II

(Acte fără caracter legislativ)

REGULAMENTE

REGULAMENTUL (UE) 2017/363 AL COMISIEI

din 1 martie 2017

de modificare a Regulamentului (UE) nr. 965/2012 cu privire la aprobarea specifică pentru operațiunile pe timp de noapte sau în condiții meteorologice de zbor instrumental ale avioanelor monomotor cu turbină și la cerințele de aprobare a cursurilor de formare pe tema bunurilor periculoase legate de activități comerciale specializate, de activități necomerciale efectuate cu aeronave motorizate complexe și de activități necomerciale specializate efectuate cu aeronave motorizate complexe

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

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

întrucât:

(1) În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008, Comisia ar trebui să adopte normele de aplicare necesare pentru a stabili condițiile de operare în siguranță a aeronavelor. Aceste condiții sunt stabilite în Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei ([2]).

(2) Aplicarea Regulamentului (UE) nr. 965/2012 la zboruri de transbordare ar conduce la o sarcină administrativă disproporționată pentru industrie și pentru autoritățile competente. Pentru o abordare a aplicării acestui regulament mai proporțională și axată pe risc, este oportun ca zborurile ocazionale care nu transportă pasageri sau mărfuri, în care o aeronavă este transportată pentru renovare, reparare, verificări de întreținere, inspecții, livrare, export sau în scopuri similare, să fie exceptate de la aplicarea Regulamentul (UE) nr. 965/2012.

(3) Standardele și practicile recomandate de Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI), care figurează în partea I din anexa 6 la Convenția privind aviația civilă internațională semnată la Chicago la 7 decembrie 1944, cuprind dispoziții pentru operarea avioanelor monomotor cu turbină pe timp de noapte sau în condiții meteorologice de zbor instrumental. Aceste dispoziții conțin, printre altele, o cerință conform căreia, atunci când aprobă astfel de operațiuni, statul operatorului trebuie să se asigure că sunt îndeplinite anumite condiții, inclusiv cele cu privire la echipamentele instalate, la fiabilitatea motorului și la monitorizarea acestuia, la procedurile operatorului și la formarea membrilor echipajului de zbor. Dreptul Uniunii ar trebui aliniat la aceste dispoziții, asigurându-se faptul că operațiunile de transport aerian comercial cu avioane monomotor pe timp de noapte sau în condiții meteorologice de zbor instrumental sunt supuse aprobării autorității competente.

([1]) JO L 79, 19.3.2008, p. 1.
([2]) Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei din 5 octombrie 2012 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 296, 25.10.2012, p. 1).

(4) Această aliniere anulează posibilitatea, prevăzută la articolul 6 alineatul (5) din Regulamentul (UE) nr. 965/2012, de a opera, prin intermediul unei derogări, avioanele monomotor în condițiile prevăzute în scutirile în vigoare acordate de statele membre în conformitate cu articolul 8 alineatul (2) din Regulamentul (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului ([1]). Prin urmare, dispoziția respectivă ar trebui eliminată. Aceste scutiri pentru operarea avioanelor monomotor, inclusiv condițiile stipulate în acestea, ar trebui considerate, după cum se prevede în cadrul juridic aliniat, drept aprobări acordate de autoritatea competentă pe o perioadă de timp suficientă după intrarea în vigoare a prezentului regulament pentru a asigura o tranziție lină. După expirarea perioadei de tranziție respective, ar trebui să nu mai fie posibil să fie invocate aceste scutiri, fiind în schimb obligatorii aprobările. Orice modificare relevantă adusă operării acestor avioane pe parcursul perioadei de tranziție respective ar trebui să fie în continuare notificată.

(5) Operatorii de activități comerciale specializate, precum și operatorii care efectuează activități necomerciale cu aeronave motorizate complexe și activități necomerciale specializate cu aeronave motorizate complexe care nu transportă bunuri periculoase ar trebui să continue să instituie și să mențină programe de formare privind bunurile periculoase, în conformitate cu anexa III (partea ORO) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012. Cu toate acestea, pentru a introduce o abordare mai proporțională axată pe risc în ceea ce privește aplicarea acestor norme, autoritatea competentă ar trebui să nu mai fie obligată să aprobe astfel de programe de formare.

(6) Prin urmare, Regulamentul (UE) nr. 965/2012 ar trebui modificat în consecință. În special, anexa III (partea ORO) la regulamentul menționat ar trebui modificată în vederea adoptării unei abordări mai proporționale și axate pe risc în ceea ce privește cerințele de aprobare a programelor de formare privind mărfurile periculoase, iar în anexa V (partea SPA) ar trebui adăugată o nouă secțiune privind operațiunile cu avioane monomotor cu turbină.

