



AVIZUL NR. 04/2010

AL AGENȚIEI EUROPENE DE SIGURANȚĂ A AVIAȚIEI

din 26 august 2010

**pentru un Regulament al Comisiei XXX/2010 de stabilire a normelor de punere în
aplicare
a sistemului de eliberare a licențelor de pilot**

I. Generalități

1. Scopul prezentului aviz este acela de a sprijini Comisia în stabilirea normelor de punere în aplicare a sistemului de eliberare a licențelor de pilot. Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului¹ (denumit în continuare „regulamentul de bază”), astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 1108/2009², creează cadrul amplu și adecvat pentru definirea și punerea în aplicare a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative comune în domeniul aviației civile.
2. Obiectivul propunerii de normă a fost acela de a crea cerințe pe măsura privilegiilor licenței în cauză și de a conferi textului de reglementare claritate, siguranță juridică și forță juridică. S-a ținut seama de dezvoltarea legislației Uniunii Europene și internaționale (OACI) și de armonizarea cu reglementările celorlalte autorități ale principalilor parteneri ai Uniunii Europene, așa cum s-a stabilit prin obiectivele de la articolul 2 din regulamentul de bază. Mai mult, se bazează pe standardele și practicile recomandate ale OACI, precum și pe Cerințele aeronautice comune (JAR) și respectă strict legislația UE, în special regulamentul de bază. Propunerea de regulament a fost elaborată luându-se în considerare în mod adecvat siguranța, principiile de reglementare și distribuția prezentă a textului între instrumentele juridice obligatorii și cele neobligatorii. De asemenea, sunt incluse dispozițiile care derivă din NPA-urile la JAR-FCL, care s-au aflat într-o fază avansată a procesului de adoptare în cadrul sistemului de Autorități Aeronautice Reunite (*Joint Aviation Authorities – JAA*), dar care nu au trecut prin toate etapele procesului de reglementare din cauza închiderii JAA.

II. Consultare

3. NPA 2008-17 a fost făcut public pe site-ul Agenției Europene de Siguranță a Aviației pe 5 iunie 2008, în vederea consultării tuturor părților interesate, în conformitate cu articolul 52 din regulamentul de bază și cu articolele 5 alineatul (3) și 6 ale procedurii de reglementare³.
4. NPA 2008-17 a fost împărțit în trei documente separate:
 - NPA 2008-17a a conținut Nota explicativă la NPA cu explicații detaliate atât pentru partea FCL, cât și pentru partea Medical, precum și tabele de trimiteri între JAR-FCL 1, 2 și 3 și propunerile prezentate în NPA.
 - NPA 2008-17b a conținut proiecte de propuneri pentru normele de punere în aplicare, precum și AMC și GM aferente pentru sistemul de eliberare a licențelor de pilot (partea FCL).
 - NPA 2008-17c a conținut proiecte de propuneri pentru IR și AMC și GM aferente pentru sistemul de eliberare a certificatelor medicale pentru piloți (partea MED).
5. În plus, evaluarea impactului reglementării (RIA) pentru partea FCL a fost publicată la sfârșitul lui octombrie 2008, ca NPA 2008-22f, și a făcut obiectul consultării până pe 15 aprilie 2009.

¹ 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 (JO L 79, 19.3.2008, p. 1).

² Regulamentul (CE) nr. 1108/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 216/2008 în domeniul aerodromurilor, al gestionării traficului aerian și al serviciilor de navigație aeriană și de abrogare a Directivei 2006/23/CE (JO L 309, 24.11.2009, p. 51)

³ Decizia Consiliului de administrație cu privire la procedura pe care agenția trebuie să o aplice pentru emiterea de avize, certificări, specificații și îndrumări (procedura de reglementare), EASA MB 082007, 13.6.2007.

