

**Bruxelles, 10 septembrie 2026
(OR. en)**

12992/26

**AVIATION 130
DELECT 141**

NOTĂ DE ÎNȘOȚIRE

Sursă:	Secretara Generală a Comisiei Europene, sub semnătura dnei Martine DEPREZ, Directoare
Data primirii:	8 septembrie 2026
Destinatar:	Dna Thérèse BLANCHET, Secretară Generală a Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	C(2026) 6142 final
Subiect:	REGULAMENTUL DELEGAT (UE) .../... AL COMISIEI din 8.9.2026 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 965/2012 în ceea ce privește limitările timpului de zbor și de serviciu, precum și cerințele privind odihna pentru operațiunile de taxi aerian, operațiunile de servicii medicale de urgență și operațiunile cu un singur pilot

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul C(2026) 6142 final.

Anexă: C(2026) 6142 final



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 8.9.2026
C(2026) 6142 final

REGULAMENTUL DELEGAT (UE) .../... AL COMISIEI

din 8.9.2026

de modificare a Regulamentului (UE) nr. 965/2012 în ceea ce privește limitările timpului de zbor și de serviciu, precum și cerințele privind odihna pentru operațiunile de taxi aerian, operațiunile de servicii medicale de urgență și operațiunile cu un singur pilot

(Text cu relevanță pentru SEE)

EXPUNERE DE MOTIVE

(1) CONTEXTUL ACTULUI DELEGAT

Obiectivul prezentului act delegat este de a stabili norme armonizate privind limitările timpului de zbor și de serviciu (FTL), precum și cerințele privind odihna în ceea ce privește operațiunile de taxi aerian, operațiunile de servicii medicale de urgență și operațiunile de transport aerian comercial în avioane cu un singur pilot.

În plus, prezentul act delegat urmărește să atenueze riscurile legate de acumularea unor cantități inacceptabile de oboseală de către personalul navigant și să introducă un cadru juridic armonizat pentru gestionarea oboselii adaptat acestor operațiuni, asigurând condiții de concurență echitabile și un nivel uniform de siguranță a aviației civile în întreaga Uniune.

(2) CONSULTĂRI ÎNAINTEA ADOPTĂRII ACTULUI

În conformitate cu articolul 128 alineatul (4) din Regulamentul (UE) 2018/1139 ⁽¹⁾, anterior adoptării unui act delegat, Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare.

Prezentul proiect de act delegat a fost prezentat grupului de experți pentru siguranța aviației, care include reprezentanți ai statelor membre, în cadrul reuniunii acestuia din ZZ/LL/AA.

Prezentul proiect de act delegat se bazează pe Avizul nr. 02/2026 al AESA, al cărui conținut fusese inițial consultat public prin Notificarea propunerii de modificare (NPA) 2017-17 și, ulterior, cu organismele consultative ale AESA prin NPA 2024-106.

(3) ELEMENTELE JURIDICE ALE ACTULUI DELEGAT

Articolul 32 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2018/1139 împuternicește Comisia să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 128 din regulamentul respectiv, de stabilire a unor norme detaliate cu privire la condițiile care trebuie îndeplinite de operatori și de personalul lor aeronautic navigant în ceea ce privește limitările timpului de zbor și de serviciu, precum și cerințele privind odihna aplicabile personalului aeronautic navigant și condițiile și procedurile privind aprobarea de către autoritățile naționale competente a regimurilor individuale de specificare a timpului de zbor.

În conformitate cu articolul 139 alineatul (3) din Regulamentul (UE) 2018/1139, Regulamentul (CEE) nr. 3922/91 ⁽²⁾ se abrogă de la data aplicării prezentului act delegat.

⁽¹⁾ JO L 212, 22.8.2018, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj>.

⁽²⁾ Regulamentul (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului din 16 decembrie 1991 privind armonizarea cerințelor tehnice și a procedurilor administrative în domeniul aviației civile (JO L 373, 31.12.1991, p. 4, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1991/3922/oj>).

REGULAMENTUL DELEGAT (UE) .../... AL COMISIEI

din 8.9.2026

de modificare a Regulamentului (UE) nr. 965/2012 în ceea ce privește limitările timpului de zbor și de serviciu, precum și cerințele privind odihna pentru operațiunile de taxi aerian, operațiunile de servicii medicale de urgență și operațiunile cu un singur pilot

(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 32 alineatul (1),

întrucât:

- (1) Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei ⁽²⁾ stabilește cerințele tehnice și procedurile administrative referitoare la operațiunile aeriene, inclusiv limitările timpului de zbor și de serviciu (FTL) și cerințele privind odihna pentru operatorii de transport aerian comercial (CAT) cu avioane utilizate în operațiuni regulate și charter.
- (2) La elaborarea cerințelor FTL pentru operatorii CAT în temeiul Regulamentului (UE) nr. 965/2012, s-a decis abordarea FTL pentru operațiunile de taxi aerian, operațiunile de servicii medicale de urgență și operațiunile cu un singur pilot într-o etapă ulterioară, pentru a permite colectarea de dovezi științifice cu privire la factorii care afectează oboseala în cadrul operațiunilor respective.
- (3) În conformitate cu articolul 8 alineatul (2) din Regulamentul (UE) nr. 965/2012, FTL pentru operatorii CAT de avioane utilizate pentru operațiuni de taxi aerian, operațiuni de servicii medicale de urgență (AEMS) și operațiuni cu un singur pilot fac obiectul cerințelor prevăzute în legislația națională menționată la articolul 8 alineatul (4) din Regulamentul (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului ⁽³⁾ și în subpartea Q

⁽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: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj>).

