

Regulamentul de punere în aplicare nr. 1020/2023 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 965/2012 în ceea ce privește operațiunile de servicii medicale de urgență cu elicopterul (Text cu relevanță pentru SEE)

Număr celex: 32023R1020

Va intra în vigoare la 14 iunie 2023

Publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. 137 din 25 mai 2023. Formă aplicabilă din **14 iunie 2023**.

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 27 alineatul (1) și articolul 31 alineatul (1),

⁽¹⁾ JO L 212, 22.8.2018, p. 1.

întrucât:

(1) Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei ⁽²⁾ stabilește cerințele tehnice și procedurile administrative referitoare la operațiunile aeriene și, printre altele, la operațiunile de servicii medicale de urgență cu elicopterul (helicopter emergency medical service - HEMS). Aceste cerințe tehnice și proceduri administrative ar trebui actualizate pentru a se asigura că reflectă stadiul actual al evoluțiilor și al celor mai bune practici din domeniul operațiunilor aeriene.

(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).

(2) Serviciile medicale de urgență cu elicopterul se numără printre cele mai dificile operațiuni din punctul de vedere al siguranței, deoarece misiunea implică adesea efectuarea unui zbor către o zonă care nu a fost analizată în prealabil, în orice condiții meteorologice și sub presiunea timpului pentru salvarea persoanelor. Aceste operațiuni ar trebui reglementate astfel încât să fie efectuate întotdeauna în condiții de siguranță.

(3) Operațiunile de salvare de urgență cu elicopterul, altele decât cele medicale, care includ operațiunile de salvare montană, dar nu și operațiunile de căutare și salvare a aeronavelor aflate în pericol, prezintă același grad de dificultate atunci când sunt efectuate în aceleași condiții ca și operațiunile de servicii medicale de urgență cu elicopterul. Prin urmare, operațiunile de salvare de urgență cu elicopterul, altele decât cele medicale, care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 2018/1139 ar trebui reglementate în același mod ca și serviciile medicale de urgență cu elicopterul.

(4) Pe baza datelor disponibile, riscul de accidente cauzate de un mediu vizual degradat, inclusiv operațiunile efectuate în condiții meteorologice nefavorabile și pe timp de noapte, precum și riscul de coliziune la locul unui accident sau la locul de salvare, ar trebui să fie reduse și mai mult prin intermediul cerințelor privind

echipamentele, procedurile standard de operare și pregătirea echipajului.

(5) Ar trebui să se asigure faptul că derogările de la criteriile de performanță a elicopterelor se aplică numai unităților spitalicești existente, care au fost înființate înainte de data intrării în vigoare a Regulamentului (UE) nr. 965/2012, pentru a se asigura atingerea unui nivel de siguranță corespunzător. În cazul unităților spitalicești care se califică în prezent pentru aceste derogări, mediul cu obstacole ar trebui să fie în continuare supravegheat și menținut la un nivel acceptabil din punctul de vedere al siguranței.

(6) În ceea ce privește operațiunile de servicii medicale de urgență cu elicopterul și operațiunile de salvare montană efectuate la altitudini mari, cerințele actuale privind performanța și oxigenul prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 965/2012 nu permit efectuarea de operațiuni la altitudini mari; cu toate acestea, salvarea persoanelor ar trebui să fie posibilă la orice altitudine. Prin urmare, cerințele aplicabile ar trebui modificate.

(7) În conformitate cu articolul 140 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul (UE) 2018/1139, Regulamentul (UE) nr. 965/2012 trebuie adaptat la Regulamentul (UE) 2018/1139 în ceea ce privește definiția aeronavelor complexe motorizate care a fost inclusă în Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽³⁾, abrogat prin Regulamentul (UE) 2018/1139. Prin urmare, Regulamentul (UE) nr. 965/2012 ar trebui modificat în consecință.

⁽³⁾ 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).

(8) Operatorii care desfășoară în prezent operațiuni HEMS, precum și autoritățile competente responsabile cu certificarea și supravegherea acestor operațiuni vor avea nevoie de timp suficient pentru a pune în aplicare integral modificările prevăzute în prezentul regulament. Prin urmare, data de punere în aplicare a dispozițiilor introduse prin prezentul regulament referitoare la operațiunile HEMS este amânată cu un an. În plus, data de punere în aplicare a unor dispoziții specifice care necesită o perioadă de aplicare mai lungă, cum ar fi cele care introduc noi aprobări sau noi echipamente, cerințele de performanță sau de pregătire, este, de asemenea, amânată.

(9) Regulamentul (CE) nr. 216/2008 înlocuiește Directiva 2004/36/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽⁴⁾. Directiva 2004/36/CE a fost pusă în aplicare prin Regulamentele (CE) nr. 768/2006 ⁽⁵⁾ și (CE) nr. 351/2008 ale Comisiei ⁽⁶⁾. Dispozițiile acestor din urmă regulamente au fost înlocuite de Regulamentul (UE) nr. 965/2012, dar nu au fost niciodată abrogate în mod explicit. Prin urmare, este necesară abrogarea respectivelor regulamente.

⁽⁴⁾ Directiva 2004/36/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 aprilie 2004 privind siguranța aeronavelor țărilor terțe care folosesc aeroporturile comunitare (JO L 143, 30.4.2004, p. 76).

⁽⁵⁾ Regulamentul (CE) nr. 768/2006 al Comisiei din 19 mai 2006 de punere în aplicare a Directivei 2004/36/CE a Parlamentului European și a Consiliului cu privire la colectarea și la schimbul de informații referitoare la siguranța aeronavelor care folosesc aeroporturile comunitare și la gestionarea sistemului informațional (JO L 134, 20.5.2006, p. 16).

