



UE

GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÂRE nr. ____

din _____ 2022

Chișinău

**Cu privire la aprobarea Regulamentului de stabilire a cerințelor tehnice
și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene**

În temeiul art. 30 alin. (11) din Codul aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2018, nr. 95-104, art. 189), cu modificările ulterioare, Guvernul HOTĂRĂȘTE:

Prezenta hotărâre transpune 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, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, L nr. 296 din 25 octombrie 2012, astfel cum a fost modificat ultima oară prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/1296 al Comisiei din 4 august 2021;

Directiva 2000/79/CE a Consiliului din 27 noiembrie 2000 privind punerea în aplicare a Acordului European privind organizarea timpului de lucru al personalului mobil din aviația civilă, încheiat de Asociația companiilor europene de navigație aeriană (AEA), Federația europeană a lucrătorilor din transporturi (ETF), Asociația europeană a personalului tehnic navigant (ECA), Asociația europeană a companiilor aviatice din regiunile Europei (ERA) și Asociația internațională a liniilor aeriene rezervate în sistem charter (AICA), publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 302/57 din 1 decembrie 2000;

și parțial Directiva 2003/88/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 4 noiembrie 2003 privind anumite aspecte ale organizării timpului de lucru, publicat în Jurnalul Oficial nr. L299/9 din 18 noiembrie 2003.

1. Se aprobă Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene (se anexează).

2. Controlul asupra executării prezentei hotărâri se pune în sarcina Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.

3. La data intrării în vigoare a prezentei hotărâri, se abrogă:

1) Hotărârea Guvernului nr.831/2018 cu privire la aprobarea Regulamentului privind procedurile administrative referitoare la operațiunile aeriene (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2018, nr.366-376, art.964);

2) Cerințele tehnice referitoare la operațiunile aeriene (CT-OPS), aprobate prin Ordinul Directorului Autorității Aeronautice Civile nr.11/GEN din 21.02.2019 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2019, nr.86-92, art.486).

4. Prezenta hotărâre intră în vigoare la expirarea a 6 luni de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

Prim-ministru

NATALIA GAVRILIȚA

Contrasemnează:

Viceprim-ministru,
ministrul infrastructurii
și dezvoltării regionale

Andrei SPÎNU

Aprobat
prin Hotărârea Guvernului nr. 2022

REGULAMENT
de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative
referitoare la operațiunile aeriene

Capitolul I
DISPOZIȚII GENERALE

1. Regulamentul stabilește norme privind:

- 1) operațiunile aeriene cu avioane și elicoptere;
- 2) condițiile de eliberare, menținere, modificare, limitare, suspendare sau revocare a certificatelor operatorilor de aeronave, menționate la art.1 alin.(2) din Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017 (în continuare - *Codul aerian*), cu excepția baloanelor și a planoarelor, implicați în operațiuni de transport aerian comercial, privilegiile și responsabilitățile titularilor de certificate, precum și condițiile în care operațiunile sunt interzise, limitate sau supuse anumitor condiții din motive de siguranță;
- 3) condițiile și procedurile referitoare la declarațiile date de operatorii implicați în operațiuni necomerciale cu avioane și elicoptere sau în operarea necomercială a aeronavelor complexe motorizate, inclusiv în operațiuni necomerciale specializate cu aeronave complexe motorizate, referitoare la capacitatea lor și la disponibilitatea mijloacelor necesare pentru a-și îndeplini responsabilitățile legate de operarea de aeronave, precum și condițiile și procedurile referitoare la supravegherea acestor operatori;
- 4) condițiile referitoare la operațiuni comerciale specializate care fac obiectul autorizării, precum și condițiile pentru emiterea, menținerea, modificarea, limitarea, suspendarea sau revocarea autorizațiilor pentru operațiuni comerciale specializate.

2. Regulamentul nu se aplică operațiunilor aeriene care cad sub incidența art.1 alin.(4) lit.a) din Codul aerian.

3. Regulamentul nu se aplică operațiunilor aeriene cu dirijabile.

4. Regulamentul nu se aplică operațiunilor aeriene cu baloane și cu plane. În cazul operațiunilor aeriene efectuate cu baloane, altele decât baloanele cu gaz captive, și cu plane se aplică cerințele de supraveghere prevăzute la Capitolul II.

5. Regulamentul nu se aplică operațiunilor aeriene cu aeronave care se încadrează în una sau mai multe dintre categoriile menționate în anexa nr.2 la Codul aerian.

6. În sensul Regulamentului se utilizează următoarele noțiuni:

avion (aeroplane) – o aeronavă motorizată cu aripă fixă, mai grea decât aerul, care este susținută în zbor de reacția dinamică a aerului asupra aripilor sale;

elicopter (helicopter) – o aeronavă mai grea decât aerul, susținută în zbor de reacțiile aerului cu unul sau mai multe rotoare acționate de motor pe axe esențial verticale;

balon (balloon) – o aeronavă mai ușoară decât aerul, cu pilot la bord, care nu este acționată de motor și care susține zborul prin folosirea fie a unui gaz mai ușor decât aerul, fie a unui arzător aeropurtat, fiind incluse baloanele cu gaz, baloanele cu aer cald, baloanele mixte și, deși acționate de motor, dirijabilele cu aer cald;

planor (sailplane) – o aeronavă mai grea decât aerul care este susținută în zbor de reacția dinamică a aerului asupra suprafețelor portante fixe și al cărei zbor liber nu depinde de un motor;

operare comercială (commercial operation) – orice operare a unei aeronave, în schimbul unei remunerații sau al altor contraprestații valoroase, care este la dispoziția publicului sau care, atunci când nu este la dispoziția publicului, face obiectul unui contract între un operator și un client, acesta din urmă neexercitând niciun control asupra operatorului;

balon cu gaz captiv (tethered gas balloon) – un balon cu gaz cu un sistem de legare care îl ancorează continuu într-un punct fix pe durata operării;

avioane din clasa de performanță B (performance class B aeroplanes) – avioane cu motoare cu elice cu o configurație maximă operațională a locurilor pentru pasageri de cel mult nouă sau cu o masă maximă la decolare de cel mult 5 700 kg;

zonă de interes public (Public Interest Site, în continuare – PIS) – zonă folosită exclusiv pentru operațiuni de interes public;

operațiune în clasa de performanță 1 (operation in performance class 1) – operațiune în care, în eventualitatea unei defectări a motorului critic, elicopterul poate ateriza în cadrul distanței disponibile pentru decolarea întreruptă sau poate continua zborul în siguranță către o zonă de aterizare adecvată, în funcție de momentul apariției defecțiunii;

navigația bazată pe performanțe (Performance Based Navigation, în continuare – PBN) – navigație regională (Regional Navigation, în continuare – RNAV) bazată pe cerințele de performanță pentru aeronavele care sunt exploatate pe o rută cu servicii de trafic aerian (Air Traffic Services, în continuare – ATS), pe o procedură de apropiere instrumentală sau într-un spațiu aerian desemnat;

operațiune de taxi aerian (air taxi operation) – în sensul limitărilor timpului de zbor și de serviciu, o operațiune de transport aerian comercial neprogramată, efectuată la cerere, cu un avion cu o configurație maximă operațională a locurilor pentru pasageri (maximum operational passenger seating configuration, în continuare - *MOPSC*) de cel mult 19 locuri;

operațiune specializată (specialised operation) – orice operațiune, alta decât o operațiune de transport aerian comercial, în cadrul căreia aeronava este utilizată pentru activități specializate din domenii precum agricultură, construcții, fotografiere, supraveghere, observare și patrulare, publicitate aeriană, zboruri de verificare a întreținerii;

zbor introductiv (introductory flight) – orice zbor efectuat în schimbul unei remunerații sau al altor contraprestații, constând într-un tur aerian de scurtă durată, cu scopul de a atrage noi stagiați sau noi membri, efectuat de o organizație de pregătire aprobată (Approved Training Organization, în continuare - *ATO*) în conformitate cu Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.204/2020 (în continuare - *Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă*), fie de o organizație creată cu scopul de a promova sporturile aeriene sau aviația de agrement;

zbor de competiție (competition flight) – orice activitate de zbor în cadrul căreia aeronava este utilizată în întreceri sau competiții aeriene, precum și în vederea pregătirii pentru întreceri sau competiții aeriene și a efectuării de zboruri spre și dinspre întreceri sau competiții;

demonstrație de zbor (flying display) – orice activitate de zbor efectuată în mod deliberat în scop demonstrativ sau de divertisment cu ocazia unui eveniment anunțat în prealabil și deschis publicului, inclusiv atunci când aeronava este utilizată în vederea pregătirii pentru o demonstrație de zbor și a efectuării de zboruri spre și dinspre un eveniment anunțat în prealabil.

Capitolul II

CAPACITĂȚILE DE SUPRAVEGHERE ȘI INSPECȚII LA PLATFORMĂ

7. Autoritatea Aeronautică Civilă (în continuare – *AAC*) este autoritatea competentă în ceea ce privește certificarea/autorizarea și supravegherea persoanelor și organizațiilor care fac obiectul Codului aerian și normelor sale de aplicare.

Sistemul de administrare și de management al *AAC* respectă cerințele stabilite în anexa nr.2.

8. AAC deține capacități necesare pentru a asigura supravegherea tuturor persoanelor și organizațiilor vizate de programul de supraveghere instituit de AAC, inclusiv resurse suficiente pentru îndeplinirea cerințelor Regulamentului.

9. AAC asigură că personalul său nu exercită activități de supraveghere atunci când există dovezi că acest fapt ar putea duce în mod direct sau indirect la un conflict de interese, îndeosebi atunci când este vorba de un interes familial sau financiar.

10. Personalul autorizat de AAC să îndeplinească sarcini de certificare, autorizare și/sau de supraveghere este împuternicit să exercite următoarele sarcini:

1) să examineze înregistrările, datele, procedurile și orice alte documente relevante pentru executarea sarcinii de certificare, autorizare și/sau de supraveghere;

2) să facă copii sau extrase din astfel de înregistrări, date, proceduri și alte documente;

3) să solicite o explicație verbală la fața locului;

4) să aibă acces la incintele, bazele de operare sau mijloacele de transport relevante;

5) să efectueze audituri, investigații, evaluări, inspecții, inclusiv inspecții la platformă și inspecții inopinate;

6) să ia sau să dispună măsuri executorii în funcție de caz.

11. Sarcinile prevăzute la pct.10 se îndeplinesc în conformitate cu cadrul normativ aplicabil.

12. Inspecțiile la platformă în cazul aeronavelor operatorilor aflați sub supravegherea reglementară a altui stat se efectuează în conformitate cu Cerințele tehnice referitoare la operațiunile aeriene subpartea RAMP (CT-OPS subpartea RAMP), aprobate de AAC în conformitate cu prevederile art.7 alin.(3) pct.1) lit.b) din Codul aerian.

13. Testele de alcoolemie asupra membrilor echipajelor de zbor și de cabină se efectuează atât în cazul operatorilor naționali, cât și în cazul operatorilor aflați sub supravegherea reglementară a altui stat. Aceste teste se efectuează de către inspectorii la platformă în cadrul programului de inspecții la platformă prevăzut în CT-OPS subpartea RAMP.

14. Rezultatele testelor de alcoolemie se includ în baza de date centralizată, în conformitate cu ARO.RAMP.145 litera (b) din CT-OPS subpartea RAMP.

Capitolul III

Operațiunile Aeriene

15. Operatorii exploatează un avion sau un elicopter în scopul operațiunilor de transport aerian comercial (în continuare – *CAT*) conform prevederilor din anexa nr.3 și nr.4.

16. Operatorii implicați în operațiunile *CAT* cu punctul de plecare și punctul de sosire pe același aerodrom sau loc de operare efectuate cu avioane din clasa de performanță B sau cu elicoptere necomplexe trebuie să respecte prevederile din anexa nr.3 și nr.4.

17. Operatorii respectă prevederile relevante din anexa nr.5 atunci când exploatează:

- 1) avioane și elicoptere utilizate pentru:
 - a) operațiuni care folosesc *PBN*;
 - b) operațiuni în conformitate cu specificațiile de performanțe de navigație minime (*Minimum Navigation Performance Specifications*, în continuare - *MNPS*);
 - c) operațiuni în spațiul aerian cu o eșalonare verticală minimă (*Reduced Vertical Separation Minima*, în continuare - *RVSM*);
 - d) operațiuni în condiții de vizibilitate redusă (*Low Visibility Operations*, în continuare - *LVO*);
- 2) avioane și elicoptere utilizate pentru transportul de bunuri periculoase (*Dangerous Goods*, în continuare - *DG*);
- 3) avioane bimotoare, utilizate pentru operațiuni pe rază extinsă (*Extended Range Operations*, în continuare - *ETOPS*) în transportul aerian comercial;
- 4) elicoptere utilizate pentru operațiuni de transport aerian comercial cu ajutorul sistemelor de redare a imaginii pe timp de noapte (*Night Vision Imaging System*, în continuare - *NVIS*);
- 5) elicoptere utilizate pentru operațiuni cu încărcături suspendate (*Helicopter Hoist Operations*, în continuare - *HHO*) în cadrul transportului aerian comercial;
- 6) elicoptere utilizate pentru operațiuni de servicii medicale de urgență (*Helicopter Emergency Medical Service*, în continuare - *HEMS*) în cadrul transportului aerian comercial; și
- 7) elicoptere utilizate pentru operațiuni deasupra mării (*Helicopter Offshore Operations*, în continuare - *HOFO*).

18. Operatorii de elicoptere și avioane motorizate complexe implicate în operațiuni necomerciale trebuie să declare că dispun de capacitatea și mijloacele necesare pentru a-și îndeplini responsabilitățile legate de operarea de aeronave și pentru a exploata aeronavele în conformitate cu dispozițiile specificate în anexa

nr.3 și nr.6. În cazul în care sunt implicați în operațiuni necomerciale specializate, acești operatori operează aeronavele în conformitate cu dispozițiile specificate în anexa nr.3 și nr.8.

19. Operatorii de avioane și elicoptere, altele decât cele motorizate complexe, implicați în operațiuni necomerciale, inclusiv operațiuni necomerciale specializate, operează aeronavele în conformitate cu dispozițiile din anexa nr.7.

20. Atunci când desfășoară activități de pregătire practică în zbor spre, pe sau dinspre teritoriul Republicii Moldova, organizațiile de pregătire menționate în Capitolul XII din Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă și care își au sediul principal de activitate în Republica Moldova exploatează:

1) elicoptere și avioane motorizate complexe în conformitate cu dispozițiile din anexa nr.6;

2) alte avioane și elicoptere în conformitate cu dispozițiile din anexa nr.7.

21. Operatorii operează un avion sau un elicopter în scopul operațiunilor comerciale specializate numai în conformitate cu cerințele din anexa nr.3 și nr.8.

22. Zborurile care au loc imediat înainte, în timpul sau imediat după desfășurarea de operațiuni specializate și aflate în directă legătură cu aceste operațiuni sunt efectuate în conformitate cu pct.18, 19 și 21, după caz. Cu excepția membrilor echipajului, nu se transportă la bord alte persoane decât cele indispensabile misiunii.

Capitolul IV DEROGĂRI

23. În conformitate cu prevederile Codului aerian, AAC poate acorda derogări de la cadrul normativ aplicabil.

24. Prin derogare de la pct.15, atunci când sunt folosite în operațiuni CAT, aeronavele menționate la pct.5, AAC evaluează măsura în care modificarea sau utilizarea prevăzută se abate de la condițiile stabilite.

25. Prin derogare de la pct.15:

1) zborurile legate de introducerea sau modificarea unor tipuri de avioane sau elicoptere efectuate de organizațiile de proiectare sau producție în sfera privilegiilor lor;

2) zborurile care nu transportă pasageri sau mărfuri, în cazul cărora avionul sau elicopterul este transportat pentru recondiționare, reparare, verificări de întreținere, inspecții, livrare, export sau în scopuri similare, cu condiția ca

aeronava să nu fie înscrisă pe un certificat de operator aerian, autorizație pentru operațiuni comerciale specializate sau pe o declarație;

3) zborurile menționate la sbp.1) și sbp.2) vor fi operate în baza dispozițiilor cu privire la permisul de zbor din subpartea P la Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.468/2019 (în continuare – *Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție*).

26. Fără a aduce atingere Capitolului III, AAC poate impune o aprobare specifică și cerințe suplimentare privind procedurile operaționale, echipamentele, calificarea și pregătirea echipajelor pentru operațiunile CAT deasupra mării cu elicoptere. Aceste cerințe trebuie să nu fie mai puțin restrictive decât cele specificate în anexa nr.3 și nr.4.

27. Prin derogare de la pct.15 și pct.21, următoarele operațiuni cu avioane și elicoptere, altele decât cele motorizate complexe, pot fi efectuate în conformitate cu anexa nr.7 și necesită prezentarea către AAC a declarației și copia contractului (contractelor) de asigurare și a certificatului/poliței (certificatelor/polițelor) de asigurare pentru răspunderea civilă față de pasageri, bagaje și mărfuri, precum și pentru răspunderea civilă față de părți terțe, precum și respectarea legislației fiscale:

1) zboruri ale căror costuri sunt împărțite între persoanele particulare, cu condiția că toți ocupanții aeronavei, inclusiv pilotul, să împartă costurile directe și ca numărul persoanelor care împart costurile directe să fie de maximum șase;

2) zboruri de competiție sau demonstrațiile de zbor, cu condiția că remunerația sau orice titlu oneros oferit pentru astfel de zboruri să se limiteze la recuperarea costurilor directe și la o contribuție proporțională cu costurile anuale.

3) zboruri introductive, lansări cu parașuta, remorcări de planoare sau zboruri acrobatice efectuate fie de o organizație de pregătire care își are sediul principal de activitate în Republica Moldova și aprobată în conformitate cu prevederile Capitolului XII din Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă, fie de o organizație creată cu scopul de a promova sporturile aeriene sau aviația de agrement, cu condiția ca organizația respectivă să opereze aeronava pe baza dreptului de proprietate sau a unui contract de închiriere fără echipaj, ca zborul să nu genereze profituri distribuite în afara organizației, precum și ca, ori de câte ori sânt implicate persoane care nu sânt membre ale organizației în cauză, astfel de zboruri să reprezinte doar o activitate marginală a organizației.

28. Operațiunile existente efectuate cu elicoptere spre/dinspre o zonă de interes public se pot desfășura prin derogare de la CAT.POL.H.225 din anexa nr.4 atunci când dimensiunea PIS, obstacolele din perimetru sau elicopterul nu permite respectarea cerințelor referitoare la operarea în clasa de performanță 1. Astfel de operațiuni se realizează în condițiile stabilite de AAC.

29. Prin derogare de la pct.18 prima parte, operatorii de aeronave motorizate complexe cu o masă maximă certificată la decolare (Maximum Certificated Take-off Mass, în continuare – *MCTOM*) de maximum 5700 kg, echipate cu motoare turbopropulsoare, implicate în operațiuni necomerciale, operează respectivele aeronave în conformitate cu anexa nr.7.

30. Prin derogare de la pct.20 sbp.1), organizațiile de pregătire care organizează cursuri de pregătire pentru zbor pe aeronave motorizate complexe cu o MCTOM de maximum 5700 kg, echipate cu motoare turbopropulsoare, operează respectivele aeronave în conformitate cu anexa nr.7.

Capitolul V

LIMITĂRI ALE TIMPULUI DE ZBOR ȘI EXAMINAREA ACESTUIA

31. Operațiunile CAT fac obiectul cerințelor subpărții FTL din anexa nr.3.

32. Prin derogare de la pct.31, operațiunile de taxi aerian, operațiunile de servicii medicale de urgență și operațiunile CAT cu un singur pilot efectuate cu avioane, respectă cerințele tehnice aprobate de AAC.

33. Prin derogare de la pct.31, operațiunile CAT cu elicoptere și operațiunile CAT cu planoare respectă cerințele tehnice aprobate de AAC.

34. Operațiunile necomerciale, inclusiv operațiunile necomerciale specializate, cu avioane și elicoptere motorizate complexe, precum și operațiunile comerciale specializate cu avioane, elicoptere și planoare respectă, în ceea ce privește limitările timpului de zbor, cerințele tehnice aprobate de AAC.

35. AAC efectuează o examinare continuă a eficacității dispozițiilor privind limitările timpului de zbor și de serviciu și a cerințelor privind timpul de odihnă prevăzute în anexa nr.2 și nr.3.

Această examinare implică expertiză științifică și se bazează pe datele operaționale colectate pe termen lung, cu sprijinul operatorilor naționali, începând cu data aplicării Regulamentului.

Examinarea menționată supra evaluează impactul asupra vigilenței personalului navigant, exercitat de cel puțin următorii factori:

- 1) sarcini de serviciu de peste 13 ore desfășurate la momentul cel mai favorabil al zilei;
- 2) sarcini de serviciu de peste 10 ore desfășurate la momentul cel mai puțin favorabil al zilei;
- 3) sarcini de serviciu de peste 11 ore desfășurate de membrii echipajului într-o stare de aclimatizare necunoscută;
- 4) sarcini de serviciu care includ un număr ridicat de sectoare (peste 6);
- 5) servicii de permanență, precum perioada de rezervă sau rezerva urmată de sarcini de zbor; precum și
- 6) orare perturbatoare.

Capitolul VI

PROTECȚIA SĂNĂTĂȚII MEMBRILOR ECHIPAJULUI DE ZBOR ȘI DE CABINĂ

36. Operatorii vor asigura ca membrii echipajelor să beneficieze de un examen medical gratuit prealabil angajării și efectuat apoi la intervale de timp regulate.

37. Membrul echipajului care suferă de probleme de sănătate recunoscute ca fiind determinate de activitatea desfășurată în ture este transferat de către operator, ori de câte ori este posibil, la o activitate de zi mobilă sau nu, pentru care este apt.

38. Examenul medical gratuit menționat la pct.36 este supus obligativității secretului medical. Examenul medical se realizează în cadrul sistemului de medicină aeronautică, instituit în conformitate cu actele normative naționale și internaționale în domeniul aviației civile.

39. Operatorii vor asigura ca membrii echipajelor să beneficieze de o protecție în materie de securitate și sănătate adaptată la natura muncii prestate. Serviciile și mijloacele corespunzătoare de protecție și prevenire în materie de securitate și sănătate a membrilor echipajelor sunt disponibile în permanență.

40. Operatorii care intenționează să organizeze activitatea într-un anumit ritm trebuie să țină cont de principiul general al adaptării activității la lucrător conform art.10 alin.(3) din Legea securității și sănătății în muncă nr.186/2008.

