II

(Acte fără caracter legislativ)

REGULAMENTE

REGULAMENTUL (UE) 2015/1039 AL COMISIEI

din 30 iunie 2015

de modificare a Regulamentului (UE) nr. 748/2012 în ceea ce privește probele în zbor

(Text cu relevanță pentru SEE)

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 5 alineatul (5) și articolul 7 alineatul (6),

întrucât:

(1) Regulamentul (UE) nr. 748/2012 al Comisiei ([2]) ar trebui modificat pentru a reglementa, ca parte a condițiilor de zbor, competența și experiența piloților și a inginerilor-șefi de probe în zbor, în funcție de complexitatea probelor în zbor efectuate și a aeronavei, pentru a spori siguranța și a consolida, în cadrul Uniunii, armonizarea cerințelor de competență și de experiență pentru membrii echipajului de probe în zbor.

(2) De asemenea, ar trebui să se introducă cerințe referitoare la organizațiile de producție și proiectare care efectuează probe în zbor, precum și o cerință de a avea la dispoziție un manual operațional privind probele în zbor care să definească politicile organizației și procedurile necesare referitoare la proba în zbor, astfel încât să se promoveze desfășurarea în condiții de siguranță a probelor în zbor. Acest manual ar trebui să includă politici și proceduri privind componența și competența echipajului, prezența la bord a persoanelor care nu fac parte din echipaj, managementul riscurilor și al siguranței, identificarea instrumentelor și a echipamentelor care trebuie transportate.

(3) Regulamentul (CE) nr. 2042/2003 ([3]) a fost reformat din motive de claritate. Deoarece Formularul EASA 15a, stabilit în apendicele II la anexa I (partea 21) la Regulamentul (UE) nr. 748/2012, face trimitere la Regulamentul (CE) nr. 2042/2003, este necesar să se actualizeze trimiterea respectivă.

(4) Este necesar să se acorde suficient timp industriei aeronautice și statelor membre pentru a se adapta la aceste cerințe. Prin urmare, în acest scop ar trebui prevăzute dispoziții tranzitorii adecvate. Cu toate acestea, pentru anumite modificări ar trebui să se prevadă în mod specific o dată de aplicare mai târzie, în funcție de natura respectivelor modificări.

(5) Măsurile prevăzute de prezentul regulament au la bază avizul emis de agenție în conformitate cu articolul 19 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008.

(6) Măsurile prevăzute de prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului Agenției Europene de Siguranță a Aviației, instituit prin articolul 65 din Regulamentul (CE) nr. 216/2008,

([1]) JO L 79, 19.3.2008, p. 1.

([2]) 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).

([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).

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Modificare

Anexa I (partea 21) la Regulamentul (UE) nr. 748/2012 se modifică în conformitate cu anexa la prezentul regulament.

Articolul 2

Dispoziții tranzitorii

1. Statele membre care, la data de 21 iulie 2015 au emis licențe naționale pentru membri ai echipajului de probe în zbor, alții decât piloții, pot să facă acest lucru în continuare, în conformitate cu legislația națională, până la 31 decembrie 2017. Titularii acestor licențe pot continua să-și exercite prerogativele până la această dată.

2. După 31 decembrie 2017, solicitanții sau titularii unui permis de zbor pot continua să utilizeze serviciile piloților care participă la probe în zbor de categoriile 3 și 4, după cum se menționează în apendicele XII la anexa I la Regulamentul (UE) nr. 748/2012, și ale inginerilor de probe în zbor care efectuau activități de probe în zbor în conformitate cu normele de drept național aplicabile înainte de data respectivă. Orice utilizare a acestor servicii rămâne limitată la domeniul de competență al membrilor echipajului de probe în zbor, astfel cum era stabilit înainte de 31 decembrie 2017.

Domeniul de competență al membrilor unui echipaj de probe în zbor se stabilește de către solicitantul sau titularul unui permis de zbor care utilizează sau intenționează să utilizeze serviciile acestora, pe baza experienței și instruirii membrilor echipajului de probe în zbor în domeniul probelor în zbor, precum și în funcție de documentele relevante ale solicitantului sau titularului unui permis de zbor. Respectivul domeniu de competență al unui membru al unui echipaj de probe în zbor este pus la dispoziția autorității competente.