⁽⁶⁾ Regulamentul (CE) nr. 351/2008 al Comisiei din 16 aprilie 2008 de punere în aplicare a Directivei 2004/36/CE a Parlamentului European și a Consiliului cu privire la stabilirea priorității pentru inspecția la sol a aeronavelor care folosesc aeroporturile comunitare (JO L 109 19.4.2008, p. 7).

(10) Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației a pregătit un proiect de act de punere în aplicare pe care l-a prezentat Comisiei, împreună cu avizul nr. 08/2022 ⁽⁷⁾, în conformitate cu articolul 76 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2018/1139.

(7) <https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions>.

(11) Cerințele stabilite în prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului pentru aplicarea de norme comune de siguranță în domeniul aviației civile, instituit în temeiul articolului 127 din Regulamentul (UE) 2018/1139,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Modificări aduse Regulamentului (UE) nr. 965/2012

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

1. La articolul 6, alineatul (6) se înlocuiește cu următorul text:

" (6) Prin derogare de la anexa IV punctul CAT.POL.H.225 și până la 25 mai 2028, operațiunile existente efectuate cu elicoptere spre/dinspre o zonă de interes public (PIS) se pot desfășura în condițiile stabilite de statele membre, atunci când dimensiunea PIS, mediul cu obstacole sau elicopterul nu permite respectarea cerințelor referitoare la operarea în clasa de performanță 1.

Statele membre informează Comisia și agenția în legătură cu condițiile aplicate."

2. Anexele I, II, III, IV, V, VII și VIII se modifică în conformitate cu anexa la prezentul regulament.

Articolul 2

Abrogare

Regulamentele (CE) nr. 768/2006 și (CE) nr. 351/2008 se abrogă de la 14 iunie 2023.

Articolul 3

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 25 mai 2024.

Cu toate acestea:

(a) punctul 5 litera (b) din anexă se aplică de la 25 mai 2026;

(b) punctul 5 litera (d) din anexa la prezentul regulament se aplică de la 25 mai 2028 în ceea ce privește modificarea punctului SPA.HEMS.110 litera (e) din anexa V la Regulamentul (UE) nr. 965/2012;

(c) punctul 5 litera (f) din anexa la prezentul regulament se aplică numai operațiunilor HEMS care fac obiectul punctului 61 litera (b) din anexa I la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 de la 25 mai 2028;

(d) punctul 5 litera (g) din anexa la prezentul regulament se aplică numai operațiunilor HEMS care fac obiectul punctului 61 litera (b) din anexa I la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 de la 25 mai 2026;

(e) punctele 6 și 7 din anexă se aplică de la 14 iunie 2023;

(f) statele membre pot decide să utilizeze formularul prevăzut în appendicele II la anexa II la Regulamentul (UE) nr. 965/2012, astfel cum a fost modificat prin punctul 2 litera (b) din anexa la prezentul regulament, numai atunci când eliberează certificate de operator aerian noi sau când modifică certificatele existente, în conformitate cu punctul ARO.GEN.310 sau ARO.GEN.330 din anexa II la Regulamentul (UE) nr. 965/2012.

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

Adoptat la Bruxelles, 24 mai 2023.

Pentru Comisie

Anexele I, II, III, IV, V, VII și VIII la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 se modifică după cum urmează:

1. Anexa I se modifică după cum urmează:

(a) punctul 61 se înlocuiește cu următorul text:

" **61.** «zbor HEMS» înseamnă un zbor efectuat de un elicopter care deține o aprobare HEMS, în cazul în care este esențială transportarea de urgență și imediată și al cărui scop este oricare dintre cele enumerate în continuare:

(a) facilitarea acordării de asistență medicală de urgență prin transportarea uneia sau mai multora dintre următoarele categorii:

(i) personal medical;

(ii) articole medicale (echipamente, sânge, organe, medicamente);

(iii) persoane bolnave sau rănite și alte persoane direct implicate;

(b) efectuarea unei operațiuni în cazul în care o persoană se confruntă cu un risc iminent sau anticipat pentru sănătate prezentat de mediu și este îndeplinită oricare dintre următoarele condiții:

(i) persoana respectivă trebuie să fie salvată sau trebuie să fie aprovizionată cu provizii;

(ii) persoanele, animalele sau echipamentele trebuie transportate către și dinspre locul de operare HEMS;"

(b) se introduce punctul 61a cu următorul text:

" **61a.** «operațiune HEC HEMS» înseamnă o operațiune aeriană și la sol efectuată cu scopul de a transporta una sau mai multe persoane la exterior (HEC) în cadrul unui zbor HEMS;"

(c) punctul 62 se înlocuiește cu următorul text:

" **62.** «bază de operare HEMS» înseamnă un aerodrom unde membrii echipajului și elicopterul HEMS stau în așteptare pentru operațiunile HEMS;"

(d) punctul 63 se înlocuiește cu următorul text:

" **63.** «loc de operare HEMS» înseamnă un loc ales de comandant în timpul unui zbor HEMS pentru o operațiune HEC HEMS sau pentru o aterizare sau o decolare;"

(e) punctul 118 se înlocuiește cu următorul text:

" **118.** «membru al personalului tehnic» înseamnă un membru al echipajului implicat în operațiuni de transport aerian comercial HEMS; HEC HEMS, HHO sau NVIS, altul decât un membru al echipajului de zbor sau de cabină, desemnat de operator să îndeplinească sarcini în aeronavă sau la sol în scopul de a asista pilotul în timpul operațiunilor HEMS, HEC HEMS, HHO sau NVIS, care pot necesita operarea de echipamente specializate de la bord;"

(f) se introduce următorul punct 129:

" **129.** «aeronave complexe motorizate» înseamnă:

(a) un avion:

- cu o masă maximă certificată la decolare de peste 5 700 kg; sau

- care a fost certificat pentru o configurație maximă a locurilor pentru pasageri de peste nouăsprezece; sau

- certificat pentru a fi operat cu un echipaj minim format din cel puțin doi piloți; sau

