REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2025/133 AL COMISIEI

din 28 ianuarie 2025

de modificare a Regulamentului (UE) nr. 965/2012 în ceea ce privește operațiunile necomerciale efectuate cu autogire în condiții în care se aplică regulile de zbor la vedere

(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 31 alineatul (1) litera (a),

întrucât:

(1) Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei ([2]) stabilește cerințele tehnice și procedurile administrative referitoare la operațiunile aeriene ale aeronavelor, astfel cum se prevede în Regulamentul (UE) 2018/1139.

(2) Pe piața Uniunii Europene intră noi tipuri de autogire cu o masă maximă la decolare de peste 600 kg. Se preconizează că aceste aeronave vor fi implicate numai în operațiuni necomerciale efectuate în condiții în care se aplică regulile de zbor la vedere (VFR). Deși aceste aeronave intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 2018/1139, ele nu sunt în prezent incluse în Regulamentul (UE) nr. 965/2012.

(3) Prin urmare, Regulamentul (UE) nr. 965/2012 trebuie modificat pentru a se asigura existența unor norme corespunzătoare și adecvate ale Uniunii Europene pentru operarea în condiții de siguranță a autogirelor, care să asigure punerea în aplicare uniformă și respectarea cerințelor esențiale menționate la articolul 29 din Regulamentul (UE) 2018/1139.

(4) Agenția Uniunii Europene de Siguranță a Aviației a pregătit un proiect de act de punere în aplicare pe care l-a înaintat Comisiei Europene, împreună cu Avizul nr. 04/2024 ([3]), în conformitate cu articolul 76 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2018/1139.

(5) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul comitetului instituit în conformitate cu articolul 127 din Regulamentul (UE) 2018/1139,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

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

1. Articolul 1 se modifică după cum urmează:

   (a) la alineatul (1), cuvântul „elicoptere” se înlocuiește cu cuvântul „giravioane”;

([1]) JO L 212, 22.8.2018, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj.
([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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).
([3]) https://www.easa.europa.eu/en/document-library/opinions/opinion-no-042024.

(b) se introduce următorul alineat (8):

„(8) Prezentul regulament nu se aplică următoarelor operațiuni efectuate cu autogire:

(a) operațiunile comerciale, cu excepția operațiunilor specificate la articolul 6 alineatul (4a);

(b) operațiunile efectuate în conformitate cu regulile de zbor instrumental."

2. La articolul 2, se introduce următorul punct 15:

„15. «autogir» înseamnă un tip de giravion susținut în zbor în principal de reacțiile aerului pe cel mult două rotoare care se rotesc liber pe axe substanțial verticale."

3. Articolul 5 se modifică după cum urmează:

(a) se introduce următorul alineat (4a):

„(4a) Operatorii de autogire implicate în operațiuni necomerciale efectuate în condiții în care se aplică regulile de zbor la vedere trebuie să opereze aeronava în conformitate cu dispozițiile prevăzute în anexa VII.";

(b) la alineatul (5) litera (b), cuvântul „elicoptere" se înlocuiește cu cuvântul „giravioane".

4. Articolul 6 se modifică după cum urmează:

(a) la alineatul (3) literele (a) și (b), cuvântul „elicoptere", respectiv „elicopterul", se înlocuiește cu cuvântul „giravioane", respectiv „giravionul".

5. Anexa I (Definițiile termenilor utilizați în anexele II-IX) și anexa VII (partea NCO) se modifică în conformitate cu anexa la prezentul regulament.

Articolul 2

Intrare în vigoare și aplicabilitate

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

Se aplică de la 18 februarie 2026.

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

Adoptat la Bruxelles, 28 ianuarie 2025.

Pentru Comisie
Președinta
Ursula VON DER LEYEN

ANEXĂ

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

1. Anexa I (Definițiile termenilor utilizați în anexele II-IX) se modifică după cum urmează:

   (a) la definiția 30, cuvintele „sau al autogirelor” se introduc după cuvântul „avioanelor”;

   (b) la definiția 69 litera (a) punctul (ii), cuvântul „elicopterului” se înlocuiește cu cuvântul „giravionului”;

   (c) la definiția 82 litera (b), cuvântul „elicopterului” se înlocuiește cu cuvântul „giravionului”.