Capitolul VII

LISTELE ECHIPAMENTULUI MINIM

41. Listele echipamentului minim (Minimum Equipment List, în continuare – *MEL*) aprobate de către AAC înainte de punerea în aplicare a Regulamentului, se consideră aprobate în conformitate cu Regulamentul și pot fi utilizate în continuare de către operator.

42. După intrarea în vigoare a Regulamentului, orice modificare a MEL, astfel cum sunt menționate la pct.41, pentru care este instituită o listă master a echipamentului minim (Master Minimum Equipment List, în continuare – *MMEL*) ca parte a datelor privind conformitatea operațională prevăzută în Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție, se efectuează în conformitate cu ORO.MLR.105.

43. Orice modificare asupra unui MEL, așa cum este menționat la pct.41, pentru care nu a fost instituit un MMEL ca parte a datelor privind conformitatea operațională, se aplică în continuare în conformitate cu MMEL acceptat de AAC sau de statul de înmatriculare, după caz.

Capitolul VIII

CERINȚE PRIVIND PREGĂTIREA MEMBRILOR ECHIPAJULUI DE ZBOR ȘI A MEMBRILOR ECHIPAJULUI DE CABINĂ ȘI CERINȚE PRIVIND ECHIPAJUL DE ZBOR PENTRU ZBORURILE DE VERIFICARE A ÎNTREȚINERII

44. Operatorii se asigură că membrii echipajului de zbor și ai echipajului de cabină care sunt angajați deja în operare și care au absolvit cursuri de pregătire în conformitate cu subpărțile FC și CC din anexa nr.3, ce nu au cuprins elementele obligatorii prevăzute în datele relevante privind conformitatea operațională, participă la cursuri de pregătire care să cuprindă respectivele elemente obligatorii.

45. Un pilot care a activat, înainte de 28 septembrie 2019, ca pilot-comandant al unui zbor de verificare a întreținerii care, în conformitate cu definiția de la SPO.SPEC.MCF.100 din anexa nr.8, este clasificat ca zbor de verificare a întreținerii de nivel A, este creditat în scopul respectării SPO.SPEC.MCF.115 lit.(a) pct.1 din anexa nr.8. În acest caz, operatorul se asigură că pilotul-comandant primește o informare cu privire la orice diferențe identificate între practicile operaționale stabilite înainte de 28 septembrie 2019 și obligațiile prevăzute în subpartea E secțiunea 5 din anexa nr.8 (Partea SPO), inclusiv cele derivate din procedurile aferente stabilite de operator.

Anexa nr.1
la Regulamentul de stabilire a cerințelor
tehnice și a procedurilor administrative
referitoare la operațiunile aeriene

În sensul anexelor nr.2 - nr.8 se utilizează suplimentar următoarele noțiuni:

1. *distanța de accelerare-oprire disponibilă (accelerate-stop distance available – ASDA)* – lungimea de decolare disponibilă, plus lungimea căii de oprire, în cazul în care o astfel de cale de oprire este declarată disponibilă pe aerodromul respectiv și poate susține masa avionului în condițiile de exploatare;

2. *mijloace acceptabile de punere în conformitate (Acceptable Means of Compliance – AMC)* – recomandări emise de către AAC, care au scopul de a ilustra esența conformării cu prevederile legale sau normative, reglementările aeronautice civile, specificațiile de certificare. Odată implementate de agenții aeronautici, AAC conferă prezumția de conformitate;

3. *listă de verificare pentru acceptare (acceptance checklist)* – document folosit la efectuarea verificării aspectului exterior al coletelor cu bunuri periculoase și a documentelor asociate acestora pentru a determina dacă au fost respectate toate cerințele corespunzătoare;

4. *aerodrom adecvat (adequate aerodrome)* – un aerodrom pe care aeronava poate fi exploatată, ținând cont de cerințele aplicabile privind performanța și de caracteristicile pistei;

5. în sensul clasificării pasagerilor:

(a) *adult (adult)* – o persoană cu vârsta de cel puțin 12 ani;

(b) *copil/copii (child/children)* – persoane care au vârsta de cel puțin 2 ani, dar mai mică de 12 ani;

(c) *copil de vârstă mică (infant)* – o persoană cu vârsta mai mică de 2 ani;

7. *zbor cu ajutorul sistemelor de redare a imaginii pe timp de noapte (night vision imaging system – NVIS)* – în cazul operațiunilor NVIS, acea parte a zborului în condiții VFR (reguli de zbor la vedere) executat pe timp de noapte, în care un membru al echipajului folosește ochelari de vedere pe timp de noapte (night vision goggles - NVG).

8. *aeronavă (aircraft)* – un aparat care se poate susține în atmosferă datorită reacțiilor aerului, altele decât reacțiile aerului asupra suprafeței pământului;

8a. *urmărirea aeronavelor (aircraft tracking)* – un proces la nivel terestru care menține și actualizează, la intervale standardizate, o evidență a poziției cvadridimensionale a fiecărei aeronave în zbor;

8b. *sistem de urmărire a aeronavei (aircraft tracking system)* – un sistem care se bazează pe urmărirea aeronavei pentru a identifica evoluții anormale în timpul zborului și pentru a emite avertizări;

8c. *aerodrom de rezervă (alternate aerodrome)* – un aerodrom adecvat spre care se poate îndrepta o aeronavă atunci când devine fie imposibil, fie nerecomandabil să își continue zborul către aerodromul prevăzut pentru aterizare sau să aterizeze la respectivul aerodrom, unde sunt disponibile serviciile și instalațiile necesare, unde pot fi îndeplinite cerințele de performanță pentru aeronavă și care este operațional la ora prevăzută a utilizării; noțiunea de „aerodrom de rezervă” include următoarele:

(a) *aerodrom de rezervă la decolare (take-off alternate aerodrome)* – un aerodrom de rezervă pe care ar putea ateriza o aeronavă dacă acest lucru devine necesar la scurt timp după decolare, iar aerodromul de plecare nu poate fi utilizat în acest scop;

(b) *aerodrom de rezervă pe rută (en route alternate aerodrome – ERA)* – un aerodrom de rezervă pe care ar putea ateriza o aeronavă dacă se impune o deviere în timpul zborului pe rută;

(c) *aerodrom de rezervă pe rută pentru combustibil/energie (fuel/energy en route alternate aerodrome)* – un aerodrom ERA care este necesar în etapa de planificare pentru a fi utilizat la calcularea combustibilului/energiei;

(d) *aerodrom de rezervă la destinație (destination alternate aerodrome)* - un aerodrom de rezervă pe care ar putea ateriza o aeronavă dacă devine fie imposibil, fie nerecomandabil să aterizeze pe aerodromul avut în vedere pentru aterizare;

9. *mijloace de conformitate alternative (alternative means of compliance – AltMoC)* - acele mijloace care propun o alternativă la un mijloc acceptabil de conformitate existent sau acelea care propun noi mijloace de stabilire a conformității, pentru care AAC nu a adoptat AMC;

10. *antijivraj (anti-icing)* – în cazul procedurilor la sol, o procedură care asigură protecția împotriva formării de chiciură sau gheață și a acumulării de zăpadă pe suprafețele tratate ale aeronavei pentru o perioadă de timp limitată (durata de acțiune);

11. *procedură de apropiere cu ghidare verticală (approach procedure with vertical guidance (APV) operation)* – o apropiere instrumentală care utilizează ghidarea laterală și verticală, dar care nu îndeplinește cerințele stabilite pentru operațiunile de apropiere de precizie și de aterizare, cu o înălțime de decizie (DH) nu mai mică de 250 ft și o distanță vizuală în lungul pistei (RVR) nu mai mică de 600 m;

12. *membru al echipajului de cabină (cabin crew member)* – un membru al echipajului calificat corespunzător, altul decât un membru al echipajului de zbor sau al personalului tehnic, care este însărcinat de un operator cu îndeplinirea atribuțiilor legate de siguranța pasagerilor și a zborului în timpul operațiunilor;

13. *operațiune de categoria I (CAT I) (category I (CAT I))* – o apropiere instrumentală de precizie și o aterizare folosind un sistem de aterizare instrumentală (ILS), un sistem de aterizare cu microunde (MLS), GLS (sistem de aterizare bazat pe GNSS/GBAS – sistem global de navigație prin satelit îmbunătățit cu ajutorul echipamentelor de la sol), un radar de apropiere de precizie (PAR) sau GNSS folosind un sistem de augmentare bazat pe sateliți (SBAS), cu înălțimea de decizie (DH) de cel puțin 200 ft și vizibilitatea în lungul pistei (RVR) de cel puțin 550 m pentru avioane și 500 m pentru elicoptere;

14. *operațiune de categoria II (CAT II) (category II (CAT II))* – o apropiere instrumentală de precizie și o aterizare folosind ILS sau MLS, cu:

- (a) înălțimea de decizie mai mică de 200 ft, dar de cel puțin 100 ft; și
- (b) vizibilitatea în lungul pistei de cel puțin 300 m;

15. *operațiune de categoria IIIA (CAT IIIA) (category IIIA (CAT IIIA))* – o apropiere instrumentală de precizie și o aterizare folosind ILS sau MLS, cu:

- (a) înălțimea de decizie mai mică de 100 ft; și
- (b) vizibilitatea în lungul pistei de cel puțin 200 m;

16. *operațiune de categoria IIIB (CAT IIIB) (category IIIB (CAT IIIB))* – o apropiere instrumentală de precizie și o aterizare folosind ILS sau MLS, cu:

- (a) înălțimea de decizie mai mică de 100 ft sau fără înălțime de decizie; și
- (b) vizibilitatea în lungul pistei mai mică de 200 m, dar de cel puțin 75 m;

17. *categoria A la elicoptere (category A with respect to helicopters)* - elicoptere multimotor proiectate cu modalități de izolare a motoarelor și sistemelor specificate în specificațiile de certificare aplicabile, care pot fi operate cu ajutorul datelor de decolare și aterizare programate pe baza conceptului cedării motorului critic, ce asigură o suprafață desemnată adecvată și un nivel adecvat al performanțelor pentru continuarea zborului în siguranță sau decolarea întreruptă în condiții de siguranță în cazul cedării unui motor;

18. *categoria B la elicoptere (category B with respect to helicopters)* – elicoptere monomotor sau multimotor care nu îndeplinesc standardele categoriei A. Elicopterele de categoria B nu au o capacitate garantată de continuare a zborului în siguranță în cazul cedării unui motor, caz în care se presupune că se procedează la aterizarea neprevăzută;

19. *specificații de certificare (Certification Specifications – CS)* – standardele tehnice adoptate de AAC, care indică mijloace de demonstrare a conformității cu reglementări aeronautice aplicabile și care pot fi utilizate de o organizație în scopul certificării;

20. *apropiere cu manevre la vedere (circling)* – faza vizuală a unei apropieri instrumentale prin care se aduce o aeronavă în poziție de aterizare pe o pistă/zonă de apropiere finală și de decolare (FATO) care nu este amplasată corespunzător pentru o apropiere directă;

21. *prelungire degajată (clearway)* – o suprafață dreptunghiulară delimitată pe sol sau pe apă, aleasă sau amenajată corespunzător, peste care un avion poate efectua o parte din urcarea inițială la o înălțime specificată;

22. *baza norilor (cloud base)* – înălțimea bazei celui mai jos element al norilor observat sau prevăzut în vecinătatea unui aerodrom sau a unui loc de operare sau în cadrul unei zone de operare specificate, măsurată în mod normal deasupra altitudinii aerodromului sau, în cazul unor operațiuni deasupra mării, deasupra nivelului mediu al mării;

22a. *înregistrator de voce din cabina de pilotaj (cockpit voice recorder – CVR)* – un înregistrator de zbor protejat împotriva accidentelor care utilizează o combinație de microfoane și de alte dispozitive de intrare audio și digitale pentru a capta și înregistra mediul sonor din compartimentul echipajului de zbor și comunicațiile recepționate, transmise sau schimbate între membrii echipajului de zbor;

23. *partajare de coduri (code share)* – un acord în temeiul căruia un operator atribuie codul său de identificare unui zbor efectuat de alt operator și vinde și eliberează bilete pentru respectivul zbor;

23a. *competență (competency)* – o dimensiune a performanței umane care este utilizată pentru a

indica suficient de exact performanța la locul de muncă și care se manifestă și se observă prin comportamente care mobilizează cunoștințele, abilitățile și atitudinile relevante pentru desfășurarea de activități sau executarea de sarcini în condiții specifice;

23b. *pregătire bazată de competențe (competency-based training)* – programe de evaluare și

de pregătire care se caracterizează prin orientarea către performanță, prin accentul pe standardele de performanță și măsurarea lor și prin elaborarea pregătirii la standardele de performanță specificate;

23c. *cadru de competențe (competency framework)* – un set complet de competențe identificate

care sunt dezvoltate, antrenate și evaluate în cadrul programului de pregătire bazată pe date concrete al operatorului, folosind scenarii care sunt relevante pentru operațiuni, set ce este suficient de larg pentru a pregăti pilotul pentru amenințări și erori atât prevăzute, cât și neprevăzute;

24. *zonă aglomerată (congested area)* – cu referire la un oraș, o localitate sau o așezare, orice suprafață care este utilizată mai ales în scopuri rezidențiale, comerciale sau de recreere;

25. *pistă contaminată (contaminated runway)* – o pistă în cazul căreia o porțiune considerabilă a suprafeței (indiferent dacă se află într-o zonă izolată sau nu) din cadrul lungimii și lățimii utilizate este acoperită de una sau mai multe dintre substanțele enumerate în lista descriptorilor stării suprafeței pistei;

26. *rezervă operațională de combustibil/energie (contingency fuel)* – combustibilul/energia necesar(ă) pentru a compensa o serie de factori neprevăzuți care ar putea influența consumul de combustibil/energie până la aerodromul de destinație;

27. *apropiere finală prin coborâre continuă (continuous descent final approach – CDF)* – înseamnă o tehnică, conformă cu procedurile de apropiere stabilizată, specifică pentru efectuarea segmentului de apropiere finală al unei proceduri de apropiere instrumentală clasică în coborâre continuă, fără palier, de la o altitudine/înălțime mai mare sau egală cu

altitudinea/înălțimea punctului de apropiere finală până la un punct situat la aproximativ 15 metri (50 ft) deasupra pragului pistei de aterizare sau până la punctul în care ar trebui să înceapă manevra de redresare pentru tipul de aeronavă pilotat;

28. *vizibilitate meteorologică convertită (converted meteorological visibility – CMV)* – o valoare, echivalentă cu RVR, care este derivată din vizibilitatea meteorologică raportată;

29. *membru al echipajului (crew member)* – o persoană desemnată de un operator să execute sarcini la bordul unei aeronave;

30. *faze critice ale zborului (critical phases of flight)* – în cazul avioanelor, rularea la decolare, traiectoria de decolare, apropierea finală, apropierea întreruptă, aterizarea, inclusiv decelerarea după aterizare și orice alte faze ale zborului determinate de pilotul comandant sau de comandant;

31. *faze critice ale zborului (critical phases of flight)* – în cazul elicopterelor, rulajul, zborul la punct fix, decolarea, apropierea finală, apropierea întreruptă, aterizarea și orice alte faze ale zborului determinate de pilotul comandant sau de comandant;

31a. *schemă actuală de combustibil/energie (current fuel/energy scheme)* – schema de combustibil/energie aprobată care este utilizată în prezent de operator;

33. *bunuri periculoase (dangerous goods – DG)* – articole sau substanțe care pot reprezenta un risc pentru sănătate, siguranță, bunurile materiale sau mediu și care se regăsesc în lista cu bunuri periculoase din instrucțiunile tehnice sau care sunt clasificate conform acestor instrucțiuni;

34. *accident cu bunuri periculoase (dangerous goods accident)* – un eveniment asociat transportului de bunuri periculoase pe calea aerului și legat de acesta, care conduce la accidentarea mortală sau gravă a unei persoane sau la pierderi materiale importante;

35. *incident cu bunuri periculoase (dangerous goods incident)*:

(a) un eveniment, diferit de un accident cu bunuri periculoase, asociat transportului de bunuri periculoase pe calea aerului și legat de acesta, care nu se produce în mod necesar la bordul unei aeronave și care conduce la rănirea unei persoane, pierderi materiale, incendiu, spargere, scurgeri de fluide sau radiații sau orice alt semn de degradare a integrității ambalajului;

(b) orice eveniment legat de transportul de bunuri periculoase pe calea aerului care pune în pericol grav o aeronavă sau ocupanții acesteia;

36. *dejivrare (de-icing)* – în cazul procedurilor la sol, înseamnă o procedură prin care chiciura, gheața, zăpada sau zăpada topită sunt înlăturate de pe o aeronavă pentru asigurarea unor suprafețe necontaminate;

37. *punct definit după decolare (defined point after take-off – DPATO)* – punctul, din faza de decolare și urcare inițială, înainte de care elicopterul nu poate continua zborul în siguranță cu motorul critic inoperant și este posibil să se impună aterizarea forțată;

38. *punct definit înainte de aterizare (defined point before landing – DPBL)* – punctul, din faza de apropiere și aterizare, după care elicopterul nu poate continua zborul în siguranță, cu un motor critic inoperant, și este posibil să se impună aterizarea forțată;

39. *distanța DR (distance DR)* – distanța orizontală pe care elicopterul a parcurs-o de la sfârșitul distanței de decolare disponibile;

40. *contract de închiriere fără echipaj (dry lease agreement)* – un acord între persoane fizice sau juridice, după caz, în temeiul căruia o aeronavă este operată pe baza certificatului de operator aerian (AOC) sau autorizației pentru operațiuni comerciale specializate al locatarului sau, în cazul operațiunilor comerciale altele decât CAT, sub responsabilitatea locatarului;

41. *masa operațională a aeronavei goale (dry operating mass)* – masa totală a aeronavei pregătite pentru un anumit tip de operațiune, exclusiv cantitatea de combustibil utilizabilă și încărcătura transportată;

42. *pistă uscată (dry runway)* – o pistă a cărei suprafață este lipsită de umiditate vizibilă și care nu este contaminată pe porțiunea destinată utilizării;

42a. *aplicație EFB (EFB application)* – o aplicație software instalată pe o platformă-gazdă pentru EFB care asigură una sau mai multe dintre funcțiile operaționale specifice care servesc de suport operațiunilor de zbor;

42b. *platformă-gazdă pentru EFB (EFB host platform)* – echipamentul hardware care găzduiește capacitățile de calcul și software-ul de bază, inclusiv sistemul de operare și software-ul de intrare/ieșire;

42c. *sistem EFB (EFB system)* – echipamentul hardware (inclusiv orice baterie, dispozitive de conectare, componente de intrare/ieșire) și software (inclusiv baze de date și sistemul de operare) necesar ca suport pentru aplicația sau aplicațiile EFB avute în vedere;

42d. *modul EBT – (EBT module)* – o combinație de sesiuni efectuate pe un echipament calificat de pregătire sintetică pentru zbor în cursul perioadei de trei ani de evaluare și pregătire periodică;

43. *aeronavă ELA 1 (ELA 1 aircraft)* se referă la următoarele aeronave ușoare pilotate:

(a) un avion cu masa maximă la decolare (MTOM) de 1200 kg sau mai puțin, care nu este clasificat drept aeronavă motorizată complexă;

(b) un planor sau un planor motorizat cu MTOM de 1 200 kg sau mai puțin;

(c) un balon cu un volum maxim proiectat de gaz portant sau de aer cald de cel mult 3400 m³ pentru baloanele cu aer cald, 1050 m³ pentru baloanele cu gaz, 300 m³ pentru baloanele cu gaz captive;

44. *aeronavă ELA 2 (ELA 2 aircraft)* se referă la următoarele aeronave ușoare europene pilotate:

(a) un avion cu masa maximă la decolare (MTOM) de 2 000 kg sau mai puțin, care nu este clasificat drept aeronavă motorizată complexă;

(b) un planor sau un planor motorizat cu MTOM de 2 000 kg sau mai puțin;

(c) un balon;

(d) un giravion foarte ușor cu MTOM de maximum 600 kg, de concepție simplă, proiectat să transporte cel mult doi ocupanți, care nu este acționat de motoare cu turbină și/sau rachetă; limitat la operațiuni VFR pe timp de zi;

44a. *documentație de zbor în format electronic (Electronic flight bag – EFB)* - un sistem electronic de informații, compus din echipamente și aplicații pentru echipajul de zbor, care permite stocarea, actualizarea, afișarea și prelucrarea funcțiilor EFB în vederea sprijinirii operațiunilor sau a atribuțiilor de zbor;

45. *zonă de apropiere finală și de decolare înaltă (FATO înaltă) (elevated final approach and take-off area (elevated FATO))* – o FATO care este cu cel puțin 3m deasupra suprafeței din jur;

45a. *ieșire de urgență (emergency exit)* – un punct de evacuare a aeronavei, de tip ieșire instalat, care oferă un maxim de posibilități de evacuare a cabinei și a compartimentului echipajului de zbor într-o perioadă de timp adecvată și include o ușă la nivelul podelei, o ieșire pe fereastră sau orice alt tip de ieșire, de exemplu o trapă în compartimentul echipajului de zbor și ieșirea din conul de ajutor;

47. *sistem de vizualizare îmbunătățită (enhanced vision system – EVS)* – un sistem electronic de afișare în timp real a unei imagini exterioare obținute prin utilizarea unor senzori de imagine;

47a. *înscriere (enrolment)* – acțiunea administrativă desfășurată de operator atunci când un pilot

participă la programul EBT al operatorului;

47b. *pilot înscris (enrolled pilot)* – pilotul care participă la programul de pregătire periodică EBT;

47c. *echivalență a apropiierilor (equivalency of a pproces)* – toate apropiierile care solicită

suplimentar un echipaj competent, indiferent dacă se utilizează sau nu în modulele EBT;

47d. *echivalență a funcționărilor necorespunzătoare (equivalency of malfunctions)* – toate

funcționările necorespunzătoare care solicită în mod semnificativ un echipaj competent, indiferent dacă se utilizează sau nu în modulele EBT;

47e. *fază de evaluare (evaluation phase)* – una dintre fazele unui modul EBT care este un

scenariu de tip zbor de linie reprezentativ pentru mediul operatorului în timpul căruia apar unul sau mai multe evenimente în vederea evaluării elementelor-cheie ale cadrului de competențe definit;

47f. *pregătire bazată pe date concrete (Evidence-Based Training - EBT)* – o evaluare și o

pregătire bazate pe date operaționale și caracterizate prin dezvoltarea și evaluarea capacității globale a unui pilot în raport cu o serie de competențe (cadrul de competențe) și nu prin măsurarea performanței în raport cu evenimente sau manevre individuale;