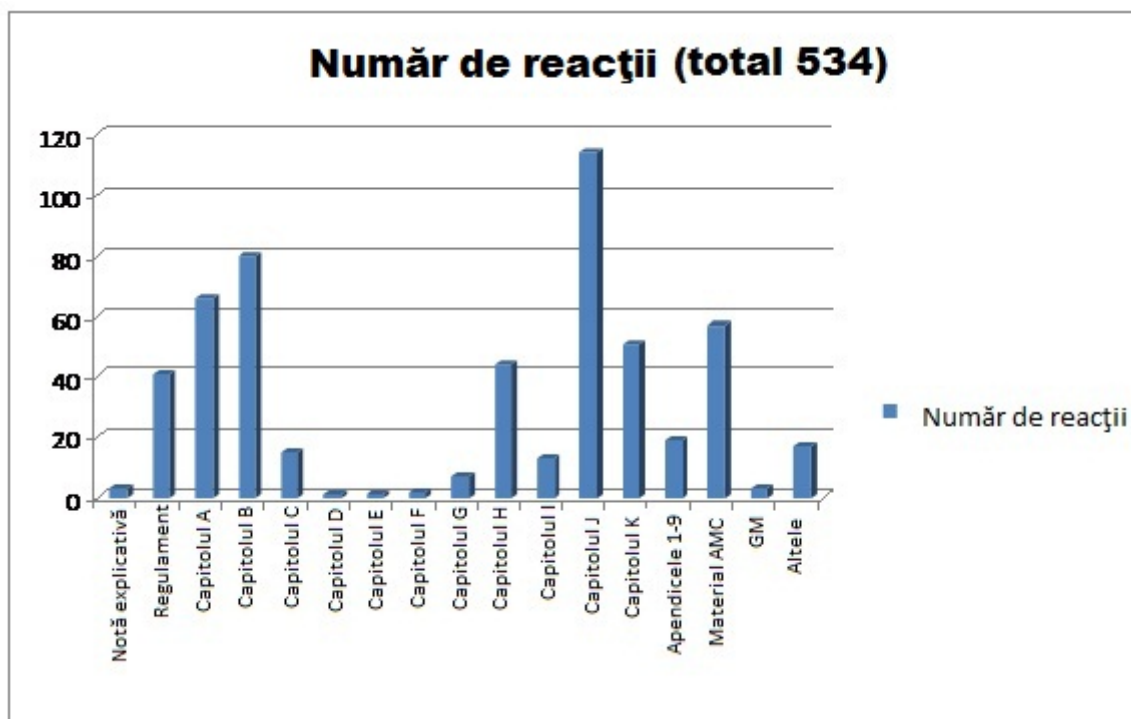
6. Având în vedere numărul de observații primite și în conformitate cu programul de lucru stabilit de către agenție cu acordul Comisiei și al Consiliului de administrație, s-a decis ca documentul de răspuns la comentarii (CRD) pentru NPA 2008-17 să se împartă și să se publice separat.
7. În acțiunea de revizuire și răspuns la observații, precum și la modificările necesare ale textului NPA, agenția a fost sprijinită de grupul de revizuire FCL.001⁴. Grupul a fost creat în conformitate cu procedura de reglementare și a cuprins membrii grupului de redactare de bază, precum și alți experți din cadrul agenției, autorităților aeronautice naționale și din industrie, care nu au fost implicați în faza inițială a redactării. De asemenea, agenția s-a bazat pe expertiză suplimentară, ori de câte ori complexitatea problemei a necesitat acest lucru și așa cum se subliniază în unele cazuri din anexa II la CRD la NPA 2008-17b.
8. CRD la NPA 2008-17b (partea FCL) a fost publicat pe site-ul agenției la 9 aprilie 2010. Toate observațiile primite la NPA 2008-17b se regăsesc în diferitele părți ale CRD, după caz, împreună cu răspunsurile agenției.
9. Așa cum prevede procedura de reglementare, timp de 2 luni reacțiile părților interesate au putut fi incluse în CRD la NPA 2008-17b. La termenul de finalizare a CRD la NPA 2008-17b, la data de 9 iunie 2010, agenția primise un număr total de 534 de reacții de la peste 200 de comentatori, inclusiv autorități aeronautice naționale, organizații profesionale, organizații aeronautice generale non profit, companii private și persoane fizice. Toate reacțiile primite la CRD la NPA 2008-17b s-au regăsit și au fost luate în considerare pentru redactarea finală a avizului privind „Normele de punere în aplicare a sistemului de eliberare a licențelor de pilot”.