Orice adăugare sau orice altă modificare a domeniului de competență stabilit pentru membrii unui echipaj de probe în zbor de către solicitantul sau titularul unui permis de zbor care utilizează sau intenționează să utilizeze serviciile lor respectă cerințele din apendicele XII la anexa I la Regulamentul (UE) nr. 748/2012.

3. Autoritățile competente pot continua să emită până la 31 decembrie 2015 certificatul de revizuire a navigabilității, și anume formularul EASA 15a, după cum se stabilește în apendicele II din anexa I la Regulamentul (UE) nr. 748/2012, în vigoare înainte de 21 iulie 2015. Certificatele emise înainte de 1 ianuarie 2016 rămân valabile până la schimbarea, suspendarea sau revocarea lor.

Articolul 3

Intrare în vigoare și aplicare

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

Se aplică de la 21 iulie 2015.

Cu toate acestea:

(a) punctele 2 și 3 din anexă se aplică de la 1 ianuarie 2016; în măsura în care se face trimitere la apendicele XII din anexa I la Regulamentul (UE) nr. 748/2012, se aplică litera (b);

(b) punctul 6 din anexă referitor la punctul D din apendicele XII se aplică de la 1 ianuarie 2018, fără a aduce atingere cerințelor care rezultă deja din anexa I (partea FCL) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei ([1]).

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

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

Adoptat la Bruxelles, 30 iunie 2015.

Pentru Comisie

Președintele

Jean-Claude JUNCKER

ANEXĂ

Anexa I (partea 21) la Regulamentul (UE) nr. 748/2012 se modifică după cum urmează:

(1) La „Cuprins" se adaugă următorul titlu:

„Apendicele XII – Categorii de probe în zbor și calificările corespunzătoare ale echipajelor de probe în zbor 85";

(2) La punctul 21.A.143 litera (a) se adaugă următorul punct 13:

„13. dacă urmează să se efectueze probe în zbor, un manual operațional privind probele în zbor care să definească politicile și procedurile organizației cu privire la probele în zbor. Manualul operațional privind probele în zbor cuprinde:

(i) o descriere a procedurilor organizației cu privire la probele în zbor, inclusiv implicarea organizației responsabile cu efectuarea probelor în zbor în procesul de eliberare a autorizației de zbor;

(ii) politica privind constituirea echipajelor, inclusiv compoziția, competența, moneda și limitările timpului de zbor, în conformitate cu apendicele XII la prezenta anexă I (partea 21), după caz;

(iii) procedurile pentru transportul de persoane, altele decât membrii echipajului, și pentru cursurile de instruire pentru probe în zbor, dacă este cazul;

(iv) o politică privind managementul riscurilor și al siguranței, precum și metodologii conexe;

(v) proceduri de identificare a instrumentelor și a echipamentelor care urmează să fie transportate;

(vi) o listă a documentelor care trebuie prezentate pentru proba în zbor.";

(3) La punctul 21.A.243, litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) Organizația de proiectare trebuie să furnizeze Agenției un manual care să prezinte, direct sau prin referințe încrucișate, organizația, procedurile relevante și produsele sau modificările aduse produselor care urmează a fi proiectate. Dacă urmează să se efectueze probe în zbor, trebuie furnizat un manual operațional privind probele în zbor care să definească politicile și procedurile organizației cu privire la probele în zbor. Manualul operațional privind probele în zbor cuprinde:

(i) o descriere a procedurilor organizației cu privire la probele în zbor, inclusiv implicarea organizației responsabile cu efectuarea probelor în zbor în procesul de eliberare a autorizației de zbor;

(ii) politica privind constituirea echipajelor, inclusiv compoziția, competența, moneda și limitările timpului de zbor, în conformitate cu apendicele XII la prezenta anexă I (partea 21), după caz;

(iii) procedurile pentru transportul de persoane, altele decât membrii echipajului, și pentru cursurile de instruire pentru probe în zbor, dacă este cazul;

(iv) o politică privind managementul riscurilor și al siguranței, precum și metodologii conexe;

(v) proceduri de identificare a instrumentelor și a echipamentelor care urmează să fie transportate;