2. Anexa VII (partea NCO) se modifică după cum urmează:

   (a) punctul NCO.GEN.115 se înlocuiește cu următorul text:

   „NCO.GEN.115 Rularea avioanelor sau a autogirelor

   Un avion sau un autogir este rulat pe suprafața de mișcare a unui aerodrom numai dacă persoana aflată la comenzi:

   (a) este un pilot calificat corespunzător; sau

   (b) a fost desemnată de operator și:

   1. este calificată să ruleze avionul sau autogirul;

   2. este calificată să folosească radiotelefonia dacă sunt necesare radiocomunicațiile;

   3. a fost instruită cu privire la configurația, rutele, semnele, marcajele și luminile aerodromului, precum și la semnalele, instrucțiunile, frazeologia și procedurile de control al traficului aerian (ATC); și

   4. este capabilă să se conformeze standardelor operaționale necesare pentru mișcarea în siguranță a avionului sau a autogirului pe aerodrom.”;

   (b) titlul punctului NCO.OP.120 se înlocuiește cu următorul text:

   „**NCO.OP.120 Proceduri de reducere a zgomotului**”;

   (c) titlul punctului NCO.OP.125 se înlocuiește cu următorul text:

   „**NCO.OP.125 Aprovizionarea cu combustibil/energie și cu ulei**”;

   (d) titlul punctului NCO.OP.155 se înlocuiește cu următorul text:

   „NCO.OP.155 Fumatul la bord”;

   (e) titlul punctului NCO.OP.175 se înlocuiește cu următorul text:

   „**NCO.OP.175 Condiții de decolare**”;

   (f) se introduce un nou punct, NCO.OP.207, cu următorul text:

   „NCO.OP.207 Condiții de apropiere și de aterizare – autogire

   Înainte de a iniția o apropiere în vederea aterizării, pilotul-comandant trebuie să se asigure că, potrivit informațiilor disponibile, condițiile meteorologice la aerodrom sau la locul de operare și starea pistei care urmează a fi utilizată nu împiedică efectuarea în condiții de siguranță a unei apropieri, aterizări sau apropieri întrerupte.”;

   (g) în subpartea D, titlul secțiunii 2 se înlocuiește cu următorul text:

   „SECȚIUNEA 2 – GIRAVIOANE”

   (h) la punctul NCO.IDE.H.100 litera (a) subpunctul 4 și litera (c) subpunctul 2, cuvântul «elicopter», respectiv «elicopterului», se înlocuiește cu cuvântul «giravion», respectiv «giravionului»;

   (i) punctul NCO.IDE.H.105 se înlocuiește cu următorul text:

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

   Nu se inițiază un zbor atunci când oricare dintre instrumentele, echipamentele sau funcțiile giravionului necesare pentru zborul avut în vedere este nefuncțional(ă) sau lipsește, cu excepția cazului în care:

   (a) giravionul este operat în conformitate cu MEL, dacă aceasta este stabilită; sau

(b) giravionul dispune de o autorizație de zbor eliberată în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile.";

(j) punctul NCO.IDE.H.115 se înlocuiește cu următorul text:

„NCO.IDE.H.115 Lumini de operare

Giravioanele operate pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu:

(a) un sistem de lumini anticoliziune;

(b) lumini de navigație/poziție;

(c) o lumină de aterizare;

(d) un sistem de lumini alimentat de la sistemul electric al giravionului pentru asigurarea unei iluminări adecvate a tuturor instrumentelor și echipamentelor esențiale pentru operarea în condiții de siguranță a giravionului;

(e) un sistem de lumini alimentat de la sistemul electric al giravionului pentru asigurarea iluminării în toate compartimentele pentru pasageri;

(f) o lanternă autonomă pentru fiecare post de membru al echipajului; și

(g) lumini pentru a se conforma reglementărilor internaționale referitoare la prevenirea coliziunilor pe mare, dacă giravionul este amfibiu.";

(k) punctul NCO.IDE.H.120 se modifică după cum urmează:

(i) la litera (a), cuvântul „Elicopterele" se înlocuiește cu cuvântul „Giravioanele";

(ii) la litera (b), fraza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„(b) Giravioanele operate în condiții VMC pe timp de noapte, sau atunci când vizibilitatea este mai mică de 1 500 m, sau în condiții în care giravionul nu poate fi menținut pe traiectoria de zbor dorită fără a se recurge la unul sau mai multe instrumente suplimentare trebuie să fie echipate, în plus față de cele prevăzute la litera (a), cu:";

