirea membrilor echipajului;
 3. operațiunile la sol;
 4. menținerea navigabilității sau persoane responsabile cu contractul de management al menținerii navigabilității în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 1321/2014, după caz.”;
- (j) la punctul ORO.SPO.100, litera (c) se înlocuiește cu următorul text:
- „(c) Un operator comercial specializat are obligația de a obține aprobarea prealabilă a autorității competente și de a îndeplini următoarele condiții:
1. în cazul închirierii unei aeronave cu echipaj aparținând unui operator dintr-o țară terță:
 - (i) standardele de siguranță pe care operatorul din țara terță le aplică în domeniul menținerii navigabilității și al operațiunilor aeriene sunt echivalente cerințelor aplicabile stabilite în Regulamentul (UE) nr. 1321/2014 (*) și în prezentul regulament;
 - (ii) aeronava operatorului din țara terță dispune de un certificat de navigabilitate standard eliberat în conformitate cu anexa 8 la Convenția privind aviația civilă internațională;
 - (iii) durata închirierii cu echipaj nu depășește șapte luni în nicio perioadă de 12 luni consecutive;
 2. în cazul închirierii unei aeronave fără echipaj înmatriculate într-o țară terță:
 - (i) a fost identificată o nevoie operațională la care nu se poate răspunde prin închirierea unei aeronave înmatriculate în Uniune;
 - (ii) durata închirierii fără echipaj nu depășește șapte luni în nicio perioadă de 12 luni consecutive;
 - (iii) standardele de siguranță respectate de aeronava din țara terță în domeniul menținerii navigabilității sunt echivalente cerințelor aplicabile stabilite în Regulamentul (UE) nr. 1321/2014;
 - (iv) aeronava este echipată în conformitate cu anexa VIII (partea SPO).
- (*) 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).”;
- (k) punctul ORO.CC.100 se înlocuiește cu următorul text:

„ORO.CC.100 Numărul de membri și componența echipajului de cabină

- (a) Pentru operarea aeronavelor cu o MOPSC de peste 19 locuri, se desemnează cel puțin un membru al echipajului de cabină atunci când se transportă unul sau mai mulți pasageri.

- (b) În scopul respectării dispoziției de la litera (a), numărul minim de membri ai echipajului de cabină este cel mai mare dintre următoarele:
1. numărul membrilor echipajului de cabină stabilit în cursul procesului de certificare a aeronavei în conformitate cu specificațiile de certificare aplicabile, pentru configurarea cabinei aeronavei utilizate de operator;
 2. dacă numărul prevăzut la subpunctul 1 nu a fost stabilit, numărul de membri ai echipajului de cabină stabilit în cursul procesului de certificare a aeronavei pentru configurația maximă aprobată a locurilor pentru pasageri minus 1 pentru fiecare multiplu întreg de 50 de locuri pentru pasageri pe care configurația cabinei aeronavei utilizate de operator îl are în minus față de configurația maximă aprobată a locurilor;
 3. un membru al echipajului de cabină pentru fiecare grup complet sau incomplet de 50 de locuri pentru pasageri instalate pe aceeași punte a aeronavei care urmează să fie operată.
- (c) Pentru operațiunile efectuate cu mai mult de un membru al echipajului de cabină, operatorul numește un membru al echipajului de cabină care să răspundă în fața pilotului comandant sau a comandantului.
- (d) Prin derogare de la litera (a), operațiunile necomerciale cu aeronave cu o MOPSC de peste 19 locuri se pot efectua fără prezența la bord a unui membru al echipajului de cabină în exercițiul funcțiunii, sub rezerva obținerii aprobării prealabile a autorității competente. Pentru obținerea acestei aprobări, operatorul se asigură că sunt îndeplinite cumulativ condițiile următoare:
1. la bord se află maximum 19 pasageri;
 2. operatorul a elaborat proceduri pentru operațiunea respectivă.”;
- (l) punctul ORO.CC.205 se înlocuiește cu următorul text:

„ORO.CC.205 Reducerea numărului de membri ai echipajului de cabină în timpul operațiunilor la sol și în circumstanțe neprevăzute

- (a) Ori de câte ori la bordul unei aeronave se află pasageri, în aeronavă trebuie să fie prezent și pregătit să acționeze numărul minim de membri ai echipajului de cabină necesar în conformitate cu punctul ORO.CC.100.
- (b) Prin derogare de la litera (a), numărul minim de membri ai echipajului de cabină poate fi redus în oricare dintre următoarele cazuri:
1. pe durata operațiunilor normale la sol care nu presupun realimentarea sau extragerea combustibilului atunci când aeronava se află la locul de parcare;
 2. în circumstanțe neprevăzute, dacă numărul de pasageri transportați la bord este redus. În acest caz se înaintează un raport către autoritatea competentă după încheierea zborului;
 3. în scopul de a se oferi perioade de odihnă în timpul fazei de croazieră a unui zbor, fie în conformitate cu punctul ORO.FTL.205 litera (e), fie ca măsură de combatere a oboselii aplicată de operator.
- (c) În scopul aplicării dispozițiilor de la litera (b) subpunctele 1 și 2, procedurile operatorului incluse în manualul de operațiuni garantează că:
1. se atinge un nivel echivalent de siguranță cu un număr redus al membrilor echipajului de cabină, în special pentru evacuarea pasagerilor;
 2. chiar și în condițiile unui număr redus al membrilor echipajului de cabină, este prezent un șef de cabină în conformitate cu punctul ORO.CC.200;
 3. pentru fiecare grup complet sau incomplet de 50 de pasageri prezenți pe aceeași punte a aeronavei este necesar cel puțin un membru al echipajului de cabină;
 4. în cazul operațiunilor normale la sol cu o aeronavă care necesită mai mult de un membru al echipajului de cabină, numărul membrilor echipajului de cabină determinat în conformitate cu subpunctul 3 este majorat cu câte un membru al echipajului de cabină pentru fiecare pereche de ieșiri de urgență aflate la nivelul podelei.
- (d) În scopul aplicării dispozițiilor de la litera (b) subpunctul 3, operatorul:
1. efectuează o evaluare a riscurilor pentru a determina numărul de membri ai echipajului de cabină care trebuie să fie prezenți și pregătiți să acționeze în orice moment în timpul fazei de croazieră;
 2. identifică măsuri de diminuare a efectelor prezenței unui număr mai mic de membri ai echipajului de cabină pregătiți să acționeze în timpul fazei de croazieră;

3. prevede în manualul de operațiuni proceduri specifice, inclusiv pentru odihna în timpul zborului a șefului de cabină, care să asigure în orice moment relații adecvate cu pasagerii și gestionarea eficientă a oricăror situații anormale sau de urgență;
4. precizează, în regimul de specificare a timpului de zbor în conformitate cu punctul ORO.FTL.125, condițiile în care se pot oferi membrilor echipajului de cabină perioade de odihnă în timpul zborului.”;

(m) appendicele I se înlocuiește cu următorul text:

„Apendicele I

DECLARAȚIE					
în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei privind operațiunile aeriene					
Operatorul					
Nume:					
Locul în care operatorul își are sediul principal de activitate sau, dacă operatorul nu are un sediu principal de activitate, locul în care operatorul este stabilit sau își are reședința și locul din care sunt coordonate operațiunile:					
Numele și datele de contact ale managerului responsabil:					
Operarea aeronavelor					
Data de începere a operării sau data intrării în vigoare a schimbării:					
Informații privind aeronava, operarea și întreprinderea de management al menținerii navigabilității ⁽¹⁾ :					
Numărul de serie al aeronavei	Tipul aeronavei	Însemnele de înmatriculare ale aeronavei ⁽²⁾	Baza principală	Tipul (tipurile) de operațiuni ⁽³⁾	Întreprinderea responsabilă cu managementul menținerii navigabilității ⁽⁴⁾
După caz, detaliile aprobărilor deținute (atașați la declarație o listă cu aprobările specifice, inclusiv aprobările specifice acordate de o țară terță, dacă este cazul).					
După caz, detaliile autorizațiilor pentru operațiuni specializate deținute (atașați autorizațiile, dacă este cazul).					
Dacă este cazul, lista mijloacelor de conformare alternative cu trimitere la AMC-urile pe care le înlocuiesc (atașați AltMoC).					
Declarații					
<input type="checkbox"/> Operatorul respectă și va continua să respecte cerințele esențiale prevăzute în anexa V la Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului și cerințele din Regulamentul (UE) nr. 965/2012.					
<input type="checkbox"/> Documentația privind sistemul de management, inclusiv manualul de operațiuni, respectă cerințele din anexa III (partea ORO), din anexa V (partea SPA), din anexa VI (partea NCC) sau din anexa VIII (partea SPO) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012, iar toate zborurile se vor desfășura în conformitate cu dispozițiile din manualul de operațiuni, astfel cum se prevede la punctul ORO.GEN.110 litera (b) din anexa III la regulamentul menționat.					

