II

(Acte fără caracter legislativ)

REGULAMENTE

REGULAMENTUL (UE) 2015/2338 AL COMISIEI

din 11 decembrie 2015

de modificare a Regulamentul (UE) nr. 965/2012 în ceea ce privește cerințele pentru înregistratoarele de zbor, dispozitivele de localizare subacvatică și sisteme de urmărire a aeronavelor

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) Operarea aeronavelor trebuie să respecte cerințele esențiale aplicabile prevăzute în anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008. În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008, Comisia Europeană ar trebui să adopte normele de aplicare necesare pentru a stabili condițiile de operare în siguranță a aeronavelor.

(2) Înregistratorul de voce din cabina de pilotaj (CVR) are ca obiectiv sprijinirea investigațiilor privind siguranța, efectuate de autoritatea responsabilă de investigare privind siguranța, în cazul unui accident sau al unui incident. În Regulamentul (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului ([2]) sunt prevăzute măsuri de siguranță relevante pentru a proteja CVR împotriva divulgării într-o situație în care a fost deschisă o investigație privind siguranța. Odată cu introducerea managementului siguranței, este recunoscut faptul că CVR ar putea fi utilizat în afara contextului unei investigații privind siguranța în scopul menținerii sau îmbunătățirii siguranței. Prin urmare, Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei ([3]) ar trebui modificat în vederea consolidării condițiilor care vizează să prevină în mod eficient utilizarea inadecvată și divulgarea înregistrărilor CVR.

(3) În scopul îmbunătățirii performanței globale a înregistratoarelor de zbor și pentru a facilita recuperarea unei aeronave și a înregistratoarelor sale de zbor după un accident deasupra apei, Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI) a prezentat mai multe îmbunătățiri în materie de siguranță ale cerințelor actuale. Aceste îmbunătățiri în materie de siguranță includ renunțarea la tehnologiile depășite de înregistrare, cum ar fi cele pe bandă magnetică sau fir magnetic, prelungirea duratei minime de înregistrare a CVR, prelungirea timpului de transmisie a dispozitivului de localizare subacvatică a înregistratorului de zbor, precum și echiparea cu un dispozitiv de localizare subacvatică cu o rază de detecție foarte lungă pentru avioane care efectuează zboruri deasupra întinderilor de apă pe distanțe lungi. Prin urmare, Regulamentul (UE) nr. 965/2012 ar trebui modificat pentru a reflecta aceste îmbunătățiri de siguranță.

(4) Este necesar să se ia în considerare dispariția zborului MH370 la 8 martie 2014 și recomandările făcute de reuniunea multidisciplinară a OACI privind urmărirea globală din 12 și 13 mai 2014. Poziția aeronavelor de transport public ar trebui să fie cunoscută în orice moment, chiar și într-o locație izolată, pentru a facilita localizarea aeronavei în cazul unei evoluții anormale, al unei situații de urgență sau al unui accident. Ori de câte ori este posibil, mijloacele de urmărire a aeronavelor ar trebui să reziste pierderilor normale de energie electrică

([1]) JO L 79, 13.3.2008, p. 1.
([2]) 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).
([3]) Regulamentul (UE) nr. 965/2012 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).

la bord și nu ar trebui să ofere nicio modalitate de dezactivare în timpul zborului. Prin urmare, Regulamentul (UE) nr. 965/2012 ar trebui modificat pentru a include cerințe suplimentare referitoare la mijloacele de urmărire a aeronavelor la nivel mondial, inclusiv deasupra oceanelor și a zonelor izolate.

(5) În conformitate cu propunerea Comitetului pentru înregistratoare de zbor (FLIRECP) al OACI, în ceea ce privește echiparea cu CVR cu durată de înregistrare prelungită pentru avioane de mare capacitate, ar trebui să se prevadă introducerea unor CVR cu o durată de înregistrare de 25 ore la bordul aeronavelor produse după 1 ianuarie 2021, cu o masă maximă certificată la decolare de peste 27 000 kg.

(6) Măsurile prevăzute în prezentul regulament abordează 13 recomandări de siguranță emise de autoritățile responsabile de investigațiile privind siguranța ([1]), care au în vedere creșterea siguranței prin facilitarea recuperării de informații în scopul investigațiilor privind siguranța în domeniul aviației civile europene, precum și îmbunătățirea performanței și a manipulării înregistratoarelor de zbor, precum și a localizării aeronavelor după un accident deasupra apei.