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

„(c) Giravioanele operate atunci când vizibilitatea este mai mică de 1 500 m sau în condiții în care giravionul nu poate fi menținut pe traiectoria de zbor dorită fără a se recurge la unul sau mai multe instrumente suplimentare trebuie să fie echipate, în plus față de cele prevăzute la literele (a) și (b), cu un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase, din cauza condensului sau a givrării, a sistemului de indicare a vitezei față de aer obligatoriu conform literei (a) punctul 4";

(l) la NCO.IDE.H.135, cuvântul „Elicopterele" se înlocuiește cu cuvântul „Giravioanele";

(m) punctul NCO.IDE.H.140 se înlocuiește cu următorul text:

„NCO.IDE.H.140 Scaune, centuri de siguranță ale scaunelor, sisteme de reținere și dispozitive de siguranță pentru copii

(a) Giravioanele trebuie să fie echipate cu:

1. un scaun sau o cușetă pentru fiecare persoană aflată la bord și având vârsta de cel puțin 24 de luni, 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;

3. pentru giravioanele al căror CofA individual a fost eliberat prima dată după 31 decembrie 2012, o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului pentru fiecare pasager în vârstă de cel puțin 24 de luni;

4. un dispozitiv de siguranță pentru copii pentru fiecare persoană de la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni; și

5. o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului, incluzând un dispozitiv care va reține automat trunchiul ocupantului în caz de decelerare rapidă, pentru fiecare scaun al membrilor echipajului de zbor.

(b) Centurile de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului trebuie să aibă un singur punct de eliberare.";

(n) la punctul NCO.IDE.H.145 litera (a), cuvântul „Elicopterele" se înlocuiește cu cuvântul „Giravioanele";

(o) punctul NCO.IDE.H.155 se înlocuiește cu următorul text:

„NCO.IDE.H.155 Oxigen suplimentar – giravioane nepresurizate

Giravioanele nepresurizate operate atunci când este necesară o rezervă de oxigen în conformitate cu punctul NCO.OP.190 trebuie să fie dotate cu echipamente de stocare și de distribuire a oxigenului capabile să stocheze și să distribuie rezervele de oxigen necesare.”;

(p) la punctul NCO.IDE.H.160, fraza introductivă de la litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) Giravioanele, cu excepția elicopterelor ELA2, trebuie să fie echipate cu cel puțin un stingător de incendiu manual:”;

(q) la punctul NCO.IDE.H.165, fraza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„Dacă pe giravion sunt marcate zone ale fuzelajului adecvate pentru spargere de către echipele de salvare în caz de urgență, aceste zone trebuie să fie marcate după cum se indică în figura 1.”;

(r) punctul NCO.IDE.170 se înlocuiește cu următorul text:

„NCO.IDE.H.170 Emițătorul pentru localizare în caz de urgență (ELT)

(a) Giravioanele certificate pentru o configurație operațională maximă a locurilor pentru pasageri de peste șase locuri trebuie să fie echipate cu:

1. un ELT automat; și

2. un ELT de supraviețuire [ELT(S)] încorporat într-o plută de salvare sau într-o vestă de salvare atunci când giravionul este operat la o distanță față de uscat corespunzătoare unui timp de zbor de peste trei minute la viteza de croazieră normală.

(b) Giravioanele certificate pentru o configurație operațională maximă a locurilor pentru pasageri de șase sau mai puține locuri trebuie să fie echipate cu un ELT(S) sau cu o baliză de localizare personală (PLB) transportat(ă) de un membru al echipajului sau de un pasager, sau cu un ELT automat.

(c) ELT-urile de orice tip și PLB-urile trebuie să aibă capacitatea de a transmite simultan pe frecvențele de 121,5 MHz și 406 MHz.”;

(s) punctul NCO.IDE.H.175 se înlocuiește cu următorul text:

„NCO.IDE.H.175 Zborul deasupra apei

(a) Giravioanele trebuie să fie echipate cu o câte o vestă de salvare pentru fiecare persoană aflată la bord sau cu un dispozitiv individual de flotabilitate echivalent pentru fiecare persoană aflată la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni, care trebuie purtat(ă) sau depozitat(ă) într-o poziție accesibilă imediat de pe scaunul sau din cușeta persoanei căreia îi este destinat(ă), atunci când:

1. zboară deasupra apei la o distanță față de uscat mai mare decât distanța de aterizare în autorotație, unde, în eventualitatea defectării motorului critic, giravionul nu își poate menține zborul orizontal; sau

2. zboară deasupra apei la o distanță față de uscat mai mare decât distanța de planare, unde, în eventualitatea defectării motorului critic, autogirul nu își poate menține zborul orizontal; sau

3. zboară deasupra apei la o distanță față de uscat corespunzătoare unui timp de zbor de peste 10 minute la viteza de croazieră normală, unde, în eventualitatea defectării motorului critic, giravionul își poate menține zborul orizontal; sau

4. decolează sau aterizează la un aerodrom/loc de operare unde traiectoria de decolare sau de apropiere este deasupra apei.