⁽³⁾ Regulamentul (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului din 16 decembrie 1991 privind armonizarea cerințelor tehnice și a procedurilor administrative în domeniul aviației civile ([JO L 373, 31.12.1991, p. 4](#), ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/1991/3922/oj>).

din anexa III la regulamentul respectiv. Derogarea respectivă ar trebui să rămână valabilă până când noile măsuri încep să se aplice în conformitate cu prezentul regulament.

- (4) Cerințele din subpartea Q a anexei III la Regulamentul (CEE) nr. 3922/91 au fost elaborate în scopul operațiunilor regulate și charter cu echipaj multiplu. Cu toate acestea, ele se aplică, de asemenea, operațiunilor, la cerere, de taxi aerian, AEMS și operațiunilor cu un singur pilot, în pofida diferențelor dintre aceste operațiuni și operațiunile cu echipaj multiplu, precum și a tipului de aeronavă utilizată. De asemenea, subpartea Q din anexa III la Regulamentul (CEE) nr. 3922/91 nu stabilește un timp zilnic maxim de serviciu pentru zbor la operațiunile cu un singur pilot și AEMS și nu prevede perioade de rezervă, perioade de odihnă în timpul zborului și nici perioade de serviciu fracționat. Prin urmare, este necesar ca Regulamentul (UE) nr. 965/2012 să fie modificat pentru a include FTL adecvate pentru operațiunile de transport aerian comercial cu avioane pentru operațiuni de taxi aerian, AEMS și operațiuni cu un singur pilot.
- (5) Natura îndatoririlor unui pilot în cadrul operațiunilor aviatice, cum ar fi taxiul aerian și AEMS, diferă în mod semnificativ de cea a unui pilot în cadrul operațiunilor regulate sau charter, întrucât piloții de taxi aerian și AEMS fac, de regulă, mai puține călătorii, însă mai lungi. Operațiunile de taxi aerian și AEMS necesită o activitate de 24 de ore, care poate presupune lucrul în schimburi, operațiuni pe timp de noapte, orare neregulate și imprevizibile și schimbări frecvente ale fusului orar. Prin urmare, ar trebui stabilit un echilibru just între normele prescriptive și cele bazate pe performanță, deoarece aplicarea unor norme similare concepute pentru medii de operare fundamental diferite ar contraveni obiectivului de a asigura un nivel ridicat și uniform de siguranță a aviației civile în Uniune.
- (6) Ar trebui introduse măsuri specifice de atenuare în conformitate cu obiectivele de protecție împotriva riscurilor prevăzute la articolul 4 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2018/1139 pentru a reflecta realitățile operaționale ale sectorului, inclusiv natura zborurilor de taxi aerian și AEMS, care nu sunt deschise publicului larg, precum și tipul și amploarea operațiunilor, care sunt mai puțin complexe și presupun utilizarea unor avioane mai puțin complexe decât serviciile regulate sau charter. Fiecare dintre aceste măsuri de atenuare ar trebui să fie specifică și să abordeze riscurile de oboseală identificate care decurg din anumite practici de planificare orară, perioade de serviciu sau regimuri de repaus.
- (7) Pentru a aborda mai bine anumite considerații sau practici operaționale naționale, statelor membre ar trebui să li se permită să deroge de la anumite dispoziții introduse prin prezentul regulament sau să se abată de la specificațiile de certificare aferente prin aplicarea unor cerințe al căror nivel de siguranță este cel puțin echivalent cu dispozițiile prezentului regulament. Orice derogări sau abateri de la prezentul regulament ar trebui notificate în conformitate cu articolul 71 și cu articolul 76 alineatul (7) din Regulamentul (UE) nr. 2018/1139 și ar trebui să respecte normele prevăzute de acestea, care asigură decizii transparente și nediscriminatorii, bazate pe criterii obiective.
- (8) Pentru a asigura o tranziție lină de la subpartea Q din anexa III la Regulamentul (CEE) nr. 3922/91 aplicabilă în prezent și de la reglementările naționale ale statelor membre, operatorilor și autorităților competente din statele membre ar trebui să li se acorde suficient timp pentru a-și actualiza documentele operaționale, pentru a implementa instrumente software adecvate și pentru a forma personalul relevant în

vederea respectării noilor măsuri. În consecință, data aplicării prezentului regulament ar trebui amânată.