48. *zonă de apropiere finală și de decolare (final approach and take-off area (FATO))* – o zonă definită pentru operațiunile cu elicoptere, deasupra căreia se execută faza finală a manevrei de apropiere pentru zbor la punct fix și aterizare și de pe care se inițiază manevra de decolare. În cazul elicopterelor care operează în clasa de performanță 1, zona definită cuprinde zona disponibilă pentru decolare întreruptă;

48a. *membru al echipajului de zbor (flight crew member)* – un membru al echipajului titular al unui certificat, cu atribuții esențiale pentru operarea unei aeronave în timpul unei perioade de serviciu pentru zbor;

49. *monitorizarea datelor de zbor (flight data monitoring – FDM)* – utilizarea proactivă și fără intenție punitivă a datelor de zbor digitale ale operațiunilor de rutină în scopul îmbunătățirii siguranței aviației;

49a. *dispecer operațiuni de zbor (flight dispatcher) sau dispecer de zbor* – o persoană desemnată de operator să efectueze controlul și supravegherea operațiunilor de zbor, calificată corespunzător, care sprijină, informează și/sau asistă pilotul comandant în desfășurarea în condiții de siguranță a zborului;

49b. *înregistrator de date de zbor (flight data recorder – FDR)* – un înregistrator de zbor protejat împotriva accidentelor care utilizează o combinație de surse de date pentru a colecta și înregistra parametrii care reflectă starea și performanța aeronavei;

49c. *înregistrator de zbor (flight recorder)* – orice tip de dispozitiv de înregistrare instalat pe o aeronavă în scopul facilitării investigațiilor privind siguranța efectuate în cazul unor accidente sau incidente;

49d. *urmărirea zborului (flight following)* – înregistrarea în timp real a mesajelor de plecare și de sosire de către personalul operațional pentru a se asigura că un zbor operează și a ajuns la aerodromul de destinație sau la un aerodrom de rezervă;

49e. *monitorizarea zborului (flight monitoring)* – pe lângă cerințele definite pentru urmărirea zborului:

(a) monitorizarea operațională a zborurilor de către personalul de control al operațiunilor calificat în mod corespunzător, de la plecare și pe parcursul tuturor fazelor zborului;

(b) comunicarea tuturor informațiilor disponibile și relevante privind siguranța între personalul de control al operațiunilor de la sol și echipajul de zbor; precum și

(c) asistență critică acordată echipajului de zbor în eventualitatea unei situații de urgență sau de securitate în timpul zborului sau la cererea echipajului de zbor;

50. *echipament de pregătire sintetică pentru zbor (flight simulation training device – FSTD)* – un echipament de pregătire care este:

(a) în cazul avioanelor, un simulator complet de zbor FFS (*full flight simulator – FFS*), un echipament de pregătire pentru zbor FTD (*flight training device – FTD*), un echipament de pregătire pentru procedurile de zbor și navigație FNPT (*flight and navigation procedures trainer – FNPT*) sau un echipament de pregătire instrumentală de bază BITD (*basic instrument training device – BITD*);

(b) în cazul elicopterelor, un simulator complet de zbor (FFS) (*full flight simulator – FFS*), un echipament de pregătire pentru zbor (FTD) (*flight training device – FTD*) sau un echipament de pregătire pentru procedurile de zbor și navigație (FNPT) (*flight and navigation procedures trainer – FNPT*);

50a. *timp de zbor (flight time)*:

(a) pentru avioane, timpul total din momentul în care un avion se pune în mișcare în scopul decolării și până în momentul în care avionul se oprește la sfârșitul zborului;

(b) pentru elicoptere, timpul total dintre momentul în care palele rotorului elicopterului încep să se învârtă în scopul decolării și momentul în care elicopterul se oprește la sfârșitul zborului, iar palele rotorului sunt oprite;

50b. *supravegherea zborului (flight watch)* – pe lângă toate elementele definite pentru „monitorizarea zborului”, urmărirea activă a unui zbor de către personal de control al operațiunilor calificat în mod corespunzător, pe parcursul tuturor fazelor zborului, pentru a se asigura că zborul urmează ruta prevăzută fără abateri, devieri sau întârzieri neplanificate;

52. *sistem de aterizare GBAS GLS (GBAS landing system (GLS))* – un sistem de apropiere și aterizare care folosește informații oferite de sistemul global de navigație prin satelit îmbunătățit cu ajutorul echipamentelor de la sol (GNSS/GBAS) pentru a asigura ghidarea aeronavei pe baza poziției sale GNSS laterale și verticale. Acest sistem utilizează referința de altitudine geometrică pentru panta de apropiere finală;

53. *personal al serviciilor de urgență de la sol (ground emergency service personnel)* – orice personal al serviciilor de urgență de la sol (cum ar fi polițiștii, pompierii etc.) implicat în servicii medicale de urgență cu elicopterul (HEMS), ale cărui atribuții sunt într-o oarecare măsură legate de operațiunile cu elicoptere;

54. *reținere la sol (grounding)* – interdicția oficială de decolare a unei aeronave și luarea măsurilor necesare pentru reținerea acesteia;

55. *afișaj centralizat situat în zona de monitorizare vizuală a zborului (head-up display – HUD)* – un sistem de afișare care prezintă informații de zbor în câmpul vizual extern frontal al pilotului și care nu reduce semnificativ câmpul vizual extern;

56. *sistem de aterizare prin ghidare HUD (head-up guidance landing system – HUDLS)* – întregul sistem aflat la bord care ghidează pilotul cu ajutorul unui afișaj HUD în timpul apropierii și aterizării și/sau al procedurii de apropiere întreruptă. Acesta include toți senzorii, computerele, sursele de alimentare, indicațiile și comenzile;

58. *membru al echipajului pentru operațiuni cu încărcături suspendate efectuate cu elicopterul (helicopter hoist operation (HHO) crew member)* – un membru al personalului tehnic care execută sarcinile repartizate legate de manevrarea unui troliu;

59. *helipunte (helideck)* – o FATO localizată pe o structură flotabilă sau fixă în larg;

60. *membru al unui echipaj HEMS (HEMS crew member)* – un membru al personalului tehnic care este desemnat pentru un zbor HEMS în scopul asistării oricărei persoane ce necesită asistență medicală în timpul transportului cu elicopterul și care asistă pilotul în timpul misiunii;

61. *zbor HEMS (HEMS flight)* – un zbor efectuat de un elicopter care deține o aprobare HEMS, al cărui scop este să faciliteze acordarea de asistență medicală de urgență, în cazul în care este esențială transportarea de urgență și imediată a:

(a) personalului medical;

(b) articolelor medicale (echipamente, sânge, organe, medicamente); sau

(c) persoanelor bolnave sau rănite și a altor persoane direct implicate;

62. *bază de operare HEMS (HEMS operating base)* – un aerodrom unde membrii echipajului HEMS și elicopterul HEMS stau în așteptare pentru operațiunile HEMS;

63. *loc de operare HEMS (HEMS operating site)* – un loc ales de comandant în timpul unui zbor HEMS pentru operațiuni cu încărcături suspendate efectuate cu elicopterul, aterizare și decolare;

64. *zbor HHO (HHO flight)* – un zbor efectuat cu un elicopter care deține o aprobare HHO, al cărui scop este să faciliteze transferul persoanelor și/sau al mărfurilor cu ajutorul unui troliu;

65. *zbor HHO deasupra mării (HHO offshore)* – un zbor efectuat cu un elicopter care deține o aprobare HHO, al cărui scop este să faciliteze transferul persoanelor și/sau al mărfurilor de pe/pe un vas sau structură de pe apă sau chiar pe apă cu ajutorul unui troliu;

66. *pasager HHO (HHO passenger)* – o persoană care trebuie transferată cu ajutorul unui troliu;

67. *zonă HHO (HHO site)* – o zonă specificată în care un elicopter efectuează un transfer cu ajutorul unui troliu;

68. *durată de acțiune (hold-over time - HoT)* – intervalul de timp estimat în care lichidul antiîgheț împiedică formarea gheții și a chiciurii și acumularea zăpezii pe suprafețele protejate (tratate) ale unui avion;

69. *mediu ostil (hostile environment)*:

(a) zonă în care:

(i) nu se poate efectua o aterizare forțată în siguranță din cauza suprafeței inadecvate; sau

(ii) ocupanții elicopterului nu pot fi în mod adecvat protejați de elementele naturii; sau

(iii) nu pot fi puse la dispoziție servicii/capacități de căutare și salvare în conformitate cu expunerea anticipată; sau

(iv) există un risc inacceptabil de a pune în pericol persoanele sau bunurile materiale de la sol;

(b) în orice caz, următoarele zone:

(i) pentru operațiuni deasupra apei, suprafețele din largul mării aflate la nord de 45N și la sud de 45S, cu excepția oricărei părți desemnate ca fiind neostilă în care au loc operațiunile; și

(ii) acele părți ale unei zone aglomerate care nu dispun de suprafețe adecvate pentru o aterizare forțată în siguranță;

69a. *interfață om-mașină (Human-Machine Interface – HMI)* – o componentă a anumitor dispozitive care este capabilă să gestioneze interacțiunile om-mașină. Interfața constă în componente hardware și software care permit ca datele introduse de utilizator să fie interpretate și prelucrate de mașini sau sisteme, care, la rândul lor, oferă utilizatorului rezultatele necesare;

69b. *instruire la postul de pilotaj (in-seat instruction)* – o tehnică utilizată în faza de pregătire la manevre sau în faza de pregătire pe bază de scenarii, în cadrul căreia instructorii pot:

(a) furniza instrucțiuni simple unui pilot sau

(b) executa exerciții predefinite acționând, la postul de pilotaj, în calitate de pilot aflat la comenzi sau de pilot care monitorizează, în scopul:

(1) de a demonstra tehnicile și/sau

(2) de a provoca celălalt pilot să intervină sau să interacționeze;

69c. *concordanță între instructori (instructor concordance)* – consecvența sau invariabilitatea

punctajelor date de diferiți instructori EBT care reflectă printr-o notă (sau note) gradul de omogenitate sau de consens existent între punctajele date de instructori (instructori care dau punctajele);

70. *punct de decizie pentru aterizare (landing decision point – LDP)* – punctul folosit pentru determinarea performanțelor de aterizare de la care, în cazul cedării confirmate a unui motor în acel punct, se poate continua aterizarea în condiții de siguranță sau se poate iniția o aterizare întreruptă;

70a. *distanță de aterizare la ora sosirii (landing distance at time of arrival - LDTA)* – o distanță de aterizare care poate fi obținută în cadrul operațiunilor normale pe baza datelor privind performanța de aterizare și a procedurilor aferente determinate pentru condițiile predominante la ora aterizării;

71. *distanța de aterizare disponibilă (landing distance available – LDA)* – lungimea pistei care este declarată disponibilă pe aerodromul respectiv și care este adaptată pentru rulajul la sol al unui avion care aterizează;

72. *avion terestru (landplane)* – o aeronavă cu aripă fixă proiectată pentru decolare și aterizare pe sol și include avioanele amfibii exploatate ca avioane terestre;

72a. *scenariu de tip zbor de linie (line-oriented flight scenario)* – o evaluare și o pregătire care

presupun o simulare de misiune completă, realistă, „în timp real” a unor scenarii reprezentative pentru operațiunile de zbor de linie;

73. *operațiune locală cu elicopter (local helicopter operation-LHO)* – o operațiune de transport aerian comercial cu elicoptere cu o masă maximă certificată la decolare (MCTOM) de peste 3 175 kg și cu o configurație maximă operațională a locurilor pentru pasageri (MOPSC) de cel mult nouă locuri, pe timp de zi, pe rute pe care se zboară după repere vizuale terestre, desfășurată într-o zonă geografică locală delimitată și specificată în manualul de operațiuni;

74. *proceduri în condiții de vizibilitate redusă (low visibility procedures - LVP)* – procedurile aplicate pe un aerodrom în scopul asigurării operării în siguranță în timpul apropiierilor de categoria I inferioară celei standard, de categoria II diferită de cea standard, de categoria II și III și al decolărilor în condiții de vizibilitate redusă;

75. *decolare cu vizibilitate redusă (low visibility take-off – LVTO)* – decolarea cu o RVR mai mică de 400 m, dar de minimum 75 m;

76. *operațiune de categoria I inferioară celei standard (LTS CAT I) (lower than standard category I (LTS CAT I))* – o apropiere instrumentală de categoria I și o operațiune de aterizare utilizându-se o DH de categoria I, cu RVR mai mică decât cea care ar fi în mod normal asociată DH aplicabile, dar nu mai mică de 400 m;

76a. *zbor de verificare a întreținerii (maintenance check flight – MCF)* – un zbor al unei aeronave care deține un certificat de navigabilitate sau un permis de zbor, care este efectuat în scop de depanare sau pentru a verifica funcționarea unui sau mai multor sisteme, piese sau echipamente în urma unor lucrări de întreținere, dacă nu se poate determina funcționarea sistemelor, a pieselor sau a echipamentelor în timpul verificărilor de la sol, și care este efectuat în oricare dintre următoarele situații:

(a) astfel cum se prevede în manualul de întreținere a aeronavei (Aircraft Maintenance Manual –AMM) sau în orice alte date de întreținere emise de un titular al aprobării de proiect care este responsabil cu menținerea navigabilității aeronavei;

(b) după efectuarea lucrărilor de întreținere, la cererea operatorului sau la propunerea organizației responsabile cu menținerea navigabilității aeronavei;

(c) la cererea organizației de întreținere în scopul verificării remedierii cu succes a unui

defect;

(d) pentru a ajuta la localizarea defecțiunilor sau la depanare;

76b. *fază de pregătire la manevre (manoeuvres training phase)* – o fază a unui modul EBT în

timpul căreia, în funcție de generația aeronavei, echipajele au timp să facă practică și să își îmbunătățească performanțele prin exerciții preponderent de psihomotricitate, urmărind un traiect de zbor prescris sau desfășurând un eveniment prescris până la obținerea unui rezultat prescris;

76c. *program EBT mix (mixed EBT)* – un program de pregătire periodică și de verificare

aferentă al unui operator în conformitate cu ORO.FC.230, care are o parte dedicată aplicării

EBT, dar care nu înlocuiește verificările competenței în conformitate cu Apendicele nr.9 la

Partea FCL din Regulamentului de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.204/2020;

77. *configurație maximă operațională a locurilor pentru pasageri (maximum operational passenger seating configuration – MOPSC)* – capacitatea maximă de locuri pentru pasageri a unei aeronave, exclusiv locurile pentru echipaj, stabilită în scopuri operaționale și specificată în manualul de operațiuni. Având la bază configurația maximă a locurilor pentru pasageri stabilită cu ocazia procesului de certificare pentru certificatul de tip (TC), certificatul de tip suplimentar (STC) sau modificarea TC sau STC în funcție de fiecare aeronavă în parte, MOPSC poate avea un număr egal sau mai mic de locuri în funcție de constrângerile operaționale;

78. *pasager cu pregătire medicală (medical passenger)* – o persoană cu pregătire medicală aflată la bordul elicopterului în timpul unui zbor HEMS, inclusiv medici, asistente medicale și paramedici;

78a. *stare de defecțiune minoră (minor failure condition)* – o stare de defecțiune care nu ar reduce în mod semnificativ siguranța aeronavei și care implică, din partea membrilor echipajului de zbor, acțiuni care nu le depășesc în niciun caz capacitățile;

78b. *consum impropriu de substanțe (misuse of substances)* – consumul uneia sau mai multor substanțe psihoactive de către membri ai echipajului de zbor sau ai echipajului de cabină și de către alți membri ai personalului critic pentru siguranță într-un mod care:

(a) constituie un risc direct pentru consumator sau pune în pericol viețile, sănătatea sau bunăstarea altora; și/sau

(b) creează sau înrăutățește o problemă sau tulburare profesională, socială, mentală sau fizică;

79. *noapte (night)* – perioada dintre sfârșitul crepusculului civil și începutul răsăritului civil și începutul răsăritului civil sau o altă perioadă similară între apus și răsărit conform eventualelor prevederi ale autorității competente;

80. *ochelari de vedere pe timp de noapte (night vision goggles – NVG)* – un dispozitiv binocular de intensificare a luminii, care se poartă pe cap și care îmbunătățește capacitatea de a menține reperele vizuale de suprafață pe timp de noapte;

81. *sistem de redare a imaginii pe timp de noapte (night vision imaging system – NVIS)* – integrarea tuturor elementelor necesare pentru a folosi NVG cu succes și în siguranță în timpul operării unui elicopter. Sistemul cuprinde cel puțin: NVG, iluminare NVIS, componente de elicopter, pregătire și menținerea navigabilității;

82. *mediu neostil (non-hostile environment)* – un mediu în care:

(a) poate fi efectuată o aterizare forțată în siguranță;

(b) ocupanții elicopterului pot fi protejați de elementele naturii; și

(c) pot fi puse la dispoziție servicii/capacități de căutare și salvare în conformitate cu expunerea anticipată.

În orice caz, părțile zonelor aglomerate care au suprafețe adecvate pentru aterizarea forțată în siguranță sunt considerate neostile;

83. *operațiune de apropiere de nonprecizie (non-precision approach – NPA)* – o apropiere instrumentală cu o înălțime minimă de coborâre (MDH) sau o DH, dacă se utilizează o tehnică de zbor CDFA de cel puțin 250 ft și o RVR/CMV de cel puțin 750 m pentru avioane și de 600 m pentru elicoptere;

84. *membru al echipajului NVIS (NVIS crew member)* – un membru al personalului tehnic desemnat pentru un zbor NVIS;

85. *zbor NVIS (NVIS flight)* – un zbor în condiții meteorologice de zbor la vedere (VMC) pe timp de noapte, cu un echipaj de zbor care utilizează NVG într-un elicopter care operează cu o aprobare NVIS;

86. *operațiuni deasupra mării (offshore operation)* – o operațiune efectuată cu elicopterul în cadrul căreia o bună parte din orice zbor se desfășoară pe deasupra unor suprafețe din largul mării spre sau dinspre o locație din larg;

86a. *locație din larg (offshore location)* – o bază materială destinată a fi utilizată pentru operațiuni efectuate cu elicopterul pe o structură flotabilă sau fixă în larg sau pe o navă;

86b. *suprafață din largul mării (open sea area)* – suprafața de apă care se întinde de la linia de coastă înspre larg;

87. *loc de operare (operating site)* – un loc, altul decât un aerodrom, selectat de operator, de pilotul comandant sau de comandant pentru aterizare, decolare și/sau operațiuni cu încărcătură exterioară;

88. *operațiune în clasa de performanță 1 (operation in performance class 1)* – o operațiune în care, în eventualitatea unei defectări a motorului critic, elicopterul poate ateriza în cadrul distanței disponibile pentru decolarea întreruptă sau poate continua zborul în siguranță către o zonă de aterizare adecvată, în funcție de momentul apariției defecțiunii;

89. *operațiune în clasa de performanță 2 (operation in performance class 2)* – o operațiune în care, în eventualitatea unei defectări a motorului critic, performanța disponibilă a elicopterului permite continuarea zborului în siguranță, cu excepția cazului în care defecțiunea are loc la începutul manevrei de decolare sau la sfârșitul manevrei de aterizare, cazuri în care poate fi necesară o aterizare forțată;

90. *operațiune în clasa de performanță 3 (operation in performance class 3)* – o operațiune în care, în eventualitatea defectării unui motor în orice moment al zborului, o aterizare forțată poate fi necesară în cazul unui elicopter multimotor și este necesară în cazul unui elicopter monomotor;

91. *control operațional (operational control)* – responsabilitatea pentru inițierea, continuarea, terminarea sau devierea unui zbor din motive de siguranță;

92. *operațiune de categoria II diferită de cea standard (OTS CAT II) (other than standard category II (OTS II))* – o apropiere instrumentală de precizie și o operațiune de aterizare folosind ILS sau MLS în care nu sunt disponibile o parte sau niciunul dintre elementele sistemului de iluminare pentru apropierea de precizie de categoria II, cu:

(a) înălțimea de decizie mai mică de 200 ft, dar nu mai mică de 100 ft; și

(b) vizibilitatea în lungul pistei nu mai mică de 350 m;

93. *avioane din clasa de performanță A (performance class A aeroplanes)* – avioane multimotor cu motoare turbopropulsoare și cu o MOPSC mai mare de nouă sau cu o masă maximă la decolare de peste 5 700 kg și toate avioanele multimotor cu turboreactoare;

94. *avioane din clasa de performanță B (performance class B aeroplanes)* – avioane cu motoare cu elice și cu o MOPSC de maximum nouă sau cu o masă maximă la decolare de maximum 5 700 kg;

95. *avioane din clasa de performanță C (performance class C aeroplanes)* – avioane cu motoare cu piston și cu o MOPSC mai mare de nouă sau cu o masă maximă la decolare de peste 5 700 kg;

95a. *sistem de dispozitive de transport al personalului (personnel-carrying device system – PCDS)* – un sistem care include unul sau mai multe dispozitive și care este fie fixat

pe un echipament de ridicare sau pe un cârlig de suspendare a încărcăturii, fie montat pe corpul giravionului în timpul operațiunilor de transport de persoane la exterior („HEC”) sau al operațiunilor cu încărcături suspendate efectuate cu elicopterul („HHO”). Dispozitivele au capacitatea și caracteristicile structurale necesare pentru a transporta pasageri la exteriorul elicopterului, de exemplu un ham de siguranță cu sau fără decuplare rapidă și curea cu un inel de conectare, un coș rigid sau o cușcă;

95b. *sistem simplu de dispozitive de transport al personalului (simple personnel carrying device system – PCDS)* – un PCDS care îndeplinește următoarele condiții:

- (a) respectă un standard european armonizat;
- (b) este proiectat să nu țină prinsă în centuri mai mult de o persoană (de exemplu, operatorul echipamentului de ridicare sau al cârligului de suspendare a încărcăturii, specialistul în executarea anumitor sarcini sau fotograf) în interiorul cabinei sau să nu țină prinse în centuri mai mult de două persoane în afara cabinei;
- (c) nu este o structură rigidă, precum o cușcă, o platformă sau un coș;

96. *pilot comandant (pilot-in-command)* – pilotul desemnat ca fiind la comandă și responsabil cu derularea în siguranță a zborului. În cazul operațiunilor de transport aerian comercial, „pilotul comandant” se numește „comandant”;

96a. *EFB portabilă (portable EFB)* – o platformă-gază portabilă pentru EFB, utilizată în cabina de pilotaj, care nu face parte din configurația aeronavei certificate;

96b. *dispozitiv electronic portabil (portable electronic device – PED)* – orice tip de dispozitiv electronic – de regulă, produsele electronice de larg consum, dar nu numai, adus la bordul aeronavei de membrii echipajului, de pasageri sau ca parte din încărcătura transportată, care nu este inclus în configurația aeronavei autorizate. Termenul include toate echipamentele care au capacitatea de a consuma energie electrică. Aceste dispozitive pot primi energia electrică din surse interne, precum bateriile (reîncărcabile sau nu), sau pot fi, deopotrivă, conectate la surse specifice de alimentare cu energie din aeronavă;

97. *sediul principal al activității (principle place of business)* – sediul central sau sediul social al organizației în care se exercită principalele funcții financiare și de control operațional al activităților menționate în Regulament;

98. *stabilirea priorității inspecțiilor la platformă (prioritisation of ramp inspections)* – alocarea unei proporții corespunzătoare din numărul total de inspecții la platformă desfășurate de AAC sau în numele acesteia anual, conform dispozițiilor din Partea ARO;

98a. *competent (proficient)* – care a demonstrat deținerea abilităților, cunoștințelor și atitudinilor necesare pentru a îndeplini orice sarcini definite la standardul prescris;

98b. *substanțe psihoactive (psychoactive substances)* – alcool, opioide, canabinoide, sedative și hipnotice, cocaină, alți psihostimulanți, halucinogeni și solvenți volatili, fiind excluse cafeina și tutunul;

99. *zonă de interes public (Public Interest Site – PIS)* – zonă folosită exclusiv pentru operațiuni de interes public;

100. *inspecție la platformă (ramp inspection)* – inspectarea aeronavei, a calificărilor echipajului de zbor și de cabină și a documentelor de zbor pentru verificarea conformității cu cerințele aplicabile;

101. *interval de remediere (rectification interval)* – o limitare a duratei operațiunilor cu echipamente inoperante;

102. *distanță disponibilă pentru decolare întreruptă (rejected take-off distance available -RTODAH)* – lungimea apropierii finale și a zonei de decolare declarate disponibile și corespunzătoare pentru elicoptere care operează în clasa de performanță 1 în scopul realizării unei decolări întrerupte;

103. *distanță necesară pentru decolare întreruptă (rejected take-off distance required – RTODRH)* – distanța orizontală necesară de la începutul decolării până la punctul în care

elicopterul se oprește complet ca urmare a cedării unui motor sau a întreruperii unei decolări la punctul de decizie pentru decolare;

103a. *specificație a performanțelor de navigație impuse (required navigation performance (RNP) specification)* – o specificație de navigație pentru operațiuni PBN care include o cerință de monitorizare și de alertă la bord cu privire la performanțele de navigație;

103b. *reguli ale aerului (rules of the air)* – normele stabilite în Cerințele tehnice privind regulile aerului aprobate de AAC.