<input type="checkbox"/> Toate aeronavele operate dispun de un certificat de navigabilitate valabil în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 748/2012 al Comisiei sau îndeplinesc cerințele specifice de navigabilitate aplicabile aeronavelor înmatriculate într-o țară terță care fac obiectul unui contract de închiriere.
<input type="checkbox"/> Toți membrii echipajului de zbor dețin o licență în conformitate cu anexa I la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei, astfel cum se prevede la punctul ORO.FC.100 litera (c) din anexa III la Regulamentul (UE) nr. 965/2012, iar membrii echipajului de cabină, dacă este cazul, sunt pregătiți în conformitate cu subpartea CC din anexa III la Regulamentul (UE) nr. 965/2012.
<input type="checkbox"/> (Dacă este cazul) Operatorul a pus în aplicare și a demonstrat conformitatea cu un standard recunoscut în domeniu. Referința standardului: Organismul de certificare: Data ultimului audit privind conformitatea:
<input type="checkbox"/> Operatorul va notifica autorității competente orice modificare a circumstanțelor care îi afectează conformarea cu cerințele esențiale stabilite în anexa V la Regulamentul (UE) 2018/1139 și cu cerințele din Regulamentul (UE) nr. 965/2012, astfel cum a fost declarat autorității competente prin prezenta declarație, precum și orice modificări ale informațiilor și ale listelor AltMoC incluse în prezenta declarație și atașate la aceasta, după cum se prevede la punctul ORO.GEN.120 litera (a) din anexa III la Regulamentul (UE) nr. 965/2012.
<input type="checkbox"/> Operatorul confirmă că informațiile puse la dispoziție în prezenta declarație sunt corecte.
Data, numele și semnătura managerului responsabil
(1) Dacă în declarație nu este suficient spațiu pentru a enumera toate informațiile, respectivele informații sunt enumerate într-o anexă separată. Anexa se datează și se semnează. (2) Dacă aeronava este înmatriculată și pe lângă un titular de AOC, indicați numărul AOC-ului titularului de AOC. (3) «Tipul (tipurile) de operațiuni» se referă la tipul operațiunilor efectuate cu aeronava în cauză, de exemplu, operațiuni necomerciale sau operațiuni specializate, cum ar fi zboruri de fotografiere aeriană, zboruri de publicitate aeriană, zboruri pentru transmiterea știrilor, zboruri pentru televiziune și film, operațiuni cu parașuta, parașutism, zboruri de verificare a întreținerii. (4) Informațiile despre întreprinderea responsabilă cu managementul menținerii navigabilității includ numele, adresa și numărul aprobării organizației.”;

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

(a) punctul CAT.GEN.MPA.105 se modifică după cum urmează:

(i) litera (a) se modifică după cum urmează:

— subpunctele 12 și 13 se înlocuiesc cu următorul text:

„12. se asigură că s-a efectuat inspecția înainte de zbor în conformitate cu cerințele din anexa I (partea M) la Regulamentul (UE) nr. 1321/2014;

13. se asigură că echipamentele de urgență relevante rămân ușor accesibile în vederea folosirii imediate.”;

— se adaugă următorul subpunct 14:

„14. înregistrează, la terminarea zborului, datele de utilizare și toate defecțiunile cunoscute sau suspectate ale aeronavei în jurnalul tehnic al aeronavei sau în jurnalul de bord al acesteia pentru a asigura siguranța continuă a zborurilor.”;

(ii) se adaugă următoarea literă (e):

„(e) Comandantul raportează, cât mai curând posibil, unității corespunzătoare de servicii de trafic aerian (ATS) orice condiții meteorologice sau condiții de zbor periculoase întâlnite care ar putea afecta siguranța altor aeronave.”;

- (b) punctul CAT.GEN.MPA.150 se înlocuiește cu următorul text:

„CAT.GEN.MPA.150 Amerizarea de urgență – avioane

Operatorul nu operează un avion cu o configurație a locurilor pentru pasageri de peste 30 de astfel de locuri în zboruri deasupra întinderilor de apă, la o distanță față de un teren adecvat pentru aterizarea de urgență care să depășească 120 de minute la viteza de croazieră sau 400 de mile marine, luându-se în considerare valoarea mai mică, fără ca avionul să corespundă cerințelor de amerizare de urgență prevăzute în specificația sau specificațiile de certificare aplicabile.”;

- (c) la punctul CAT.GEN.MPA.180 litera (a), subpunctul 10 se înlocuiește cu următorul text:

„10. jurnalul tehnic al aeronavei în conformitate cu anexa I (partea M) la Regulamentul (UE) nr. 1321/2014;”;

- (d) punctul CAT.GEN.MPA.210 se înlocuiește cu următorul text:

„CAT.GEN.MPA.210 Localizarea unei aeronave aflate în pericol – Avioane

Următoarele avioane trebuie să fie echipate cu mijloace robuste și automate de determinare cu precizie, în urma unui accident în care avionul este grav avariat, a poziției punctului de încetare a zborului:

1. toate avioanele cu o MCTOM mai mare de 27 000 kg și cu o MOPSC de peste 19 locuri al căror certificat de navigabilitate individual a fost obținut la 1 ianuarie 2023 sau după această dată;
2. toate avioanele cu o MCTOM mai mare de 45 500 kg al căror certificat de navigabilitate individual a fost obținut la 1 ianuarie 2023 sau după această dată.”;

- (e) la punctul CAT.OP.MPA.170, litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) pasagerilor li se pune la dispoziție un pliant cu informații de siguranță în care sunt date instrucțiuni sub formă de pictograme ce indică modul de funcționare a echipamentelor de siguranță și de urgență și ieșirile de urgență pe care pasagerii le-ar putea folosi.”;

- (f) punctul CAT.OP.MPA.320 se înlocuiește cu următorul text:

„CAT.OP.MPA.320 Categoriile de avioane

- (a) Avioanele sunt împărțite pe categorii pe baza vitezei față de aer indicate la prag (V_{AT}) care este egală cu viteza de sustentație (V_{SO}) înmulțită cu 1,3 sau cu viteza de sustentație la 1G (gravitație) (V_{S1g}) înmulțită cu 1,23 în configurația de aterizare la masa maximă certificată la aterizare. În cazul în care este disponibilă atât V_{SO} , cât și V_{S1g} , se utilizează cea mai mare V_{AT} rezultată.
- (b) Se utilizează categoriile de avioane indicate în tabelul de mai jos.

Tabelul 1: Categoriile de avioane care corespund valorilor V_{AT}

Categoria de avion	V_{AT}
A	Sub 91 de noduri
B	De la 91 la 120 de noduri
C	De la 121 la 140 de noduri
D	De la 141 la 165 de noduri
E	De la 166 la 210 noduri

- (c) Configurația de aterizare care se ia în considerare este cea specificată în manualul de operațiuni.
- (d) Operatorul poate aplica o masă la aterizare mai mică pentru determinarea V_{AT} dacă obține aprobarea autorității competente. O astfel de masă la aterizare mai mică este o valoare permanentă, independentă de schimbările operaționale zilnice.”;