(7) Măsurile prevăzute în prezentul regulament în ceea ce privește avioanele monomotor cu turbină se bazează pe avizul ([2]) emis de Agenția Europeană de Siguranță a Aviației în conformitate cu articolul 17 alineatul (2) litera (b) și cu articolul 19 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008.

(8) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul comitetului instituit prin articolul 65 din Regulamentul (CE) nr. 216/2008,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

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

1. Articolul 6 alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

„(3) Prin derogare de la articolul 5 și fără a aduce atingere Regulamentului (CE) nr. 216/2008 și Regulamentului (UE) nr. 748/2012 al Comisiei (*) referitoare la autorizația de zbor, zborurile legate de introducerea sau modificarea unor tipuri de aeronave, efectuate de organizații de proiectare sau de producție în sfera privilegiilor lor, precum și zborurile care nu transportă pasageri sau mărfuri, în care o aeronavă este transportată pentru renovare, reparare, verificări de întreținere, inspecții, livrare, export sau în scopuri similare, sunt operate în condițiile prevăzute de legislația națională a statelor membre.

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

2. Articolul 6 alineatul (5) se înlocuiește cu următorul text:

„(5) Până la 2 septembrie 2017, scutirile acordate înainte de 22 martie 2017 în conformitate cu articolul 8 alineatul (2) din Regulamentul (CEE) nr. 3922/91, astfel cum se prevede la articolul 6 alineatul (5) din Regulamentul (UE) nr. 965/2012, astfel cum era aplicabil înainte de 22 martie 2017, se consideră a constitui aprobări menționate la litera (a) de la punctul CAT.POL.A.300 din anexa IV (partea CAT). După 2 septembrie 2017, aceste scutiri nu mai sunt valabile pentru operațiuni cu avioane monomotor.

([1]) Regulamentul (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului din 16 decembrie 1991 privind armonizarea cerințelor tehnice și a procedurilor administrative în domeniul aviației civile (JO L 373, 31.12.1991, p. 4).

([2]) Avizul nr. 06/2015 din 11 noiembrie 2015 al Agenției Europene de Siguranță a Aviației cu privire la un regulament al Comisiei de stabilire a cerințelor tehnice speciale de omologare pentru operarea aeronavelor monomotor cu turbină pe timp de noapte sau în condiții meteorologice de zbor instrumental.

Dacă este prevăzută o modificare a operării acestor avioane care afectează condițiile stipulate în scutirile menționate, între 22 martie 2017 și 2 septembrie 2017, modificarea respectivă este notificată Comisiei și agenției înainte de a fi pusă în aplicare. Comisia și agenția evaluează modificarea în conformitate cu articolul 14 alineatul (5) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008."

3. Anexele II, III, IV și V se modifică în conformitate cu anexa la prezentul regulament.

Articolul 2

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, 1 martie 2017.

Pentru Comisie

Președintele

Jean-Claude JUNCKER

ANEXĂ

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

1. În anexa II (partea ARO), apendicele II se înlocuiește cu următorul text:

„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]): Semnătura: Numele comercial Dba: Specificații de operare #:				
Modelul de aeronavă ([5]): Mărci de înmatriculare ([6]):				
Tipuri de operațiuni: Transport aerian comercial ☐ Pasageri ☐ Mărfuri ☐ Altele ([7]): _____				
Zona de operare ([8])				
Limitări speciale ([9])				
Aprobări specifice:	Da	Nu	Specificație ([10])	Observații
Bunuri periculoase	☐	☐		
Operațiuni la vizibilitate redusă Decolare Apropiere și aterizare	☐	☐	CAT ([11]) … RVR ([12]): m DA/H: ft RVR: m	
RVSM ([13]): ☐ Nu se aplică	☐	☐		
ETOPS ([14]) ☐ Nu se aplică	☐	☐	Timp maxim de deviere ([15]): min.	
Specificații de navigație complexe pentru operațiuni PBN ([16])	☐	☐		([17])
Specificație minimă a performanțelor de navigație	☐	☐		
Operațiuni pe timp de noapte sau în condiții IMC a avioanelor monomotor cu turbină (SET-IMC)	☐	☐	([18])	
Operațiuni cu elicopterul cu ajutorul sistemelor de redare a imaginii pe timp de noapte	☐	☐		
Operațiuni cu încărcături suspendate efectuate cu elicopterul	☐	☐		
Operațiuni de servicii medicale de urgență efectuate cu elicopterul	☐	☐		
Operațiuni deasupra mării efectuate cu elicopterul	☐	☐		
Pregătirea echipajului de cabină ([19])	☐	☐		
Eliberarea atestatului CC ([20])	☐	☐		
Menținerea navigabilității	☐	☐	([21])	
Altele ([22])				

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

Formularul EASA 139 versiunea 3”.