103c. *raport privind starea pistei (runway condition report – RCR)* – un raport standardizat cuprinzător privind starea suprafeței pistei și efectul acesteia asupra performanței de aterizare și de decolare a avionului, descrisă prin intermediul unui cod de stare a pistei;

104. *vizibilitate în lungul pistei (runway visual range – RVR)* – distanța până la care pilotul unei aeronave aflate pe axul pistei poate vedea marcajele de pe suprafața pistei sau luminile care delimitează pista sau care identifică axul acesteia;

104a. *aterizare în condiții de siguranță (safe landing)* – în contextul politicii privind combustibilul/energia sau al schemelor de combustibil/energie, o aterizare pe un aerodrom sau loc de operare adecvat, cu cel puțin rezerva finală de combustibil/energie rămasă și în conformitate cu procedurile operaționale aplicabile și cu minimele de operare pe aerodrom;

105. *aterizare forțată în siguranță (safe forced landing)* – o aterizare sau amerizare inevitabilă, în urma căreia se presupune că nu vor fi rănite persoane de la bordul aeronavei și nici de la sol;

105a. *personal critic pentru siguranță (safety-sensitive personnel)* – persoane care pot periclita siguranța aviatică dacă își execută în mod inadecvat sarcinile și funcțiile, inclusiv membrii echipajului de zbor și de cabină, personalul de întreținere a aeronavelor și controlorii de trafic aerian;

105b. *fază de pregătire pe bază de scenarii (scenario-based training phase)* – o fază a unui modul EBT care se concentrează pe dezvoltarea competențelor, în timp ce pilotul beneficiază de pregătire pentru a putea contracara cele mai critice riscuri identificate în cazul generației de aeronave în cauză. Această fază trebuie să includă gestionarea amenințărilor și erorilor specifice operatorului într-un mediu de tip zbor de linie, în timp real;

106. *hidroavion (seaplane)* – o aeronavă cu aripă fixă proiectată pentru decolare și aterizare pe apă și include avioanele amfibii operate ca hidroavioane;

107. *piste separate (separate runways)* – piste ale aceluiași aerodrom, care reprezintă suprafețe separate de aterizare. Aceste piste se pot suprapune sau intersecta astfel încât, în cazul blocării uneia dintre acestea, pe cealaltă să se poată desfășura operațiunile planificate. Fiecare pistă are proceduri de apropiere separate bazate pe sisteme de navigație separate;

107a. *pistă de iarnă pregătită special (special prepared winter runway)* – o pistă cu o suprafață înghețată uscată de zăpadă sau de gheață compactată, care a fost tratată cu nisip sau cu pietriș sau care a fost tratată mecanic pentru a îmbunătăți coeficientul de frecare al pistei;

108. *zbor VFR special (special VFR flight)* – un zbor VFR autorizat de controlul traficului aerian să se deruleze într-o zonă de control în condiții meteorologice cu valori inferioare condițiilor VMC;

109. *apropiere stabilizată (stabilised approach – SAp)* – o apropiere efectuată controlat și corespunzător în ceea ce privește configurația, energia și stăpânirea traiectoriei de zbor de la un punct sau altitudine/înălțime predeterminate până la un punct aflat la 50 ft deasupra pragului sau, dacă este aflat mai sus, a punctului în care se începe manevra de redresare;

109a. *perioada de liniște în compartimentul echipajului de zbor (sterile flight crew compartment)* – orice perioadă în care membrii echipajului de zbor nu sunt deranjați sau distrași, cu excepția problemelor critice pentru funcționarea în condiții de siguranță a aeronavei sau pentru siguranța ocupanților;

110. *aerodrom de rezervă la decolare (take-off alternate aerodrome)* – un aerodrom de rezervă pe care o aeronavă poate ateriza în caz că acest lucru devine necesar la scurt timp după decolare, iar aerodromul de plecare nu poate fi utilizat în acest scop;

111. *punct de decizie pentru decolare (take-off decision point – TDP)* – punctul folosit pentru determinarea performanțelor de decolare de la care, în cazul cedării confirmate a unui motor în acel punct, se poate face o decolare întreruptă sau se poate continua decolarea în condiții de siguranță;

112. *distanța de decolare disponibilă (take-off distance available – TODA)* – în cazul avioanelor, înseamnă lungimea de rulare disponibilă la decolare, plus, dacă există, lungimea prelungirii degajate disponibile;

113. *distanța de decolare disponibilă (take-off distance available – TODAH)* – în cazul elicopterelor, înseamnă lungimea zonei pentru apropierea finală și suprafața de decolare, plus, dacă există, prelungirea degajată pentru elicoptere declarată disponibilă și potrivită pentru ca elicopterele să poată efectua decolarea;

114. *distanța necesară pentru decolare (take-off distance required – TODRH)* – în cazul elicopterelor, înseamnă distanța orizontală necesară din momentul începerii decolării până în punctul în care se ating viteza de siguranță la decolare (V_{toss}), o înălțime selectată și un gradient de urcare pozitiv, în urma defectării motorului critic confirmate la TDP, restul motoarelor funcționând în limitele operaționale aprobate;

115. *traietorie de decolare (take-off flight path)* – traiectoria pe verticală și pe orizontală cu motorul critic inoperant de la un punct specificat în timpul decolării până la 1 500 ft deasupra suprafeței în cazul avioanelor și până la 1 000 ft deasupra suprafeței în cazul elicopterelor;

116. *masă la decolare (take-off mass)* – masa care include toate obiectele și toate persoanele aflate la bord la începutul decolării, în cazul elicopterelor, și al rulării la decolare, în cazul avioanelor;

117. *distanța de rulare la decolare disponibilă (take-off run available – TORA)* – lungimea pistei care este declarată disponibilă pe aerodromul respectiv și adecvată pentru rularea la sol a unui avion la decolare;

117a. *specialist în executarea anumitor sarcini (task specialist)* – o persoană desemnată de operator sau de o parte terță sau care activează în calitate de întreprindere și care efectuează activități la sol direct asociate unei sarcini specializate sau care desfășoară sarcini specializate la bord sau din interiorul aeronavei;

118. *membru al personalului tehnic (technical crew member)* – un membru al echipajului implicat în operațiuni de transport aerian comercial 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, HHO sau NVIS, care pot necesita operarea de echipamente specializate la bord;

119. *instrucțiuni tehnice (Technical Instructions – TI)* – cea mai recentă ediție în vigoare a *Instrucțiunilor tehnice privind siguranța transportului aerian al bunurilor periculoase*, inclusiv suplimentul și orice adendum, aprobată și publicată de Organizația Aviației Civile Internaționale;

120. *încărcătură transportată (traffic load)* – masa totală a pasagerilor, bagajelor, mărfurilor și echipamentelor specializate transportate la bord, inclusiv orice balast;

120a. *aplicație EFB de tip A (type A EFB application)* – o aplicație EFB a cărei funcționare defectuoasă sau utilizare necorespunzătoare nu are niciun efect asupra siguranței;

120b. *aplicație EFB de tip B (type B EFB application)* – o aplicație EFB:

(a) a cărei funcționare defectuoasă sau utilizare necorespunzătoare este încadrată în categoria defecțiunilor minore sau într-o categorie inferioară; și

(b) care nici nu înlocuiește, nici nu duplică un sistem sau o funcționalitate impusă de reglementările de navigabilitate, de cerințele de spațiu aerian sau de normele operaționale;

121. *zbor NVIS neasistat (unaided NVIS flight)* – în cazul operațiunilor NVIS, cea parte a unui zbor VFR pe timp de noapte în care nu se folosesc NVG de către un membru al echipajului;

122. *întreprindere (undertaking)* – orice persoană fizică sau juridică, cu sau fără scop lucrativ, sau orice alt organism oficial, cu sau fără personalitate juridică proprie;

123. V_1 – viteza maximă la decolare la care un pilot trebuie să acționeze în vederea opririi avionului pe distanța de accelerare-oprire. „ V_1 ” înseamnă, de asemenea, viteza minimă la decolare, în urma unei defectări a motorului critic la V_{EF} , la care pilotul poate continua decolarea și atinge înălțimea dorită deasupra suprafeței de decolare pe distanța de decolare;

124. V_{EF} – viteza la care se presupune că se defectează motorul critic la decolare;

125. *apropiere la vedere (visual approach)* – o apropiere în care nu se realizează fie întreaga procedură de apropiere instrumentală, fie o parte din aceasta, iar apropierea se execută cu repere vizuale de pe sol;

126. *aerodrom cu condiții meteorologice admisibile (weather-permissible aerodrome)* – un aerodrom adecvat la care, pe durata de utilizare preconizată, rapoartele sau prognozele meteorologice sau orice combinație a acestora indică faptul că condițiile meteorologice vor corespunde minimelor de operare pentru aerodrom necesare sau vor fi superioare acestora, iar rapoartele privind starea suprafeței pistei indică faptul că va fi posibilă o aterizare în condiții de siguranță;

127. *contract de închiriere cu echipaj (wet lease agreement)* – un acord:

– în cazul operațiunilor CAT, între transportatori aerieni, în temeiul căruia o aeronavă este operată pe baza AOC al locatorului; sau

– în cazul operațiunilor comerciale altele decât operațiunile CAT, între operatori, în temeiul căruia o aeronavă este operată sub responsabilitatea locatorului;

128. *pistă udă (wet runway)* – o pistă a cărei suprafață este acoperită de orice umiditate vizibilă sau peliculă de apă de până la 3 mm adâncime pe porțiunea destinată utilizării.

Anexa nr. 2
la Regulamentul de stabilire a cerințelor
tehnice și a procedurilor administrative
referitoare la operațiunile aeriene

**CERINȚE APLICABILE AUTORITĂȚII AERONAUTICE CIVILE PENTRU
OPERAȚIUNILE AERIENE
(Partea ARO)**

ARO.GEN.005 Domeniul de aplicare

Anexa nr. 2 (Partea ARO) stabilește cerințele privind sistemul de administrare și de management care trebuie îndeplinite de către AAC pentru executarea prevederilor Codului aerian și a normelor sale de aplicare referitoare la operațiunile aeriene din aviația civilă.

**SUBPARTEA GEN
CERINȚE GENERALE**

**Secțiunea I
Dispoziții generale
ARO.GEN.115 Documentația de supraveghere**

AAC furnizează personalului în cauză toate actele normative, standardele, normele, publicațiile tehnice și documentele conexe necesare pentru a-i permite acestuia să își execute sarcinile și să își îndeplinească responsabilitățile.

ARO.GEN.120 Mijloace de conformitate

(a) AAC elaborează și aprobă AMC, care pot fi utilizate pentru a stabili conformitatea cu Codul aerian și normele sale de aplicare.

(b) Se pot folosi și AltMoC pentru a stabili conformarea cu Codul aerian și normele sale de aplicare.

(c) AAC stabilește un sistem pentru a evalua în mod sistematic dacă AltMoC pe care le utilizează ea însăși sau organizațiile și persoanele aflate sub supravegherea sa respectă Codul aerian și normele sale de punere în aplicare. Sistemul include proceduri de limitare, revocare sau modificare a AltMoC aprobate în cazul în care AAC demonstrează că respectivele AltMoC nu respectă prevederile Codului aerian și normele sale de aplicare adoptate în temeiul acestuia.

(d) AAC evaluează toate AltMoC propuse de o organizație în conformitate cu:

1. ORO.GEN.120 lit.(b) din Partea ORO;
2. în cazul baloanelor, BOP.ADD.010 din Partea BOP la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor, analizând documentația furnizată și, dacă se consideră necesar, efectuând o inspecție a organizației.

Atunci când constată că AltMoC respectă normele de punere în aplicare, AAC procedează, fără întârzieri nejustificate, la informarea solicitantului cu privire la faptul că pot fi aplicate AltMoC și, dacă este cazul, la modificarea în consecință a autorizației pentru operațiuni comerciale specializate sau a certificatului solicitantului.

(e) Atunci când AAC însăși utilizează AltMoC pentru a obține conformitatea cu Codul aerian și normele sale de aplicare, aceasta le pune la dispoziția tuturor organizațiilor și persoanelor aflate sub supravegherea sa.

ARO.GEN.135 Reacția imediată la o problemă de siguranță

(a) Fără a aduce atingere Regulamentului privind raportarea, analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele de aviație civilă, aprobat prin Ordinul nr.199/2020 al organului central de specialitate în domeniul aviației civile (în continuare – *RAC-RAASEAC*), AAC implementează un sistem pentru a colecta, a analiza și a difuza în mod corespunzător informații privind siguranța.

(b) AAC implementează un sistem pentru a analiza în mod corespunzător orice informație relevantă privind siguranța precum și recomandările sau acțiunile corective care trebuie realizate, necesare pentru ca acestea să reacționeze în timp util la o problemă de siguranță ce implică produse, piese, echipamente, persoane sau organizații care fac obiectul Codului aerian și normelor sale de aplicare.

(c) La primirea informațiilor menționate la lit.(a) și (b), AAC ia măsuri adecvate pentru soluționarea problemei de siguranță.

(d) Măsurile luate în temeiul lit.(c) se notifică imediat tuturor persoanelor sau organizațiilor care trebuie să le respecte în temeiul Codului aerian și normelor sale de aplicare.

Secțiunea II

Managementul

ARO.GEN.200 Sistemul de management

(a) AAC instituie și menține un sistem de management care include cel puțin:

1. politici și proceduri documentate în vederea descrierii organizării acesteia, a mijloacelor și metodelor sale de obținere a conformității cu Codul aerian și normele sale de aplicare. Procedurile se țin la zi și servesc ca documente de lucru fundamentale în cadrul AAC pentru toate sarcinile asociate;

2. suficient personal pentru a-și exercita sarcinile și a-și îndeplini responsabilitățile. Personalul respectiv este calificat pentru exercitarea sarcinilor care îi sunt atribuite și deține cunoștințele, experiența, pregătirea inițială și periodică necesare pentru a asigura competența continuă. Este disponibil un sistem de planificare a disponibilității personalului pentru a asigura îndeplinirea corespunzătoare a tuturor sarcinilor;

3. o bază materială adecvată și spații de birouri pentru exercitarea sarcinilor atribuite;

4. o funcție de monitorizare a conformității sistemului de management cu cerințele relevante și a gradului de corespundere al procedurilor, inclusiv instituirea unui proces de audit intern și a unui proces de management al riscurilor de siguranță. Monitorizarea conformității cuprinde un sistem de transmitere a constatărilor din cadrul auditului către conducerea AAC în vederea asigurării implementării unor acțiuni corective, după caz; și

5. o persoană sau un grup de persoane care răspund, în ultimă instanță, în fața conducerii AAC pentru funcția de monitorizare a conformității.

(b) Pentru fiecare domeniu de activitate, inclusiv pentru sistemul de management, AAC atribuie unei sau mai multor persoane răspunderea generală pentru gestionarea sarcinii (sarcinilor) relevante.

(c) În caz de necesitate, AAC instituie proceduri pentru participarea la un schimb reciproc de informații și asistență necesară împreună cu alte autorități competente din alte state, inclusiv referitor la toate constatările semnalate și acțiunile întreprinse ulterior în urma supravegherii persoanelor și a organizațiilor care derulează activități pe teritoriul unui stat, dar care sunt certificate sau autorizate de, sau fac declarații, către autoritatea competentă a altui stat.

ARO.GEN.210 Schimbări ale sistemului de management

(a) AAC dispune de un sistem pentru identificarea schimbărilor care îi afectează capacitatea de a-și executa sarcinile și de a-și îndeplini responsabilitățile definite în Codul aerian și normele sale de aplicare. Acest sistem îi permite să ia măsurile necesare pentru a garanta faptul că sistemul său de management rămâne adecvat și eficace.

(b) AAC își actualizează sistemul de management pentru a reflecta orice modificare a Codului aerian și normelor sale de aplicare, în timp util, astfel încât să asigure o implementare eficientă.

(c) AAC notifică organului central de specialitate în domeniul aviației civile schimbările care îi afectează capacitatea de a-și executa sarcinile și de a-și îndeplini responsabilitățile definite în Codul aerian și normele sale de aplicare.

ARO.GEN.220 Evidența documentelor

(a) AAC trebuie să instituie un sistem de evidență a documentelor, care permite stocarea adecvată, accesibilitatea și trasabilitatea sigură a:

1. politicilor și procedurilor documentate ale sistemului de management;
2. pregătirii, calificării și autorizării personalului său;
3. atribuirii sarcinilor, precum și detaliile sarcinilor atribuite;
4. proceselor de certificare și supravegherii continue a organizațiilor certificate;
5. procesului de autorizare a unei operațiuni comerciale specializate și a supravegherii continue a organizației autorizate;
6. proceselor de declarație și supravegherii continue a organizațiilor declarate;
7. detaliilor privind cursurile de pregătire oferite de organizații certificate și, dacă este cazul, a documentelor referitoare la FSTD utilizate pentru pregătire;
8. supravegherii persoanelor și organizațiilor care exercită activități pe teritoriul Republicii Moldova, dar care sunt supravegheate, certificate sau autorizate de către autoritatea competentă a unui alt stat, după cum au convenit respectivele autorități;
9. supravegherii operațiunilor desfășurate de operatori comerciali cu alte aeronave decât cele motorizate complexe;
10. constatărilor, acțiunilor corective și datei de soluționare a acțiunilor;
11. măsurilor executorii luate;
12. informațiilor privind siguranța și măsurilor subsecvente; și
13. utilizării măsurilor derogatorii în conformitate cu art.18 din Codul aerian.

(b) AAC păstrează o listă cu toate certificatele și autorizațiile pentru operațiuni comerciale specializate ale organizațiilor pe care le-a eliberat, precum și cu declarațiile primite.

(c) Toate evidențele trebuie să se păstreze pe perioada minimă precizată în Regulament. În absența unei astfel de indicații, evidențele se păstrează pe o perioadă de minimum 5 ani.

Secțiunea III

Supravegherea, certificarea și aplicarea cadrului normativ

ARO.GEN.300 Supravegherea

(a) AAC verifică:

1. conformitatea cu cerințele aplicabile organizațiilor sau tipului de operațiuni, înainte de a elibera un certificat, o aprobare sau o autorizație, după caz;
2. menținerea conformității cu cerințele aplicabile a organizațiilor pe care le-a certificat, a operațiunilor comerciale specializate pe care le-a autorizat și a organizațiilor de la care a primit o declarație;
3. respectarea în continuare a cerințelor aplicabile de către operatorii necomerciali de alte aeronave decât cele motorizate complexe; și
4. implementarea măsurilor de siguranță adecvate dispuse de AAC, după cum se definește la ARO.GEN.135 lit.(c) și (d).

(b) Această verificare trebuie:

1. să fie susținută de o documentație concepută în mod specific pentru a furniza personalului responsabil de supravegherea siguranței îndrumări privind exercitarea funcțiilor sale;

2. să furnizeze persoanelor și organizațiilor în cauză rezultatele activității de supraveghere a siguranței;

3. să se bazeze pe audituri și inspecții, inclusiv inspecții la platformă și inspecții neanunțate; și

4. să furnizeze AAC dovezile necesare în cazul în care trebuie luate măsuri suplimentare, inclusiv măsurile prevăzute la ARO.GEN.350 și ARO.GEN.355.

(c) Sfera supravegherii definită la lit.(a) și (b) trebuie să țină seama de rezultatele activităților de supraveghere anterioare și de prioritățile în materie de siguranță.

(d) Sfera supravegherii activităților executate pe teritoriul Republicii Moldova de către persoanele sau organizațiile stabilite sau rezidente într-un alt stat trebuie să se determine pe baza priorităților în materie de siguranță.

(e) În cazurile în care activitatea unei persoane sau a unei organizații implică mai mult decât teritoriul Republicii Moldova, AAC în temeiul lit.(a) poate fi de acord ca unele sarcini de supraveghere să fie executate fie de autoritatea sau autoritățile competente ale acelui stat/state în care se desfășoară activitatea. Orice persoană sau organizație care face obiectul unui astfel de acord se informează cu privire la existența acestuia și domeniul său de aplicare.