(7) Măsurile prevăzute în prezentul regulament se bazează pe avizul nr. 1/2014 ([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 de prezentul regulament sunt conforme cu avizul comitetului instituit prin articolul 65 din Regulamentul (CE) nr. 216/2008,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Anexa I (Definiții), anexa IV (Part-CAT), anexa VI (Part-NCC) și anexa VIII (Part-SPO) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 se modifică în conformitate cu anexa la prezentul regulament.

Articolul 2

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării sale 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, 11 decembrie 2015.

Pentru Comisie

Președintele

Jean-Claude JUNCKER

([1]) Referințele AESA din cele 13 de recomandări privind siguranța: CAND-1999-002 (McDonnell Douglas MD11, HB-IWF, 2/09/1998); GREC-2006-045 (B737 of Helios, 5B-DBY, 14/8/2005); NORW-2006-013 (ATR42, OY-JRJ 31/1/2005); NETH-2011-015 (Boeing 737, PH-BDP, 10/2/2010); UNKG-2012-013 (Boeing 767, G OOBK, 3/10/2010); FRAN-2012-025 (Airbus 340, F-GLZU, 22/7/2011); FINL-2012-003 (Airbus A330, OH-LTO,11/12/2010); FRAN-2009-016, FRAN-2009-017, FRAN-2009-018, FRAN-2011-017 și FRAN-2011-018 (Airbus A330, F-GZCP, 1/6/2009); UNKG-2008-020 (ATR42, EI-SLD, 18/1/2007).

([2]) Avizul 01/2014 din 5 mai 2014 al AESA în ceea ce privește modificarea cerințelor pentru înregistratoarele de zbor și dispozitivele de localizare subacvatice.

ANEXĂ

1. În anexa I la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 se introduc următoarele puncte:

„8a. «urmărirea aeronavelor» înseamnă un proces la nivel terestru care menține și actualizează, la intervale standardizate, o evidență a poziției cvadridimensionale a fiecărei aeronave în zbor;

8b. «sistem de urmărire a aeronavei» înseamnă un sistem care se bazează pe urmărirea aeronavei pentru a identifica evoluții anormale în timpul zborului și pentru a emite avertizări;".

2. Anexa IV la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 se modifică după cum urmează:

(a) la CAT.GEN.MPA.105 litera (a), punctul 10 se înlocuiește cu următorul text:

„10. se asigură că:

(i) înregistratoarele de zbor nu sunt dezactivate sau oprite pe timpul zborului;

(ii) în cazul unui eveniment, altul decât un accident sau un incident grav, care este raportat în conformitate cu ORO.GEN.160 litera (a), înregistrările înregistratoarelor de zbor nu sunt șterse intenționat și

(iii) în cazul unui accident sau al unui incident grav, sau dacă păstrarea înregistrărilor înregistratoarelor de zbor este dispusă de autoritatea responsabilă de investigare:

(A) înregistrările înregistratoarelor de zbor nu sunt șterse intenționat;

(B) înregistratoarele de zbor sunt dezactivate imediat după încheierea zborului; și

(C) înainte de ieșirea din compartimentul echipajului de zbor se iau măsuri de precauție pentru a păstra înregistrările înregistratoarelor de zbor.";

(b) CAT.GEN.MPA.195 se modifică după cum urmează:

(i) titlul se înlocuiește cu următorul text:

„CAT.GEN.MPA.195 Manipularea înregistrărilor înregistratoarelor de zbor: păstrare, producere, protejare și utilizare".

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

„(a) După un accident, un incident grav sau un eveniment identificat de autoritatea responsabilă de investigare, operatorul unei aeronave păstrează datele înregistrate originale timp de 60 de zile sau până la primirea unor dispoziții contrare din partea autorității responsabile de investigare."

(iii) litera (f) se înlocuiește cu următorul text:

„(f) Fără a aduce atingere Regulamentului (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului (*):

1. Cu excepția asigurării stării de funcționare a CVR, înregistrările CVR nu sunt divulgate sau utilizate, cu excepția cazului în care:

(i) există o procedură referitoare la manipularea înregistrărilor CVR și a transcrierii lor;

(ii) toți membrii echipajului și întregul personal de întreținere implicat și-au dat acordul în prealabil; și

(iii) acestea sunt utilizate numai în scopul menținerii sau îmbunătățirii siguranței.