(vi) o listă a documentelor care trebuie prezentate pentru proba în zbor.";

(4) La punctul 21.A.708 litera (b), punctul 2 se înlocuiește cu următorul text:

„2. orice condiții și restricții impuse echipajului de zbor care exploatează aeronava, în plus față de cele definite în apendicele XII la prezenta anexă I (partea 21).";

(5) Apendicele II se înlocuiește cu următorul text:

„Apendicele II

Formularul EASA 15a – Certificat de revizuire a navigabilității

[STATUL MEMBRU]

Stat membru al Uniunii Europene (*)

CERTIFICAT DE REVIZUIRE A NAVIGABILITĂȚII

Referința CEN: .....

În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului, aflat deocamdată în vigoare, [AUTORITATEA COMPETENTĂ DIN STATUL MEMBRU] certifică prin prezenta că următoarea aeronavă:

Constructorul aeronavei: .....

Numărul de fabricație dat de constructor: .....

Înmatricularea aeronavei: .....

Numărul de serie al aeronavei: .....

este considerată a fi în stare bună de navigabilitate la data revizuirii.

Data emiterii: ..... Data expirării: .....

Ore de zbor (FH) ale corpului aeronavei la data eliberării (**): .....

Semnătura: ..... Autorizație nr.: .....

Prima prelungire: În ultimul an, aeronava a rămas într-un mediu controlat în conformitate cu punctul M.A.901 din anexa I la Regulamentul (UE) nr. 1321/2014 al Comisiei. Se consideră că, la data emiterii, aeronava este în stare bună de navigabilitate.

Data emiterii: ..... Data expirării: .....

Ore de zbor (FH) ale corpului aeronavei la data eliberării (**): .....

Semnătura: ..... Autorizație nr.: .....

Denumirea societății: ..... Referința autorizare: .....

A doua prelungire: În ultimul an, aeronava a rămas într-un mediu controlat în conformitate cu punctul M.A.901 din anexa I la Regulamentul (UE) nr. 1321/2014 al Comisiei. Se consideră că, la data emiterii, aeronava este în stare bună de navigabilitate.

Data emiterii: ..... Data expirării: .....

Ore de zbor (FH) ale corpului aeronavei la data eliberării (**): .....

Semnătura: ..... Autorizație nr.: .....

Denumirea societății: ..... Referința autorizare: .....

Formular EASA 15a – versiunea 4.

(*) Se șterge în cazul statelor care nu sunt membre ale UE.

(**) Cu excepția baloanelor și a dirijabilelor.”

(6) Se adaugă următorul apendice XII:

„Apendicele XII

Categorii de probe în zbor și calificările corespunzătoare ale echipajelor de probe în zbor

A. **Generalități**

Prezentul apendice stabilește calificările necesare membrilor echipajelor de zbor implicați în desfășurarea de probe în zbor pentru aeronave certificate sau care urmează să fie certificate în conformitate cu CS-23 pentru aeronavele cu o masă maximă la decolare (MTOM) de 2 000 kg sau mai mare, cu CS-25, CS-27, CS-29 sau cu coduri de navigabilitate echivalente.

B. **Definiții**

1. «Inginer de probe în zbor» înseamnă orice inginer implicat în operațiunile de probe în zbor, la sol sau în zbor.

2. «Inginer-șef de probe în zbor» înseamnă un inginer de probe în zbor căruia i se încredințează sarcini la bordul unei aeronave în scopul de efectua probe în zbor sau care asistă pilotul la operarea aeronavei și a sistemelor acesteia în timpul activităților de probe în zbor.

3. «Probe în zbor» înseamnă:

3.1. zboruri pentru faza de dezvoltare a unui nou prototip (aeronave, sisteme de propulsie, piese și echipamente);

3.2. zboruri pentru demonstrarea conformității cu baza de certificare sau cu proiectarea de tip;

3.3. zboruri destinate să experimenteze noi concepte de proiectare, care necesită manevre sau profiluri neconvenționale pentru care ar putea fi posibilă ieșirea din anvelopa de zbor deja aprobată a aeronavei;

3.4. zboruri de instruire pentru probe în zbor.