(f) În cazurile în care activitatea unei persoane sau a unei organizații implică mai mult decât teritoriul Republicii Moldova, persoana sau organizația va compensa AAC cheltuielile pentru efectuarea inspecțiilor peste hotarele Republicii Moldova. AAC trebuie să colecteze și să prelucereze orice informație considerată utilă pentru supraveghere, inclusiv pentru inspecțiile la platformă și inspecțiile neanunțate.

ARO.GEN.302 Supravegherea economică a titularului unui certificat de operator aerian și titularului unei autorizații pentru operațiuni comerciale specializate

(a) AAC supraveghează respectarea cerințelor în baza cărora a fost acordat certificatul de operator aerian și autorizația pentru operațiuni comerciale specializate. Aceasta revizuieste respectarea acestor cerințe în următoarele cazuri:

1. după 2 ani de la acordarea unui nou certificat de operator aerian sau autorizații pentru operațiuni comerciale specializate;

2. anual, după depășirea etapei aferente lit.(a);

3. atunci când se depistează existența unor probleme care ar putea afecta siguranța operațiunilor sale.

(b) Fără a aduce atingere termenilor prevăzuți la ARO.GEN.302 lit.(a) pct.1 și pct.2, titularul unui certificat de operator aerian sau unei autorizații pentru operațiuni comerciale specializate, este obligat să prezinte trimestrial către AAC:

1. informația economică, în conformitate cu prevederile art.11 alin.(5) din Codul aerian;

2. informația privind asigurările, în conformitate cu cerințele de formă și conținut stabilite de AAC.

c) AAC va evalua rezultatele financiare ale unui operator aerian căruia i-a acordat un certificat de operator aerian sau o autorizație pentru operațiuni comerciale specializate prin solicitarea informațiilor pertinente. Operatorul aerian furnizează AAC, în termen de 120 de zile următoare anului precedent de gestiune, un pachet de documente care cuprinde:

1. o copie a situațiilor financiare anuale pentru anul anterior de gestiune, în funcție de categoria entității și necesitățile informaționale ale acesteia;

2. o copie a celui mai recent raport managerial intern care să conțină o prezentare detaliată a tuturor activităților economice desfășurate pe o perioadă de 12 luni.

3. Ținând cont de criteriile de atribuire a categoriei entităților din art.4 al Legii contabilității și raportării financiare nr.287/2017 (în continuare - *Legea nr.287/2017*), categoria entităților:

- micro și mici vor prezenta Nota explicativă la situațiile financiare individuale, în conformitate cu art.22 din *Legea nr.287/2017*;

- mijlocii, mari și de interes public vor prezenta Nota explicativă la situațiile financiare individuale și Raportul conducerii, în conformitate cu art.22 și, respectiv, art.23 din *Legea nr.287/2017*.

4. o copie a raportului de audit privind situațiile financiare pentru perioada de gestiune precedentă, în conformitate cu art.32 din *Legea nr.287/2017* pentru entitățile mijlocii, mari și de interes public, precum și pentru alte entități, conform cadrului normativ aplicabil;

5. dovada că operatorul aerian nu are datorii cu termen de achitare depășit, obligații de plată, termenul de achitare a cărora au depășit 12 luni față de agenții aeronautici, pentru perioada recentă în care se prezintă pachetul de documente;

6. copia contractului (contractelor) de asigurare și a certificatului/poliței (certificatelor/polițelor) de asigurare pentru răspunderea civilă față de pasageri, bagaje și mărfuri, precum și pentru răspunderea civilă față de părți terțe, încheiate cu respectarea prevederilor cadrului normativ aplicabil, pentru perioada recentă în care se prezintă pachetul de documente.

ARO. GEN. 305 Programul de supraveghere

(a) AAC trebuie să instituie și să mențină un program de supraveghere care să cuprindă activitățile de supraveghere prevăzute de ARO.GEN.300 și CT-OPS subpartea RAMP.

(b) Pentru organizațiile certificate de AAC, programul de supraveghere trebuie elaborat ținând cont de natura specifică a organizației, de complexitatea activităților sale, de rezultatele activităților anterioare de certificare și/sau de supraveghere prevăzute de ARO.GEN și CT-OPS subpartea RAMP și trebuie să se bazeze pe evaluarea riscurilor asociate. Acesta va include în cadrul fiecărui ciclu de planificare a supravegherii:

1. audituri și inspecții, inclusiv inspecții la platformă și inspecții neanunțate, după caz;
2. întâlniri stabilite între cadrul de conducere responsabil al organizației și AAC pentru a se asigura că ambele părți sunt informate cu privire la aspectele importante.

(c) Pentru organizațiile certificate de AAC trebuie să se aplice un ciclu de planificare a supravegherii care să nu depășească 12 luni.

Ciclul de planificare a supravegherii poate fi redus dacă există dovezi că performanța în materie de siguranță a organizației a scăzut.

Ciclul de planificare a supravegherii poate fi extins până la maximum 24 de luni dacă AAC a constatat că în decursul celor 12 luni anterioare:

1. organizația a demonstrat o identificare eficientă a pericolelor în materie de siguranță a aviației și un management eficient al riscurilor asociate;
2. organizația a demonstrat continuu, în conformitate cu ORO.GEN.130, că ține complet sub control toate schimbările;
3. nu s-au emis constatări de nivel 1; și
4. toate acțiunile corective au fost aplicate în termenul acceptat sau prelungit de AAC, definit la ARO.GEN.350 lit.(d) pct.2.

Ciclul de planificare a supravegherii poate fi prelungit până la maximum 36 de luni dacă, pe lângă condițiile de mai sus, organizația a instituit, iar AAC a aprobat, un sistem eficient de raportare continuă către AAC cu privire la performanța în materie de siguranță și la conformitatea cu reglementările organizației însăși.

(d) Pentru organizațiile care își declară activitatea către AAC, programul de supraveghere se bazează pe caracteristicile specifice ale organizației, pe complexitatea activităților sale, pe rezultatele activităților de supraveghere anterioare și pe evaluarea riscurilor aferente tipului de activitate desfășurată. Aceasta trebuie să cuprindă audituri și inspecții, inclusiv inspecții la platformă și inspecții inopinate, după caz.

(e) Pentru organizațiile care dețin o autorizație pentru operațiuni comerciale specializate, programul de supraveghere se stabilește în conformitate cu dispozițiile de la lit.(d) și trebuie să țină seama, de asemenea, de procesul de autorizare anterior și actual.

(f) Pentru persoanele care dețin un certificat, o calificare sau un atestat eliberat de AAC, programul de supraveghere cuprinde inspecții, inclusiv inspecții neanunțate, după caz.

(g) Programul de supraveghere include evidențe ale datelor la care trebuie să aibă loc audituri, inspecții și întâlniri și ale datelor la care s-au derulat respectivele audituri, inspecții și întâlniri.

ARO.GEN.310 Procedura de certificare inițială – organizații

(a) La primirea unei cereri de eliberare inițială a unui certificat pentru o organizație, AAC trebuie să verifice dacă organizația îndeplinește cerințele aplicabile. Această verificare poate ține seama de declarația menționată la ORO.AOC.100 lit.(b).

(b) Dacă a constatat că organizația îndeplinește cerințele aplicabile, AAC eliberează certificatul (certIFICATELE)/ prevăzută (e) în apendicele nr.1 și apendicele nr.2. Certificatul (certIFICATELE) se eliberează pe o durată nelimitată. Privilegiile și sfera activităților pe care organizația a primit aprobarea să le desfășoare trebuie să fie specificate în condițiile de aprobare atașate la certificat(e).

(c) Pentru a permite unei organizații să efectueze schimbări fără aprobarea prealabilă a AAC în conformitate cu ORO.GEN.130, AAC trebuie să aprobe procedura prezentată de organizație, prin care se definește sfera unor astfel de schimbări și se descrie modul în care aceste schimbări vor fi gestionate și notificate.

ARO.GEN.330 Schimbări – organizații

(a) La primirea unei cereri de efectuare a unei schimbări care necesită o aprobare prealabilă, AAC verifică dacă organizația îndeplinește cerințele aplicabile înainte de a da respectiva aprobare.

AAC descrie condițiile în care organizația poate funcționa pe durata schimbării, cu excepția cazului în care AAC constată că certificatul organizației trebuie să fie suspendat.

Dacă a constatat că organizația respectă cerințele aplicabile, AAC va aproba schimbarea.

(b) Fără a aduce atingere niciunei măsuri executorii suplimentare, atunci când organizația efectuează schimbări care necesită o aprobare prealabilă fără a fi primit aprobarea din partea AAC după cum se definește la lit.(a), AAC suspendă, limitează sau revocă certificatul organizației.

(c) Pentru schimbările care nu necesită o aprobare prealabilă, AAC evaluează informațiile furnizate în notificarea trimisă de organizație în conformitate cu ORO.GEN.130 pentru a verifica respectarea cerințelor aplicabile. În cazul constatării oricărei neconformități, AAC:

1. informează organizația cu privire la neconformitate și solicită schimbări suplimentare;
2. în cazul unor constatări de nivelul 1 sau nivelul 2, acționează în conformitate cu ARO.GEN.350.

ARO.GEN.345 Declarație - organizații

(a) La primirea unei declarații din partea unei organizații care desfășoară sau intenționează să desfășoare activități pentru care este necesară o declarație, AAC trebuie să verifice dacă declarația conține toate informațiile necesare:

1. în temeiul ORO.DEC.100 din Partea ORO;
2. în cazul operatorilor de baloane, în temeiul BOP.ADD.100 din Partea BOP la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor; sau
3. în cazul operatorilor de planoare, în temeiul SAO.DEC.100 din Partea SAO la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor.

După verificarea informațiilor necesare, AAC confirmă organizației primirea declarației.

(b) Dacă declarația nu conține informațiile necesare sau conține informații care demonstrează neconformitatea cu cerințele aplicabile, AAC trebuie să înștiințeze organizația în legătură cu neconformitatea respectivă și să solicite informații suplimentare. Dacă se consideră necesar, AAC efectuează o inspecție a organizației. Dacă neconformitatea este confirmată, AAC trebuie să acționeze în conformitate cu ARO.GEN.350.

ARO.GEN.350 Constatări și acțiuni corective – organizații

(a) În ceea ce privește supravegherea, în conformitate cu ARO.GEN.300 lit.(a), AAC dispune de un sistem de analiză a constatărilor sub raportul semnificației lor în materie de siguranță.

(b) O constatare de nivelul 1 se eliberează de către AAC atunci când se constată orice neconformitate semnificativă cu prevederile Codului aerian și normele sale de aplicare, cu procedurile și manualele organizației sau condițiile unei aprobări, ale unui certificat, ale unei autorizații pentru operațiuni comerciale specializate sau conținutul unei declarații care reduce nivelul de siguranță sau periclitează grav siguranța zborului.

Constatările de nivel 1 includ:

1. neacordarea accesului AAC la baza materială a organizației, după cum se prevede în ORO.GEN.140 Partea ORO la Regulament, în cazul operatorilor de baloane, în conformitate cu BOP.ADD.015 și BOP.ADD.035 din Partea BOP la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor, în timpul programului normal de lucru și după două solicitări scrise;

2. obținerea sau menținerea valabilității certificatului organizației sau a autorizației pentru operațiuni comerciale specializate prin falsificarea documentelor doveditoare depuse;

3. dovada unor practici neregulamentare sau a utilizării frauduloase a certificatului organizației ori a autorizației pentru operațiuni comerciale specializate; și

4. lipsa unui cadru de conducere responsabil.

(c) O constatare de nivelul 2 se eliberează de către AAC atunci când se detectează orice neconformitate cu prevederile Codului aerian și normele sale de aplicare, cu procedurile și manualele organizației sau cu condițiile unei aprobări, ale unui certificat, ale unei autorizații pentru operațiuni comerciale specializate sau cu conținutul unei declarații care ar putea reduce nivelul de siguranță sau periclita siguranța zborului.

(d) Când se face o constatare în cursul supravegherii sau prin orice alte mijloace, AAC, fără a aduce atingere niciunei măsuri suplimentare impuse de Codul aerian și normele sale de aplicare, comunică respectiva constatare în scris organizației și solicită acțiuni corective pentru soluționarea neconformității (neconformităților) identificate. Atunci când este cazul, AAC informează statul în care este înmatriculată aeronava.

1. În cazul constatărilor de nivelul 1, AAC ia măsuri imediate și adecvate pentru a interzice sau pentru a limita activitățile și, dacă este cazul, ia măsuri în vederea revocării certificatului, a autorizației pentru operațiuni comerciale specializate sau a aprobării specifice, precum și în vederea limitării ori a suspendării sale complete sau parțiale, în funcție de amploarea constatării de nivelul 1, până când organizația a întreprins cu succes acțiuni corective.

2. În cazul constatărilor de nivelul 2, AAC:

(i) acordă organizației un termen pentru implementarea acțiunilor corective corespunzătoare naturii constatării, care inițial nu depășește, în niciun caz, 3 luni. La finalul acestei perioade și în funcție de natura constatării, AAC poate prelungi perioada de trei luni, sub rezerva existenței unui plan satisfăcător de acțiuni corective, aprobat de AAC; și

(ii) evaluează acțiunile corective și planul de implementare propus de organizație și, dacă evaluarea concluzionează că acestea sunt suficiente pentru a soluționa neconformitatea (neconformitățile), le acceptă.

3. În cazul în care o organizație nu depune un plan de acțiuni corectiv acceptabil sau nu execută acțiunile corective în termenul acceptat sau prelungit de AAC, constatarea se transformă în constatare de nivelul 1 și se iau măsurile prevăzute la lit.(d) pct.1.

4. AAC ține evidenta tuturor constatărilor pe care le-a făcut sau care i-au fost comunicate și, după caz, a măsurilor executorii pe care le-a aplicat, precum și a tuturor acțiunilor corective și a datei încheierii acțiunilor întreprinse în legătură cu constatările.

(e) Fără a aduce atingere niciunei măsuri executorii suplimentare, atunci când AAC care acționează în temeiul dispozițiilor de la ARO.GEN.300 lit.(d) identifică orice neconformitate cu prevederile Codului aerian și normele sale de aplicare, din partea unei organizații certificate de sau care își declară activitatea către autoritatea competentă a altui stat, AAC informează respectiva autoritate competentă și indică nivelul constatării.

ARO.GEN.355 Constatări și măsuri executorii – persoane

(a) Dacă, în cursul supravegherii sau prin alte mijloace, AAC găsește dovezi care indică o neconformitate cu cerințele aplicabile din partea unei persoane care deține un certificat, o calificare sau un atestat eliberat în conformitate cu Codul aerian și cu normele sale de aplicare, AAC acționează în conformitate cu ARA.GEN.355 lit.(a)-(d) (Partea ARA) din Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă.

(b) Dacă, în cursul supravegherii sau prin alte mijloace, se găsesc dovezi care indică o neconformitate cu cerințele aplicabile din partea unei persoane care face obiectul prevederilor Codului aerian și normelor sale de aplicare și care nu deține un certificat, o calificare sau un atestat eliberat în conformitate cu Codul aerian și normele sale de aplicare, AAC ia toate măsurile executorii necesare pentru a preveni menținerea acelei neconformități.

ARO.GEN.360 Constatări și măsuri executorii – toți operatorii

Dacă, pe parcursul supravegherii sau prin alte mijloace, se găsesc dovezi care indică o neconformitate cu cerințele aplicabile din partea unui operator care face obiectul cerințelor prevăzute în Codul aerian și normelor sale de aplicare, AAC ia toate măsurile executorii necesare pentru a preveni menținerea acelei neconformități.

SUBPARTEA OPS OPERAȚIUNI AERIENE

Secțiunea I

Certificarea operatorilor de transport aerian comercial ARO.OPS.100 Eliberarea certificatului de operator aerian

(a) AAC eliberează un AOC în momentul în care a constatat că operatorul demonstrează respectarea elementelor prevăzute în ORO.AOC.100.

(b) Certificatul cuprinde specificațiile operațiunilor asociate.

(c) AAC poate stabili limitări operaționale specifice. Astfel de limitări trebuie să fie documentate în specificațiile operațiunilor.

ARO. OPS. 105 Acordurile de partajare de coduri

Atunci când analizează siguranța unui acord de partajare de coduri care implică un operator dintr-un alt stat, AAC trebuie:

1. să se asigure, în urma verificării de către operator conform dispozițiilor de la ORO.AOC.115, că respectivul operator dintr-un alt stat respectă standardele Organizației Aviației Civile Internaționale (în continuare - *OACI*) aplicabile;

2. să țină legătura cu autoritatea competentă a statului operatorului, dacă este necesar.

ARO.OPS.110 Contractele de închiriere

AAC aprobă contractul de închiriere a aeronavei în baza prevederilor din Partea ORO, subpartea LS.

Secțiunea I

Autorizarea operațiunilor comerciale specializate

ARO.OPS.150 Autorizarea operațiunilor comerciale specializate

(a) La primirea unei cereri de eliberare a unei autorizații pentru efectuarea de operațiuni comerciale specializate, AAC examinează documentația referitoare la evaluarea riscurilor și procedurilor standard de operare (Standard Operating Procedures, în continuare - *SOP*) ale operatorului, aferente uneia sau mai multor operațiuni planificate și elaborate în conformitate cu prevederile din anexa nr.8 (Partea SPO). AAC efectuează o inspecție a organizației.

(b) În cazul în care este satisfăcută de evaluarea riscurilor și de SOP, AAC eliberează autorizația prevăzută în appendicele nr.4. Autorizația se eliberează pentru o durată nelimitată. Condițiile în care operatorul este autorizat să efectueze una sau mai multe operațiuni comerciale specializate se specifică în autorizație.

(c) La primirea unei cereri de modificare a autorizației, AAC trebuie să respecte dispozițiile de la lit.(a) și (b). Aceasta descrie condițiile în care operatorul își poate desfășura activitatea pe durata efectuării schimbării, cu excepția cazului în care AAC constată că autorizația trebuie suspendată.

(d) Fără a aduce atingere niciunei măsuri executorii suplimentare, atunci când operatorul efectuează schimbări fără să fi prezentat o evaluare a riscurilor și proceduri standard de operare modificate, AAC suspendă, limitează sau revocă autorizația.

(e) La primirea cererii de eliberare a unei autorizații pentru efectuarea de operațiuni comerciale specializate din zona de frontieră, AAC examinează documentația referitoare la evaluarea riscurilor și SOP ale operatorului în colaborare cu autoritatea competentă de la locul în care se planifică desfășurarea operațiunii. În cazul în care ambele autorități sunt satisfăcute de evaluarea riscurilor și de SOP, AAC eliberează autorizația.

ARO.OPS.155 Contracte de închiriere

(a) AAC aprobă un contract de închiriere a aeronavei în baza prevederilor din Partea ORO, subpartea LS.

(b) Aprobarea unui contract de închiriere fără echipaj, emisă de AAC, își pierde implicit efectele juridice dacă certificatul de navigabilitate al aeronavei este suspendat, revocat, expirat sau aeronava care face obiectul contractului de închiriere este radiată din Registrul aerian.

Secțiunea II

Aprobări

ARO.OPS.200 Procedură de aprobare specifică

(a) La primirea unei cereri de eliberare sau de modificare a unei aprobări specifice, AAC evaluează cererea în conformitate cu prevederile din anexa nr.5 (Partea SPA) și efectuează, dacă este cazul, o inspecție corespunzătoare a operatorului.

(b) Când constată că operatorul a demonstrat conformitatea cu cerințele aplicabile, AAC eliberează sau modifică aprobarea. Aprobarea trebuie menționată în:

1. specificațiile de operare, astfel cum sunt stabilite în appendicele nr.2, pentru operațiuni comerciale de transport aerian; sau
2. lista aprobărilor specifice, stabilită în appendicele nr.3, pentru operațiuni necomerciale și operațiuni specializate.

ARO.OPS.205 Aprobarea listei echipamentului minim

(a) Atunci când primește de la un operator o cerere de aprobare inițială a unui MEL sau de modificare a acestuia, înainte de a elibera aprobarea, AAC evaluează fiecare articol afectat, pentru a verifica conformitatea cu cerințele aplicabile.

(b) AAC, dacă constată îndeplinirea condițiilor specificate la ORO.MLR.105 lit.(f) demonstrată de operator, aprobă procedura operatorului pentru extinderea intervalelor de rectificare B, C și D aplicabile.

(c) AAC, dacă constată îndeplinirea condițiilor specificate la ORO.MLR.105 demonstrată de operator, aprobă, în fiecare caz în parte, exploatarea unei aeronave în afara constrângerilor MEL, dar în cadrul constrângerilor MMEL.

ARO.OPS.210 Stabilirea zonei locale

În scopul desfășurării operațiunilor, AAC poate stabili o distanță sau o zonă locală.

ARO.OPS.215 Aprobarea operațiunilor cu elicopterul într-un mediu ostil aflat în afara unei zone aglomerate

(a) AAC stabilește zonele în care se pot desfășura operațiuni cu elicopterul fără asigurarea unei capacități de aterizare forțată în condiții de siguranță, după cum se descrie la CAT.POL.H.420.

(b) Înainte de eliberarea aprobării menționate la CAT.POL.H.420, AAC trebuie să analizeze motivele pentru care operatorul susține că nu poate folosi criteriile corespunzătoare de performanță.

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

Aprobarea menționată la punctul CAT.POL.H.225 include o listă a zonelor de interes public specificate de operator pentru care se aplică aprobarea.

ARO.OPS.225 Aprobarea schemelor de combustibil/energie

(a) AAC aprobă schema de combustibil/energie propusă de un operator CAT dacă operatorul demonstrează conformitatea cu toate cerințele aplicabile prevăzute în Regulament în ceea ce privește combustibilul/energia pentru avioanele sau elicopterele implicate în CAT.

(b) AAC evaluează și supraveghează politicile de planificare a combustibilului/energiei și de replanificare în timpul zborului, de selectare a aerodromului și de gestionare a combustibilului/energiei în timpul zborului asociate schemelor de combustibil/energie, împreună cu procesele care sprijină implementarea acestor scheme de combustibil/energie.

(c) În plus față de literele (a) și (b), atunci când aprobă scheme individuale de combustibil/energie, AAC:

1. verifică dacă operatorul a demonstrat performanța de bază în materie de siguranță a schemei actuale de combustibil/energie;

2. evaluează capacitatea operatorului de a sprijini implementarea schemei individuale de combustibil/energie propuse;

următoarele elemente sunt considerate a fi minimul necesar:

- (i) sistemul de management al operatorului;

- (ii) capacitățile operaționale ale operatorului.