1a. În cazul în care înregistrările unui CVR sunt inspectate pentru asigurarea stării de funcționare a CVR, operatorul asigură confidențialitatea înregistrărilor CVR, iar înregistrările CVR nu pot fi divulgate sau utilizate în alte scopuri decât asigurarea stării de funcționare a CVR.

2. Înregistrările FDR sau înregistrările data link nu pot fi folosite în alte scopuri decât pentru investigarea unui accident sau incident a cărui raportare este obligatorie, cu excepția cazurilor în care aceste înregistrări sunt:

(i) folosite de operator exclusiv în scopuri de navigabilitate sau de întreținere; sau

(ii) anonimizate; sau

(iii) divulgate în condițiile unor proceduri sigure.

(*) 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).";

(c) se introduce următorul punct CAT.GEN.MPA.205:

„CAT.GEN.MPA.205 Sistem de urmărire a aeronavelor – Avioane

(a) Până la 16 decembrie 2018, cel târziu, operatorul instituie și menține, ca parte a sistemului de exercitare a controlului operațional al zborurilor, un sistem de urmărire a aeronavelor, care include zborurile eligibile pentru litera (b) atunci când acestea sunt efectuate cu următoarele avioane:

1. avioane cu o MCTOM de peste de 27 000 kg și cu o MOPSC de peste 19 locuri pentru care s-a emis un certificat individual de navigabilitate înainte de 16 decembrie 2018, echipate cu o capacitate de a-și comunica poziția adițională pe lângă cea a transponderului radar secundar de supraveghere;

2. toate avioanele cu o MCTOM de mai mult de 27 000 kg și cu o MOPSC de peste 19 locuri pentru care s-a emis un certificat individual de navigabilitate la data de sau după 16 decembrie 2018; și

3. toate avioanele cu o MCTOM de mai mult de 45 500 kg și pentru care s-a emis un certificat individual de navigabilitate la data de sau după 16 decembrie 2018;

(b) zborurile vor fi urmărite de către operator de la decolare până la aterizare, cu excepția cazurilor în care ruta planificată și devierile planificate sunt incluse integral în blocuri de spațiu aerian în cazul în care:

1. serviciul de supraveghere ATS este furnizat în mod normal și susținut de sisteme de supraveghere pentru controlul traficului aerian (ATC) care permit localizarea aeronavelor la intervale de timp cu o durată corespunzătoare; și

2. operatorul a furnizat datele de contact necesare furnizorilor de servicii de navigație aeriană competenți.";

(d) se introduce următorul punct CAT.GEN.MPA.210:

„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 de mai mult de 27 000 kg și cu o MOPSC de peste 19 locuri pentru care s-a emis un certificat individual de navigabilitate la data de sau după 1 ianuarie 2021; și

2. toate avioanele cu o MCTOM de mai mult de 45 500 kg și pentru care s-a emis un certificat individual de navigabilitate la data de sau după 1 ianuarie 2021.";

(e) la CAT.IDE.A.185, literele (b)-(h) se înlocuiesc cu următorul text:

„(b) Până la 31 decembrie 2018, CVR trebuie să aibă capacitatea de a păstra datele înregistrate cel puțin pentru:

1. ultimele 2 ore în cazul avioanelor menționate la litera (a) punctul 1 dacă s-a emis un certificat de navigabilitate inițial la data de 1 aprilie 1998 sau ulterior;

2. ultimele 30 de minute, în cazul avioanelor menționate la litera (a) punctul 1 dacă s-a emis un certificat de navigabilitate inițial înainte de 1 aprilie 1998; sau

3. ultimele 30 de minute, în cazul avioanelor menționate la litera (a) punctul 2.

(c) Până la 1 ianuarie 2019 cel târziu, CVR trebuie să aibă capacitatea de a păstra datele înregistrate cel puțin pentru:

1. cele 25 de ore anterioare, pentru avioanele cu o MCTOM de mai mult de 27 000 kg și pentru care s-a emis un certificat individual de navigabilitate la data de 1 ianuarie 2021 sau ulterior; sau

2. ultimele 2 ore în toate celelalte cazuri.

(d) Până cel târziu la 1 ianuarie 2019, CVR trebuie să înregistreze pe alte mijloace decât bandă magnetică sau fir magnetic.