- (9) Punctele ARO.OPS.235 din anexa II și ORO.FTL.125 din anexa III la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 ar trebui actualizate pentru a se alinia la Regulamentul (UE) 2018/1139 și pentru a elimina trimerile caduce, fără a introduce niciun impact economic, social sau administrativ negativ asupra membrilor personalului de bord, a operatorilor sau a autorităților competente. Pentru a sprijini autoritățile naționale competente la actualizarea procedurilor lor de aprobare, aceste puncte ar trebui să se aplice operațiunilor regulate și charter de la data intrării în vigoare a prezentului regulament.
- (10) Deși cadrul de reglementare existent impune deja autorităților competente ale statelor membre să monitorizeze și să urmărească evenimentele de siguranță raportate în aviația civilă, să asigure cel mai înalt nivel de siguranță a aviației și să atenueze riscurile asociate oboselii, este important ca punerea în aplicare a noilor norme să fie monitorizată activ de statele membre și de Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației (denumită în continuare „agenția”), împuternicită în temeiul articolului 85 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2018/1139 să efectueze inspecții și alte activități de monitorizare în vederea asigurării aplicării uniforme a regulamentului respectiv și a actelor delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia.
- (11) Măsurile prevăzute în prezentul regulament au la bază Avizul nr. 02/2026 ⁽⁴⁾ emis de agenție în conformitate cu articolul 76 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2018/1139,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

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

1. La articolul 2 primul paragraf se adaugă următoarele puncte 16, 17 și 18:

- „16. «zbor pentru servicii medicale de urgență cu avionul (AEMS)» înseamnă un zbor cu un avion în situația în care transportul imediat și rapid este esențial și care are toate caracteristicile următoare:
 - (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) include sectoarele pilotate pentru a poziționa un avion în scopul transportului persoanelor menționate la litera (a) punctele (i) sau (iii) sau al materialelor medicale menționate la litera (a) punctul (ii) sau pentru a readuce avionul la baza de operare AEMS;

⁽⁴⁾ <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/opinions>.

17. «operațiune regulată» înseamnă o serie de zboruri care au toate caracteristicile următoare:

- (i) pentru fiecare zbor, sunt puse la dispoziție locuri și/sau capacitatea de a transporta mărfuri și/sau corespondență, care pot fi achiziționate în mod individual de publicul larg, fie direct de la transportatorul aerian, fie de la agenții săi autorizați;
- (ii) este exploatată astfel încât să deservească traficul dintre aceleași două sau mai multe aeroporturi, în unul dintre următoarele moduri:
 - conform unui orar publicat;
 - cu o regularitate sau frecvență de așa natură încât să constituie o serie sistematică evidentă;

18. «operațiune charter» înseamnă o operațiune de transport aerian comercial (CAT) neprogramată, la cerere, cu un avion cu o MOPSC de 20 locuri sau mai mult.”.

2. Articolul 8 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 8

Limitări ale timpului de zbor

- (1) Operațiunile CAT cu avioane în scopul operațiunilor regulate și charter fac obiectul cerințelor din anexa III subpartea FTL (A). Operațiunile CAT cu avioane în scopul operațiunilor de servicii medicale de urgență și al operațiunilor de taxi aerian fac obiectul cerințelor din anexa III subpartea FTL (B).
- (2) În ceea ce privește limitările timpului de zbor și cerințele privind timpul de odihnă, operațiunile CAT cu elicoptere respectă cerințele specificate în legislația națională a statului membru în care operatorul își are sediul principal de activitate.
- (3) În ceea ce privește limitările timpului de zbor și cerințele privind timpul de odihnă, operațiunile necomerciale, inclusiv operațiunile necomerciale specializate, cu avioane și elicoptere motorizate complexe, precum și operațiunile comerciale specializate cu avioane și elicoptere respectă cerințele specificate în legislația națională a statului membru în care operatorul își are sediul principal de activitate sau, dacă operatorul nu are un sediu principal de activitate, a locului în care operatorul este stabilit sau își are reședința.
- (4) În ceea ce privește limitările timpului de zbor, operatorul IAM respectă cerințele prevăzute în legislația națională a statului membru în care operatorul își are sediul principal de activitate sau, în cazul în care operatorul nu are un sediu principal de activitate, a locului în care operatorul este stabilit sau își are reședința.”.

3. La articolul 9b, alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

- „(1) Agenția și autoritățile competente ale statelor membre monitorizează eficacitatea limitărilor timpului de zbor și de serviciu și a cerințelor privind odihna prevăzute în prezentul regulament.”.

4. Anexa II se modifică în conformitate cu anexa I la prezentul regulament.

5. Anexa III se modifică în conformitate cu anexa II la prezentul regulament.

Articolul 2

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

Se aplică de la 15 octombrie 2028.

Cu toate acestea, anexa I și punctul (4) din anexa II se aplică de la [\[Oficiul pentru Publicații este rugat să introducă data intrării în vigoare a prezentului regulament\]](#).

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

Adoptat la Bruxelles, 8.9.2026

Pentru Comisie
Președinta
Ursula VON DER LEYEN