- (g) la punctul CAT.IDE.A.100, litera (b) se înlocuiește cu următorul text:
- „(b) Instrumentele și echipamentele care nu sunt impuse de prezenta anexă (partea CAT), precum și orice alte echipamente care nu sunt impuse de prezentul regulament, dar care sunt transportate la bord în timpul unui zbor respectă următoarele cerințe:
1. informațiile oferite de aceste instrumente, echipamente sau accesorii nu se folosesc de către membrii echipajului de zbor pentru a se conforma anexei II la Regulamentul (UE) 2018/1139 sau punctelor CAT.IDE.A.330, CAT.IDE.A.335, CAT.IDE.A.340 și CAT.IDE.A.345 din prezenta anexă;
 2. instrumentele și echipamentele nu afectează navigabilitatea avionului, nici în cazul defectării sau al proastei funcționări.”;
- (h) la punctul CAT.IDE.A.105, litera (b) se înlocuiește cu următorul text:
- „(b) operatorul are aprobarea autorității competente de a opera avionul în limitele listei master a echipamentului minim («MMEL») în conformitate cu anexa III punctul ORO.MLR.105 litera (j).”;
- (i) punctul CAT.IDE.A.125 se modifică după cum urmează:
- (i) la litera (a) subpunctul 1, subpunctul (iii) se înlocuiește cu următorul text:
- „(iii) altitudinea barometrică.”;
- (ii) la litera (b), subpunctul 1 se înlocuiește cu următorul text:
- „1. altitudinea barometrică.”;
- (j) punctul CAT.IDE.A.130 se modifică după cum urmează:
- (i) litera (b) se înlocuiește cu următorul text:
- „(b) Două dispozitive de măsurare și afișare a altitudinii barometrice.”;
- (ii) la litera (h), subpunctul 1 se înlocuiește cu următorul text:
- „1. altitudinea barometrică.”;
- (k) punctul CAT.IDE.A.205 se modifică după cum urmează:
- (i) la litera (a), subpunctul 3 se înlocuiește cu următorul text:
- „3. o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului pe fiecare scaun de pasageri și hamuri de siguranță pentru fiecare cușetă în cazul avioanelor cu o MCTOM de 5 700 kg sau mai mică și cu o MOPSC de maximum nouă locuri, care dispun de un certificat de navigabilitate individual obținut la 8 aprilie 2015 sau după această dată.”;
- (ii) la litera (b), subpunctul 3 se înlocuiește cu următorul text:
- „3. pentru scaunele membrilor echipajului de zbor și pentru orice scaun situat lângă un scaun de pilot, oricare dintre următoarele:
- (i) două chingi peste umăr și o centură de siguranță care pot fi folosite independent;
 - (ii) o chingă diagonală peste umăr și o centură de siguranță care pot fi folosite independent pentru următoarele tipuri de avioane:
 - A. avioanele cu o MCTOM de 5 700 kg sau mai mică și cu o MOPSC de maximum nouă locuri care sunt conforme cu condițiile dinamice de aterizare de urgență definite în specificația de certificare aplicabilă;
 - B. avioanele cu o MCTOM de 5 700 kg sau mai mică și cu o MOPSC de maximum nouă locuri care nu sunt conforme cu condițiile dinamice de aterizare de urgență definite în specificația de certificare aplicabilă și care dispun de un certificat de navigabilitate individual obținut înainte de 28 octombrie 2014;
 - C. avioanele certificate în conformitate cu CS-VLA sau cu o specificație echivalentă și cu CS-LSA sau cu o specificație echivalentă.”;
- (l) la punctul CAT.IDE.A.245, litera (d) se înlocuiește cu următorul text:
- „(d) Avioanele trebuie să fie echipate cu PBE portabile suplimentare, instalate în vecinătatea stingătoarelor de incendiu manuale menționate la punctul CAT.IDE.A.250 literele (b) și (c) sau lângă intrarea în compartimentul pentru încărcătură, în cazul în care stingătorul de incendiu manual este instalat într-un compartiment pentru încărcătură.”;

(m) la punctul CAT.IDE.A.275, literele (c) și (d) se înlocuiesc cu următorul text:

„(c) În cazul avioanelor cu o MOPSC de 19 sau mai puține locuri care sunt certificate de tip pe baza specificației de certificare a agenției, sistemul de iluminare în caz de urgență menționat la litera (a) trebuie să includă echipamentele menționate la litera (b) subpunctele 1, 2 și 3.

(d) În cazul avioanelor cu o MOPSC de 19 sau mai puține locuri care nu sunt certificate de tip pe baza specificației de certificare a agenției, sistemul de iluminare în caz de urgență menționat la litera (a) trebuie să includă echipamentele menționate la litera (b) subpunctul 1.”;

(n) la punctul CAT.IDE.A.285, litera (c) se înlocuiește cu următorul text:

„(c) Hidroavioanele operate deasupra întinderilor de apă trebuie să fie echipate cu:

1. o ancoră pentru apă sau alt echipament necesar pentru a facilita amararea, ancorarea sau manevrarea hidroavionului pe apă, adecvate mărimii, masei și caracteristicilor sale de manevrare;
2. echipamente pentru producerea semnalelor sonore prevăzute în reglementările internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, după caz.”;

(o) la punctul CAT.IDE.A.345, litera (c) se înlocuiește cu următorul text:

„(c) În pofida dispozițiilor de la litera (b), avioanele operate pentru curse scurte în spațiul aerian superior al Atlanticului de Nord (NAT HLA) care nu traversează Atlanticul de Nord trebuie să fie echipate cu cel puțin un sistem de comunicații cu rază lungă, în cazul în care se publică proceduri alternative de comunicații pentru spațiul aerian în cauză.”;

(p) punctul CAT.IDE.H.100 se modifică după cum urmează:

(i) litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) Instrumentele și echipamentele impuse de prezenta subparte sunt aprobate în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile, cu excepția următoarelor elemente:

1. lanterne autonome;
2. un mijloc precis de indicare a timpului;
3. suport pentru hărți;
4. trusă de prim-ajutor;
5. megafoane;
6. echipamente de supraviețuire și de semnalizare;
7. ancore pentru apă și echipamente pentru amarare;
8. dispozitive de siguranță pentru copii.”;

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

„(b) Instrumentele și echipamentele care nu sunt impuse de prezenta anexă (partea CAT), precum și orice alte echipamente care nu sunt impuse de prezentul regulament, dar care sunt transportate la bord în timpul unui zbor respectă următoarele cerințe:

1. informațiile oferite de aceste instrumente, echipamente sau accesorii nu se folosesc de către membrii echipajului de zbor pentru a se conforma anexei II la Regulamentul (UE) 2018/1139 sau punctelor CAT.IDE.H.330, CAT.IDE.H.335, CAT.IDE.H.340 și CAT.IDE.H.345 din prezenta anexă;
2. instrumentele și echipamentele nu afectează navigabilitatea elicopterului, nici în cazul defectării sau al proastei funcționări.”;

(q) la punctul CAT.IDE.H.105, litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) operatorul are aprobarea autorității competente de a opera elicopterul în limitele MMEL în conformitate cu anexa III punctul ORO.MLR.105 litera (f).”;

- (r) punctul CAT.IDE.H.125 se modifică după cum urmează:
- (i) la litera (a) subpunctul 1, subpunctul (iii) se înlocuiește cu următorul text:
„(iii) altitudinea barometrică;”;
 - (ii) la litera (b), subpunctul 1 se înlocuiește cu următorul text:
„1. altitudinea barometrică;”;
- (s) punctul CAT.IDE.H.130 se modifică după cum urmează:
- (i) litera (b) se înlocuiește cu următorul text:
„(b) Două dispozitive de măsurare și afișare a altitudinii barometrice. Pentru operațiunile cu un singur pilot în condiții VFR pe timp de noapte, un altimetru barometric poate fi substituit de un radioaltimetru.”;
 - (ii) la litera (h), subpunctul 1 se înlocuiește cu următorul text:
„1. altitudinea barometrică;”;
- (t) la punctul CAT.IDE.H.315, litera (a) se înlocuiește cu următorul text:
„(a) o ancoră pentru apă sau alt echipament necesar pentru a facilita amararea, ancorarea sau manevrarea elicopterului pe apă, adecvate mărimii, masei și caracteristicilor sale de manevrare, și”;
- (u) punctul CAT.IDE.H.320 se înlocuiește cu următorul text:

„CAT.IDE.H.320 Toate elicopterele care efectuează zboruri deasupra întinderilor de apă – amerizarea de urgență

- (a) Elicopterele trebuie să fie proiectate pentru amerizare sau certificate pentru amerizare de urgență în conformitate cu specificația de certificare relevantă dacă operează în clasa de performanță 1 sau 2 într-un zbor deasupra întinderilor de apă la o distanță de uscat echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră.
 - (b) Elicopterele trebuie să fie proiectate pentru amerizare sau certificate pentru amerizare de urgență în conformitate cu specificația de certificare relevantă sau să fie dotate cu echipamente de flotabilitate în caz de urgență atunci când efectuează operațiuni în:
 1. clasa de performanță 1 sau 2 într-un zbor deasupra întinderilor de apă într-un mediu neostil la o distanță față de țărm echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră;
 2. clasa de performanță 2, la decolare sau aterizare deasupra apei, cu excepția operațiunilor de servicii medicale de urgență cu elicopterul («HEMS»), în cazul cărora, în scopul minimizării expunerii, aterizarea sau decolarea într-un loc de operare HEMS situat într-un mediu aglomerat este executată deasupra apei;
 3. clasa de performanță 3 într-un zbor deasupra întinderilor de apă la o distanță față de țărm mai mare decât distanța care asigură o aterizare forțată în siguranță pe uscat.”;
5. anexa V (partea SPA) se modifică după cum urmează:
- (a) punctul SPA.GEN.100 se înlocuiește cu următorul text:

„SPA.GEN.100 Autoritatea competentă

- (a) Autoritatea competentă pentru eliberarea unei aprobări specifice este:
 1. pentru operatorii comerciali, autoritatea statului membru în care operatorul își are sediul principal de activitate;
 2. pentru operatorii necomerciali, autoritatea statului în care operatorul își are sediul principal de activitate, este stabilit sau își are reședința.