(e) CVR înregistrează în raport cu o scală de timp:

1. comunicațiile vocale transmise prin radio din sau recepționate în compartimentul echipajului de zbor;

2. comunicațiile vocale ale membrilor echipajului de zbor cu ajutorul sistemului interfon și al sistemului de adresare către pasageri, dacă este instalat;

3. mediul sonor din compartimentul echipajului de zbor, incluzând fără întrerupere:

(i) pentru avioanele al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată la 1 aprilie 1998 sau după această dată, semnalele audio recepționate de la fiecare microfon de cască și de mască utilizat;

(ii) pentru avioanele menționate la litera (a) punctul 2 al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată înainte de 1 aprilie 1998, semnalele audio recepționate de la fiecare microfon de cască și de mască, dacă este posibil;

4. semnalele vocale sau audio de identificare a echipamentelor de navigație sau de apropiere transmise într-o cască sau într-un difuzor.

(f) CVR trebuie să înceapă să înregistreze înainte ca avionul să înceapă deplasarea prin mijloace proprii și trebuie să continue să înregistreze până la încheierea zborului, când avionul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii. În plus, în cazul avioanelor pentru care certificatul individual de navigabilitate a fost eliberat la 1 aprilie 1998 sau după această dată, CVR trebuie să înceapă să înregistreze automat înainte ca avionul să înceapă deplasarea prin mijloace proprii și să continue înregistrarea până la încheierea zborului, când avionul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.

(g) În plus față de litera (f), în funcție de disponibilitatea energiei electrice, CVR trebuie să înceapă să înregistreze cât mai devreme posibil, în timpul verificărilor din carlingă efectuate înainte de pornirea motoarelor la începutul zborului, până la verificările din carlingă efectuate imediat după oprirea motoarelor la sfârșitul zborului, în cazul:

1. avioanelor menționate la litera (a) punctul 1 și pentru care s-a emis un certificat de navigabilitate individual la sau după 1 aprilie 1998; sau

2. avioanelor menționate la litera (a) punctul 2;

(h) Dacă CVR nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Până la 16 iunie 2018, cel târziu, acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă CVR este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.";

(f) la CAT.IDE.A.190, litera (e) se înlocuiește cu următorul text:

„(e) Dacă FDR nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Până la 16 iunie 2018, cel târziu, acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă FDR este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.";

(g) la CAT.IDE.A.195, litera (d) se înlocuiește cu următorul text:

„(d) Dacă înregistratorul nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Până la 16 iunie 2018, cel târziu, acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă înregistratorul este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.";

(h) CAT.IDE.A.280 se modifică după cum urmează:

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

„(a) Avioanele cu o MOPSC de peste 19 locuri trebuie să fie echipate cu cel puțin:

1. două ELT, dintre care unul este automat, sau un ELT și un mijloc delocalizare a aeronavei care îndeplinește cerințele de la secțiunea CAT.GEN.MPA. 210, în cazul avioanelor pentru care s-a emis un certificat individual de navigabilitate după 1 iulie 2008; sau

2. un ELT automat sau două ELT de orice tip sau un mijloc de localizare a aeronavei care îndeplinește cerințele de la secțiunea CAT.GEN.MPA. 210, în cazul avioanelor al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată la 1 iulie 2008 sau înainte de această dată.";

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

„(b) Avioanele cu o MOPSC de 19 sau mai puține locuri trebuie să fie echipate cu cel puțin:

1. un ELT automat sau o localizare de aeronavă înseamnă îndeplinirea prevederilor de la punctul CAT. GEN.MPA. 210, în cazul avioanelor al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat după 1 iulie 2008; sau

2. un ELT sau o localizare de aeronavă înseamnă îndeplinirea prevederilor de la punctul CAT.GEN. MPA. 210, în cazul avioanelor al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată la 1 iulie 2008 sau înainte de această dată.";

(i) la CAT.IDE.A.285 se introduce litera următoare:

„(f) Până la 1 ianuarie 2019 cel târziu, avioanele cu o MCTOM mai mare de 27 000 kg și cu o MOPSC de peste 19 locuri și toate avioanele cu o MCTOM mai mare de 45 500 kg trebuie să fie echipate cu un dispozitiv de localizare subacvatică fixat printr-un dispozitiv sigur care funcționează la o frecvență de 8,8 kHz ± 1 kHz, cu excepția cazului în care:

1. avionul este operat pe rutele pe care se află în orice punct la o distanță de maxim 180 de mile nautice de mal; sau

2. avionul este echipat 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.";

(j) la CAT.IDE.H.185, literele (c)-(f) se înlocuiesc cu următorul text:

„(c) Până cel târziu la 1 ianuarie 2019, CVR trebuie să înregistreze pe alte mijloace decât bandă magnetică sau fir magnetic.