2. Anexa III (partea ORO) se modifică după cum urmează:

(a) la punctul ORO.GEN.110, literele (j) și (k) se înlocuiesc cu următorul text:

„(j) Operatorul elaborează și menține programe de pregătire a personalului pe tema bunurilor periculoase, după cum prevăd instrucțiunile tehnice. Aceste programele de pregătire sunt proporționale cu responsabilitățile personalului. Programele de formare a operatorilor care efectuează operațiuni CAT, indiferent dacă aceștia transportă bunuri periculoase sau nu, precum și a operatorilor care efectuează alte operațiuni decât operațiunile CAT menționate la literele (b), (c) și (d) de la punctul ORO.GEN.005 care transportă bunuri periculoase sunt supuse revizuirii și aprobării de către autoritatea competentă.

(k) Fără a aduce atingere literei (j), operatorii care desfășoară activități comerciale cu următoarele aeronave se asigură că echipajul de zbor a beneficiat de o formare sau de o informare adecvată privind bunurile periculoase, care să le permită să recunoască bunurile periculoase nedeclarate aduse la bord de pasageri sau transportate în cală:

1. un planor;

2. un balon;

3. un avion monomotor cu elice cu o masă maximă de decolare certificată de 5 700 kg sau mai mică și cu o MOPSC de 5 locuri sau mai puțin operate în cadrul unui zbor care decolează și aterizează pe același aerodrom sau loc de operare, în condiții VFR pe timp de zi sau

4. un elicopter motorizat, altul decât unul complex, monomotor, cu o MOPSC de 5 locuri sau mai puțin operat în cadrul unul zbor care decolează și aterizează pe același aerodrom sau loc de operare, în condiții VFR pe timp de zi.”;

(b) la punctul ORO.FC.A.250, litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) Titularul unei licențe CPL(A) (avion) acționează în calitate de comandant în transportul aerian comercial pe un avion cu un singur pilot, numai dacă este îndeplinită una dintre condițiile următoare:

1. atunci când transportă pasageri în condiții VFR în afara unei raze de 50 NM (90 km) de la aerodromul de plecare, pilotul are un minim de 500 de ore de zbor pe avioane sau este titularul unei calificări de zbor instrumental valabile;

2. atunci când operează un avion multimotor în condiții IFR, acesta are un minim de 700 de ore timp de zbor pe avioane, dintre care 400 de ore în funcția de pilot comandant. Aceste ore cuprind 100 de ore în condiții IFR și 40 de ore în operațiuni multimotor. Cele 400 de ore în funcția de pilot comandant pot fi înlocuite de ore de zbor în funcția de copilot într-un sistem de echipaj multipilot stabilit, prevăzut în manualul de operațiuni, echivalându-se două ore timp de zbor în calitate de copilot cu o oră timp de zbor ca pilot comandant;

3. atunci când operează un avion monomotor în condiții IFR, acesta are un minim de 700 de ore timp de zbor pe avioane, dintre care 400 de ore în funcția de pilot comandant. Aceste ore cuprind 100 de ore în condiții IFR. Cele 400 de ore în funcția de pilot comandant pot fi înlocuite de ore de zbor în funcția de copilot într-un sistem de echipaj multipilot stabilit, prevăzut în manualul de operațiuni, echivalându-se două ore timp de zbor în calitate de copilot cu o oră timp de zbor ca pilot comandant."