- echipat cu unul sau mai multe turboreactoare sau cu mai mult de un motor turbopropulsor; sau

(b) un elicopter certificat:

(i) pentru o masă maximă la decolare ce depășește 3 175 kg; sau

(ii) pentru o configurație maximă a locurilor pentru pasageri de peste nouă; sau

(iii) certificat pentru a fi operat cu un echipaj minim format din cel puțin doi piloți; sau

(c) o aeronavă cu rotor basculant;"

2. Anexa II se modifică după cum urmează:

(a) punctul ARO.OPS.220 se înlocuiește cu următorul text:

" ARO.OPS.220 Aprobarea operațiunilor cu elicopterul către sau dinspre o zonă de interes public

(a) La primirea unei cereri de eliberare sau de modificare a unei aprobări pentru o operațiune cu elicopterul către sau dinspre o zonă de interes public, autoritatea competentă evaluează cererea în conformitate cu punctul CAT.POL.H.225 din anexa IV și efectuează orice evaluare suplimentară a operatorului, în măsura în care o astfel de evaluare este considerată necesară.

(b) Aprobarea menționată la punctul CAT.POL.H.225 din anexa IV include o listă cu zona sau zonele de interes public și cu tipul sau tipurile de elicoptere specificate de operator și pentru care se aplică aprobarea.

(c) Aprobarea se aplică numai zonelor de interes public stabilite înainte de 1 iulie 2002 sau zonelor de interes public stabilite înainte de 28 octombrie 2014 și pentru care a fost notificată Comisiei și agenției o derogare de la punctul CAT.POL.H.225 din anexa IV, acordată în temeiul articolului 6 alineatul (6).

(d) În cazul în care sunt notificate sau descoperite modificări ale mediului cu obstacole dintr-o zonă de interes public, autoritatea competentă evaluează dacă autorizațiile pe care le-a acordat pentru operațiunile cu elicopterul efectuate către sau dinspre zona respectivă sunt în continuare valabile. În cazul în care modificările permanente ale mediului cu obstacole au un impact negativ semnificativ asupra siguranței, se aplică următoarele dispoziții:

(1) autoritatea competentă limitează privilegiile aprobărilor relevante acordate în temeiul punctului CAT.POL.H.225 din anexa IV pentru a exclude operațiunile cu elicopterul efectuate către și dinspre zona respectivă și pentru a elimina zona de pe lista anexată la aprobare în conformitate cu litera (b);

(2) zona nu se mai califică pentru aprobarea acordată pentru zonele de interes public în temeiul punctului CAT.POL.H.225 din anexa IV;

(3) în cazul în care noile obstacole sunt înlăturate, operatorii pot solicita eliberarea sau reeliberarea unei aprobări pentru o operațiune cu elicopterul în temeiul punctului CAT.POL.H.225 din anexa IV pentru zona respectivă.

(e) Autoritatea competentă nu acordă o aprobare în temeiul punctului CAT.POL.H.225 din anexa IV pentru o zonă de interes public care a fost exploatată anterior în clasa de performanță 1 în urma unei modificări a mediului cu obstacole.";

(b) apendicele II se înlocuiește cu următorul text:

"

Apendicele II

SPECIFICAȚII PRIVIND OPERAȚIUNILE (sub rezerva condițiilor aprobate din manualul de operațiuni)				
Datele de contact ale autorității emitente Telefon ⁽¹⁾ : _____; Fax: _____; E-mail: _____				
AOC ⁽²⁾ : _____ Numele operatorului ⁽³⁾ : _____ Data ⁽⁴⁾ : _____ Semnătura: _____ Nume comercial «Dba» Specificații privind operațiunile #: _____				
Modelul de aeronavă ⁽⁵⁾ : _____ Însemnele de înmatriculare ⁽⁶⁾ : _____				
Tipuri de operațiuni: Transport aerian comercial <input type="checkbox"/> Pasageri <input type="checkbox"/> Marfă <input type="checkbox"/> Altele ⁽⁷⁾ : _____				
Zona de operare ⁽⁸⁾ : _____				
Limitări speciale ⁽⁹⁾ : _____				
Aprobări specifice:	Da	Nu	Specificații ⁽¹⁰⁾	Observații
Mărfuri periculoase:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operațiuni în condiții de vizibilitate redusă	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	RVR ⁽¹¹⁾ :... m	
Decolare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT ⁽¹²⁾ ... DA/H: ft, RVR:.. m	
Apropiere și aterizare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT ⁽¹³⁾ ...DA/H: ft, RVR:... m	
Credite operaționale				
RVSM ⁽¹⁴⁾ <input type="checkbox"/> N/A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
ETOPS ⁽¹⁵⁾ <input type="checkbox"/> N/A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Timp maxim de deviere ⁽¹⁶⁾ : minute	

Specificații de navigație complexe pentru operațiuni PBN ⁽¹⁷⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		⁽¹⁸⁾
Specificații privind performanțele minime de navigație	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operațiuni cu avioane monomotor cu turbină efectuate pe timp de noapte sau în condiții IMC (SET-IMC)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽¹⁹⁾	
Operațiuni cu elicopterul cu ajutorul sistemelor de redare a imaginii pe timp de noapte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operațiuni cu încărcături suspendate efectuate cu elicopterul	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operațiuni de servicii medicale de urgență cu elicopterul	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operațiuni deasupra mării efectuate cu elicopterul	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Minime de operare VFR reduse pentru apropiere de și plecări de la un punct în spațiu cu elicoptere	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Pregătirea echipajului de cabină ⁽²⁰⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Eliberarea atestatului CC ⁽²¹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

(1) Numărul de telefon al autorității competente, inclusiv codul de țară. A se include și adresa de e-mail, precum și numărul de fax, dacă este disponibil.

(2) Se introduce numărul certificatului de operator aerian (AOC) aferent.