(d) CVR înregistrează în raport cu o scală de timp:

1. comunicațiile vocale transmise din sau recepționate în compartimentul echipajului de zbor prin radio;

2. comunicațiile vocale ale membrilor echipajului de zbor cu ajutorul sistemului interfon și al sistemului de adresare către pasageri, dacă este instalat;

3. mediul sonor din compartimentul echipajului de zbor, incluzând fără întrerupere:

(i) pentru elicopterele al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată la 1 august 1999 sau după această dată, semnalele audio recepționate de la fiecare microfon al echipajului;

(ii) pentru elicopterele al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat înainte de 1 august 1999 sau după această dată, semnalele audio recepționate de la fiecare microfon al echipajului, după caz;

4. semnalele vocale sau audio de identificare a echipamentelor de navigație sau de apropiere transmise într-o cască sau într-un difuzor.

(e) CVR trebuie să înceapă să înregistreze înainte ca elicopterul să înceapă deplasarea prin mijloace proprii și trebuie să continue înregistrarea până la încheierea zborului, când elicopterul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.

(f) În plus față de litera (e), în cazul elicopterelor menționate la litera (a) punctul 2 al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat la 1 august 1999 sau după această dată:

1. CVR trebuie să înceapă să înregistreze automat, înainte ca elicopterul să înceapă deplasarea prin mijloace proprii și să continue înregistrarea până la terminarea zborului, când elicopterul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii; și

2. în funcție de disponibilitatea energiei electrice, CVR trebuie să înceapă să înregistreze cât mai devreme posibil, în timpul verificărilor din carlingă efectuate înainte de pornirea motoarelor la începutul zborului, până la verificările din carlingă efectuate imediat după oprirea motoarelor la sfârșitul zborului.

(g) Dacă CVR nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Până la 1 ianuarie 2020 cel târziu, acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă CVR este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.";

(k) la CAT.IDE.H.190, litera (e) se înlocuiește cu următorul text:

„(e) Dacă FDR nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Până la 1 ianuarie 2020 cel târziu, acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă FDR este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.";

(l) la CAT.IDE.H.195, litera (d) se înlocuiește cu următorul text:

„(d) Dacă înregistratorul nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Până la 1 ianuarie 2020 cel târziu, acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă înregistratorul este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.";

3. Anexa VI la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 se modifică după cum urmează:

(a) la NCC.GEN.106, litera (a) punctul 9 se înlocuiește cu următorul text:

„9. se asigură că:

(i) înregistratoarele de zbor nu sunt dezactivate sau oprite pe timpul zborului;

(ii) în cazul unui eveniment, altul decât un accident sau un incident grav, care este raportat în conformitate cu ORO.GEN.160 litera (a), înregistrările înregistratoarelor de zbor nu sunt șterse intenționat; și

(iii) în cazul unui accident sau al unui incident grav, sau dacă păstrarea înregistrărilor înregistratoarelor de zbor este dispusă de autoritatea responsabilă de investigare:

(A) înregistrările înregistratoarelor de zbor nu sunt șterse intenționat;

(B) înregistratoarele de zbor sunt dezactivate imediat după încheierea zborului; și

(C) înainte de ieșirea din compartimentul echipajului de zbor se iau măsuri de precauție pentru a păstra înregistrările înregistratoarelor de zbor.";

(b) NCC.GEN.145 se modifică după cum urmează:

(i) titlul se înlocuiește cu următorul text:

„NCC.GEN.145 Manipularea înregistrărilor înregistratoarelor de zbor: păstrare, producere, protejare și utilizare";

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

„(a) După un accident, un incident grav sau un eveniment identificat de autoritatea responsabilă de investigare, operatorul unei aeronave păstrează datele înregistrate originale timp de 60 de zile sau până la primirea unor dispoziții contrare din partea autorității responsabile de investigare.";

(iii) litera (f) se înlocuiește cu următorul text:

„(f) Fără a aduce atingere Regulamentului (UE) nr. 996/2010:

1. Cu excepția asigurării stării de funcționare a CVR, înregistrările CVR nu sunt divulgate sau utilizate, cu excepția cazului în care:

(i) există o procedură referitoare la manipularea înregistrărilor CVR și a transcrierii lor;

(ii) toți membrii echipajului și întregul personal de întreținere implicat și-au dat acordul în prealabil; și

(iii) acestea sunt utilizate numai în scopul menținerii sau îmbunătățirii siguranței.