(b) În pofida dispozițiilor de la litera (a) subpunctul 2, pentru operatorii necomerciali care folosesc aeronave înmatriculate într-o țară terță, cerințele aplicabile în temeiul prezentei anexe pentru aprobarea următoarelor operațiuni nu se aplică dacă aprobările în cauză sunt eliberate de un stat de înmatriculare terț:

1. navigația bazată pe performanțe (PBN);
2. specificațiile minime de performanță operațională (MNPS);
3. spațiul aerian în care se aplică o eșalonare verticală minimă redusă (RVSM);
4. operațiunile în condiții de vizibilitate redusă (LVO).”;

(b) la punctul SPA.DG.110, litera (e) se înlocuiește cu următorul text:

„(e) să se asigure că o copie a informațiilor furnizate pilotului comandant sau comandantului se păstrează la sol și că respectiva copie sau informațiile pe care le cuprinde sunt accesibile imediat dispecerului operațiuni de zbor, dispecerului de zbor sau personalului de la sol desemnat responsabil cu partea sa din operațiunile de zbor, până după încheierea zborului la care se referă informațiile în cauză.”;

(c) la punctul SPA.NVIS.110, litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) *Radioaltimetru*. Elicopterul trebuie să fie echipat cu un radioaltimetru cu avertizare sonoră înaintea atingerii unei înălțimi prestabilite și o avertizare vizuală și sonoră la o înălțime care să poată fi selectată de pilot, decelabilă imediat în timpul tuturor fazelor de zbor NVIS.”;

(d) punctul SPA.HHO.110 se înlocuiește cu următorul text:

„SPA.HHO.110 Cerințe privind echipamentele pentru HHO

(a) Instalarea tuturor echipamentelor pentru operațiuni cu încărcături speciale cu elicoptere altele decât un PCDS simplu, inclusiv a oricărui tip de echipament radio pentru respectarea punctului SPA.HHO.115, și orice modificări ulterioare trebuie să fie acoperite de o certificare de navigabilitate adecvată pentru funcția prevăzută. Echipamentele auxiliare trebuie să fie proiectate și testate la standardul corespunzător, conform cerințelor autorității competente.

(b) Instrucțiunile de întreținere pentru echipamentele și sistemele HHO se stabilesc de către operator în colaborare cu producătorul și sunt introduse în programul operatorului de întreținere a elicopterului astfel cum se prevede în Regulamentul (UE) nr. 1321/2014.”;

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

(a) punctul NCC.GEN.100 se înlocuiește cu următorul text:

„NCC.GEN.100 Autoritatea competentă

Autoritatea competentă este autoritatea desemnată de statul membru în care operatorul își are sediul principal de activitate, este stabilit sau își are reședința.”;

(b) se introduce următorul punct NCC.GEN.101:

„NCC.GEN.101 Cerințe suplimentare pentru organizațiile de pregătire pentru zbor

Organizațiile de pregătire aprobate care au obligația de a respecta prezenta anexă trebuie să respecte, totodată, dispozițiile de la punctul ORO.GEN.310 din anexa III, după caz.”;

(c) la punctul NCC.IDE.A.100, litera (c) se înlocuiește cu următorul text:

„(c) Instrumentele și echipamentele sau accesoriile care nu sunt impuse de prezenta anexă, precum și orice alte echipamente care nu sunt impuse de prezentul regulament, dar care sunt transportate la bord în timpul unui zbor respectă următoarele cerințe:

1. informațiile oferite de aceste instrumente, echipamente sau accesorii nu se folosesc de către membrii echipajului de zbor pentru a se conforma anexei II la Regulamentul (UE) 2018/1139 sau punctelor NCC.IDE.A.245 și NCC.IDE.A.250 din prezenta anexă;
2. instrumentele și echipamentele nu afectează navigabilitatea avionului, nici în cazul defectării sau al proastei funcționări.”;

- (d) la punctul NCC.IDE.A.105, litera (b) se înlocuiește cu următorul text:
- „(b) operatorul are aprobarea autorității competente de a opera avionul în limitele listei master a echipamentului minim («MMEL») în conformitate cu anexa III punctul ORO.MLR.105 litera (j) sau”;
- (e) punctul NCC.IDE.A.120 se modifică după cum urmează:
- (i) la litera (a), subpunctul 3 se înlocuiește cu următorul text:
- „3. altitudinea barometrică;”;
- (ii) la litera (c), subpunctul 1 se înlocuiește cu următorul text:
- „1. altitudinea barometrică;”;
- (f) punctul NCC.IDE.A.125 se modifică după cum urmează:
- (i) la litera (a), subpunctul 3 se înlocuiește cu următorul text:
- „3. altitudinea barometrică;”;
- (ii) la litera (c), subpunctul 1 se înlocuiește cu următorul text:
- „1. altitudinea barometrică;”;
- (iii) litera (h) se înlocuiește cu următorul text:
- „(h) o sursă de alimentare de urgență cu energie electrică, separată de generatorul electric principal, pentru operarea și iluminarea unui sistem de indicare a altitudinii timp de minimum 30 de minute. Sursa de alimentare de urgență intră în funcțiune în mod automat după defectarea totală a generatorului electric principal, iar pe instrument sau pe panoul de instrumente trebuie să se semnaleze în mod clar faptul că indicatorul de altitudine funcționează pe baza sursei de alimentare de urgență.”;
- (g) la punctul NCC.IDE.A.180, litera (b) se înlocuiește cu următorul text:
- „(b) o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului trebuie să aibă:
1. un singur punct de decuplare;
 2. pentru scaunele prevăzute pentru numărul minim necesar de membri ai echipajului de cabină, două chingi peste umăr și o centură de siguranță care pot fi folosite independent;
 3. pentru scaunele membrilor echipajului de zbor și pentru orice scaun situat lângă un scaun de pilot, oricare dintre următoarele:
 - (i) două chingi peste umăr și o centură de siguranță care pot fi folosite independent;
 - (ii) o chingă diagonală peste umăr și o centură de siguranță care pot fi folosite independent pentru următoarele tipuri de avioane:
 - A. avioanele cu o MCTOM de 5 700 kg sau mai mică și cu o MOPSC de maximum nouă locuri care sunt conforme cu condițiile dinamice de aterizare de urgență definite în specificația de certificare aplicabilă;
 - B. avioanele cu o MCTOM de 5 700 kg sau mai mică și cu o MOPSC de maximum nouă locuri care nu sunt conforme cu condițiile dinamice de aterizare de urgență definite în specificația de certificare aplicabilă și care dispun de un certificat de navigabilitate individual obținut înainte de 25 august 2016.”;
- (h) la punctul NCC.IDE.A.250 se adaugă litera (e) cu următorul text:
- „(e) Avioanele trebuie să fie echipate cu echipamente de supraveghere conform cerințelor spațiului aerian aplicabil.”;
- (i) la punctul NCC.IDE.H.100, litera (c) se înlocuiește cu următorul text:
- „(c) Instrumentele și echipamentele sau accesoriile care nu sunt impuse de prezenta anexă, precum și orice alte echipamente care nu sunt impuse de prezentul regulament, dar care sunt transportate la bord în timpul unui zbor respectă următoarele cerințe:
1. informațiile oferite de aceste instrumente, echipamente sau accesorii nu se folosesc de către membrii echipajului de zbor pentru a se conforma anexei II la Regulamentul (UE) 2018/1139 sau punctelor NCC.IDE.H.245 și NCC.IDE.H.250 din prezenta anexă;
 2. instrumentele și echipamentele nu afectează navigabilitatea elicopterului, nici în cazul defectării sau al proastei funcționări.”;

- (j) la punctul NCC.IDE.H.105, litera (b) se înlocuiește cu următorul text:
„(b) operatorul are aprobarea autorității competente de a opera elicopterul în limitele listei master a echipamentului minim («MMEL») în conformitate cu anexa III punctul ORO.MLR.105 litera (j) sau”;
- (k) punctul NCC.IDE.H.120 se modifică după cum urmează:
(i) la litera (a), subpunctul 3 se înlocuiește cu următorul text:
„3. altitudinea barometrică;”;
(ii) la litera (c), subpunctul 1 se înlocuiește cu următorul text:
„1. altitudinea barometrică;”;
- (l) punctul NCC.IDE.H.125 se modifică după cum urmează:
(i) la litera (a), subpunctul 3 se înlocuiește cu următorul text:
„3. altitudinea barometrică;”;
(ii) la litera (c), subpunctul 1 se înlocuiește cu următorul text:
„1. altitudinea barometrică;”;
- (m) punctul NCC.IDE.H.235 se înlocuiește cu următorul text:

„NCC.IDE.H.235 Toate elicopterele care efectuează zboruri deasupra întinderilor de apă – amerizarea de urgență

Elicopterele trebuie să fie proiectate pentru amerizare sau certificate pentru amerizare de urgență în conformitate cu specificația de certificare relevantă sau să fie dotate cu echipamente de flotabilitate în caz de urgență atunci când efectuează un zbor deasupra întinderilor de apă la o distanță față de uscat echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră.”;

- (n) la punctul NCC.IDE.H.250 se adaugă litera (e) cu următorul text:
„(e) Elicopterele trebuie să fie echipate cu echipamente de supraveghere conform cerințelor spațiului aerian aplicabil.”;

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

- (a) la punctul NCO.GEN.100, litera (b) se înlocuiește cu următorul text:
„(b) Dacă aeronava este înmatriculată într-o țară terță, autoritatea competentă este autoritatea desemnată de statul membru în care operatorul își are sediul principal de activitate, este stabilit sau își are reședința.”;
- (b) se introduce următorul punct NCO.GEN.104:

„NCO.GEN.104 Utilizarea aeronavelor înscrise pe un AOC de către un operator necomercial

- (a) Un operator necomercial poate utiliza aeronave, altele decât cele motorizate complexe, înscrise pe AOC-ul unui operator pentru a desfășura operațiuni necomerciale în conformitate cu prezenta anexă.
- (b) Operatorul necomercial care utilizează aeronavele în conformitate cu litera (a) instituie o procedură:
1. care să descrie în mod clar modul în care se transferă controlul operațional al aeronavelor între titularul de AOC și operatorul necomercial, astfel cum se menționează la punctul ORO.GEN.310 din anexa III;
 2. să descrie procedura de predare a aeronavei atunci când aceasta este returnată titularului AOC-ului.
- Această procedură este inclusă într-un contract încheiat între titularul AOC-ului și operatorul necomercial.
- Operatorul necomercial se asigură că personalul relevant este informat cu privire la procedură.
- (c) Managementul menținerii navigabilității aeronavelor utilizate în temeiul literei (a) este asigurat de organizația responsabilă cu menținerea navigabilității pentru aeronavele incluse în AOC, în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 1321/2014.
- (d) Operator necomercial care utilizează aeronavele în conformitate cu litera (a) se asigură că se îndeplinesc următoarele cerințe:
1. fiecare zbor efectuat sub controlul său operațional este înregistrat în sistemul de jurnal tehnic al aeronavei;
 2. nu se aduce nicio modificare sistemelor sau configurației aeronavei;

3. orice defect sau defecțiune tehnică care apare în timp ce aeronava se află sub controlul său operațional este raportată organizației menționate la litera (c) imediat după zbor;
 4. titularul de AOC primește o copie a oricărui raport de eveniment legat de zborurile efectuate cu aeronava, întocmit în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 376/2014 și cu Regulamentul (UE) 2015/1018.”;
- (d) la punctul NCO.IDE.A.100, literele (b) și (c) se înlocuiesc cu următorul text:
- „(b) Pentru următoarele elemente, atunci când sunt obligatorii în temeiul prezentei subpărți, nu este necesară aprobarea echipamentului:
1. siguranțe de rezervă;
 2. lanterne autonome;
 3. un mijloc precis de indicare a timpului;
 4. trusă de prim-ajutor;
 5. echipamente de supraviețuire și de semnalizare;
 6. ancore pentru apă și echipamente pentru amarare;
 7. dispozitive de siguranță pentru copii;
 8. un PCDS simplu utilizat ca dispozitiv de reținere de către un specialist în executarea unei sarcini.
- (c) Instrumentele și echipamentele care nu sunt impuse de anexa VII (partea NCO), precum și orice alte echipamente care nu sunt impuse de prezentul regulament, dar care sunt transportate la bord în timpul unui zbor respectă următoarele cerințe:
1. informațiile oferite de aceste instrumente sau echipamente nu se folosesc de către membrii echipajului de zbor pentru a se conforma anexei II la Regulamentul (UE) 2018/1139 sau punctelor NCO.IDE.A.190 și NCO.IDE.A.195 din anexa VII;
 2. instrumentele și echipamentele nu afectează navigabilitatea avionului, nici în cazul defectării sau al proastei funcționări.”;
- (e) la punctul NCO.IDE.A.120 litera (a), subpunctul 3 se înlocuiește cu următorul text:
- „3. altitudinea barometrică.”;
- (f) la punctul NCO.IDE.A.125 litera (a), subpunctul 3 se înlocuiește cu următorul text:
- „3. altitudinea barometrică.”;
- (g) la punctul NCO.IDE.A.140 litera (a), subpunctul 2 se înlocuiește cu următorul text:
- „2. o centură de siguranță pe fiecare scaun și hamuri de siguranță pentru fiecare cușetă.”;
- (h) la punctul NCO.IDE.A.195 se adaugă litera (e) cu următorul text:
- „(e) Avioanele trebuie să fie echipate cu echipamente de supraveghere conform cerințelor spațiului aerian aplicabil.”;
- (i) la punctul NCO.IDE.H.100, literele (b) și (c) se înlocuiesc cu următorul text:
- „(b) Pentru următoarele elemente, atunci când sunt obligatorii în temeiul prezentei subpărți, nu este necesară aprobarea echipamentului:
1. lanterne autonome;
 2. un mijloc precis de indicare a timpului;
 3. trusă de prim-ajutor;
 4. echipamente de supraviețuire și de semnalizare;
 5. ancore pentru apă și echipamente pentru amarare;
 6. dispozitive de siguranță pentru copii;
 7. un PCDS simplu utilizat ca dispozitiv de reținere de către un specialist în executarea unei sarcini.

- (c) Instrumentele și echipamentele sau accesoriile care nu sunt impuse de anexa VII (partea NCO), precum și orice alte echipamente care nu sunt impuse de prezentul regulament, dar care sunt transportate la bord în timpul unui zbor respectă următoarele cerințe:
1. informațiile oferite de aceste instrumente, echipamente sau accesorii nu se folosesc de către membrii echipajului de zbor pentru a se conforma anexei II la Regulamentul (UE) 2018/1139 sau punctelor NCO.IDE.H.190 și NCO.IDE.H.195 din anexa VII;
 2. instrumentele și echipamentele sau accesoriile nu afectează navigabilitatea elicopterului, nici în cazul defectării sau al proastei funcționări.”;
- (j) la punctul NCO.IDE.H.120 litera (a), subpunctul 3 se înlocuiește cu următorul text:
„3. altitudinea barometrică.”;
- (k) la punctul NCO.IDE.H.125 litera (a), subpunctul 3 se înlocuiește cu următorul text:
„3. altitudinea barometrică.”;
- (l) la punctul NCO.IDE.H.140 litera (a), subpunctele 1 și 2 se înlocuiesc cu următorul text:
„1. un scaun sau o cușetă pentru fiecare persoană aflată la bord cu vârsta de 24 de luni sau mai mare sau un post pentru fiecare membru al echipajului sau specialist în executarea anumitor sarcini aflat la bord;
2. o centură de siguranță pe fiecare scaun pentru pasageri și hamuri de siguranță pentru fiecare cușetă, precum și dispozitive de reținere pentru fiecare post.”;
- (m) punctul NCO.IDE.H.185 se înlocuiește cu următorul text:

„NCO.IDE.H.185 Toate elicopterele care efectuează zboruri deasupra întinderilor de apă – amerizarea de urgență

Elicopterele care efectuează zboruri deasupra întinderilor de apă într-un mediu ostil la o distanță față de uscat de 50 de mile marine trebuie să îndeplinească oricare dintre următoarele cerințe:

- (a) să fie proiectate pentru amerizare în conformitate cu specificațiile de certificare relevante;
 - (b) să fie certificate pentru amerizarea de urgență în conformitate cu specificațiile de certificare relevante;
 - (c) să fie dotate cu echipamente de flotabilitate în caz de urgență.”;
- (n) la punctul NCO.IDE.H.195 se adaugă litera (e) cu următorul text:
„(e) Elicopterele trebuie să fie echipate cu echipamente de supraveghere conform cerințelor spațiului aerian aplicabil.”;
- (o) la punctul NCO.SPEC.HEC.105, litera (b) se înlocuiește cu următorul text:
„(b) Instalarea tuturor echipamentelor de ridicare și a cârligelor de suspendare a încărcăturii, altele decât un PCDS simplu, precum și orice modificări ulterioare trebuie să fie acoperite de o certificare de navigabilitate adecvată pentru funcția prevăzută.”;
- (p) punctul NCO.SPEC.PAR.120 se înlocuiește cu următorul text:

„NCO.SPEC.PAR.120 Transportul și eliberarea bunurilor periculoase

În pofida dispozițiilor de la punctul NCO.SPEC.160, parașutiștii pot să aibă asupra lor dispozitive de producere a dărelor de fum și să iasă din aeronavă cu scopul de a efectua demonstrații de parașutism deasupra zonelor dens populate ale orașelor sau ale altor așezări ori deasupra unor adunări de persoane în aer liber, cu condiția ca respectivele dispozitive să fie fabricate în acest scop.”;

- (q) în subpartea E se adaugă următoarea secțiune 6:

„SECȚIUNEA 6

Zboruri de verificare a întreținerii (MCF)

NCO.SPEC.MCF.100 Nivelurile zborurilor de verificare a întreținerii

Înainte de a efectua un zbor de verificare a întreținerii, operatorul determină nivelul aplicabil al zborului de verificare a întreținerii după cum urmează:

- (a) un zbor de verificare a întreținerii de «nivel A» pentru un zbor în cazul căruia se preconizează că se vor utiliza procedurile 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;

- (b) un zbor de verificare a întreținerii de «nivel B» pentru orice alt zbor de verificare a întreținerii diferit de un zbor de verificare a întreținerii de «nivel A».