- (3) Introducerea denumirii înregistrate și a denumirii comerciale a operatorului, dacă sunt diferite. Introduceți «Db» («Doing business as» - «care își desfășoară activitatea ca») înainte de denumirea comercială.
- (4) Data emiterii specificațiilor privind operațiunile (zz.ll.aaaa) și semnătura reprezentantului autorității competente.
- (5) Se introduce denumirea OACI a mărcii, a modelului și a seriei aeronavei sau a seriei de referință, dacă a fost desemnată o serie (de exemplu, Boeing-737-3K2 sau Boeing-777-232).
- (6) Însemnele de înmatriculare figurează fie în specificațiile privind operațiunile, fie în manualul de operațiuni. În cel din urmă caz, specificațiile aferente privind operațiunile trebuie să facă trimitere la pagina corespunzătoare din manualul de operațiuni. În cazul în care modelului de aeronavă nu i se aplică toate aprobările specifice, însemnele de înmatriculare ale aeronavei pot fi introduse în coloana de observații a aprobării specifice aferente.
- (7) Se indică acest alt tip de transport (de exemplu, servicii medicale de urgență).
- (8) Lista cu zona sau zonele geografice în care este autorizată operarea (după coordonatele geografice sau rutele specifice, regiunea de informare a zborurilor sau frontierele naționale sau regionale).
- (9) Lista limitărilor speciale aplicabile (de exemplu, numai VFR, numai pe timp de zi etc.).
- (10) Enumerați în această coloană criteriile cele mai permissive pentru fiecare aprobare sau tipul de aprobare (împreună cu criteriile corespunzătoare).
- (11) Se introduce RVR minimă aprobată la decolare, în metri. Se poate folosi un rând pentru fiecare aprobare, dacă s-au acordat mai multe aprobări.
- (12) Se introduce categoria aplicabilă de apropiere de precizie: CAT II sau CAT III. Se introduce RVR minimă în metri și DH în ft. Se folosește un rând pentru fiecare categorie de apropiere din listă.
- (13) Se introduce creditul operațional aplicabil: SA CAT I, SA CAT II, EFVS etc. Se introduce RVR minimă în metri și DH în ft. Se folosește un rând pentru fiecare credit operațional din listă.
- (14) Caseta «nu se aplică» (N/A) poate fi bifată numai dacă plafonul maxim al aeronavei este sub FL290.
- (15) Operațiunile pe distanță extinsă (ETOPS) se aplică în prezent doar în cazul aeronavelor bimotoare. Prin urmare, caseta «nu se aplică» (N/A) poate fi bifată dacă modelul de aeronavă are mai puțin sau mai mult de două motoare.
- (16) Se poate indica și limita de distanță (în mile nautice, NM), precum și tipul motorului.
- (17) Navigația bazată pe performanțe (PBN): se folosește un rând pentru fiecare aprobare specifică pentru operațiuni PBN complexe (de exemplu, RNP AR APCH), limitările corespunzătoare fiind indicate în coloana «Specificații» sau în coloana «Observații» sau în ambele coloane. Aprobările individuale ale procedurilor RNP AR APCH specifice pot fi enumerate în specificațiile privind operațiunile sau în manualul de operațiuni. În cazul din urmă, specificațiile aferente privind operațiunile trebuie să facă trimitere la pagina corespunzătoare din manualul de operațiuni.
- (18) Precizați dacă aprobarea specifică este limitată la anumite capete de pistă sau aerodromuri sau la ambele.
- (19) Se introduce combinația specifică de corp de aeronavă sau de motor.
- (20) Aprobarea de a desfășura cursul de pregătire și examenele care trebuie susținute de solicitanții unui atestat de membru al echipajului de cabină, în conformitate cu anexa V (partea CC) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011.
- (21) Aprobarea de a elibera atestate de membru al echipajului de cabină, în conformitate cu anexa V (partea CC) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011.
- (22) Se introduce lista aplicațiilor EFB de tip B, împreună cu referința echipamentului hardware al EFB (pentru

EFB-uri portabile). Această listă este cuprinsă fie în specificațiile privind operațiunile, fie în manualul de operațiuni. În cel din urmă caz, specificațiile aferente privind operațiunile trebuie să facă trimitere la pagina corespunzătoare din manualul de operațiuni.

(23) Numele persoanei sau denumirea organizației responsabile cu asigurarea menținerii navigabilității aeronavei și o trimitere la regulamentul care impune activitatea respectivă, și anume subpartea G din anexa I (partea M) la Regulamentul (UE) nr. 1321/2014.

(24) Aici se pot introduce alte aprobări sau date, folosindu-se un singur rând (sau un bloc de mai multe rânduri) pentru fiecare autorizație (de exemplu, operațiuni de aterizare scurtă, operațiuni de apropiere rapidă, distanță de aterizare impusă redusă, operațiuni cu elicopterul către sau dinspre o zonă de interes public, operațiuni cu elicopterul deasupra unui mediu ostil aflat în afara unei zone aglomerate, operațiuni cu elicopterul fără o capacitate de aterizare forțată în condiții de siguranță, operațiuni cu unghiuri de înclinare mărite, distanța maximă față de un aerodrom adecvat pentru avioanele bimotoare fără aprobare ETOPS).

Formularul 139 al AESA Versiunea 8

3. Anexa III se modifică după cum urmează:

(a) punctul ORO.TC.110 se modifică după cum urmează:

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

" **(b)** În urma finalizării pregătirii inițiale, a pregătirii de conversie oferite de operator și a pregătirii pentru diferențe și în urma oricăror zboruri de familiarizare necesare, fiecare membru al personalului tehnic trebuie să susțină o verificare pentru a-și demonstra competența de a executa procedurile normale și de urgență.";

(ii) se adaugă următoarele litere (d) și (e):

" **(d)** Verificările ulterioare pregătirii de conversie oferite de operator și oricăror zboruri de familiarizare necesare au loc înainte ca membrul personalului tehnic să își desfășoare activitatea ca membru al personalului tehnic necesar în operațiuni HEMS, HHO sau NVIS.