III. Conținutul avizului agenției

10. Regulamentul de bază abilitează Comisia să adopte norme de punere în aplicare a regulamentului de bază și cerințe esențiale pentru eliberarea licențelor de pilot care să reflecte stadiul actual al tehnologiei, inclusiv cele mai bune practici, precum și progresul științific și tehnic în domeniul pregătirii piloților.
11. Prezentul aviz conține propunerile agenției privind normele de punere în aplicare a regulamentului de bază privind sistemul de eliberare a licențelor pentru toți piloții implicați în operările de aeronave menționate la articolul 4 alineatul (1) literele (b) și (c) din regulamentul de bază, precum și eliberarea certificatelor de instructor și examinator implicați în pregătirea și verificarea respectivilor piloți. Aceste propuneri au la bază cerințele din JAR-FCL 1 și 2, standardele și practicile recomandate din anexa 1 la OACI și, de asemenea, reglementările naționale în vigoare.
12. Avizul acoperă toate licențele pentru avioane și elicoptere, precum și calificările incluse în JAR-FCL 1 și 2. În plus, acesta cuprinde propuneri pentru:
 - licențe noi pentru alte categorii de aeronave: planoare, baloane, dirijabile și aeronave cu decolare-aterizare verticală;
 - o nouă licență de pilot pe aeronave ușoare (LAPL) pentru piloții implicați în operări necomerciale ale unor aeronave non complexe cu o masă maximă de decolare (MTOM) de până la 2 000 kg;
 - noi calificări pentru activități specifice: calificări pentru tractare planoare și bannere, calificare de zbor acrobatic, calificarea de zbor la munte și piloți care efectuează probe de zbor de categoria 1 și 2.

⁴ Structura grupului de revizuire poate fi găsită pe site-ul agenției, la adresa <http://easa.europa.eu/rulemaking/comment-response-documents-CRDs-and-review-groups.php>.

13. Textul propus în prezentul aviz reflectă modificările aduse propunerilor inițiale ale agenției (astfel cum s-a publicat în NPA 2008-17b) ca rezultat al consultării publice (astfel cum s-a publicat în CRD al NPA), precum și unele modificări care s-au operat pentru a reflecta reacțiile primite la CRD.
14. S-a primit un total de 534 de reacții la CRD. Distribuția reacțiilor cu privire la diferitele capitole este prezentată în tabelul de mai jos.



Tabelul 1: Distribuția reacțiilor la CRD

15. În urma unei evaluări atente a reacțiilor primite, s-au efectuat următoarele modificări asupra textului CRD:
- aspecte privind redactarea, standardizarea textului și clarificări;
 - modificări legate de comentariile la NPA care fuseseră acceptate de către agenție, dar în cazul cărora textul aferent a fost omis în CRD;
 - îmbunătățirea textului care fusese adăugat în CRD, în urma observațiilor primite la NPA; și
 - o modificare a textului privind limitarea privilegiilor titularilor unei licențe pentru baloane, planoare, aeronave cu decolare-aterizare verticală și dirijabile, cu vârsta între 60 și 65 de ani și implicați în transportul aerian comercial (FCL.065), în urma observațiilor și reacțiilor la CRD și pentru a alinia reglementările cu practicile unora dintre statele membre.
16. Cu referire la alineatul 15 litera (a) de mai sus, modificările de redactare au fost necesare deoarece reacțiile la CRD, precum și corectura efectuată în cadrul agenției au demonstrat incoerențe ale textului CRD. Iată exemple ale acestor modificări:
- folosirea standardizată a abrevierilor pentru înlocuirea expresiilor „motoplanor de agrement” cu „TMG”, „organizație de formare omologată” cu „ATO”, „cooperare multiechipaj” cu „MCC”, „simulator” și „simulator de zbor” cu „FFS”, „examinator de zbor” cu „FE” etc.;
 - folosirea standardizată a majusculilor, schimbând astfel „Secțiune” cu „secțiune”, „Alineat” cu „alineat”, dar și „prezenta parte” cu „prezenta Parte” etc.;