3. verifică dacă evaluarea riscurilor pentru siguranță efectuată de operator în sprijinul schemei individuale de combustibil/energie propuse atinge un nivel de siguranță echivalent cu cel al schemei de combustibil/energie actuale; precum și

4. stabilește un plan de supraveghere în vederea efectuării de evaluări periodice ale schemei individuale de combustibil/energie aprobate, pentru a verifica conformitatea schemei sau pentru a decide dacă schema trebuie modificată sau revocată.

(d) Aprobarea menționată la CAT.OP.MPA.182 litera (d) subpunctul 2 include o listă a aerodromurilor izolate care sunt specificate de operator pentru fiecare tip de aeronavă cărui i se aplică aprobarea.

(e) Fără a aduce atingere punctului ARO.GEN.120 literele (d) și (e), AAC evaluează mijlocul alternativ de conformitate legat de schemele de combustibil/energie.

ARO.OPS.226 Aprobarea și supravegherea programelor de pregătire bazată pe date concrete

(a) În cazul în care AAC acordă o aprobare pentru programe EBT, inspectorii trebuie să obțină calificarea și să beneficieze de pregătire în materie de principii, aplicare, procese de aprobare și supraveghere continuă a EBT.

(b) AAC trebuie să evalueze și să supravegheze programul EBT, precum și procesele pe baza cărora se implementează respectivul program EBT și eficacitatea acestuia.

(c) La primirea unei cereri de aprobare a unui program EBT, AAC trebuie:

(1) să asigure soluționarea constatărilor de nivel 1 în domeniile care vor sprijini aplicarea programului EBT;

(2) să evalueze capacitatea operatorului de a susține implementarea programului EBT. Se consideră că sunt minimum necesare următoarele elemente:

(i) maturitatea și capacitatea sistemului de management al operatorului în domeniile care vor sprijini aplicarea programului EBT — îndeosebi pregătirea echipajului de zbor;

(ii) caracterul adecvat al programului EBT al operatorului — programul EBT trebuie să corespundă dimensiunii operatorului, precum și naturii și complexității activităților sale, ținându-se seama de pericolele și riscurile asociate, inerente respectivelor activități;

(iii) caracterul corespunzător al sistemului de evidență a documentelor de care dispune operatorul, îndeosebi în ceea ce privește pregătirea echipajului de zbor, a documentelor referitoare la verificări și la calificări, mai exact ORO.GEN.220 și ORO.MLR.115 literele (c) și (d);

(iv) caracterul adecvat al sistemului de notare al operatorului pentru evaluarea competențelor piloților;

(v) competența și experiența instructorilor și a altor membri ai personalului implicați în programul EBT în ceea ce privește utilizarea proceselor și a procedurilor pe baza cărora este implementat programul EBT și

(vi) planul operatorului de implementare a EBT și o evaluare a riscurilor în materie de siguranță care să susțină programul EBT pentru a demonstra modul în care poate fi atins un nivel de siguranță echivalent celui oferit de programul de pregătire actual.

(d) AAC acordă o aprobare unui program EBT atunci când evaluarea concluzionează că este asigurată cel puțin conformarea cu ORO.FC.146, ORO.FC.231 și ORO.FC.232.

ARO.OPS.230 Determinarea orarelor perturbatoare

În sensul limitărilor timpului de zbor, AAC decide, în conformitate cu definițiile orarelor perturbatoare de „tip matinal” și de „tip prelungit” stabilite la ORO.FTL.105 din anexa nr.3 (Partea ORO), care dintre aceste două tipuri de orare perturbatoare se aplică tuturor operatorilor CAT aflați sub supravegherea sa.

ARO.OPS.235 Aprobarea regimurilor individuale de specificare a timpului de zbor

(a) AAC aprobă regimurile de specificare a timpului de zbor propuse de operatorii CAT, în cazul în care operatorul demonstrează conformitatea cu limitările privind timpul de zbor și de serviciu și normele privind perioada de odihnă stabilite în subpartea FTL din anexa nr.3 (Partea ORO).

(b) Atunci când un regim de specificare a timpului de zbor propus de un operator se abate de la prevederile din subpartea FTL din anexa nr.3 (Partea ORO), AAC analizează în termen de o lună regimul individual, în temeiul unei evaluări științifice și medicale, și informează operatorul dacă regimul este acceptat sau respins. În cazul unor circumstanțe sau necesități operaționale neprevăzute și urgente, cu o durată limitată și care nu sunt de natură repetitivă, se pot aplica provizoriu derogări de la prevederile subpărții FTL din anexa nr.3 (Partea ORO).

(c) Atunci când un regim de specificare a timpului de zbor propus de un operator derogă de la prevederile subpărții FTL din anexa nr.3 (Partea ORO), AAC se asigură că

mijloacele prezentate de operator mențin un nivel de protecție echivalent cu cel atins prin punerea în practică a normelor subpărții FTL din anexa nr.3 (Partea ORO). Derogările de la normele în cauză se acordă fără careva discriminări.

(d) Abaterile sau derogările aprobate fac obiectul unei evaluări după ce acestea au fost aplicate, pentru a determina dacă abaterile sau derogările respective ar trebui confirmate sau modificate. AAC efectuează o evaluare independentă pe baza informațiilor furnizate de operator. Evaluarea este proporțională, transparentă și bazată pe principii și cunoștințe de ordin științific.

ARO.OPS.240 Aprobarea specifică pentru RNP AR APCH

(a) După ce solicitantul a demonstrat că a respectat cerințele prevăzute la SPA.PBN.105, AAC acordă o aprobare specifică generică sau o aprobare specifică procedurii pentru RNP AR APCH.

(b) În cazul unei aprobări specifice procedurii, AAC:

1. enumeră procedurile de apropiere instrumentală aprobate la aerodromurile specifice, în aprobarea PBN;
2. stabilește o coordonare cu AAC în cazul respectivelor aerodromuri, dacă este cazul; și
3. ia în considerare posibilele credite rezultate din aprobările specifice RNP AR APCH deja eliberate solicitantului.

Secțiunea III

Supravegherea operațiunilor

ARO.OPS.300 Zboruri introductive

AAC poate stabili condiții suplimentare pentru zborurile introductive efectuate în conformitate cu anexa nr.7 (Partea NCO). Aceste condiții trebuie să garanteze siguranța operațiunilor și să fie proporționale.

Anexa nr. 3
la Regulamentul de stabilire a cerințelor
tehnice și a procedurilor administrative
referitoare la operațiunile aeriene

CERINȚE APLICABILE ORGANIZAȚIILOR PENTRU EFECTUAREA OPERAȚIUNILOR AERIENE (Partea ORO)

ORO.GEN.005 Domeniul de aplicare

Anexa nr.3 (Partea ORO) stabilește cerințe care trebuie respectate de un operator aerian care desfășoară:

- (a) operațiuni de transport aerian comercial;
- (b) operațiuni comerciale specializate;
- (c) operațiuni necomerciale cu aeronave complexe motorizate;
- (d) operațiuni necomerciale specializate cu aeronave complexe motorizate.

SUBPARTEA GEN CERINȚE GENERALE

Secțiunea I

Dispoziții generale

ORO.GEN.105 Autoritatea competentă

În sensul anexei nr.3 (Partea ORO), autoritatea competentă care exercită supravegherea operatorilor supuși unei obligații de certificare ori declarare sau unei autorizații pentru operațiuni comerciale specializate este AAC.

ORO.GEN.110 Responsabilitățile operatorului

(a) Operatorul este responsabil de exploatarea aeronavei în conformitate cu prevederile anexei nr.3 la Codul aerian, după caz, cu cerințele relevante din anexa nr.3 (Partea ORO) și cu certificatul său de operator aerian sau cu autorizația pentru operațiuni comerciale specializate, sau cu declarația sa.

(b) Fiecare zbor se execută în conformitate cu prevederile din manualul de operațiuni.

(c) Operatorul instituie și menține un sistem de exercitare a controlului operațional asupra oricărui zbor efectuat în conformitate cu condițiile menționate în certificatul său, sau din autorizația pentru operațiuni comerciale specializate, sau declarația sa.

(d) Operatorul se asigură că aeronavele sale sunt echipate și că echipajele sale sunt calificate corespunzător pentru zona și tipul de operațiune. Aeronavele ce nu dețin certificate de tip eliberate sau validate de Agenția Europeană de Siguranță a Aviației (în continuare – EASA) vor fi limitate de efectuarea operațiunilor aeriene pe teritoriul Uniunii Europene.

(e) Operatorul se asigură că întregul personal desemnat sau implicat direct în operațiuni la sol și în zbor este instruit în mod corespunzător, a demonstrat abilitățile necesare pentru îndeplinirea sarcinilor sale specifice și este conștient de responsabilitățile care îi revin și de relațiile dintre aceste sarcini și operarea în ansamblu.

(f) Operatorul instituie proceduri și instrucțiuni pentru operarea în condiții de siguranță a fiecărui tip de aeronavă, cuprinzând sarcini și responsabilități pentru personalul de la sol și pentru membrii echipajului, pentru toate tipurile de operațiuni de la sol sau de zbor. Aceste proceduri nu obligă membrii echipajului să execute activități în timpul fazelor critice ale zborului, în afară de cele necesare pentru operarea în condiții de siguranță a aeronavei. Trebuie, de asemenea, incluse proceduri și instrucțiuni pentru o perioadă de liniște în compartimentul echipajului de zbor.

(g) Operatorul se asigură că întregul personal a luat cunoștință că trebuie să respecte legile, reglementările și procedurile statelor în care se desfășoară operațiunile, care sunt relevante pentru executarea sarcinilor lor.

(h) Operatorul întocmește o listă de verificare pentru fiecare tip de aeronavă care se utilizează de către membrii echipajului în toate fazele zborului în condiții normale, anormale și de urgență, pentru a se asigura că se respectă procedurile de operare din manualul de operațiuni. Concepția și utilizarea listelor de verificare respectă principiile factorilor umani și iau în considerare cea mai recentă documentație relevantă publicată de titularul aprobării de proiect.

(i) Operatorul specifică procedurile de planificare a zborului pentru a oferi o desfășurare a zborului în condiții de siguranță, pe baza caracteristicilor de performanță ale aeronavei, a altor limitări de operare și a condițiilor relevante previzibile pe ruta care trebuie urmată și la aerodromurile sau locurile de operare în cauză. Aceste proceduri trebuie incluse în manualul de operațiuni.

(j) Operatorul elaborează și menține programe de pregătire a personalului pe tema bunurilor periculoase, după cum prevăd cerințele tehnice Transportul aerian al bunurilor periculoase aprobate de AAC (CT-TABP) și instrucțiunile tehnice (Doc 9284). Aceste programe de pregătire sunt proporționale cu responsabilitățile personalului. Programele de formare a operatorilor care efectuează operațiuni CAT, indiferent dacă aceștia transportă bunuri periculoase sau nu, precum și a operatorilor care efectuează alte operațiuni decât operațiunile CAT, menționate la lit.(b), (c) și (d) de la ORO.GEN.005 care transportă bunuri periculoase sunt supuse revizuirii și aprobării de către AAC.

(k) Fără a aduce atingere dispozițiilor de la lit.(j), operatorii care desfășoară activități comerciale cu oricare dintre următoarele aeronave se asigură că membrii echipajului de zbor au beneficiat de un curs de pregătire sau un instructaj corespunzător privind bunurile periculoase, care să le permită să recunoască bunurile periculoase nedeclarate aduse la bord de pasageri sau transportate în cală:

1. un avion monomotor cu elice cu o MCTOM de 5700 kg sau mai mică și cu o MOPSC de 5 locuri sau mai puțin, operate în cadrul unui zbor care decolează și aterizează pe același aerodrom sau loc de operare, în condiții VFR pe timp de zi;

2. un elicopter motorizat, altul decât unul complex, monomotor, cu o MOPSC de 5 locuri sau mai puțin, operat în cadrul unui zbor care decolează și aterizează pe același aerodrom sau loc de operare, în condiții VFR pe timp de zi.

ORO.GEN.115 Solicitarea unui AOC

(a) Cererea de certificat de operator aerian sau de modificare a unui certificat existent se realizează în forma și modul stabilit de AAC, ținând cont de cerințele aplicabile din Codul aerian și normele sale de aplicare.

(b) Solicitanții unui certificat inițial furnizează AAC documentația care demonstrează modul în care aceștia se vor conforma prevederilor Codului aerian și normelor sale de aplicare. Documentația respectivă include o procedură care descrie modul în care se vor gestiona schimbările ce nu necesită o aprobare prealabilă și cum se vor notifica acestea AAC.

ORO.GEN.120 Mijloace de conformitate

(a) Pentru a obține conformitatea cu Codul aerian și normele sale de aplicare, un operator poate utiliza AltMoC la cele adoptate de AAC.

(b) Atunci când un operator care face obiectul certificării dorește să utilizeze un AltMoC la AMC-urile adoptate de AAC, pentru a obține conformitatea cu Codul aerian și normele sale de aplicare, înainte de a-l implementa, acesta trebuie să furnizeze AAC o descriere completă a AltMoC. Descrierea trebuie să includă toate revizuirile manualelor sau procedurilor care ar putea fi relevante, precum și o evaluare care demonstrează respectarea normelor de aplicare.

Operatorul poate pune în aplicare aceste AltMoC sub rezerva aprobării prealabile de către AAC și la primirea notificării prevăzute în ARO.GEN.120 lit.(d).

(c) Un operator care trebuie să își declare activitatea notifică AAC lista AltMoC pe care le utilizează pentru obținerea conformității cu Codul aerian și normele sale de aplicare.

(d) Atunci când un operator care face obiectul unei autorizații pentru operațiuni comerciale specializate dorește să utilizeze AltMoC, el trebuie să respecte dispozițiile lit.(b) ori de câte ori aceste AltMoC afectează procedurile standard de operare care fac parte din autorizație.

ORO.GEN.125 Condiții de aprobare și privilegiile unui titular de AOC

Un operator certificat respectă sfera și privilegiile definite în specificațiile de operare anexate la certificatul operatorului.

ORO.GEN.130 Schimbările legate de titularul unui AOC

(a) Necesită aprobarea prealabilă a AAC orice schimbare care afectează:

1. sfera certificatului sau specificațiile de operare ale unui operator; sau
2. oricare dintre elementele sistemului de management al operatorului prevăzut la ORO.GEN.200 lit.(a) pct.1 și 2.

(b) Pentru orice schimbări care necesită o aprobare prealabilă în conformitate cu Codul aerian și normele sale de aplicare, operatorul solicită și obține o aprobare din partea AAC. Cererea se face înainte ca orice astfel de schimbare să aibă loc, pentru a permite AAC să determine menținerea conformității cu Codul aerian și normele sale de aplicare, și să modifice, dacă este necesar, certificatul operatorului și condițiile de aprobare asociate anexate la acesta.

Operatorul furnizează AAC orice documentație relevantă.

Schimbarea se realizează numai la primirea aprobării oficiale a AAC, în conformitate cu ARO.GEN.330.

În timpul acestor schimbări, operatorul își desfășoară activitatea în condițiile prevăzute de AAC, după caz.

(c) Toate schimbările care nu necesită o aprobare prealabilă se gestionează și se notifică AAC în modul definit în procedura aprobată de AAC, în conformitate cu ARO.GEN.310 lit.(c).

(d) Orice modificare a documentelor care au stat la baza acordării certificatului de operator aerian se comunică AAC de către operator, în termen de 5 zile.

(e) Operatorul notifică în prealabil AAC despre orice plan de a opera un nou serviciu aerian către un continent sau regiune a lumii care nu era deservită anterior, despre modificări ale numărului sau tipului de aeronave folosite, fuziuni sau achiziții de aeronave preconizate, dar fără a se limita numai la acestea.

(f) Operatorul va pune la dispoziție:

(1) detalii exacte privind toate modificările propuse, de exemplu modificarea tipului de serviciu, proiecte de preluare sau fuziune, modificări ale capitalului social, introducerea /excluderea aeronavelor etc.

(2) copia contractului (contractelor) de asigurare și a certificatului/poliței (certificatelor/ polițelor) de asigurare pentru răspunderea civilă față de pasageri, bagaje și mărfuri, precum și pentru răspunderea civilă față de părți terțe, încheiate cu respectarea mărimilor stabilite de Legea nr.118/2020 privind răspunderea civilă și cerințele de asigurare a operatorilor aerieni și a operatorilor de aeronave (în continuare - *Legea nr.118/2020*), precum și scrisoarea de preluare a obligațiunii, eliberată de compania de asigurare/brokerul sau compania de reasigurare (Letter of Undertaking).

ORO.GEN.135 Menținerea valabilității unui AOC

(a) Certificatul operatorului rămâne valabil cu condiția îndeplinirii tuturor condițiilor următoare:

1. operatorul continuă să respecte prevederile Codului aerian și normele sale de aplicare, ținând cont de prevederile referitoare la tratarea constatărilor conform ORO.GEN.150;

2. AAC să i se acorde acces la operator, în conformitate cu ORO.GEN.140, pentru a determina dacă se menține conformitatea cu prevederile Codului aerian și normele sale de aplicare;

3. certificatul nu face obiectul renunțării sau revocării.

(b) În cazul revocării sau renunțării, certificatul se înapoiază AAC fără întârziere.

ORO.GEN.140 Acces

(a) În scopul stabilirii conformității cu cerințele relevante din Codul aerian și normele sale de aplicare, operatorul acordă în orice moment acces la întreaga bază materială, la toate aeronavele, documentele, evidențele, datele, procedurile sau la alte materiale relevante pentru activitatea sa care face obiectul certificării, al autorizației pentru operațiuni comerciale specializate sau al declarării, fie că este sau nu subcontractată, oricărei persoane autorizate de una dintre următoarele autorități:

1. AAC;

2. autoritatea care acționează în temeiul prevederilor ARO.GEN.300 lit. (d), ARO.GEN.300 lit. (e) sau din CT-OPS subpartea RAMP, aprobate de AAC.

(b) Accesul la aeronave menționat la lit.(a) include, în cazul CAT, posibilitatea de a urca și de a rămâne la bordul aeronavei în timpul operațiunilor de zbor, cu excepția cazului în care, din motive de siguranță, comandantul decide altfel în privința compartimentului echipajului de zbor în conformitate cu prevederile CAT.GEN.MPA.135.

ORO.GEN.150 Constatări

După primirea unei notificări a constatărilor, operatorul:

(a) determină cauza care stă la baza neconformității;

(b) definește un plan de acțiuni corective; și

(c) demonstrează implementarea acțiunilor corective într-un mod satisfăcător pentru AAC, într-un termen convenit cu AAC, definit la ARO.GEN.350 lit.(d).

ORO.GEN.155 Reacția imediată la o problemă de siguranță

Operatorul pune în aplicare:

(a) orice măsură de siguranță impusă de AAC în conformitate cu ARO.GEN.350 lit.(c) sau autoritățile statului de proiectare a aeronavei; și

(b) orice informație obligatorie relevantă în materie de siguranță emisă de AAC sau autoritățile statului de proiectare a aeronavei, inclusiv directivele privind navigabilitatea.

ORO.GEN.160 Raportarea evenimentelor

(a) Operatorul raportează autorității responsabile de investigare, AAC și oricărei alte autorități care trebuie informată conform prevederilor cadrului normativ cu privire la raportarea și investigarea accidentelor și incidentelor din aviația civilă orice accident, incident grav și eveniment.

(b) Fără a aduce atingere lit.(a), operatorul raportează AAC și organizației responsabile de proiectarea aeronavei incidente, defecțiunile, defectele tehnice, depășirile limitelor tehnice sau evenimentele care ar atrage atenția asupra existenței unor informații incorecte, incomplete sau ambigue în datele privind conformitatea operațională instituite în conformitate cu Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție sau alte circumstanțe anormale care au pus sau ar fi putut pune în pericol operarea aeronavei în condiții de siguranță și care nu au dus la producerea unui accident sau a unui incident grav.

(c) Fără a aduce atingere prevederilor RAC-RAASEAC și cadrului normativ privind investigarea accidentelor și incidentelor din aviația civilă, rapoartele menționate la lit.(a) și (b)

se întocmesc în forma și modul stabilite de autoritatea responsabilă de investigare în comun cu AAC și conțin toate informațiile cunoscute de operator.

(d) Rapoartele se întocmesc cât mai curând posibil, însă, în orice caz, în termen de 72 de ore de la momentul identificării de către operator a situației la care face referire raportul, cu excepția situației în care există circumstanțe excepționale care împiedică acest lucru.

(e) Acolo unde este cazul, operatorul realizează un raport de urmărire pentru a furniza detalii despre măsurile pe care intenționează să le ia pentru a preveni evenimente similare pe viitor, imediat ce aceste măsuri au fost identificate. Acest raport se realizează în forma și modul stabilite de autoritatea responsabilă de investigare în comun cu AAC.

Secțiunea II

Managementul

ORO.GEN.200 Sistemul de management

(a) Operatorul instituie, pune în aplicare și menține un sistem de management care include:

1. responsabilități și răspunderi clar definite la nivelul întregii structuri a operatorului, inclusiv răspunderea directă în materie de siguranță a cadrului de conducere responsabil;
2. o descriere a principiilor generale ale operatorului în materie de siguranță, denumite generic politica de siguranță;
3. identificarea pericolelor care amenință siguranța aviației, generate de activitățile operatorului, evaluarea acestora și managementul riscurilor asociate, inclusiv luarea de măsuri în vederea reducerii riscului și a verificării eficacității acestora;
4. menținerea nivelului de pregătire și de competență al personalului pentru a-i permite acestuia să își execute sarcinile;
5. documentarea tuturor proceselor-cheie ale sistemului de management, inclusiv un proces menit să facă personalul conștient de responsabilitățile sale și procedura de modificare a acestei documentații;
6. o funcție de monitorizare a conformității operatorului cu cerințele relevante. Monitorizarea conformității cuprinde un sistem de transmitere a constatărilor către cadrul de conducere responsabil în vederea asigurării implementării efective a unor acțiuni corective, după caz; și
7. toate cerințele suplimentare prevăzute în Regulament.

(b) Sistemul de management corespunde mărimii operatorului și naturii și complexității activităților sale, ținând cont de pericolele și riscurile asociate, aferente acestor activități.

ORO.GEN.205 Activități contractate

(a) Atunci când subcontractează sau achiziționează orice servicii sau produse în cadrul activității sale, operatorul se asigură că se îndeplinesc în mod cumulativ următoarele cerințe:

1. serviciile sau produsele subcontractate sau achiziționate respectă cerințele aplicabile;
2. orice pericole la adresa siguranței aviației asociate serviciilor sau produselor subcontractate sau achiziționate sunt luate în considerare de sistemul de management al operatorului.