(e) Verificarea susținută de către membrul echipajului tehnic pentru a-și demonstra competența de a executa procedurile normale și de urgență este valabilă pentru o perioadă de 12 luni calendaristice.";

(b) punctul ORO.TC.130 se înlocuiește cu următorul text:

" ORO.TC.130 Zborurile de familiarizare

În cazul în care pregătirea de conversie oferită de operator nu include pregătirea pe o aeronavă/un FSTD, fiecare membru al echipajului tehnic trebuie să efectueze zboruri de familiarizare."

4. Anexa IV se modifică după cum urmează:

(a) punctul CAT.POL.H.215 se modifică după cum urmează:

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

" **(a)** Masa elicopterului și traiectoria de zbor în toate punctele de pe rută, cu un motor inoperant și în condițiile meteorologice prevăzute pentru zbor, trebuie să permită conformarea cu oricare dintre următoarele puncte:

(1) atunci când se intenționează ca, în orice moment, zborul să fie efectuat fără contact vizual cu suprafața, masa elicopterului trebuie să permită o rată de urcare de cel puțin 50 ft/minut cu motorul critic inoperant la o altitudine de cel puțin 300 m (1 000 ft) sau 600 m (2 000 ft) în zone muntoase, deasupra solului și tuturor obstacolelor întâlnite pe rută;

(2) dacă se intenționează ca zborul să fie executat fără contact vizual cu suprafața, traiectoria de zbor trebuie să permită elicopterului continuarea zborului de la altitudinea de croazieră până la o înălțime de 300 m (1 000 ft) deasupra unui loc de aterizare în care poate fi efectuată o aterizare în conformitate cu punctul CAT.POL.H.220; traiectoria de zbor depășește pe verticală, cu cel puțin 300 m (1 000 ft) sau 600 m (2 000 ft) în zone muntoase, solul și toate obstacolele întâlnite pe rută. Pot fi folosite tehnici de coborâre progresivă;

(3) dacă se intenționează ca zborul să fie executat în VMC având contact vizual cu suprafața, traiectoria de zbor permite elicopterului să continue zborul de la altitudinea de croazieră până la o înălțime de 300 m (1 000

ft) deasupra zonei de aterizare pe care se poate efectua o aterizare în conformitate cu punctul CAT.POL.H.220, fără a zbura, în niciun moment al zborului, sub altitudinea minimă corespunzătoare de zbor. Trebuie luate în considerare obstacolele care se află la distanță de fiecare parte laterală a rutei, astfel cum se specifică în scopul determinării altitudinii minime de zbor în condiții VFR.";

(ii) litera (c) se elimină;

(b) punctul CAT.POL.H.225 se modifică după cum urmează:

(i) la litera (a), subpunctul 1 se înlocuiește cu următorul text:

" 1. zona a fost stabilită ca zonă de interes public înainte de 1 iulie 2002 sau zona a fost stabilită ca zonă de interes public înainte de 28 octombrie 2014 și o derogare de la această literă, acordată în temeiul articolului 6 alineatul (6), a fost notificată Comisiei și agenției înainte de 14 iunie 2023;"

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

" (c) Manualul de operațiuni trebuie să conțină, pentru fiecare PIS, toate elementele următoare: o diagramă sau o fotografie adnotată care prezintă principalele aspecte, dimensiunile, neconformitatea cu cerințele privind clasa de performanță 1, principalele pericole și planul pentru situații de urgență în caz de incidente.";

(iii) se adaugă următoarea literă (d):

" (d) Operatorul actualizează informațiile prevăzute la litera (c) și notifică orice modificare a acestora autorității competente. Atunci când operațiunile se desfășoară într-un alt stat membru, operatorul notifică, de asemenea, autoritatea statului respectiv.";

(c) la punctul CAT.POL.H.420, litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

" (b) Pentru a obține și a menține o astfel de aprobare, operatorul trebuie:

1. să efectueze numai operațiunile menționate la litera (a) în zonele și în condițiile specificate în aprobare;

2. SPAȚIU LĂSAT NECOMPLETAT ÎN MOD INTENȚIONAT

3. să justifice faptul că limitările respectivului elicopter sau alte aspecte justificabile împiedică utilizarea criteriilor de performanță corespunzătoare;

4. să obțină aprobarea în conformitate cu punctul CAT.POL.H.305 litera (b)."

5. Anexa V se modifică după cum urmează:

(a) la punctul SPA.NVIS.110, litera (e) se înlocuiește cu următorul text:

" (e) Toți ochelarii de vedere pe timp de noapte necesari pentru un zbor NVIS trebuie să fie din aceeași clasă de filtre și să asigure o acuitate vizuală echivalentă, într-o măsură suficientă.";

(b) la punctul SPA.HEMS.100, se adaugă următoarea literă (c):

" (c) Operațiunile pe timp de noapte către locuri de operare HEMS care nu au fost analizate în prealabil, aflate în afara zonelor aglomerate care oferă suficientă lumină ambiantă artificială, se efectuează în baza unei aprobări eliberate în conformitate cu punctul SPA.NVIS.100.";

(c) se introduce următorul punct SPA.HEMS.105:

" **SPA.HEMS.105** Operațiuni HEC HEMS

(a) Operațiunile HEC HEMS pot fi efectuate cu oricare dintre următoarele:

1. un trolu pentru elicoptere, în condițiile prevăzute în subpartea I (Operațiuni cu încărcături suspendate efectuate cu elicopterul);

2. o chingă de ridicare, în condițiile prevăzute la litera (b).