(b) Fiecare vestă de salvare sau dispozitiv individual de flotabilitate echivalent trebuie să fie echipat(ă) cu un mijloc de iluminare electrică pentru a facilita localizarea persoanelor.

(c) Pilotul comandant al unui giravion care este operat deasupra apei la o distanță față de uscat corespunzătoare unui timp de zbor de peste 30 de minute la viteza de croazieră normală sau 50 MN, luându-se în considerare valoarea mai mică, trebuie să stabilească riscurile pentru supraviețuirea ocupanților giravionului în eventualitatea unei amerizări de urgență, pe baza cărora decide transportul de:

1. echipamente pentru a produce semnalele de ajutor;

2. suficiente plute de salvare pentru a transporta toate persoanele de la bord, depozitate astfel încât să fie disponibile pentru utilizare imediată în caz de urgență; și

3. echipamente de salvare, pentru a asigura mijloace de susținere a vieții, adecvate zborului care urmează a fi efectuat.

(d) Pilotul comandant trebuie să stabilească riscurile pentru supraviețuirea ocupanților giravionului în eventualitatea unei amerizări de urgență atunci când decide dacă vestele de salvare obligatorii conform literei (a) trebuie să fie purtate de toți ocupanții.";

(t) la punctul NCO.IDE.H.180, cuvântul „Elicopterele" se înlocuiește cu cuvântul „Giravioanele";

(u) punctul NCO.IDE.H.185 se înlocuiește cu următorul text:

„NCO.IDE.H.185 Toate giravioanele în zbor deasupra întinderilor de apă – amerizarea de urgență

Giravioanele care zboară 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.";

(v) punctul NCO.IDE.H.190 se înlocuiește cu următorul text:

„NCO.IDE.H.190 Echipamente de radiocomunicații

(a) În cazul în care este necesar pentru spațiul aerian în care se desfășoară zborul, giravioanele trebuie să fie dotate cu echipamente de radiocomunicații capabile să realizeze comunicația bidirecțională cu stațiile aeronautice și pe frecvențele necesare pentru a îndeplini cerințele spațiului aerian.

(b) Dacă sunt obligatorii conform literei (a), echipamentele de radiocomunicații trebuie să permită comunicațiile pe frecvența aeronautică de urgență de 121,5 MHz.

(c) Atunci când este necesară mai mult de o unitate de echipamente de comunicații, fiecare unitate trebuie să fie independentă față de cealaltă sau de celelalte, astfel încât o defecțiune a uneia să nu provoace defectarea alteia.

(d) Atunci când este necesar un sistem de radiocomunicații, giravioanele trebuie să fie echipate, în plus față de sistemul interfon al echipajului de zbor prevăzut la NCO.IDE.H.135, cu un buton de transmisie pe comenzile de zbor pentru fiecare pilot și/sau membru al echipajului necesar, la postul de lucru desemnat al acestuia.";

(w) la punctul NCO.IDE.H.200, cuvântul „elicopterele" se înlocuiește cu cuvântul „giravioanele";

(y) se introduce un nou punct, NCO.SPEC.172, cu următorul text:

„NCO.SPEC.172 Criterii de performanță și de exploatare – autogire

Atunci când operează un autogir la o înălțime mai mică de 150 m (500 ft) deasupra unei zone neaglomerate, pentru operațiunile cu autogire care nu au capacitatea de a-și menține nivelul de zbor în cazul unei defecțiuni a motorului critic, operatorul trebuie:

(a) să fi instituit proceduri operaționale pentru a reduce la minimum consecințele unei defecțiuni a motorului; și

(b) să fi informat toți membrii echipajului și specialiștii în executarea anumitor sarcini aflați la bord cu privire la procedurile care trebuie executate în cazul unei aterizări forțate."