NCO.SPEC.MCF.105 Limitări operaționale

- (a) Prin derogare de la punctul NCO.GEN.105 litera (a) subpunctul 4 din prezenta anexă, un zbor de verificare a întreținerii poate fi efectuat cu o aeronavă care a fost pusă în serviciu în urma unei întrețineri incomplete în conformitate cu punctul M.A.801 litera (g) sau cu punctul 145.A.50 litera (e) din anexa I la Regulamentul (UE) nr. 1321/2014 al Comisiei.
- (b) Prin derogare de la punctul NCO.IDE.A.105 sau NCO.IDE.H.105, pilotul comandant poate efectua un zbor cu unele echipamente sau funcții necesare pentru zbor care lipsesc sau sunt nefuncționale dacă respectivele echipamente sau funcții lipsă sau nefuncționale au fost identificate în lista de verificare menționată la punctul NCO.SPEC.MCF.110.

NCO.SPEC.MCF.110 Lista de verificare și instructajul de siguranță

- (a) Lista de verificare menționată la punctul NCO.SPEC.105 se actualizează în funcție de necesități înainte de fiecare zbor de verificare a întreținerii și ține seama de procedurile de operare prevăzute a fi urmate în timpul respectivului zbor de verificare a întreținerii.
- (b) În pofida dispozițiilor de la punctul NCO.SPEC.125 litera (b), înainte de fiecare zbor de verificare este necesar un instructaj de siguranță al specialistului în executarea anumitor sarcini.

NCO.SPEC.MCF.120 Cerințe privind echipajul de zbor

La selectarea unui membru al echipajului de zbor pentru un zbor de verificare a întreținerii, operatorul ține seama de complexitatea aeronavei și de nivelul zborului de verificare a întreținerii definit la punctul NCO.SPEC.MCF.100.

NCO.SPEC.MCF.125 Componenta echipajului și persoanele de la bord

- (a) Înainte de fiecare zbor de verificare a întreținerii avut în vedere, pilotul comandant identifică necesitatea suplimentării numărului de membri ai echipajului și/sau specialiști în executarea anumitor sarcini, ținând seama de sarcina de lucru anticipată a membrilor echipajului de zbor sau a specialiștilor în executarea anumitor sarcini și de evaluarea riscurilor.
- (b) Pilotul comandant nu permite prezența la bord a altor persoane decât cele necesare în temeiul literei (a) în timpul unui zbor de verificare a întreținerii de «nivel A».

NCO.SPEC.MCF.130 Proceduri pentru situații anormale sau de urgență simulate în zbor

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

NCO.SPEC.MCF.140 Sisteme și echipamente

În cazul în care un zbor de verificare a întreținerii are care scop verificarea bunei funcționări a unui sistem sau a unui echipament, respectivul sistem sau echipament este identificat ca fiind potențial nefiabil, iar înainte de zbor se convine asupra unor măsuri adecvate de diminuare a riscurilor pentru a reduce la minimum riscurile la adresa siguranței zborului.”;

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

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

„(a) Prezenta anexă se aplică oricărei operațiuni specializate în cadrul căreia aeronava este utilizată pentru activități specializate din domenii precum agricultura, construcții, fotografiere, supraveghere, observare și patrulare, publicitate aeriană sau zboruri de verificare a întreținerii.”;

(b) punctul SPO.GEN.100 se înlocuiește cu următorul text:

„SPO.GEN.100 Autoritatea competentă

Autoritatea competentă este autoritatea desemnată de statul membru în care operatorul își are sediul principal de activitate, este stabilit sau își are reședința.”;

(c) la punctul SPO.POL.110, litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) Operatorul instituie un sistem de masă și centraj pentru a determina, pentru fiecare zbor sau serie de zboruri, următoarele elemente:

1. masa operațională a aeronavei goale;
2. masa încărcăturii transportate;
3. masa combustibilului transportat;
4. încărcătura aeronavei și repartizarea încărcăturii;
5. masa la decolare, masa la aterizare și masa fără combustibil;
6. pozițiile aplicabile ale CG al aeronavei.”;

(d) la punctul SPO.IDE.A.100, literele (b) și (c) se înlocuiesc cu următorul text:

„(b) Pentru următoarele elemente, atunci când sunt obligatorii în temeiul prezentei subpărți, nu este necesară aprobarea echipamentului:

1. siguranțe de rezervă;
2. lanterne autonome;
3. un mijloc precis de indicare a timpului;
4. suport pentru hărți;
5. truse de prim-ajutor;
6. echipamente de supraviețuire și de semnalizare;
7. ancore pentru apă și echipamente pentru amarare;
8. un PCDS simplu utilizat ca dispozitiv de reținere de către un specialist în executarea unei sarcini.

(c) Instrumentele, echipamentele sau accesoriile care nu sunt impuse de prezenta anexă (partea SPO), precum și orice alte echipamente care nu sunt impuse de prezentul regulament, dar care sunt transportate la bord în timpul unui zbor respectă următoarele cerințe:

1. informațiile oferite de aceste instrumente, echipamente sau accesorii nu se folosesc de către membrii echipajului de zbor pentru a se conforma anexei II la Regulamentul (UE) 2018/1139 sau punctelor SPO.IDE.A.215 și SPO.IDE.A.220 din prezenta anexă;
2. instrumentele, echipamentele sau accesoriile nu afectează navigabilitatea avionului, nici chiar în cazul defectării sau al proastei funcționări.”;

(e) punctul SPO.IDE.A.105 se înlocuiește cu următorul text:

„SPO.IDE.A.105 Echipamentul minim de zbor

Nu se inițiază un zbor în cazul în care oricare dintre instrumentele, echipamentele sau funcțiile avionului necesare pentru zborul avut în vedere lipsește sau este nefuncțional(ă), cu excepția cazului în care este îndeplinită oricare dintre următoarele condiții:

- (a) avionul este operat în conformitate cu lista echipamentului minim (MEL);
- (b) pentru avioanele motorizate complexe și pentru orice avion utilizat în operațiuni comerciale, operatorul are aprobarea autorității competente de a opera avionul în limitele listei master a echipamentului minim (MMEL) în conformitate cu anexa III punctul ORO.MLR.105 litera (j);
- (c) avionul dispune de o autorizație de zbor eliberată în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile.”;