- c. standardizarea terminologiei, înlocuind astfel „simulatoare” sau „simulatoare de zbor (FS)” cu „FFS”, „autoritate” cu „autoritate competentă”, „decolare-aterizare verticală” cu „aeronavă cu decolare-aterizare verticală”, „partea OPS” cu „cerințe aplicabile privind operările aeriene” etc.
17. Cu referire la alineatul 15 litera (c) de mai sus reacțiile primite au dus la unele modificări:
- a. Capitolul A: definiția „copilotului suplimentar de rută” a fost modificată. Definiția fusese adăugată în CRD în urma observațiilor la NPA. Apoi, agenția a primit numeroase reacții la această nouă definiție și le-a considerat argumente valabile pentru lămurirea textului.
- b. Capitolul B: FCL.110.S a fost modificat prin adăugarea unei cerințe privind 50 km de zbor în raid pe simplă comandă pentru LAPL(S).
- c. Capitolul C
- i. precizarea conform căreia titularul unei PPL poate acționa ca instructor remunerat, precum și ca titular al calificărilor și certificatelor incluse în PPL sau LAPL;
- ii. mărimile anvelopelor baloanelor au fost reclasificate.
- d. Capitolul J
- i. FCL.905.FI a fost modificat în vederea extinderii privilegiilor instructorului de zbor (FI) pentru a desfășura pregătire practică pentru eliberarea, revalidarea sau reînnoirea unui certificat de instructor de zbor pe munte (MI) și a unui certificat de instructor de zbor sintetic (STI).
- e. Apendicele 1 – 9:
- i. Apendicele 3 cuprinde cerințele pentru cursurile de pregătire pentru eliberarea unei CPL și a unei ATPL. S-a adăugat un alineat suplimentar la capitolul „A. Curs integrat ATP – Avioane” pentru a respecta structura capitolului „B. Curs integrat CPL/IR – Avioane”:
- „(f) 5 ore care se efectuează pe un avion omologat pentru transportul a cel puțin 4 persoane, prevăzut cu o elice cu pas variabil și tren de aterizare retractabil.” Această exprimare fusese acceptată în cazul capitolului „B. Curs integrat CPL/IR – Avioane” după primirea observațiilor la NPA. Reacția a precizat că, având în vedere că ambele cursuri de pregătire sunt pentru eliberarea aceleiași licențe, adică a licenței CPL/IR (A), și că pregătirea practică este aceeași în cazul ambelor cursuri de pregătire, alineatul mai sus menționat trebuie adăugat și la capitolul „A. Curs integrat ATP – Avioane”;
- ii. Apendicele 7 cuprinde cerințele privind testul de îndemânare pentru eliberarea unei calificări de zbor instrumental. S-a primit o reacție prin care se afirma că anumite componente ale listei de verificare trebuie notate cu „°”, indicându-se astfel că aceste elemente „° se execută numai după referințe instrumentale”. Această modificare a fost deja convenită în cadrul grupului de revizuire a punctului FCL.001 cu ocazia revizuirii NPA, dar CRD nu fusese modificat în consecință anterior publicării acestuia;
- iii. Apendicele 9 cuprinde pregătirea, testul de îndemânare și verificarea competențelor profesionale pentru MPL, ATPL, calificări de tip și de clasă și verificarea competențelor profesionale pentru calificările de zbor instrumental. În Apendicele 9 A. alineatul (6), exprimarea cu privire la durata verificării a fost modificată. Reacțiile la CRD au subliniat că referirea la folosirea simulatoarelor de zbor (FFS) pentru verificare nu a respectat JAR-FCL și durata verificării a părut inadecvată pentru anumite tipuri de teste și verificări. De aceea, s-a reafirmat obligația de a folosi FFS, ori de câte ori este disponibil, iar durata testului sau verificării pentru IR sau calificările de clasă sau de tip pentru un singur pilot a fost modificată la 60 de minute.