1a. În cazul în care înregistrările unui CVR sunt inspectate pentru asigurarea stării de funcționare a CVR, operatorul asigură confidențialitatea înregistrărilor CVR, iar înregistrările CVR nu pot fi divulgate sau utilizate în alte scopuri decât asigurarea stării de funcționare a CVR.

2. Înregistrările FDR sau înregistrările legăturilor de date nu pot fi folosite în alte scopuri decât pentru investigarea unui accident sau incident a cărui raportare este obligatorie, cu excepția cazurilor în care aceste înregistrări sunt:

(i) folosite de operator exclusiv în scopuri de navigabilitate sau de întreținere; sau

(ii) anonimizate; sau

(iii) divulgate în condițiile unor proceduri sigure”;

(c) NCC.IDE.A.160 se modifică după cum urmează:

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

„(b) CVR trebuie să aibă capacitatea de a păstra datele înregistrate cel puțin în timpul:

1. cele 25 de ore anterioare, pentru avioanele cu o MCTOM de mai mult de 27 000 kg și pentru care s-a emis un certificat individual de navigabilitate la data de 1 ianuarie 2021 sau ulterior; sau

2. ultimele 2 ore în toate celelalte cazuri.”;

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

„(f) Dacă CVR nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Până la 1 ianuarie 2020 cel târziu, acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă CVR este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.”;

(d) la NCC.IDE.A.165, litera (e) se înlocuiește cu următorul text:

„(e) Dacă FDR nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Până la 1 ianuarie 2020 cel târziu, acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă FDR este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.”;

(e) în NCC.IDE.A.215, litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) Avioanele trebuie să fie echipate cu:

(1) un ELT de orice tip sau localizarea unei aeronave trebuie să îndeplinească cerințele din anexa IV (partea CAT), CAT.GEN.MPA. 210, la Regulamentul (UE) nr. 965/2012, dacă certificatul individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată la 1 iulie 2008 sau înainte de această dată;

(2) un ELT automat sau localizarea unei aeronave trebuie să îndeplinească cerințele din anexa IV (partea CAT), CAT.GEN.MPA. 210, la Regulamentul (UE) nr. 965/2012, dacă certificatul individual de navigabilitate a fost eliberat după 1 iulie 2008;”;

(f) la NCC.IDE.A.170, litera (d) se înlocuiește cu următorul text:

„(d) Dacă înregistratorul nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Până la 1 ianuarie 2020 cel târziu, acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă înregistratorul este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.";

(g) la NCC.IDE.H.160, litera (f) se înlocuiește cu următorul text:

„(f) Dacă CVR nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Până la 1 ianuarie 2020 cel târziu, acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă CVR este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.";

(h) la NCC.IDE.H.165, litera (e) se înlocuiește cu următorul text:

„(e) Dacă FDR nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Până la 1 ianuarie 2020 cel târziu, acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă FDR este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.";

(i) la NCC.IDE.H.170, litera (d) se înlocuiește cu următorul text:

„(d) Dacă înregistratorul nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Până la 1 ianuarie 2020 cel târziu, acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă înregistratorul este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență."

4. Anexa VIII la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 se modifică după cum urmează:

(a) la SPO.GEN.107, litera (a) punctul 9 se înlocuiește cu următorul text:

„9. se asigură că:

(i) înregistratoarele de zbor nu sunt dezactivate sau oprite pe timpul zborului;

(ii) în cazul unui eveniment, altul decât un accident sau un incident grav, care este raportat în conformitate cu ORO.GEN.160 litera (a), înregistrările înregistratoarelor de zbor nu sunt șterse intenționat și

(iii) în cazul unui accident sau al unui incident grav, sau dacă păstrarea înregistrărilor înregistratoarelor de zbor este dispusă de autoritatea responsabilă de investigare:

(A) înregistrările înregistratoarelor de zbor nu sunt șterse intenționat;