(b) Atunci când operatorul certificat sau titularul unei autorizații pentru operațiuni comerciale specializate contactează orice parte a activității sale unei organizații, la rândul său, care nu este certificată sau autorizată în conformitate cu Partea ORO să desfășoare o astfel de activitate, organizația contractată își desfășoară activitatea în temeiul aprobării operatorului. Organizația contractantă se asigură că AAC i se acordă acces la organizația contractată, pentru a determina menținerea conformității cu cerințele aplicabile.

ORO.GEN.210 Cerințe privind personalul

(a) Operatorul numește un cadru de conducere responsabil, care deține autoritatea de a asigura că toate activitățile pot fi finanțate și executate în conformitate cu cerințele aplicabile.

Cadrul de conducere responsabil poartă răspunderea pentru instituirea și menținerea unui sistem de management eficace.

(b) Operatorul desemnează o persoană sau un grup de persoane care au răspunderea de a se asigura că operatorul respectă în continuare cerințele aplicabile. Respectiva persoană sau respectivele persoane răspund în ultimă instanță în fața cadrului de conducere responsabil. Aceste persoane trebuie să susțină procedura de aprobare la AAC.

(c) Operatorul deține suficient personal calificat pentru sarcinile planificate și pentru activitățile care trebuie desfășurate în conformitate cu cerințele aplicabile.

(d) Operatorul ține evidențe corespunzătoare privind experiența, calificarea și pregătirea personalului pentru a dovedi conformitatea cu lit.(c).

(e) Operatorul se asigură că întregul personal cunoaște normele și procedurile relevante pentru executarea atribuțiilor sale.

ORO.GEN.215 Cerințe privind baza materială

Operatorul deține o bază materială care să permită desfășurarea și managementul tuturor sarcinilor planificate și al activităților în conformitate cu cerințele aplicabile.

ORO.GEN.220 Evidența documentelor

(a) Operatorul instituie un sistem de evidență a documentelor care permite stocarea adecvată și trasabilitatea sigură a tuturor activităților desfășurate și care acoperă în special toate elementele indicate la ORO.GEN.200.

(b) Formatul evidențelor se specifică în procedurile operatorului.

(c) Documentele păstrate în evidență se stochează într-un mod care asigură protecția împotriva deteriorării, alterării și furtului.

Secțiunea III

Cerințe organizaționale suplimentare

ORO.GEN.310 Utilizarea pentru operațiuni necomerciale și pentru operațiuni specializate a aeronavelor înscrise pe un AOC

(a) O aeronavă înscrisă pe AOC-ul unui operator poate rămâne pe AOC-ul respectiv dacă este operată în oricare dintre următoarele situații:

1. de către însuși titularul AOC-ului, pentru operațiuni specializate în conformitate cu anexa nr.8 (Partea SPO);

2. de către alți operatori, pentru operațiuni necomerciale cu aeronave motorizate sau pentru operațiuni specializate efectuate în conformitate cu anexa nr.6 (Partea NCC), nr.7 (Partea NCO) sau cu nr.8 (Partea SPO), cu condiția ca aeronava să fie utilizată pe o perioadă neîntreruptă de cel mult 30 de zile.

(b) În cazul în care aeronava este utilizată în conformitate cu lit.(a) pct.2, titularul AOC-ului care pune la dispoziție aeronava și operatorul care utilizează aeronava stabilesc o procedură care:

1. să identifice în mod clar operatorul care răspunde de controlul operațional al fiecărui zbor și să descrie modul în care se transferă controlul operațional între aceștia;

2. să descrie procedura de predare a aeronavei atunci când aceasta este returnată titularului AOC-ului.

Procedura respectivă se include în manualul de operațiuni al fiecărui operator sau într-un contract încheiat între titularul AOC-ului și operatorul care utilizează aeronava în conformitate cu lit.(a) pct.2. Titularul AOC-ului întocmește un model de astfel de contract. ORO.GEN.220 se aplică păstrării evidenței acestor contracte.

Titularul AOC-ului și operatorul care utilizează aeronava în conformitate cu lit. (a) pct.2 se asigură că personalul relevant este informat cu privire la procedură.

(c) Titularul AOC-ului înaintează procedura menționată la lit.(b) AAC spre aprobare prealabilă.

Titularul AOC-ului convine cu AAC asupra mijloacelor și frecvenței de furnizare a informațiilor referitoare la transferurile de control operațional în conformitate cu ORO.GEN.130 lit.(c).

(d) Managementul menținerii navigabilității aeronavelor utilizate în conformitate cu lit.(a) este asigurat de organizația responsabilă cu menținerea navigabilității aeronavelor incluse în AOC, în conformitate cu Regulamentul privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.641/2019 (în continuare - *Regulamentul privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu*).

(e) Titularul AOC-lui care pune la dispoziție aeronave în conformitate cu lit.(a) are obligația:

1. de a indica în manualul de operațiuni însemnele de înmatriculare ale aeronavelor puse la dispoziție și tipul de operațiuni efectuate cu respectivele aeronave;

2. de a fi tot timpul informat și de a păstra evidența fiecărui operator care deține controlul operațional al unei aeronave în orice moment până la returnarea aeronavei către titularul de AOC;

3. de a se asigura că măsurile sale de identificare a pericolelor, de evaluare și de reducere a riscurilor vizează toate operațiunile efectuate cu aeronavele în cauză.

(f) În cazul operațiunilor vizate de anexa nr.6 (Partea NCC) și nr.8 (Partea SPO), operatorul care utilizează aeronave în conformitate cu lit.(a) se asigură că se îndeplinesc în mod cumulativ următoarele cerințe:

1. fiecare zbor efectuat sub controlul său operațional este înregistrat în sistemul de jurnal tehnic al aeronavei;

2. nu se aduce nicio modificare sistemelor sau configurației aeronavei;

3. orice defecțiune tehnică sau defect care apare în timp ce aeronava se află sub controlul său operațional este raportată organizației menționate la lit.(d);

4. titularul AOC-lui primește o copie a oricărui raport de eveniment legat de zborurile efectuate cu aeronava, întocmit în conformitate cu prevederile RAC-RAASEAC.

SUBPARTEA AOC CERTIFICAREA OPERATORILOR AERIENI

ORO.AOC.100 Solicitarea unui certificat de operator aerian

(a) Înainte de a demara operațiuni aeriene comerciale de transport, organizația trebuie să solicite și să obțină un AOC, eliberat de AAC.

(b) Organizația furnizează AAC următoarele informații:

1. denumirea oficială și denumirea comercială, adresa și adresa de corespondență a organizației (copiile actelor de constituire autentificate cu ștampila organizației);

2. o descriere a operațiunilor propuse, inclusiv tipul (tipurile) și numărul aeronavelor care urmează să fie exploatate;

3. o descriere a sistemului de management, inclusiv structurii organizatorice;

4. numele managerului responsabil;

5. numele persoanelor desemnate în conformitate cu ORO.AOC.135 lit.(a), precum și calificările și experiența acestora;

6. o copie a manualului de operațiuni în conformitate cu prevederile ORO.MLR.100;

7. o declarație conform căreia întreaga documentație trimisă AAC a fost verificată de organizație și este în conformitate cu cerințele aplicabile;

8. copia contractului (contractelor) de asigurare și a certificatului/poliței (certificatelor/polițelor) de asigurare pentru răspunderea civilă față de pasageri, bagaje și mărfuri, precum și

pentru răspunderea civilă față de părți terțe, încheiate cu respectarea mărimilor stabilite de Legea nr.118/2020, precum și scrisoarea de preluare a obligațiunii, eliberată de compania de asigurare/brokerul sau compania de reasigurare (Letter of Undertaking);

9. dovada care să ateste că capitalul social, la momentul solicitării, este de cel puțin 500000 lei pentru organizația care operează avioane o masă maximă certificată la decolare de peste 5700 kg sau elicoptere cu o masă maximă la decolare ce depășește 3175 kg;

10. copie a situațiilor financiare pentru anul anterior celui în care se solicită certificatul de operator aerian, în cazul în care sunt disponibile;

11. planul de afaceri pentru cel puțin primii 3 ani de activitate de transport aerian, care va cuprinde următoarele informații:

(i) bilanț estimativ, inclusiv un cont de profit și pierderi;

(ii) veniturile și cheltuielile prognozate privind combustibilul, tarifele, salariile, întreținerea, amortizările, variațiile cursului de schimb, tarifele de aeroport, tarifele de navigație aeriană, costurile de handling la sol, asigurările etc. pentru fiecare aeronavă ce urmează a fi exploatată;

(iii) prognoze privind traficul total și veniturile obținute în primul an complet de operare al solicitantului, inclusiv datele justificative care au stat la baza calculului previziunii;

iv) detalii privind sursele de finanțare existente și prognozate;

v) fluxul de numerar prognozat și proiecția fluxului de lichidități pentru primii trei ani de operare;

vi) detalii privind modul în care vor fi finanțate achiziționarea/închirierea aeronavelor inclusiv, în cazul închirierii, termenii și condițiile contractului;

12. copiile contractelor încheiate între organizație și agenții certificați pentru prestarea serviciilor aeriene certificate de către AAC sau care urmează a fi perfectate (handling, servicii aeronautice și alte servicii aeroportuare), autentificate cu ștampila organizației;

13. punctele 9-12 nu se aplică organizațiilor care operează avioane sub 5700 kg, elicoptere sub 3175 kg. Aceste organizații trebuie să poată demonstra că dețin un capital social de cel puțin 150000 de lei.

(c) Organizațiile dovedesc AAC că:

1. îndeplinesc toate cerințele din anexa nr.3 la Codul aerian, anexa nr.3 (Partea ORO), nr.4 (Partea CAT) și nr.5 (Partea SPA);

2. dețin în proprietate sau folosință (în baza unui contract de închiriere fără echipaj) cel puțin o aeronavă care dispune de certificat de navigabilitate (CofA) și corespunde operațiunilor de transport aerian preconizate;

3. toate aeronavele exploatate dispun de un CofA, în conformitate cu Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție; și

4. organizarea și managementul lor sunt adecvate și adaptate complexității și domeniului de aplicare al operațiunii;

5. își pot acoperi, pe termen de trei luni de la începerea operațiunilor, costurile fixe și de funcționare, contractate în cadrul operațiunilor în conformitate cu planul său de afaceri și determinate pe baza unor ipoteze realiste, fără a folosi niciun venit provenit din operațiunile desfășurate.

ORO.AOC.105 Specificațiile de operare și privilegiile unui titular de AOC

Privilegiile operatorului, inclusiv cele acordate în conformitate cu anexa nr.5 (Partea SPA) trebuie indicate în specificațiile de operare ale certificatului.

ORO.AOC.110 Contract de închiriere

Orice contract de închiriere care are ca obiect o aeronavă utilizată de un operator certificat în conformitate cu Regulamentul face obiectul aprobării prealabile a AAC, conform prevederilor din Partea ORO, subpartea LS.

ORO.AOC.115 Acordurile de partajare de coduri

(a) Fără a aduce atingere cerințelor în materie de siguranță aplicabile operatorilor și aeronavelor din alte state, un operator certificat în conformitate cu Partea ORO încheie un acord de partajare de coduri cu un operator dintr-un alt stat numai după ce:

1. a verificat că operatorul din alt stat respectă standardele OACI aplicabile; și
2. a furnizat AAC informații documentate care îi permit respectivei autorități să respecte dispozițiile de la ARO.OPS.105.

(b) Atunci când pune în aplicare un acord de partajare de coduri, operatorul monitorizează și evaluează în mod regulat menținerea conformității operatorului din alt stat cu standardele OACI aplicabile.

(c) Operatorul certificat în conformitate cu Partea ORO nu poate vinde sau elibera bilete pentru un zbor efectuat de un operator dintr-un alt stat, dacă respectivul operator din alt stat face obiectul unei interdicții de exploatare sau nu menține conformitatea cu standardele OACI aplicabile.

ORO.AOC.120 Aprobări pentru furnizarea cursurilor de pregătire pentru membrii echipajului de cabină sau pentru eliberarea atestatelor de membru al echipajului de cabină

(a) Atunci când intenționează să furnizeze cursurile de pregătire prevăzute în Partea CC din Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă, operatorul trebuie să solicite și să obțină o aprobare eliberată de AAC. În acest scop, solicitantul face dovada conformității cu cerințele privind desfășurarea și conținutul cursurilor de pregătire stabilite la punctele CC.TRA.215 și CC.TRA.220 și pune la dispoziția AAC:

1. data la care se intenționează începerea activității;
2. datele personale și calificările instructorilor, în funcție de relevanță pentru subiectele de pregătire care urmează a fi abordate;
3. numele și adresa (adresele) aerodromurilor și/sau ale locului (locurilor) unde se desfășoară pregătirea;
4. o descriere a incintelor, metodelor de pregătire, manualelor și dispozitivelor reprezentative care urmează a fi utilizate; și
5. programa și programele asociate cursului de pregătire.

(b) Atestatele de membru al echipajului de cabină se eliberează de către AAC;

(c) Aprobările menționate la lit.(a) trebuie indicate în specificațiile de operare.

ORO.AOC.125 Operațiuni necomerciale efectuate de un titular de AOC cu aeronavele înscrise pe AOC-ul său

(a) Titularul unui AOC poate desfășura operațiuni necomerciale în conformitate cu anexa nr.6 (Partea NCC) sau cu nr.7 (Partea NCO), cu aeronavele enumerate în specificațiile operaționale ale AOC-ului său sau în manualul său de operațiuni, cu condiția ca titularul AOC-ului să descrie aceste operațiuni în detaliu în manualul de operațiuni, cu includerea următoarelor elemente:

1. o identificare a cerințelor aplicabile;
2. o descriere a tuturor diferențelor dintre procedurile de operare utilizate la desfășurarea operațiunilor CAT și a operațiunilor necomerciale;
3. un mijloc de garantare a faptului că tot personalul implicat în operațiuni este pe deplin familiarizat cu procedurile asociate.

(b) Un titular de AOC are obligația de a respecta:

1. anexa nr.8 (Partea SPO) atunci când efectuează zboruri de verificare a întreținerii cu aeronave motorizate complexe;
2. anexa nr.7 (Partea NCO) atunci când efectuează zboruri de verificare a întreținerii cu alte aeronave decât cele motorizate complexe.

(c) Titularul unui AOC care desfășoară operațiunile menționate la lit.(a) și (b) nu are obligația de a depune o declarație în conformitate cu Partea ORO.

(d) Titularul AOC-ului precizează tipul de zbor, astfel cum figurează în manualul său de operațiuni, în documentele aferente zborului (planul de zbor operațional, fișa de încărcare și alte documente echivalente).

ORO.AOC.130 Monitorizarea datelor de zbor – avioane

(a) Operatorul instituie și menține un sistem de monitorizare a datelor de zbor, integrat în sistemul său de management, pentru avioanele cu o masă maximă certificată la decolare mai mare de 27000 kg.

(b) Sistemul de monitorizare a datelor de zbor nu are intenție punitivă și cuprinde măsurile adecvate de protecție a sursei (surselor) datelor.

ORO.AOC.135 Cerințe privind personalul

(a) În conformitate cu ORO.GEN.210 lit.(b), operatorul numește persoane responsabile de managementul și supravegherea următoarelor domenii:

1. operațiunile de zbor;
2. pregătirea membrilor echipajului;
3. operațiunile la sol; și
4. menținerea navigabilității sau persoane responsabile cu contractul de management al menținerii navigabilității în conformitate cu Regulamentul privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu.

(b) Caracterul adecvat și competența personalului:

1. Operatorul are angajat suficient personal pentru operațiunile la sol și operațiunile de zbor planificate.
2. Întregul personal desemnat pentru operațiunile la sol și de zbor sau implicat direct în aceste operațiuni trebuie:
 - (i) să fie pregătit corespunzător;
 - (ii) să demonstreze capacitatea de a-și îndeplini sarcinile atribuite; și
 - (iii) să fie conștient de responsabilitățile sale și de relația dintre sarcinile sale și operarea în ansamblu.

(c) Supravegherea personalului:

1. operatorul desemnează un număr suficient de supraveghetori ai personalului, luând în considerare structura sa organizatorică și numărul de angajați;
2. se definesc sarcinile și responsabilitățile acestor supraveghetori și se iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că aceștia își pot îndeplini obligațiile de supraveghere;
3. supravegherea membrilor echipajului și a personalului implicat în exploatare se efectuează de către persoane cu experiență adecvată și cu competențele necesare pentru asigurarea atingerii standardelor specificate în manualul de operațiuni.

ORO.AOC.140 Cerințe privind baza materială

În conformitate cu ORO.GEN.215, operatorul trebuie:

- (a) să utilizeze instalații de handling la sol adecvate pentru a asigura deservirea în siguranță a zborurilor sale;
- (b) să dispună de mijloace suplimentare de sprijin operațional la baza principală de operare, corespunzătoare zonei și tipului de operațiune; și
- (c) să se asigure că spațiul de lucru disponibil la fiecare bază de operare este suficient pentru personalul ale cărui acțiuni pot afecta siguranța operațiunilor de zbor. Se acordă atenție necesităților echipajului de la sol, personalului care se ocupă de controlul operațional, depozitării și afișării înregistrărilor esențiale și a planificării zborurilor de către echipaje.

ORO.AOC.150 Cerințe privind documentația

(a) Operatorul ia măsuri pentru a dispune de manualele și de orice altă documentație necesară, precum și de modificările asociate.

(b) Operatorul trebuie să aibă capacitatea de a distribui instrucțiunile operaționale și orice alte informații fără întârziere.

SUBPARTEA DEC DECLARAȚIA

ORO.DEC.100 Declarația

Operatorul de aeronave implicat în operațiuni necomerciale sau în operațiuni specializate necomerciale trebuie:

- (a) să pună la dispoziția AAC toate informațiile relevante înainte de începerea operațiunilor, în conformitate cu apendicele nr.5;
- (b) să notifice AAC o listă a AltMoC utilizate;
- (c) să mențină conformitatea cu cerințele aplicabile și cu informațiile prezentate în declarație;
- (d) să prezinte AAC copia contractului (contractelor) de asigurare și a certificatului/poliței (certificatelor/ polițelor) de asigurare pentru răspunderea civilă față de pasageri, bagaje și mărfuri, precum și pentru răspunderea civilă față de părți terțe, precum și pentru răspundere civilă față de terți, încheiate cu respectarea mărimilor stabilite de Legea nr.118/2020;
- (e) să notifice fără întârziere AAC orice modificări ale activității sale sau mijloacelor de conformare pe care le utilizează, prin depunerea unei declarații modificate, în conformitate cu apendicele nr.5; și
- (f) să notifice AAC atunci când își încetează activitatea.

SUBPARTEA SPO OPERAȚIUNI COMERCIALE SPECIALIZATE

ORO.SPO.100 Cerințe pentru operatorii comerciali specializați

(a) Organizația care intenționează să desfășoare operațiuni comerciale specializate respectă prevederile ORO.AOC.135, ORO.AOC.140 și ORO.AOC.150.

(b) Aeronava trebuie să dețină un CofA în conformitate cu Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție sau să fie închiriată în conformitate cu prevederile din Partea ORO, subpartea LS.

(c) Organizația care intenționează să desfășoare operațiuni comerciale specializate trebuie să obțină o autorizație eliberată de AAC.

ORO.SPO.110 Autorizarea operațiunilor comerciale specializate

(a) Organizația care intenționează să desfășoare operațiuni comerciale specializate trebuie să solicite și să obțină o autorizație eliberată de AAC, înainte de începerea unei operațiuni comerciale specializate.

(b) Organizația care intenționează să desfășoare operațiuni comerciale specializate pune la dispoziția AAC următoarele informații:

1. denumirea oficială și denumirea comercială, adresa și adresa de corespondență a organizației (copiile actelor de constituire autentificate cu ștampila organizației);
2. o descriere a sistemului de management, inclusiv a structurii organizatorice;
3. o descriere a operațiunii propuse, inclusiv tipul (tipurile) și numărul aeronavei care urmează a fi exploatată;
4. documentația de evaluare a riscurilor și procedurilor standard de operare aferente, conform SPO.OP.230;

5. o declarație conform căreia întreaga documentație trimisă AAC a fost verificată de organizație și este în conformitate cu cerințele aplicabile;

6. dovada că deține în proprietate sau folosință (în baza unui contract de închiriere fără echipaj) cel puțin o aeronavă care dispune de CofA și corespunde operațiunilor comerciale specializate preconizate;

7. copia contractului (contractelor) de asigurare și a certificatului/poliței (certificatelor/polițelor) de asigurare pentru răspunderea civilă față de pasageri, bagaje și mărfuri, precum și pentru răspunderea civilă față de părți terțe, în mărimile stabilite de Legea nr.118/2020, precum și scrisoarea de preluare a obligațiunii, eliberată de compania de asigurare/brokerul sau compania de reasigurare (Letter of Undertaking);

8. dacă este cazul, informații cu privire la contractele încheiate între organizație și agenții certificați pentru prestarea serviciilor aeriene certificate de AAC sau care urmează a fi perfectate (handling, servicii aeronautice și alte servicii aeroportuare).

9. o declarație cu privire la posibilitatea asigurării resurselor financiare necesare efectuării în condiții de siguranță a tuturor operațiunilor pentru care se solicită autorizația pentru operațiuni comerciale specializate (lucru aerian), în conformitate cu cerințele de formă și conținut stabilite.

(c) Cererea de obținere sau de modificare a unei autorizații se elaborează în forma și modul stabilit de AAC, respectând prevederile Codului aerian și normelor sale de aplicare.

ORO.SPO.111 Contract de închiriere

Orice contract de închiriere care are ca obiect o aeronavă utilizată de un operator autorizat în conformitate cu prezentul Regulament face obiectul aprobării prealabile a AAC, conform prevederilor din Partea ORO, subpartea LS.

ORO. SPO.115 Schimbări

(a) Orice modificare care afectează domeniul de aplicare al autorizației sau operațiunile autorizate necesită aprobarea prealabilă a AAC. Orice modificare care nu este inclusă în evaluarea inițială a riscurilor necesită depunerea, la AAC, a unei evaluări a riscurilor și a procedurilor standard de operare modificate.

(b) Cererea de aprobare a unei schimbări se face înainte ca orice astfel de modificare să aibă loc, pentru a permite AAC să determine menținerea conformității cu prevederile Codului aerian și normele sale de aplicare și să modifice autorizația, dacă este necesar. Operatorul furnizează AAC orice documentație relevantă.

(c) Modificarea se realizează numai după primirea aprobării oficiale a AAC în conformitate cu ARO.OPS.150.

(d) Operatorul desfășoară operațiuni în timpul acestor schimbări în condițiile prevăzute de AAC, după caz.