(b) Pentru operațiunile HEC HEMS efectuate cu o chingă de ridicare, operatorul trebuie:

1. să respecte cerințele de la punctul SPO.SPEC.HEC.105 din anexa VIII;

2. să utilizeze un cârlig dublu de suspendare a încărcăturii sau un sistem de cârlige de suspendare a încărcăturii, aprobat în conformitate cu un standard de navigabilitate relevant;

3. să limiteze operațiunile la etapa tehnică a zborului pentru salvarea persoanelor rănite, bolnave sau aflate în pericol sau pentru transportarea persoanelor necesare misiunii;

4. să se asigure că membrii echipajului tehnic care manevrează chinga sunt echipați, instruiți, verificați și informați în mod corespunzător;

5. să elaboreze procedurile standard de operare (SOP) specifice pentru operațiunile HEC HEMS, după evaluarea riscurilor menționate la punctul SPA.HEMS.140;

6. să se asigure că toți membrii echipajului de zbor implicați în operațiuni HEC HEMS dețin experiență, sunt instruiți și verificați pentru operațiuni HEC HEMS și au dobândit recent experiență în cadrul unor astfel de activități.";

(d) punctul SPA.HEMS.110 se înlocuiește cu următorul text:

" **SPA.HEMS.110** Cerințe referitoare la echipamente pentru operațiuni HEMS

(a) Instalarea pe elicopter a tuturor echipamentelor medicale specifice și orice modificări ulterioare ale respectivelor echipamente și, dacă este cazul, manevrarea acestora trebuie să fie aprobate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 748/2012.

(b) Pentru zborurile efectuate în condiții VFR pe rute pe care se zboară după repere vizuale terestre, elicopterul trebuie să fie echipat cu un dispozitiv care oferă o hartă mobilă care să indice poziția elicopterului și obstacolele. Harta și baza (bazele) de date privind obstacolele trebuie să fie actualizate.

(c) Prin derogare de la punctul CAT.IDE.H.240 din anexa IV, elicopterele complexe, nepresurizate utilizate în cadrul operațiunilor HEMS, cu o configurație maximă operațională a locurilor pentru pasageri (MOPSC) de cel mult nouă locuri trebuie să respecte cerințele privind oxigenul aplicabile altor tipuri de elicoptere decât cele complexe, nepresurizate.

(d) Prin derogare de la punctele CAT.OP.MPA.285 și CAT.IDE.H.240 din anexa IV, pe timp de zi pot fi efectuate abateri scurte la peste 13 000 ft, fără a utiliza oxigen suplimentar, sub rezerva obținerii în prealabil a aprobării din partea autorității competente și dacă sunt îndeplinite toate condițiile următoare:

1. abaterea la peste 13 000 ft este necesară pentru îmbarcarea/debarcarea persoanelor sau pentru operațiuni HEC HEMS;

2. zborul nu se desfășoară la peste 16 000 ft;

3. durata abaterii la peste 10 000 ft fără oxigen este limitată la 30 de minute în cadrul unei misiunii HEMS;

4. informarea privind siguranța în conformitate cu punctul CAT.OP.MPA.170 din anexa IV include informații adecvate pentru membrii echipajului și pasageri cu privire la efectele hipoxiei;

5. SOP-urile sunt incluse în manualul de operațiuni și acoperă punctele 1-4;

6. experiența operatorului de a efectua operațiuni la altitudini mari fără a utiliza oxigen suplimentar este adecvată pentru operațiunile care urmează să fie efectuate;

7. experiența fiecărui membru al echipajului și adaptarea sa fiziologică la altitudini mari sunt adecvate pentru operațiunile care urmează să fie efectuate;

8. toți membrii echipajului implicați în operațiuni au beneficiat de pregătire inițială și periodică în materie de hipoxie;

9. niciunul dintre membrii echipajului implicați în operațiuni nu a fost diagnosticat cu o afecțiune medicală care ar putea duce la hipoxie.

(e) Pentru operațiunile cu un singur pilot efectuate pe timp de noapte, elicopterul trebuie să fie echipat după cum urmează:

1. în cazul unui elicopter al cărui certificat individual de navigabilitate a fost eliberat pentru prima dată înainte de 25 mai 2024 sau anterior acestei date, cu un sistem de creștere a stabilității sau un pilot automat adecvat;

2. în cazul unui elicopter pentru care certificatul de navigabilitate (CofA) inițial a fost eliberat pentru prima dată la 25 mai 2024 sau ulterior acestei date, cu un pilot automat.

(f) Pentru operațiunile HEMS efectuate pe timp de zi, elicopterul trebuie să fie echipat cu instrumentele de zbor prevăzute la punctul CAT.IDE.H.130 litera (a) subpunctele 6 și 7 din anexa IV.

(g) Elicopterul trebuie să fie echipat cu un radioaltimetru capabil să emită o avertizare sonoră sub o înălțime preselectată și o avertizare vizuală la o înălțime selectabilă de către pilot.

(h) Instrumentele și echipamentele prevăzute la literele (e) și (g) se aprobă în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile.

(i) Operatorul se asigură că toate informațiile relevante sunt documentate în lista echipamentului minim.";

(e) punctul SPA.HEMS.120 se înlocuiește cu următorul text:

" SPA.HEMS.120 Minime de operare HEMS

(a) Zborurile HEMS efectuate în condiții VFR respectă minimele meteorologice specifice operațiunilor HEMS pentru trimiterea în operațiune și pentru faza de zbor pe rută a zborului HEMS.

(b) În cazul în care, în timpul fazei de zbor pe rută, condițiile meteorologice scad sub minimele referitoare la baza norilor sau vizibilitate, elicopterele certificate pentru zboruri numai în condiții VMC trebuie să renunțe la zbor sau să se întoarcă la bază. Elicopterele echipate și certificate pentru operațiuni IMC (condiții meteorologice instrumentale) pot să oprească zborul, să se întoarcă la bază sau să aplice din toate punctele de vedere prevederile zborului executat în conformitate cu regulile de zbor instrumental (IFR), cu condiția ca echipajul de zbor să fie calificat în mod corespunzător.

