REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2023/217 AL COMISIEI

din 1 februarie 2023

de rectificare a Regulamentului (UE) nr. 965/2012 în ceea ce privește unele inconsecvențe ale cerințelor introduse de Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/1387 și de Regulamentele (UE) 2021/1296 și (UE) 2021/2237

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,

întrucât:

(1) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/2237 al Comisiei ([2]) a modificat punctul ORO.FC.146 din anexa III (partea ORO) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei ([3]). Trimiterea de la punctul ORO.FC.146 litera (f) subpunctul 2 la punctul ORO.FC.005 litera (b) subpunctul 2 trebuie să fie înlocuită cu o trimitere la punctul ORO. FC.005 litera (b) subpunctul 1, care este subpunctul relevant pentru operațiunile avioanelor.

(2) Prin modificarea punctelor CAT.POL.A.230 și CAT.POL.A.235 din anexa IV (partea CAT) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012, Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/1387 al Comisiei ([4]) a introdus o eroare în ceea ce privește expedierea avioanelor. Cerințele de la punctele CAT.POL.A.230 litera (e) și CAT.POL.A.235 litera (e) trebuie aplicate cumulativ, nu alternativ.

(3) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/1296 al Comisiei ([5]) a introdus modificări la punctul CAT.OP. MPA.150 din anexa IV (partea CAT) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012. În mod involuntar, modificările respective nu au fost însoțite de modificări subsecvente ale punctelor CAT.POL.A.215 și CAT.POL.A.415 din respectiva anexă. Prin urmare, referința juridică relevantă este eronată, iar eroarea respectivă trebuie să fie rectificată.

(4) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/1296 a modificat, la rândul său, punctul SPO.POL.110 din anexa VIII (partea SPO) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012, prin înlocuirea literelor (a), (b) și (c) de la punctul respectiv. Modificarea a eliminat însă și fostele litere (d) și (e), în mod neintenționat. Din acest motiv, fostele litere (d) și (e) de la SPO.POL.110 trebuie reintroduse cu efect de la data aplicării Regulamentului (UE) 2021/1296, și anume 30 octombrie 2022.

(5) Prin urmare, Regulamentul (UE) nr. 965/2012 trebuie să fie rectificat în consecință.

(6) Cerințele prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului pentru aplicarea normelor comune de siguranță în domeniul aviației civile,

([1]) JO L 212, 22.8.2018, p. 1.

([2]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/2237 al Comisiei din 15 decembrie 2021 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 965/2012 în ceea ce privește cerințele referitoare la operațiunile în toate condițiile meteorologice și la pregătirea și verificarea echipajelor de zbor (JO L 450, 16.12.2021, p. 21).

([3]) 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]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/1387 al Comisiei din 1 august 2019 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 965/2012 în ceea ce privește cerințele referitoare la calcularea performanței de aterizare a avionului și la standardele de evaluare a stării suprafeței pistei, actualizarea anumitor cerințe și echipamente de siguranță ale aeronavelor și operațiunile desfășurate fără aprobare pentru operațiuni pe distanță extinsă (JO L 229, 5.9.2019, p. 1).

([5]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/1296 al Comisiei din 4 august 2021 de modificare și de rectificare a Regulamentului (UE) nr. 965/2012 în ceea ce privește cerințele referitoare la planificarea și gestionarea combustibilului/energiei și în ceea ce privește cerințele referitoare la programele de sprijin și evaluarea psihologică a echipajului de zbor, precum și testarea în vederea depistării consumului de substanțe psihoactive (JO L 282, 5.8.2021, p. 5).

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Anexele III (partea ORO), IV (partea CAT) și VIII (partea SPO) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 se rectifică 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*.

Punctul 3 din anexă se aplică de la 30 octombrie 2022.

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

Adoptat la Bruxelles, 1 februarie 2023.

Pentru Comisie
Președinta
Ursula VON DER LEYEN

ANEXĂ

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

1. la punctul ORO.FC.146 litera (f) din anexa III (partea ORO), subpunctul 2 se înlocuiește cu următorul text:

„2. Operațiuni CAT cu avioane care îndeplinesc criteriile definite la punctul ORO.FC.005 litera (b) subpunctul 1.";

2. anexa IV (partea CAT) se rectifică după cum urmează:

(a) la punctul CAT.POL.A.215 litera (c), subpunctul 3 se înlocuiește cu următorul text:

„3. largarea combustibilului este admisă în măsura în care permite ajungerea, cu rezervele de combustibil impuse, la aerodromul unde se presupune că va ateriza avionul după cedarea motorului, în conformitate cu punctul CAT.OP.MPA.181, adecvat ca aerodrom de rezervă, cu condiția aplicării unei proceduri sigure;";

(b) la punctul CAT.POL.A.230, litera (e) se înlocuiește cu următorul text:

„(e) Pentru expedierea avionului, acesta trebuie să aterizeze:

1. pe pista cea mai favorabilă, în atmosferă calmă; și

2. pe pista cu cea mai mare probabilitate de a fi atribuită pentru aterizare, luând în considerare viteza și direcția probabile ale vântului și caracteristicile de manevrare ale avionului la sol și alte condiții, cum ar fi mijloacele de aterizare și terenul.";

(c) la punctul CAT.POL.A.235, litera (e) se înlocuiește cu următorul text:

„(e) Pentru expedierea avionului, acesta trebuie să aterizeze:

1. pe pista cea mai favorabilă, în atmosferă calmă; și

2. pe pista cu cea mai mare probabilitate de a fi atribuită pentru aterizare, luând în considerare viteza și direcția probabile ale vântului și caracteristicile de manevrare ale avionului la sol și alte condiții, cum ar fi mijloacele de aterizare și terenul.";

(d) la punctul CAT.POL.A.415, litera (e) se înlocuiește cu următorul text:

„(e) largarea combustibilului este admisă în măsura în care permite ajungerea, cu rezervele de combustibil impuse, la aerodromul unde se presupune că va ateriza avionul după cedarea motorului, în conformitate cu punctul CAT.OP.MPA.181, adecvat ca aerodrom de rezervă, cu condiția aplicării unei proceduri sigure.";

3. la punctul SPO.POL.110 din anexa VIII (partea SPO), se adaugă următoarele litere (d) și (e), modificând:

„(d) Pilotul comandant trebuie să asigure următoarele:

1. încărcarea aeronavei se efectuează sub supravegherea unui personal calificat;

2. încărcătura transportată corespunde datelor utilizate pentru calculul masei și centrajului aeronavei.

(e) Operatorul trebuie să specifice, în manualul de operațiuni, principiile și metodele prevăzute pentru încărcare și în sistemul de calcul al masei și centrajului, care sunt în conformitate cu cerințele stabilite la literele (a)-(d). Sistemul respectiv trebuie să acopere toate tipurile de operațiuni avute în vedere."