3. Anexa IV (partea CAT) se modifică după cum urmează:

(a) punctul CAT.OP.MPA.136 se înlocuiește cu următorul text:

„CAT.OP.MPA.136 Rute și zone de operare – avioane monomotor

Cu excepția cazului în care dispune de aprobare din partea autorității competente în conformitate cu anexa V (partea SPA) subpartea L – OPERAȚIUNI CU AVIOANE MONOMOTOR CU TURBINĂ PE TIMP DE NOAPTE SAU ÎN CONDIȚII IMC (SET-IMC), operatorul se asigură că operațiunile cu avioane monomotor se desfășoară doar pe rute sau în zone în care există suprafețe care permit executarea în siguranță a unei aterizări forțate.";

(b) la punctul CAT.OP.MPA.180, litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) Dacă nu este posibilă utilizarea aerodromului de plecare ca aerodrom de rezervă la decolare din motive meteorologice sau de performanță, operatorul selectează un alt aerodrom de rezervă la decolare adecvat care, față de aerodromul de plecare, nu se află mai departe de:

1. pentru avioanele bimotoare:

(i) o oră timp de zbor la viteza de croazieră cu OEI, în conformitate cu AFM, în condiții standard în atmosferă calmă, pe baza masei efective la decolare; sau

(ii) timpul de deviere ETOPS aprobat în conformitate cu anexa V (partea SPA) subpartea F, sub rezerva oricărei restricții impuse de MEL, până la maximum 2 ore, la viteza de croazieră cu OEI, în conformitate cu AFM, în condiții standard în atmosferă calmă, pe baza masei efective la decolare;

2. pentru avioanele cu trei sau patru motoare, 2 ore timp de zbor, la viteza de croazieră cu OEI, în conformitate cu AFM, în condiții standard în atmosferă calmă, pe baza masei efective la decolare;

3. pentru operațiunile aprobate în conformitate cu anexa V (partea SPA) subpartea L – OPERAȚIUNI CU AVIOANE MONOMOTOR CU TURBINĂ PE TIMP DE NOAPTE SAU ÎN CONDIȚII IMC (SET-IMC), 30 de minute timp de zbor la viteza normală de croazieră în condiții de atmosferă calmă, pe baza masei efective la decolare.

În cazul avioanelor multimotor, dacă AFM nu prevede o viteză de croazieră OEI, viteza utilizată pentru calcul trebuie să fie cea atinsă cu motorul (motoarele) rămas(e) utilizat(e) la putere maximă în regim continuu.";

(c) la punctul CAT.POL.A.300, litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) Cu excepția cazului în care dispune de aprobare din partea autorității competente în conformitate cu anexa V (partea SPA) subpartea L – OPERAȚIUNI CU AVIOANE MONOMOTOR CU TURBINĂ PE TIMP DE NOAPTE SAU ÎN CONDIȚII IMC (SET-IMC), operatorul nu operează un avion monomotor:

1. pe timp de noapte; sau

2. în condiții IMC, cu excepția situației în care se aplică reguli de zbor la vedere speciale.";

(d) punctul CAT.POL.A.320 se înlocuiește cu următorul text:

„CAT.POL.A.320 Zbor pe rută – avioane monomotor

(a) În condițiile meteorologice prevăzute pentru zbor și în cazul cedării motorului, avionul este capabil să ajungă într-un loc unde se poate efectua o aterizare forțată în siguranță, cu excepția cazului în care operatorul dispune de o aprobare din partea autorității competente în conformitate cu anexa V (partea SPA) subpartea L – OPERAȚIUNI CU AVIOANE MONOMOTOR CU TURBINĂ PE TIMP DE NOAPTE SAU ÎN CONDIȚII IMC (SET-IMC) și utilizează o perioadă a riscului.

(b) În sensul literei (a), se presupune că, la momentul cedării motorului:

1. avionul nu zboară la o altitudine mai mare decât altitudinea la care rata de urcare este egală cu 300 ft pe minut, cu motorul funcționând în condițiile de putere maximă continuă specificate; și

2. gradientul pe rută este cel mai mare gradient de coborâre, mărit cu un gradient de 0,5 %.";

4. În anexa V (partea SPA) se adaugă următoarea subparte L:

„SUBPARTEA L

OPERAȚIUNI CU AVIOANE MONOMOTOR CU TURBINĂ PE TIMP DE NOAPTE SAU ÎN CONDIȚII METEOROLOGICE DE ZBOR INSTRUMENTAL (SET-IMC)

Operațiuni SPA.SET-IMC.100 SET-IMC

În transportul aerian comercial (CAT), avioanele monomotor cu turbină sunt operate pe timp de noapte sau în condiții IMC numai dacă operatorul a primit o aprobare SET-IMC din partea autorității competente.