(c) Minimele de operare în condiții VFR sunt cele definite în cerințele spațiului aerian aplicabil, cu excepția următoarelor cazuri în care se pot utiliza plafoane reduse, vizibilitate redusă și distanțe verticale reduse față de obstacole:

1. operațiuni multipilot;

2. operațiuni cu un singur pilot, cu un membru al echipajului tehnic așezat pe un scaun din față orientat către direcția de zbor, calificat în mod corespunzător și însărcinat cu atenuarea riscului suplimentar.";

(f) punctul SPA.HEMS.125 se înlocuiește cu următorul text:

" SPA.HEMS.125 Cerințe referitoare la performanțe pentru operațiuni HEMS

(a) Operațiunile din clasa de performanță 3 deasupra unui mediu ostil se efectuează numai dacă este îndeplinită una dintre următoarele condiții:

1. Locul de operare HEMS utilizat pentru operațiuni de decolare, aterizare sau HEC HEMS este situat la o altitudine mai mare de 7 000 ft, iar elicopterul este certificat drept elicopter din categoria A sau o categorie echivalentă, după cum stabilește agenția;

2. Operațiunea HEMS planificată nu necesită transportarea personalului medical, al articolelor medicale sau al persoanelor bolnave sau rănite și fie elicopterul este certificat drept elicopter din categoria A sau o categorie echivalentă, după cum stabilește agenția, fie sunt îndeplinite toate condițiile următoare:

(i) elicopterul este echipat cu sisteme de alimentare cu combustibil rezistente la coliziune;

(ii) elicopterul este echipat cu o centură de siguranță cu sistem de reținere a bustului prevăzută pe fiecare scaun pentru pasageri destinat pasagerilor cu vârsta de cel puțin 24 de luni;

(iii) altitudinea a cel puțin unuia dintre locurile de operare HEMS utilizate în timpul operațiunii HEMS nu este mai mică de 3 000 ft;

(iv) operatorul a primit o aprobare din partea autorității competente în conformitate cu punctul CAT.POL.H.420 din anexa IV;

3. Cel puțin unul dintre locurile de operare HEMS utilizate pentru operațiuni de decolare, aterizare sau HEC HEMS în timpul operațiunii HEMS este situat la o altitudine de cel puțin 8 000 ft și sunt îndeplinite toate condițiile următoare:

(i) elicopterul este echipat cu sisteme de alimentare cu combustibil rezistente la coliziune;

(ii) elicopterul este echipat cu o centură de siguranță cu sistem de reținere a bustului prevăzută pe fiecare scaun pentru pasageri destinat pasagerilor cu vârsta de cel puțin 24 de luni;

(iii) un elicopter certificat drept elicopter din categoria A sau o categorie echivalentă, după cum stabilește

agenția, nu este disponibil sau nu este adecvat pentru operațiuni din oricare dintre următoarele motive:

A. marje de performanță insuficiente pentru a opera în locul de operare HEMS sau lipsa capacității de a efectua operațiuni HEC HEMS, dacă este cazul;

B. elicopterele certificate drept elicoptere din categoria A sau o categorie echivalentă, după cum stabilește agenția, și care, în caz contrar, ar putea fi trimise în operațiuni, se află într-o misiune HEMS sau nu sunt încă pregătite pentru următoarea misiune, ceea ce duce la o întârziere a intervenției incompatibilă cu situația de urgență;

(iv) operatorul a stabilit o procedură pentru a asigura conformitatea cu subpunctul (iii);

(v) operatorul a primit o aprobare din partea autorității competente în conformitate cu punctul CAT.POL.H.420 din anexa IV;

(vi) operatorul înregistrează toate misiunile efectuate cu un elicopter care nu este certificat drept elicopter din categoria A sau o categorie echivalentă, după cum stabilește agenția.

(b) Prin derogare de la punctul CAT.POL.H.400 litera (d) subpunctul 2 din anexa IV, dacă sunt îndeplinite criteriile de la litera (a) subpunctul 1, operațiunile cu elicopterul pe timp de noapte pot fi efectuate în clasa de performanță 3.

(c) Decolarea și aterizarea

1. Elicopterele care efectuează zboruri către sau dinspre o zonă de apropiere finală și de decolare (FATO) către un spital care se află într-un mediu ostil aglomerat și care este folosit ca bază de operare HEMS trebuie operate în conformitate cu clasa de performanță 1.

2. Elicopterele care efectuează zboruri către sau dinspre o FATO către un spital care se află într-un mediu ostil aglomerat și care nu este folosit ca bază de operare HEMS trebuie operate în conformitate cu clasa de performanță 1, cu excepția cazului în care operatorul este titularul unei aprobări în conformitate cu CAT.POL.H.225.

3. Elicopterele care efectuează operațiuni către sau dinspre un loc de operare HEMS situat într-un mediu ostil trebuie să fie:

(i) operate în conformitate cu clasa de performanță 2 sau, dacă sunt îndeplinite condițiile definite la litera (a), în clasa de performanță 3;

(ii) exceptate de la aprobarea prevăzută la punctul CAT.POL.H.305 litera (a) din anexa IV, cu condiția să se demonstreze conformitatea cu punctul CAT.POL.H.305 litera (b) subpunctele 2 și 3 din anexa IV.

4. Caracteristicile locului de operare HEMS asigură o distanță adecvată față de toate obstacolele și efectuarea de operațiuni în condiții de siguranță. Pentru operațiunile efectuate pe timp de noapte, sistemul de iluminare a elicopterului iluminează corespunzător locul de aterizare și obstacolele înconjurătoare.";

(g) punctul SPA.HEMS.130 se înlocuiește cu următorul text:

" **SPA.HEMS.130** Cerințe privind echipajul

(a) Selecție. Operatorul stabilește criterii de selecție a membrilor echipajului de zbor pentru sarcinile aferente HEMS, ținând cont de experiența lor anterioară.