C. **Categorii de probe în zbor**

1. *Generalități*

Descrierile de mai jos abordează zborurile efectuate de organizațiile de proiectare și de producție în temeiul anexei I (partea 21).

2. *Domeniu de aplicare*

Dacă la o probă participă mai multe aeronave, fiecare zbor individual al unei aeronave se evaluează în temeiul prezentului apendice pentru a se stabili dacă este o probă în zbor și, dacă este cazul, categoria din care face parte aceasta.

Zborurile menționate la punctul (6) litera (B) alineatul (3) sunt singurele zboruri care fac parte din domeniul de aplicare al prezentului apendice.

3. *Categorii de probe în zbor*

Probele în zbor includ următoarele patru categorii:

3.1. Categoria Unu (1)

(a) zborul (zborurile) inițial(e) al (ale) unui nou tip de aeronavă sau al (ale) unei aeronave ale cărei caracteristici de zbor sau de manevrabilitate sunt susceptibile de a fi fost modificate substanțial;

(b) zborurile în timpul cărora se poate prevedea posibilitatea confruntării cu caracteristici de zbor considerabil diferite de cele deja cunoscute;

(c) zboruri efectuate în vederea investigării unor caracteristici sau tehnici noi sau neobișnuite de proiectare a aeronavelor;

(d) zboruri efectuate în scopul determinării sau al extinderii anvelopei de zbor;

(e) zboruri efectuate în scopul determinării performanțelor în materie de reglementare, a caracteristicilor de zbor și a calităților de manevrabilitate la apropierea de limitele anvelopei de zbor;

(f) cursuri de instruire specifice pentru probe în zbor de categoria 1.

3.2. Categoria Doi (2)

(a) zborurile care nu sunt clasificate în categoria 1 efectuate cu o aeronavă al cărei tip nu este încă certificat;

(b) zboruri care nu sunt clasificate în categoria 1 efectuate cu o aeronavă de un tip deja certificat, după realizarea unei modificări încă neaprobate, și care:

(i) necesită o evaluare a comportamentului general al aeronavei; sau

(ii) necesită o evaluare a procedurilor de bază privind echipajul, atunci când un sistem nou sau modificat este în curs de exploatare sau este necesar; sau

(iii) sunt obligate să zboare intenționat în afara limitelor anvelopei operaționale aprobate la momentul respectiv, dar în limitele anvelopei de zbor investigate;

(c) cursuri de instruire specifice pentru probe în zbor de categoria 2.

3.3. Categoria Trei (3)

Zboruri efectuate în scopul emiterii declarației de conformitate pentru o aeronavă nou-construită care nu necesită zboruri în afara limitelor prevăzute în certificatul de tip sau în manualul de zbor al aeronavei.

3.4. Categoria Patru (4)

Zboruri care nu sunt clasificate în categoria 1 sau 2, efectuate cu o aeronavă de un tip deja certificat, în cazul realizării unei modificări încă neaprobate a proiectului.

D. **Competența și experiența piloților și ale inginerilor-șefi de probe în zbor**

1. *Generalități*

Piloții și inginerii-șefi de probe în zbor trebuie să dețină competențele și experiența specificate în tabelul de mai jos.

	Categorii de probe în zbor			
Aeronavă	1.	2.	3.	4.
Avioane regionale (commuter) CS-23 sau aeronave CS-23 cu o viteză în picaj proiectată (Md) mai mare de 0,6 sau un plafon de serviciu maxim mai mare de 7 260 m (25 000 ft), CS-25, CS-27, CS-29 sau coduri de navigabilitate echivalente	Nivel de competență 1	Nivel de competență 2	Nivel de competență 3	Nivel de competență 4
Alte aeronave CS-23 cu un MTOM de 2 000 kg sau mai mare	Nivel de competență 2	Nivel de competență 2	Nivel de competență 3	Nivel de competență 4

1.1. Nivelul de competență 1

1.1.1. Piloții trebuie să respecte cerințele din anexa I (partea FCL) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei din 3 noiembrie 2011 ([1]).

1.1.2. Inginerii-șefi de probe în zbor trebuie:

(a) să fi finalizat cu succes un curs de instruire de nivelul de competență 1 și

(b) să aibă o experiență de minimum 100 de ore de zbor, efectuate inclusiv în cadrul cursurilor de instruire pentru probe în zbor.