18. Cu referire la alineatul 15 litera (d) de mai sus, ținând seama atât de observațiile primite la NPA, cât și de reacțiile la CRD și după analiza ulterioară a anexei 1 la OACI, 2.1.10 și a JAR-FCL 1 și 2, agenția a revăzut acest alineat și a decis să-l modifice în cazul mai multor categorii de aeronave. Observațiile și reacțiile relevante au solicitat înlăturarea completă a limitărilor privilegiilor pentru zboruri comerciale pentru piloți cu vârsta între 60 și 64 de ani pentru planoare, baloane, dirijabile și aeronave cu decolare-aterizare verticală. Principalele argumente au fost faptul că norma OACI se referă doar la zborurile internaționale, că regulile privind pensionarea în Europa nu se referă la acești piloți care ar trebui să nu mai zboare la vârsta de 60 de ani, deoarece pilotează avioane cu un singur pilot în operări de transport aerian comercial și că, în unele state membre, piloții de baloane nu se supun niciunei limite de vârstă, în conformitate cu reglementările naționale. Agenția a decis să păstreze cerințele în conformitate cu anexa 1 la OACI pentru categoriile de avioane și elicoptere, deoarece acest lucru fusese deja reglementat în JAR-FCL 1 și 2, precum și să permită tuturor celorlalte categorii să exercite privilegiile operărilor în transportul aerian comercial până la vârsta de 65 de ani, fără restricții. Limita de 65 de ani pentru operările de transport aerian comercial s-a păstrat din motive de coerență cu anexa 1 la OACI și având în vedere că cerința OACI s-a bazat pe o analiză a riscului privind siguranța. Modificarea menționată mai sus reprezintă o diferență față de anexa 1 la OACI și statele membre trebuie să știe că este necesar să solicite o derogare de la OACI cu privire la acest aspect.
19. În afară de modificările menționate mai sus, agenția a primit reacții cu privire la conținutul apendicelor 1-9 din partea a două grupuri interesate importante:
- o organizație reprezentând un grup de companii aeriene. Organizația a solicitat transferul conținutului apendicelor 1-9 în AMC, pentru a permite statelor membre elaborarea de AMC alternative pentru punerea în aplicare a metodei de pregătire bazate pe competențe și pe certificări și verificări imediat după completarea documentului OACI aferent;
 - o organizație reprezentând un grup de piloți de linie. Organizația a solicitat păstrarea conținutului apendicelor 1-9 în textul de reglementare, pentru a se evita ca pregătirea, testarea și verificarea piloților să se facă după reguli diferite în diferite state membre, deoarece se consideră că acest lucru ar constitui o amenințare la adresa siguranței.
- Agenția se implică activ în activitatea OACI cu privire la pregătirea bazată pe competență și certificare și recunoaște importanța acestei noi metode de pregătire și sprijină punerea în aplicare a acesteia. Cu toate acestea, viitorul document OACI va cuprinde toate metodele de pregătire, testare și verificare care influențează întregul set de norme aferente și aduc modificări majore. Acest lucru ar trebui rezolvat printr-o sarcină de reglementare separată, care a fost deja integrată în programul de reglementare, în conformitate cu procedura de reglementare. Din acest motiv, și, de asemenea, pentru a respecta reglementările în vigoare, agenția a decis să păstreze conținutul apendicelor 1-9 în textul de reglementare.
20. Unele reacții la capitolele B și C se concentrează pe acordarea de credite și recunoașterea timpului de zbor, în cazul aeronavelor de la anexa II, pentru a îndeplini cerințele privind experiența recentă și acordarea de credite pentru LAPL sau PPL. Agenția este conștientă că lămurirea acestui aspect este necesară și el va fi inclus în sarcina de reglementare FCL.002.

Köln, 26 august 2010

P. GOUDOU
Director executiv