(b) SPAȚIU LĂSAT NECOMPLETAT ÎN MOD INTENȚIONAT

(c) Pregătirea operațională. Membrii echipajului trebuie să finalizeze cu succes pregătirea operațională în conformitate cu procedurile HEMS cuprinse în manualul de operațiuni.

(d) Pregătirea pentru zbor numai cu ajutorul instrumentelor. Membrii echipajului de zbor care efectuează operațiuni HEMS și care nu dețin o calificare de zbor instrumental valabilă trebuie să finalizeze un curs de pregătire pentru zbor în vederea dobândirii calificării pentru efectuarea de zboruri numai cu ajutorul instrumentelor pe un elicopter sau pe un FSTD pentru a dobândi competențele necesare pentru a face față unor condiții IMC neintenționate. Perioada de valabilitate a pregătirii pentru zbor este de șase luni calendaristice.

(e) Componenta echipajului

1. Zbor pe timp de zi. Componenta minimă a echipajului trebuie să îndeplinească cel puțin următoarele cerințe:

(i) să includă fie doi piloți, fie un pilot și un membru al echipajului tehnic HEMS;

(ii) componenta echipajului poate fi redusă la un singur pilot numai în una dintre situațiile de mai jos; odată ce componenta echipajului este redusă la un singur pilot, comandantul efectuează zboruri către sau dinspre locurile de operare HEMS numai dacă a efectuat anterior o recunoaștere în zbor cu doi membri ai echipajului în timpul aceleiași misiuni HEMS:

(A) comandantul trebuie să aducă articole medicale suplimentare, să alimenteze sau să re poziționeze elicopterul în timp ce membrul echipajului tehnic HEMS oferă asistență medicală la sol;

(B) pasagerul cu pregătire medicală solicită asistența membrului personalului tehnic HEMS în zbor;

(C) membrul echipajului tehnic HEMS debarcă pentru a supraveghea o operațiune HEC HEMS de transport cu o chingă de ridicare din afara elicopterului;

2. Zbor pe timp de noapte. Componenta minimă a echipajului este următoarea:

(i) fie doi piloți, fie un pilot și un membru al echipajului tehnic HEMS;

(ii) un pilot în cazul în care sunt îndeplinite următoarele condiții:

(A) pasagerul cu pregătire medicală necesită asistența membrului personalului tehnic HEMS în timpul zborului;

(B) nici locul de plecare, nici locul de destinație nu reprezintă un loc de operare HEMS.

3. Operatorul asigură menținerea continuității conceptului de echipaj pe întreaga durată a misiunii HEMS.

(f) Pregătirea și verificarea echipajului de zbor și echipajului tehnic

1. Pregătirea și verificarea sunt efectuate de personal calificat în mod corespunzător, în conformitate cu o programă detaliată inclusă în manualul de operațiuni și aprobată de autoritatea competentă.

2. Membrii echipajului

(i) Toate elementele relevante ale programelor de pregătire a echipajului definite în subpărțile FC și TC din anexa III (partea ORO), inclusiv pregătirea pe un elicopter/FSTD, îmbunătățesc cunoștințele echipajului cu privire la mediul de lucru și la echipamentele HEMS, trebuie să îmbunătățească coordonarea echipajului și să cuprindă măsuri de minimizare a riscurilor asociate tranzitului pe rută în condiții de vizibilitate redusă, selecției locurilor de operare HEMS și profilurilor de apropiere și de plecare.

(ii) Măsurile menționate la subpunctul (i) sunt evaluate pe parcursul ambelor tipuri de verificări de mai jos:

(A) verificările competenței VMC pe timp de zi sau verificările competenței VMC pe timp de noapte atunci când operatorul efectuează operațiuni HEMS pe timp de noapte;

(B) verificările în zbor de linie.

(iii) componentele HEMS ale verificărilor competenței și ale verificărilor în zbor de linie menționate la subpunctul (ii) au ambele o perioadă de valabilitate de 12 luni calendaristice.";

(h) punctul SPA.HEMS.140 se înlocuiește cu următorul text:

" SPA.HEMS.140 Informații, proceduri și documentație

(a) Operatorul evaluează, atenuează și reduce la minimum riscurile asociate mediului HEMS ca parte a procesului său de analiză și gestionare a riscurilor. Operatorul descrie măsurile de atenuare, inclusiv procedurile operaționale, în manualul de operațiuni.

(b) Operatorul se asigură că comandantul HEMS evaluează riscurile specifice asociate respectivei misiuni HEMS.

(c) În pofida punctului CAT.OP.MPA.175 din anexa IV, operatorul nu trebuie să completeze un plan de zbor operațional în cazul în care misiunea HEMS include un zbor către sau dinspre un loc de operare HEMS care nu a fost analizat în prealabil.

(d) Organizației pentru care operatorul efectuează operațiuni HEMS i se pun la dispoziție extrase relevante din manualul de operațiuni.";

(i) se introduce următorul punct SPA.HEMS.151:

" **SPA.HEMS.151** Sistemul de urmărire a aeronavelor

Operatorul instituie și menține un sistem monitorizat de urmărire a aeronavelor pentru operațiunile HEMS pe întreaga durată a misiunii HEMS.";

(j) la punctul SPA.PINS-VFR.100, litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

" (a) Operatorul utilizează minime de operare VFR reduse numai în cazul în care sunt îndeplinite următoarele două condiții:

1. operațiunile nu sunt efectuate în baza unei aprobări HEMS;

2. operatorul a primit o aprobare din partea autorității competente."

6. În anexa VII, punctul NCO.IDE.H.170 litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

" (b) Elicopterele certificate pentru o configurație 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."

7. În anexa VIII, punctul SPO.IDE.H.190 litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

" (b) Elicopterele certificate pentru o configurație maximă a locurilor 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 specialist în executarea anumitor sarcini, sau cu un ELT automat."