Aprobarea operațiunilor SPA.SET-IMC.105 SET-IMC

Pentru a obține o aprobare SET-IMC din partea autorității competente, operatorul trebuie să facă dovada că toate condițiile de mai jos sunt îndeplinite:

(a) este constatat în exploatare la nivelul flotei mondiale un nivel acceptabil de fiabilitate a motorului cu turbină pentru combinația specifică corp aeronavă-motor;

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

1. un program de monitorizare a tendințelor motorului, cu excepția avioanelor cărora li s-a emis inițial un certificat individual de navigabilitate după 31 decembrie 2004 care dispun de un sistem automat de monitorizare a tendințelor;

2. un program de fiabilitate a sistemului de propulsie și a sistemelor asociate;

(c) au fost stabilite componența echipajului de zbor și un program de formare/verificare pentru membrii echipajului de zbor implicați în aceste operațiuni;

(d) au fost instituite proceduri operaționale care specifică toate elementele următoare:

1. echipamentele care trebuie transportate la bord, inclusiv limitările de operare ale acestora și articolele corespunzătoare din MEL;

2. planul de zbor;

3. procedurile normale;

4. procedurile de urgență, inclusiv procedurile care trebuie aplicate în cazul unei defecțiuni a sistemului de propulsie, precum și procedurile de aterizare forțată în toate condițiile meteorologice;

5. monitorizarea și raportarea incidentelor;

(e) a fost realizată o evaluare a riscurilor în materie de siguranță, incluzând determinarea unei perioade acceptabile a riscului dacă operatorul intenționează să facă uz de aceasta.

SPA.SET-IMC.110 Cerințe referitoare la echipamente pentru operațiuni SET-IMC

Avioanele utilizate pentru operațiuni SET-IMC trebuie dotate cu toate echipamentele următoare:

(a) două sisteme separate de generare a energiei electrice, fiecare dintre acestea capabile să furnizeze energia electrică necesară pentru toate instrumentele de zbor esențiale, pentru sistemele de navigație și pentru sistemele avionului necesare continuării zborului până la destinație sau la aerodromul de rezervă;

(b) doi indicatori de atitudine alimentați din surse independente;

(c) pentru transporturile de pasageri, un ham sau o centură de siguranță peste umăr cu o centură diagonală peste umăr pentru fiecare scaun pentru pasageri;

(d) echipament la bord de detecție meteo;

(e) într-un avion presurizat, suficient oxigen de subzistență pentru toți ocupanții pentru a permite coborârea, ca urmare a cedării motorului, de la altitudinea de croazieră maximă certificată până la altitudini mai mici de 13 000 ft, în planare la viteză și configurație de planare optime, presupunând o rată de depresurizare maximă a cabinei;

(f) un sistem de navigație de suprafață în care pot fi programate pozițiile locurilor de aterizare și care furnizează echipajului navigant ghidare laterală pentru a ajunge la locurile respective;

(g) un radio-altimetru;

(h) un far de aterizare, capabil să lumineze punctul de contact cu solul pe traiectoria de planare de la o distanță de 200 ft;

(i) un sistem de alimentare cu electricitate în caz de urgență cu o capacitate și o anduranță suficiente pentru a putea furniza energie, după o pană a tuturor sistemelor de producere de energie, pentru sarcinile suplimentare necesare tuturor elementelor următoare:

1. instrumentele de zbor și de navigație de suprafață esențiale în timpul coborârii de la altitudinea maximă de operare după cedarea motorului;

2. mijloacele care permit o încercare de repornire a motorului;

3. dacă este cazul, ieșirea trenului de aterizare și acționarea flapsurilor;

4. utilizarea radioaltimetrului pe tot parcursul încercării de aterizare;

5. farul de aterizare;

6. un încălzitor pentru tubul Pitot;

7. în cazul în care sunt instalate, mijloacele electrice necesare pentru a oferi suficientă protecție împotriva deprecierii câmpului vizual al piloților la aterizare;

(j) un sistem de aprindere care se activează automat sau poate fi pus în funcțiune manual, pentru decolare, pentru aterizare și pe durata zborului, în condiții de umiditate vizibilă;

(k) un mijloc de monitorizare permanentă a sistemului de lubrifiere a grupului motopropulsor pentru a detecta prezența de deșeuri asociate cu defectarea iminentă a unei componente a sistemului de transmisie, inclusiv o indicație de avertizare în cabina echipajului de zbor;

(l) un dispozitiv de control al puterii motorului de avarie care permite continuarea funcționării motorului într-un domeniu de putere suficient pentru a încheia zborul în siguranță în eventualitatea oricăror defecțiuni previzibile în mod rezonabil ale unității de control al debitului de carburant.”