(B) înregistratoarele de zbor sunt dezactivate imediat după încheierea zborului; și

(C) înainte de ieșirea din compartimentul echipajului de zbor se iau măsuri de precauție pentru a păstra înregistrările înregistratoarelor de zbor.";

(b) SPO.GEN.145 se modifică după cum urmează:

(i) titlul se înlocuiește cu următorul text:

„SPO.GEN.145 Manipularea înregistrărilor înregistratoarelor de zbor: păstrare, producere, protejare și utilizare – operațiuni cu aeronave complexe motorizate";

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

„(a) După un accident, un incident grav sau un eveniment identificat de autoritatea responsabilă de investigare, operatorul unei aeronave păstrează datele înregistrate originale timp de 60 de zile sau până la primirea unor dispoziții contrare din partea autorității responsabile de investigare.";

(iii) litera (f) se înlocuiește cu următorul text:

„(f) Fără a aduce atingere Regulamentului (UE) nr. 996/2010 și cu excepția asigurării stării de funcționare a CVR, înregistrările CVR nu sunt divulgate sau utilizate, cu excepția cazului în care:

(i) există o procedură referitoare la manipularea înregistrărilor CVR și a transcrierii lor;

(ii) toți membrii echipajului și întregul personal de întreținere implicat și-au dat acordul în prealabil; și

(iii) acestea sunt utilizate numai în scopul menținerii sau îmbunătățirii siguranței.

În cazul în care înregistrările unui CVR sunt inspectate pentru asigurarea stării de funcționare a CVR, operatorul asigură confidențialitatea înregistrărilor CVR, iar înregistrările CVR nu pot fi divulgate sau utilizate în alte scopuri decât asigurarea stării de funcționare a CVR.”.

(c) SPO.IDE.A.140 se modifică după cum urmează:

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

„(b) CVR trebuie să aibă capacitatea de a păstra datele înregistrate cel puțin în timpul:

1. cele 25 de ore anterioare, pentru avioanele cu o MCTOM de mai mult de 27 000 kg și pentru care s-a emis un certificat individual de navigabilitate la data de 1 ianuarie 2021 sau ulterior; sau

2. ultimele 2 ore în toate celelalte cazuri.”;

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

„(f) Dacă CVR nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Până la 1 ianuarie 2020 cel târziu, acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă CVR este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.”;

(d) la SPO.IDE.A.145, litera (e) se înlocuiește cu următorul text:

„(e) Dacă FDR nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Până la 1 ianuarie 2020 cel târziu, acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă FDR este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.”;

(e) la SPO.IDE.A.150, litera (d) se înlocuiește cu următorul text:

„(d) Dacă înregistratorul nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Până la 1 ianuarie 2020 cel târziu, acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă înregistratorul este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.”;

(f) în SPO.IDE.A.190, litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) Avioanele trebuie să fie echipate cu:

1. un ELT de orice tip sau localizarea unei aeronave trebuie să îndeplinească cerințele din anexa IV (partea CAT), CAT.GEN.MPA. 210, la Regulamentul (UE) nr. 965/2012, dacă certificatul individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată la 1 iulie 2008 sau înainte de această dată;

2. un ELT automat sau localizarea unei aeronave trebuie să îndeplinească cerințele din anexa IV (partea CAT), CAT.GEN.MPA. 210, la Regulamentul (UE) nr. 965/2012, dacă certificatul individual de navigabilitate a fost eliberat după 1 iulie 2008; sau

3. un ELT de supraviețuire [ELT(S)] sau o baliză de localizare personală (PLB) transportată de un membru al echipajului sau de un specialist în executarea anumitor sarcini, atunci când sunt certificate pentru o configurație maximă a locurilor de șase sau mai puține locuri.”;

(g) la SPO.IDE.H.140 litera (f) se înlocuiește cu următorul text:

„(f) Dacă CVR nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Până la 1 ianuarie 2020 cel târziu, acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă CVR este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.”;

(h) la SPO.IDE.H.145, litera (e) se înlocuiește cu următorul text:

„(e) Dacă FDR nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Până la 1 ianuarie 2020 cel târziu, acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă FDR este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.”;

(i) la SPO.IDE.H.150, litera (d) se înlocuiește cu următorul text:

„(d) Dacă înregistratorul nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Până la 1 ianuarie 2020 cel târziu, acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă înregistratorul este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.”