- (f) punctul SPO.IDE.A.120 se modifică după cum urmează:
- (i) la litera (a), subpunctul 3 se înlocuiește cu următorul text:
„3. altitudinea barometrică;”;
 - (ii) la litera (e), subpunctul 1 se înlocuiește cu următorul text:
„1. altitudinea barometrică;”;
- (g) punctul SPO.IDE.A.125 se modifică după cum urmează:
- (i) la litera (a), subpunctul 3 se înlocuiește cu următorul text:
„3. altitudinea barometrică;”;
 - (ii) la litera (c), subpunctul 1 se înlocuiește cu următorul text:
„1. altitudinea barometrică;”;
 - (iii) la litera (e), subpunctul 4 se înlocuiește cu următorul text:
„4. o sursă de alimentare de urgență cu energie electrică, separată de generatorul electric principal, pentru operarea și iluminarea unui sistem de indicare a altitudinii timp de minimum 30 de minute. Sursa de alimentare de urgență intră în funcțiune în mod automat după defectarea totală a generatorului electric principal, iar pe instrument sau pe panoul de instrumente trebuie să se semnaleze în mod clar faptul că indicatorul de altitudine funcționează pe baza sursei de alimentare de urgență.”;
- (h) la punctul SPO.IDE.A.160, litera (e) se înlocuiește cu următorul text:
- „(e) Centura de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului necesară în temeiul literei (d) trebuie să aibă:
1. un singur punct de decuplare;
 2. pentru scaunele membrilor echipajului de zbor și pentru orice scaun situat lângă un scaun de pilot, oricare dintre următoarele:
 - (i) două chingi peste umăr și o centură de siguranță care pot fi folosite independent;
 - (ii) o chingă diagonală peste umăr și o centură de siguranță care pot fi folosite independent pentru următoarele tipuri de avioane:
 - A. avioanele cu o MCTOM de 5 700 kg sau mai mică și cu o MOPSC de maximum nouă locuri care sunt conforme cu condițiile dinamice de aterizare de urgență definite în specificația de certificare aplicabilă;
 - B. avioanele cu o MCTOM de 5 700 kg sau mai mică și cu o MOPSC de maximum nouă locuri care nu sunt conforme cu condițiile dinamice de aterizare de urgență definite în specificația de certificare aplicabilă și care dispun de un certificat de navigabilitate individual obținut înainte de 25 august 2016.”;
- (i) la punctul SPO.IDE.A.220 se adaugă litera (e) cu următorul text:
- „(e) Avioanele trebuie să fie echipate cu echipamente de supraveghere conform cerințelor spațiului aerian aplicabil.”;
- (j) punctul SPO.IDE.H.100 se modifică după cum urmează:
- (i) litera (b) se înlocuiește cu următorul text:
„(b) Pentru următoarele elemente, atunci când sunt obligatorii conform prezentei subpărți, nu este necesară aprobarea echipamentului:
 1. lanterne autonome;
 2. un mijloc precis de indicare a timpului;
 3. trusă de prim-ajutor;
 4. echipamente de supraviețuire și de semnalizare;
 5. ancore pentru apă și echipamente pentru amarare;
 6. dispozitive de siguranță pentru copii;
 7. un PCDS simplu utilizat ca dispozitiv de reținere de către un specialist în executarea unei sarcini.”;

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

„(c) Instrumentele, echipamentele sau accesoriile care nu sunt impuse de prezenta anexă (partea SPO), precum și orice alte echipamente care nu sunt impuse de prezentul regulament, dar care sunt transportate la bord în timpul unui zbor respectă următoarele cerințe:

1. informațiile oferite de aceste instrumente, echipamente sau accesorii nu se folosesc de către membrii echipajului de zbor pentru a se conforma anexei II la Regulamentul (UE) 2018/1139 sau punctelor SPO.IDE.H.215 și SPO.IDE.H.220 din prezenta anexă;
2. instrumentele, echipamentele sau accesoriile nu afectează navigabilitatea elicopterului, nici chiar în cazul defectării sau al proastei funcționări.”;

(k) punctul SPO.IDE.H.105 se înlocuiește cu următorul text:

„SPO.IDE.H.105 Echipamentul minim de zbor

Nu se inițiază un zbor în cazul în care oricare dintre instrumentele, echipamentele sau funcțiile elicopterului necesare pentru zborul avut în vedere lipsește sau este nefuncțional(ă), cu excepția cazului în care este îndeplinită oricare dintre următoarele condiții:

- (a) elicopterul este operat în conformitate cu lista echipamentului minim (MEL);
- (b) pentru elicopterele motorizate complexe și pentru orice elicopter utilizat în operațiuni comerciale, operatorul are aprobarea autorității competente de a opera elicopterul în limitele listei master a echipamentului minim (MMEL) în conformitate cu anexa III punctul ORO.MLR.105 litera (j);
- (c) elicopterul dispune de o autorizație de zbor eliberată în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile.”;

(l) punctul SPO.IDE.H.120 se modifică după cum urmează:

(i) la litera (a), subpunctul 3 se înlocuiește cu următorul text:

„3. altitudinea barometrică.”;

(ii) la litera (d), subpunctul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„1. altitudinea barometrică.”;

(m) punctul SPO.IDE.H.125 se modifică după cum urmează:

(i) la litera (a), subpunctul 3 se înlocuiește cu următorul text:

„3. altitudinea barometrică.”;

(ii) la litera (c), subpunctul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„1. altitudinea barometrică.”;

(n) la punctul SPO.IDE.H.220 se adaugă litera (e) cu următorul text:

„(e) Elicopterele trebuie să fie echipate cu echipamente de supraveghere conform cerințelor spațiului aerian aplicabil.”;

(o) punctul SPO.SPEC.HESLO.100 se înlocuiește cu următorul text:

„SPO.SPEC.HESLO.100 Proceduri de operare standard

Procedurile de operare standard pentru HESLO specifică:

- (a) echipamentele care trebuie transportate la bord, inclusiv limitările de operare ale acestora și articolele corespunzătoare din MEL, după caz;
- (b) cerințele referitoare la componența echipajului și la experiența membrilor echipajului și a specialiștilor în executarea anumitor sarcini;
- (c) pregătirea teoretică și practică a membrilor echipajului relevantă pentru îndeplinirea sarcinilor lor, pregătirea specialiștilor în executarea anumitor sarcini relevantă pentru îndeplinirea sarcinilor lor, precum și calificarea și numirea persoanelor care furnizează această pregătire membrilor echipajului și specialiștilor în executarea anumitor sarcini;
- (d) responsabilitățile și atribuțiile membrilor echipajului și ale specialiștilor în executarea anumitor sarcini;
- (e) criteriile de performanță a elicopterelor care trebuie îndeplinite pentru desfășurarea de operațiuni HESLO;
- (f) procedurile normale, anormale și de urgență.”;

- (p) punctul SPO.SPEC.HEC.100 se înlocuiește cu următorul text:

„SPO.SPEC.HEC.100 Proceduri de operare standard

Procedurile de operare standard pentru HEC specifică:

- (a) echipamentele care trebuie transportate la bord, inclusiv limitările de operare ale acestora și articolele corespunzătoare din MEL, după caz;
 - (b) cerințele referitoare la componența echipajului și la experiența membrilor echipajului și a specialiștilor în executarea anumitor sarcini;
 - (c) pregătirea teoretică și practică a membrilor echipajului relevantă pentru îndeplinirea sarcinilor lor, pregătirea specialiștilor în executarea anumitor sarcini relevantă pentru îndeplinirea sarcinilor lor, precum și calificarea și numirea persoanelor care furnizează această pregătire membrilor echipajului și specialiștilor în executarea anumitor sarcini;
 - (d) responsabilitățile și atribuțiile membrilor echipajului și ale specialiștilor în executarea anumitor sarcini;
 - (e) criteriile de performanță a elicopterelor care trebuie îndeplinite pentru desfășurarea de operațiuni HEC;
 - (f) procedurile normale, anormale și de urgență.”;
- (q) la punctul SPO.SPEC.HEC.105, litera (b) se înlocuiește cu următorul text:
- „(b) Instalarea tuturor echipamentelor de ridicare și a cârligelor de suspendare a încărcăturii, altele decât un PCDS simplu, precum și orice modificări ulterioare trebuie să fie acoperite de o certificare de navigabilitate adecvată pentru funcția prevăzută.”;
- (r) punctul SPO.SPEC.PAR.125 se înlocuiește cu următorul text:

„SPO.SPEC.PAR.125 Eliberarea de bunuri periculoase

În pofida dispozițiilor de la punctul SPO.GEN.155, parașutiștii pot ieși din aeronavă în scopul unor demonstrații de parașutism deasupra zonelor dens populate ale orașelor sau ale altor așezări ori deasupra unor adunări de persoane în aer liber în timp ce transportă dispozitive de producere a dărelor de fum, cu condiția ca respectivele dispozitive să fie fabricate în acest scop.”;

- (s) în subpartea E se adaugă următoarea secțiune 5:

„SECȚIUNEA 5

Zboruri de verificare a întreținerii (MCF)

SPO.SPEC.MCF.100 Nivelurile unui zbor de verificare a întreținerii

Înainte de a efectua un zbor de verificare a întreținerii, operatorul determină nivelul aplicabil al zborului de verificare a întreținerii după cum urmează:

- (a) un zbor de verificare a întreținerii de «nivel A» pentru un zbor în cazul căruia se preconizează că se vor utiliza procedurile pentru situații anormale sau de urgență, astfel cum se definește 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;
- (b) un zbor de verificare a întreținerii de «nivel B» pentru orice alte zboruri de verificare a întreținerii diferite de un zbor de verificare a întreținerii de «nivel A».

SPO.SPEC.MCF.105 Programul de zbor pentru un zbor de verificare a întreținerii de «nivel A»

Înainte de a efectua un zbor de verificare a întreținerii de «nivel A» cu o aeronavă motorizată complexă, operatorul are obligația de a elabora și de a documenta un program de zbor.