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

1.2. Nivelul de competență 2

1.2.1. Piloții trebuie să respecte cerințele din anexa I (partea FCL) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011.

1.2.2. Inginerii-șefi de probe în zbor trebuie:

(a) să fi finalizat cu succes un curs de instruire de nivelul de competență 1 sau 2 și

(b) să aibă o experiență de minimum 50 de ore de zbor, efectuate inclusiv în cadrul cursurilor de instruire pentru probe în zbor.

Cursurile de instruire de nivelul de competență 1 sau 2 pentru inginerii de probe în zbor trebuie să acopere cel puțin următoarele teme:

(i) performanțe;

(ii) stabilitate și calități de control/de manevrabilitate;

(iii) sisteme;

(iv) managementul probelor și

(v) managementul riscurilor/siguranței.

1.3. Nivelul de competență 3:

1.3.1. Pilotul (piloții) trebuie să dețină o licență valabilă corespunzătoare pentru categoria de aeronave care fac obiectul probei, emisă în conformitate cu partea FCL și minimum o licență de pilot comercial (CPL). În plus, pilotul comandant trebuie:

(a) să dețină o calificare pentru probe în zbor; sau

(b) să aibă o experiență de cel puțin 1 000 de ore de zbor ca pilot comandant pe aeronave cu un nivel de complexitate și cu caracteristici similare și

(c) să fi participat, pentru fiecare clasă sau tip de aeronavă, la toate zborurile care fac parte din programul care duce la emiterea certificatului individual de navigabilitate a cel puțin cinci aeronave;

1.3.2. Inginerii-șefi de probe în zbor trebuie:

(a) să aibă nivelul de competență 1 sau 2; sau

(b) să fi dobândit un nivel semnificativ de experiență de zbor, relevant pentru sarcina care le este încredințată și

(c) să fi participat la toate zborurile care fac parte din programul care duce la emiterea certificatului individual de navigabilitate a cel puțin cinci aeronave.

1.4. Nivelul de competență 4:

1.4.1. Pilotul (piloții) trebuie să dețină o licență valabilă corespunzătoare pentru categoria de aeronave care fac obiectul probei, emisă în conformitate cu partea FCL și minimum o licență de pilot comercial (CPL). Pilotul comandant trebuie să dețină o calificare pentru probe în zbor sau să fi efectuat cel puțin 1 000 de ore de zbor ca pilot comandant pe aeronave cu un nivel de complexitate și cu caracteristici similare.

1.4.2. Competența și experiența inginerilor-șefi de probe în zbor este definită în manualul operațional privind probele în zbor.

2. *Inginerii-șefi de probe în zbor*

Inginerii-șefi de probe în zbor primesc din partea organizației care îi angajează o autorizație care descrie în detaliu domeniul de aplicare al funcțiilor lor în cadrul organizației respective. Autorizația trebuie să conțină următoarele informații:

(a) numele;

(b) data nașterii;

(c) experiența și instruirea;

(d) postul ocupat în cadrul organizației;

(e) domeniul de aplicare al autorizației;

(f) data primei eliberării a autorizației;

(g) data expirării autorizației, dacă este cazul, și

(h) numărul de identificare al autorizației.

Inginerii-șefi de probe în zbor sunt numiți doar pentru un anumit zbor, în cazul în care sunt apți din punct de vedere fizic și mental pentru a îndeplini, în condiții de siguranță, sarcinile și responsabilitățile care le sunt încredințate.

Organizația pune la dispoziția titularilor autorizațiilor toate documentele relevante legate de autorizațiile lor.

E. **Competența și experiența altor ingineri de probe în zbor**

Ceilalți ingineri de probe în zbor aflați la bordul aeronavei trebuie să aibă o experiență și un nivel de instruire proporționale cu sarcinile care le sunt încredințate în calitate de membri ai echipajului și, dacă este cazul, în conformitate cu manualul operațional pentru probe în zbor.

Organizația pune la dispoziția inginerilor de probe în zbor vizați toate documentele relevante legate de activitățile lor de zbor.”