SPO.SPEC.MCF.110 Manualul de zbor de verificare a întreținerii pentru un zbor de verificare a întreținerii de «nivel A»

Operatorul care efectuează un zbor de verificare a întreținerii de «nivel A» are obligația:

- (a) de a descrie operațiunile în cauză și procedurile asociate în manualul de operațiuni menționat la punctul ORO.MLR.100 din anexa III sau într-un manual special de zbor de verificare a întreținerii;
- (b) de a actualiza manualul atunci când este necesar;

- (c) de a-i informa pe toți membrii personalului vizați cu privire la manual și la modificările acestuia care sunt relevante pentru atribuțiile lor;
- (d) de a transmite autorității competente manualul și actualizările acestuia.

SPO.SPEC.MCF.115 Cerințe privind echipajul de zbor al unui zbor de verificare a întreținerii de «nivel A»

- (a) Operatorul selectează membri ai echipajului de zbor corespunzători în funcție de complexitatea aeronavei și de nivelul zborului de verificare a întreținerii. La selectarea membrilor echipajului de zbor al unui zbor de verificare a întreținerii de «nivel A» efectuat cu o aeronavă motorizată complexă, operatorul se asigură că se îndeplinesc în mod cumulativ următoarele cerințe:
 - 1. pilotul comandant a urmat un curs de pregătire în conformitate cu punctul SPO.SPEC.MCF.120. Dacă pregătirea a avut loc într-un simulator, pilotul trebuie să efectueze cel puțin un zbor de verificare a întreținerii de «nivel A» în calitate de pilot care monitorizează sau de observator înainte de a putea acționa în calitate de pilot comandant într-un zbor de verificare a întreținerii de «nivel A»;
 - 2. pilotul comandant a efectuat, pe o aeronavă din aceeași categorie de aeronave ca aeronava care urmează să fie pilotată, minimum 1 000 de ore de zbor, din care cel puțin 400 de ore ca pilot comandant pe o aeronavă motorizată complexă și cel puțin 50 de ore pe tipul respectiv de aeronavă.

În pofida dispozițiilor de la primul paragraf subpunctul 2, dacă operatorul începe să opereze un nou tip de aeronavă și a evaluat calificările pilotului pe baza unei proceduri de evaluare consacrate, respectivul operator poate selecta un pilot cu o experiență de mai puțin de 50 de ore pe tipul respectiv de aeronavă.
- (b) Piloții care dețin o calificare de pilot de încercare în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 sunt acreditați integral pentru cursul de pregătire prevăzut la litera (a) subpunctul 1, cu condiția ca piloții care dețin o calificare de pilot de încercare să fi primit pregătirea inițială și periodică necesară în domeniul managementului resurselor echipajului în conformitate cu punctele ORO.FC.115 și ORO.FC.215 din anexa III.
- (c) Un pilot comandant nu efectuează un zbor de verificare a întreținerii de «nivel A» cu o aeronavă motorizată complexă, decât dacă pilotul comandant a efectuat un zbor de verificare a întreținerii de «nivel A» în perioada precedentă de 36 de luni.
- (d) Experiența recentă de pilot comandant pe un zbor de verificare a întreținerii de «nivel A» este redobândită după efectuarea unui zbor de verificare a întreținerii de «nivel A» în calitate de observator sau de pilot care monitorizează sau după efectuarea într-un simulator a unui zbor de verificare a întreținerii de «nivel A» în calitate de pilot comandant.

SPO.SPEC.MCF.120 Cursul de pregătire a echipajului de zbor pentru zborurile de verificare a întreținerii de «nivel A»

- (a) Cursul de pregătire necesar pentru un zbor de verificare a întreținerii de «nivel A» se desfășoară conform unei programe detaliate.
- (b) Instruirea practică pentru cursul de pregătire se desfășoară în oricare dintre următoarele moduri:
 - 1. într-un simulator care, în scopul pregătirii, redă în mod adecvat reacția aeronavei și a sistemelor sale la verificările efectuate;
 - 2. în timpul unui zbor la bordul unei aeronave, în care se demonstrează tehnicile de zbor de verificare a întreținerii.
- (c) Un curs de pregătire urmat pe o singură categorie de aeronave este considerat valabil pentru toate tipurile de aeronave din categoria respectivă.
- (d) În funcție de aeronava utilizată pentru pregătire și de aeronava care urmează să fie pilotată în cadrul zborului de verificare a întreținerii, operatorul specifică dacă este necesară o pregătire pentru diferențe sau o pregătire de familiarizare și descrie conținutul respectivei pregătiri.

SPO.SPEC.MCF.125 Componența echipajului și persoanele de la bord

- (a) Operatorul stabilește proceduri de identificare a necesității de a suplimenta numărul specialiștilor în executarea anumitor sarcini.
- (b) Pentru un zbor de verificare a întreținerii de «nivel A», operatorul definește, în manualul său, politica aplicabilă altor persoane la bord.

- (c) Pentru un zbor de verificare a întreținerii de «nivel A», este necesară prezența, în compartimentul echipajului de zbor, a unui specialist în executarea anumitor sarcini sau a unui pilot suplimentar pentru a ajuta membrii echipajului de zbor, cu excepția cazului în care configurația aeronavei nu permite prezența respectivei persoane sau în care operatorul poate justifica, ținând seama de sarcina de lucru a membrilor echipajului de zbor pe baza programului de zbor, că membrii echipajului de zbor nu necesită ajutor suplimentar.

SPO.SPEC.MCF.130 Proceduri pentru situații anormale sau de urgență simulate în zbor

Prin derogare de la punctul SPO.OP.185, un specialist în executarea anumitor sarcini poate fi prezent la bordul unui zbor de verificare a întreținerii de «nivel A» dacă respectivul specialist în executarea anumitor sarcini este necesar pentru atingerea scopului zborului și dacă a fost identificat în programul de zbor.

SPO.SPEC.MCF.135 Limitările timpului de zbor și cerințe privind perioada de odihnă

La desemnarea membrilor echipajului pentru zborurile de verificare a întreținerii, operatorii care fac obiectul subpărții FTL din anexa III (partea ORO) aplică dispozițiile din subpartea respectivă.

SPO.SPEC.MCF.140 Sisteme și echipamente

În cazul în care un zbor de verificare a întreținerii are ca scop verificarea bunei funcționări a unui sistem sau a unui echipament, respectivul sistem sau echipament este identificat ca fiind potențial nefiabil, iar înainte de zbor se convine asupra unor măsuri adecvate de diminuare a riscurilor pentru a reduce la minimum riscurile la adresa siguranței zborului.

SPO.SPEC.MCF.145 Cerințe aplicabile titularilor de AOC în ceea ce privește înregistratoarele de voce din carlingă, înregistratoarele de date de zbor și înregistrarea transmisiunilor prin legături de date

În cazul unui zbor de verificare a întreținerii efectuat de o aeronavă utilizată în mod obișnuit pentru operațiuni CAT, continuă să se aplice dispozițiile privind înregistratoarele de voce din carlingă (CVR), înregistratoarele de date de zbor (FDR) și înregistratoarele transmisiunilor prin legături de date (DLR) din anexa IV (partea CAT).”.

ANEXA II

Anexele I și Vb la Regulamentul (UE) nr. 1321/2014 se modifică după cum urmează:

1. în anexa I (partea M), la punctul M.A.201 se adaugă litera (k) cu următorul text:

„(k) În cazul în care o aeronavă înscrisă pe un certificat de operator aerian este utilizată pentru operațiuni necomerciale sau pentru operațiuni specializate în temeiul punctului ORO.GEN.310 din anexa III la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 sau al punctului NCO.GEN.104 din anexa VII la regulamentul menționat, operatorul se asigură că sarcinile asociate menținerii navigabilității sunt executate de CAMO autorizată în conformitate cu anexa Vc (partea CAMO) sau de întreprinderea cu privilegii combinate în materie de navigabilitate («CAO») autorizată în conformitate cu anexa Vd (partea CAO), după caz, a titularului certificatului de operator aerian.”;

2. în anexa Vb (partea ML), la punctul ML.A.201 se adaugă litera (h) cu următorul text:

„(h) În cazul în care o aeronavă înscrisă pe un certificat de operator aerian este utilizată pentru operațiuni necomerciale sau pentru operațiuni specializate în temeiul punctului ORO.GEN.310 din anexa III Regulamentul (UE) nr. 965/2012 sau al punctului NCO.GEN.104 din anexa VII la regulamentul menționat, operatorul se asigură că sarcinile asociate menținerii navigabilității sunt executate de CAMO autorizată în conformitate cu anexa Vc (partea CAMO) sau de întreprinderea cu privilegii combinate în materie de navigabilitate («CAO») autorizată în conformitate cu anexa Vd (partea CAO), după caz, a titularului certificatului de operator aerian.”.