ORO.SPO.120 Menținerea valabilității

(a) Un operator care deține o autorizație pentru operațiuni comerciale specializate respectă domeniul de aplicare și privilegiile definite în autorizație.

(b) Autorizația operatorului rămâne valabilă cu condiția ca:

1. operatorul să își mențină conformitatea cu prevederile Codului aerian și normele sale de aplicare, ținând cont de prevederile referitoare la tratarea constatărilor, după cum se specifică la ORO.GEN.150;

2. AAC să i se acorde acces la operator, după cum se specifică la ORO.GEN.140, în vederea determinării conformității continue cu prevederile Codului aerian și normele sale de aplicare; și

3. autorizația să nu fie revocată sau să nu se renunțe la aceasta.

(c) În cazul revocării sau renunțării, autorizația se returnează AAC fără întârziere.

SUBPARTEA MLR MANUALE, JURNALE ȘI ÎNREGISTRĂRI

ORO.MLR.100 Manualul de operațiuni – generalități

(a) Operatorul elaborează un manual de operațiuni (OM) după cum se precizează la pct.29 din anexa nr.3 la Codul aerian.

(b) Conținutul OM trebuie să reflecte cerințele stabilite în anexa nr.4 (Partea CAT), nr.5 (Partea SPA), nr.6 (Partea NCC) și în nr.8 (Partea SPO), după caz, și să nu contravină condițiilor cuprinse în specificațiile de operare anexate la certificatul de operator aerian, în autorizația pentru operațiuni comerciale specializate sau în declarație și în lista aprobărilor specifice, după caz.

(c) OM poate fi tipărit în mai multe părți separate.

(d) Întregul personal operațional are acces ușor la părțile OM care sunt relevante pentru atribuțiile sale.

(e) OM se ține la zi. Întregul personal este înștiințat de modificările care sunt relevante pentru atribuțiile sale.

(f) Fiecare membru al echipajului primește o copie personală a secțiunilor din OM pertinente pentru îndatoririle sale. Fiecare deținător al unui OM sau al părților corespunzătoare din acesta are răspunderea de a ține la zi copia sa, incluzând modificările sau revizuirile furnizate de operator.

(g) În cazul titularilor de AOC:

1. pentru modificările care trebuie notificate în conformitate cu ORO.GEN.115 lit.(b) și cu ORO.GEN.130 lit.(c), operatorul pune la dispoziția AAC modificările dorite înainte de data la care acestea intră în vigoare; și

2. pentru modificările aduse procedurilor asociate elementelor aprobate în prealabil în conformitate cu ORO.GEN.130, aprobarea se obține înainte de intrarea în vigoare a modificării.

(g1) Pentru titularii unei autorizații pentru operațiuni comerciale specializate, orice modificare legată de procedurile standard de operare autorizate, trebuie să se obțină o aprobare prealabilă înainte de data intrării în vigoare a schimbării.

(h) Fără a aduce atingere lit.(g) și lit.(g1), dacă sunt necesare modificări sau revizuii imperioase din motive de siguranță, acestea pot fi publicate și aplicate imediat, cu condiția să se fi solicitat toate aprobările necesare.

(i) Operatorul introduce toate modificările și revizuirile solicitate de AAC.

(j) Operatorul se asigură că informațiile extrase din documente aprobate și orice modificare a acestora sunt corect reflectate în OM. Acest lucru nu îl împiedică pe operator să publice date și proceduri mai conservatoare în OM.

(k) Operatorul se asigură că toți membrii personalului pot înțelege limbajul în care sunt redactate părțile OM care sunt pertinente pentru sarcinile și responsabilitățile acestora. Conținutul OM se prezintă într-o formă care poate fi utilizată fără dificultăți și care respectă principiile privind factorii umani.

(l) Manualul de zbor se actualizează de către operator prin includerea modificărilor obligatorii aprobate de către AAC.

ORO.MLR.101 Manualul de operațiuni – structură pentru transportul aerian comercial

(a) Cu excepția operațiunilor efectuate cu avioane monomotor cu elice cu o MOPSC de 5 locuri sau mai puțin sau cu elicoptere monomotor necomplexe cu o MOPSC de 5 locuri sau mai puțin, care decolează și aterizează pe același aerodrom sau loc de operare, în condiții VFR pe timp de zi, structura principală a OM este următoarea:

(a) partea A: Generalități/Fundamente, care cuprinde toate politicile, instrucțiunile și procedurile de operare care nu sunt legate de tipul de avion;

(b) partea B: Aspecte legate de exploatarea aeronavei, care cuprinde toate instrucțiunile și procedurile legate de tipul aeronavei, ținând cont de diferențele dintre tipurile/clasele, variantele sau aeronavele individuale folosite de operator;

(c) partea C: Operațiuni de transport aerian comercial, care cuprinde instrucțiuni și informații privind ruta/rolul/zona și aerodromul/locul de operare;

(d) partea D: Pregătire, care cuprinde toate instrucțiunile de pregătire a personalului necesare pentru exploatarea în condiții de siguranță.

ORO.MLR.105 Lista echipamentului minim

(a) Se elaborează un MEL, așa cum se specifică la pct.28 alin.3) din anexa nr.3 la Codul aerian, pe baza listei master a echipamentului minim (MMEL), definită în datele stabilite în conformitate cu Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție. Dacă nu s-a elaborat un MMEL ca parte a datelor privind conformitatea operațională, MEL poate avea la bază MMEL relevantă acceptată de AAC.

(b) MEL și orice modificare a acesteia trebuie aprobate de către AAC.

(c) Operatorul modifică MEL după fiecare modificare aplicabilă a MMEL într-un termen acceptabil.

(d) Pe lângă lista de articole, MEL conține:

1. un preambul, care cuprinde orientări și definiții pentru echipajele de zbor și personalul de întreținere care utilizează MEL;

2. stadiul revizuirii MMEL pe care se bazează MEL și stadiul revizuirii MEL;

3. domeniul de aplicare, amplitudinea și scopul MEL.

(e) Operatorul trebuie:

1. să stabilească intervale de remediere pentru fiecare instrument, echipament sau funcție care este enumerată în MEL și care nu funcționează. Intervalul de remediere din MEL nu este mai puțin restrictiv decât intervalul de remediere corespunzător din MMEL;

2. să stabilească un program eficient de remediere;

3. să opereze aeronava numai după expirarea intervalului de remediere precizat în MEL dacă:

(i) defecțiunea a fost remediată; sau

(ii) intervalul de remediere a fost prelungit în conformitate cu lit.(f).

(f) Sub rezerva aprobării de către AAC, operatorul poate folosi o procedură pentru a prelungi o singură dată intervalele de remediere din categoriile B, C și D, cu condiția ca:

1. prelungirea intervalului de remediere să se încadreze în domeniul de aplicare al MMEL pentru tipul de aeronavă;

2. prelungirea intervalului de remediere să aibă maximum aceeași durată ca intervalul de remediere precizat în MEL;

3. prelungirea intervalului de remediere să nu fie folosită ca un mijloc obișnuit de remediere a articolelor din MEL, ci să fie folosită doar în cazul unor evenimente care nu pot fi controlate de operator și care împiedică efectuarea remedierii;

4. operatorul să elaboreze o descriere a atribuțiilor și responsabilităților specifice pentru controlul prelungirilor;

5. orice prelungire a intervalului de remediere aplicabil să fie notificată AAC; și

6. să se stabilească un plan de realizare a remedierii cât mai rapid posibil.

(g) Operatorul instituie procedurile operaționale și de întreținere la care se face referire în MEL, luând în considerare procedurile operaționale și de întreținere la care se face referire în MMEL. Aceste proceduri trebuie incluse în manualele operatorului sau în MEL.

(h) Operatorul modifică procedurile operaționale și de întreținere la care se face referire în MEL, după fiecare modificare aplicabilă a procedurilor operaționale și de întreținere la care se face referire în MMEL.

(i) Cu excepția cazului în care MEL prevede altceva, operatorul realizează:

1. procedurile operaționale la care se face referire în MEL atunci când intenționează să exploateze și/sau exploatează articolul din listă care nu funcționează; și
2. procedurile de întreținere la care se face referire în MEL înainte de a exploata articolul din listă care nu funcționează.

(j) Sub rezerva unei aprobări specifice a fiecărui caz în parte de către AAC, operatorul poate exploata o aeronavă cu instrumente, echipamente sau funcții care nu funcționează fără să respecte constrângerile MEL, dar respectând constrângerile MMEL, dacă:

1. instrumentele, echipamentele sau funcțiile respective se înscriu în domeniul de aplicare a MMEL, definit la lit.(a);
2. aprobarea nu se folosește ca mijloc obișnuit de desfășurare a operațiunilor care nu respectă constrângerile MEL aprobate, ci doar în cazul unor evenimente care nu pot fi controlate de operator și care împiedică respectarea MEL;
3. operatorul elaborează o descriere a atribuțiilor și responsabilităților specifice pentru controlul exploatarea aeronavei în conformitate cu o astfel de aprobare; și
4. se stabilește un plan pentru remedierea instrumentelor, echipamentelor sau funcțiilor care nu funcționează sau pentru reluarea exploatarea aeronavei în conformitate cu constrângerile MEL cât mai rapid posibil.

ORO.MLR.110 Jurnalul de bord

Caracteristicile aeronavei, ale echipajului și ale fiecărei călătorii se înregistrează pentru fiecare zbor sau serie de zboruri sub forma unui jurnal de bord sau a unui document echivalent.

ORO.MLR.115 Evidența documentelor

(a) Următoarele documente trebuie păstrate pentru cel puțin cinci ani:

1. pentru operatorii CAT, evidențe privind activitățile menționate la ORO.GEN.200;
2. pentru operatorii care și-au declarat activitatea, o copie a declarației operatorului, detalii privind aprobările deținute și manualul de operațiuni;
3. pentru titularii autorizației pentru operațiuni comerciale specializate, în plus față de documentele menționate la lit.(a) pct.2, evidențele privind evaluarea riscurilor efectuată în conformitate cu SPO.OP.230 și procedurile standard de operare conexe.

(b) Următoarele informații folosite la pregătirea și executarea unui zbor și rapoartele asociate se păstrează timp de trei luni:

1. planul operațional de zbor, dacă este cazul;
2. avizele către navigator (NOTAM) și documentația de informare a serviciilor de informare aeronautică (AIS) specifică fiecărei rute, dacă a fost modificată de operator;
3. documentația privind masa și centrul;
4. notificarea încărcăturilor speciale, inclusiv informările scrise către comandantul/pilotul comandant cu privire la bunurile periculoase, dacă este cazul;
5. jurnalul de bord sau documentul echivalent; și
6. înregistrările de zbor pentru consemnarea informațiilor detaliate despre orice eveniment sau a oricărui fapt pe care comandantul/pilotul comandant consideră că este necesar să îl raporteze sau să îl înregistreze.

(c) Documentele referitoare la personal se păstrează pentru perioadele indicate mai jos:

Certificatele echipajului de zbor și atestatele de membru al echipajului de cabină	Atât timp cât membrul echipajului exercită privilegiile asociate certificatului sau atestatului pentru operatorul aeronavei
Pregătirea, verificarea și calificările membrilor echipajului	3 ani
Documente privind experiența recentă a membrilor echipajului	15 luni
Competențe de rută și aerodrom/sarcină și zonă	3 ani

ale membrilor echipajului, după caz	
Pregătirea în domeniul bunurilor periculoase, după caz	3 ani
Evidența pregătirii/calificării altor categorii de personal pentru care este necesar un program de pregătire	ultimele 2 înregistrări privind pregătirea

(d) Operatorul trebuie:

1. să păstreze toate documentele privind pregătirea, verificarea și calificările fiecărui membru al echipajului, după cum se prevede în Partea ORO; și
2. să pună aceste documente, la cerere, la dispoziția membrului echipajului vizat.

(e) Operatorul păstrează informațiile utilizate pentru pregătirea și execuția unui zbor și documentele referitoare la pregătirea personalului, chiar dacă acesta încetează să mai exploateze respectiva aeronavă sau dacă nu mai este angajatorul respectivului membru al echipajului, cu condiția încadrării în termenul prevăzut la lit.(c).

(f) Dacă un membru al echipajului devine membru al unui echipaj pentru un alt operator, operatorul pune la dispoziția noului operator toate documentele membrului echipajului aflate la dispoziția sa, cu condiția încadrării în termenul prevăzut la lit.(c).

SUBPARTEA SEC SECURITATE

ORO.SEC.100. Securitatea compartimentului echipajului de zbor - avioane

(a) Într-un avion echipat cu o ușă securizată pentru compartimentul echipajului de zbor trebuie să existe posibilitatea de a bloca această ușă și trebuie să se asigure mijloace prin care echipajul de cabină să poată informa echipajul de zbor în eventualitatea unor activități suspecte sau a unor breșe de securitate a cabinei.

(b) Toate avioanele pentru pasageri utilizate pentru transportul comercial de pasageri trebuie să fie echipate cu o ușă securizată pentru compartimentul echipajului de zbor aprobată, care poate fi blocată și deblocată din fiecare post de pilotaj și care este proiectată cu respectarea cerințelor aplicabile în materie de navigabilitate, în cazul în care avionul se încadrează în una dintre următoarele categorii:

1. avioane cu o MCTOM de peste 54500 kg;
2. avioane cu o MCTOM de peste 45500 kg sau cu o MOPSC mai mare de 19 locuri;

sau

3. avioane cu o MOPSC mai mare de 60 de locuri.

(c) În toate avioanele echipate cu o ușă securizată pentru compartimentul echipajului de zbor în conformitate cu lit.(b):

1. această ușă trebuie să fie închisă înainte de pornirea motoarelor pentru decolare și trebuie blocată atunci când acest lucru este impus de procedurile de securitate sau de pilotul-comandant, până la oprirea motoarelor după aterizare, cu excepția cazului în care se consideră necesar ca persoane autorizate să poată intra sau ieși în conformitate cu programele de securitate naționale din domeniul aviației civile;

2. se asigură mijloace de monitorizare, de la ambele posturi de pilotaj, a întregii zone a ușii din afara compartimentului echipajului de zbor, în vederea identificării persoanelor care solicită intrarea și a detectării comportamentelor suspecte sau a potențialelor amenințări.

ORO.SEC.105 Securitatea compartimentului echipajului de zbor - elicoptere

Dacă un elicopter utilizat pentru transportul de pasageri este dotat cu o ușă pentru compartimentul echipajului de zbor, aceasta trebuie să se poată bloca din interiorul compartimentului pentru a împiedica accesul neautorizat.

SUBPARTEA FC ECHIPAJUL DE ZBOR

ORO.FC.005 Domeniul de aplicare

Prezenta subparte stabilește cerințele care trebuie îndeplinite de operator în legătură cu pregătirea, experiența și calificarea echipajului de zbor și cuprinde:

(a) Secțiunea 1, care specifică cerințele comune aplicabile atât operațiunilor necomerciale cu aeronave complexe motorizate, cât și oricărei operațiuni comerciale;

(b) Secțiunea 2, care precizează cerințele suplimentare aplicabile operațiunilor de transport aerian comercial, cu excepția operațiunilor de transport aerian comercial de pasageri în condiții VFR pe timp de zi, cu punctul de plecare și punctul de sosire pe același aerodrom sau loc de operare și în cadrul unei zone locale precizate de AAC, cu:

1. avioane monomotor cu elice cu o MCTOM de 5 700 kg sau mai puțin și cu o MOPSC de 5 locuri sau mai puțin; sau

2. elicoptere monomotor, altele decât cele complexe, cu o MOPSC de 5 locuri sau mai puțin.

(c) Secțiunea 3, care specifică cerințele suplimentare pentru operațiuni comerciale specializate și pentru cele menționate la lit.(b) pct.1 și 2.

Secțiunea 1 Cerințe comune

ORO.FC.100 Componenta echipajului de zbor

(a) Componenta echipajului de zbor și numărul membrilor echipajului de zbor la posturile de lucru afectate trebuie să respecte valorile minime indicate în manualul de zbor al aeronavei sau limitările de operare prevăzute pentru aeronavă.

(b) Echipajul de zbor cuprinde membri suplimentari în cazul în care tipul de operațiune impune acest lucru și nu este redus sub numărul indicat în manualul de operațiuni.

(c) Toți membrii echipajului de zbor trebuie să dețină un certificat de echipaj de zbor și calificări eliberate sau acceptate în conformitate cu Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă și corespunzătoare sarcinilor care le revin.

(d) Un membru al echipajului de zbor poate fi eliberat în timpul zborului de sarcinile sale la comenzi de către un alt membru al echipajului de zbor calificat corespunzător.

(e) Atunci când se recurge la serviciile membrilor de echipaj de zbor care lucrează ca liber profesioniști sau cu jumătate de normă, operatorul se asigură că se respectă toate cerințele aplicabile ale prezentei subpărți și elementele relevante din anexa nr.1 (Partea FCL) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă, inclusiv cerințele referitoare la experiența recentă, ținând seama de toate serviciile prestate de membrul echipajului de zbor pentru alt (alți) operator (operatori), în scopul de a determina în special:

1. numărul total de tipuri și variante de aeronave pe care își desfășoară activitatea; și
2. limitările aplicabile în ceea ce privește timpul de zbor și de serviciu și cerințele privind timpul de odihnă.

ORO.FC.105 Desemnarea ca pilot comandant/comandant

(a) În conformitate cu pct.32 din anexa nr.3 la Codul aerian, un pilot din echipajul de zbor, calificat ca pilot comandant în conformitate cu anexa nr.1 (Partea FCL) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă, este desemnat de operator ca pilot comandant sau, pentru operațiunile de transport aerian comercial, comandant.

(b) Operatorul poate desemna un membru al echipajului de zbor să acționeze în calitate de pilot comandant/comandant doar dacă acesta:

1. deține nivelul minim de experiență indicat în manualul de operațiuni;
2. deține cunoștințe adecvate referitoare la ruta sau zona vizată de zbor și la aerodromurile, inclusiv aerodromurile de rezervă, instalațiile și procedurile utilizate;
3. în cazul operațiunilor cu echipaj multiplu, a absolvit cursul de comandă oferit de operator, dacă trece de la statutul de copilot la cel de pilot comandant/comandant.

(c) În cazul operațiunilor comerciale cu avioane și elicoptere, pilotul comandant/comandantul sau pilotul căruia i se poate delega desfășurarea unui zbor a urmat în prealabil pregătirea inițială de familiarizare cu ruta sau zona vizată de zbor și cu aerodromurile, instalațiile și procedurile utilizate. Aceste cunoștințe referitoare la rută/zonă și aerodrom se mențin prin efectuarea cel puțin a unui zbor pe ruta, în zona sau spre aerodromul respectiv într-un interval de 12 luni.

(d) Litera (c) nu se aplică în cazul:

1. avioanelor din clasa de performanță B utilizate pentru operațiuni de transport aerian comercial în condiții VFR pe timp de zi; și
2. operațiunilor de transport aerian comercial de pasageri în condiții VFR pe timp de zi, cu punctul de plecare și punctul de sosire pe același aerodrom sau loc de operare sau în cadrul unei zone locale precizate de AAC, efectuate cu elicoptere monomotor altele decât cele complexe motorizate, cu o MOPSC de 5.

ORO.FC.110 Mecanic navigant

În cazul în care un avion este proiectat astfel încât să includă un post separat de mecanic navigant, echipajul de zbor cuprinde un membru care este calificat corespunzător în conformitate cu cadrul normativ aplicabil mecanicilor naviganți.

ORO.FC.115 Pregătire în domeniul managementului resurselor echipajului (CRM)

(a) Înainte de a-și desfășura activitatea, membrul echipajului de zbor trebuie să fi primit pregătirea CRM corespunzătoare rolului său, după cum se specifică în manualul de operațiuni.

(b) Unele elemente ale pregătirii CRM se includ în pregătirea pentru tipul sau clasa de aeronave și în pregătirea periodică, precum și în cursul de comandă.

ORO.FC.120 Pregătire de conversie oferită de operator

(a) În cazul operațiunilor cu avioane sau elicoptere, membrul echipajului de zbor trebuie să urmeze cursul de pregătire de conversie oferit de operator înainte de a începe zborurile de linie fără supraveghere:

1. atunci când trece pe o aeronavă pentru care este necesară o nouă calificare de tip sau de clasă;
2. atunci când trece la alt operator.

(b) Cursul de pregătire de conversie al operatorului cuprinde pregătirea pe echipamentele instalate pe aeronavă, în funcție de rolurile membrilor echipajului de zbor.

ORO.FC.125 Pregătirea pentru diferențe și pregătirea de familiarizare

(a) Membrii echipajului de zbor urmează un curs de pregătire pentru diferențe sau de familiarizare atunci când respectiva pregătire este impusă de anexa nr. 1 (Partea FCL) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă și când se schimbă procedurile sau echipamentul, ceea ce impune cunoștințe suplimentare referitoare la tipurile sau variantele exploatate în prezent.

(b) Manualul de operațiuni specifică momentul în care este necesară o astfel de pregătire pentru diferențe sau de familiarizare.

ORO.FC.130 Pregătirea periodică și verificarea aferentă

(a) Fiecare membru al echipajului de zbor urmează o pregătire periodică anuală în zbor și la sol relevantă pentru tipul sau varianta de aeronavă pe care își desfășoară activitatea,

inclusiv o pregătire privind amplasarea și utilizarea tuturor echipamentelor de urgență și de siguranță de la bord.

(b) Fiecare membru al echipajului de zbor este verificat periodic pentru a-și demonstra competența de a executa procedurile normale, anormale și de urgență.

ORO.FC.135 Calificarea piloților pentru operarea în oricare dintre posturile de pilotaj

Membrii echipajului de zbor care pot fi desemnați să își desfășoare activitatea pe oricare dintre posturile de pilotaj se supun pregătirii și verificării corespunzătoare, după cum se specifică în manualul de operațiuni.

ORO.FC.140 Operarea pe mai multe tipuri sau variante

(a) Membrii echipajului de zbor care operează pe mai mult de un tip sau o variantă de aeronavă respectă cerințele prevăzute în prezenta subparte pentru fiecare tip sau variantă, cu excepția cazului în care, pentru tipurile și variantele de aeronave relevante, sunt definite credite legate de cerințele privind pregătirea, verificarea și experiența recentă în partea obligatorie a datelor privind conformitatea operațională instituite în conformitate cu Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție.

(b) Pentru desfășurarea activității pe mai mult de un tip sau variantă, se specifică proceduri și/sau restricții operaționale corespunzătoare în manualul de operațiuni.

ORO.FC.145 Asigurarea pregătirii, verificării și evaluării

(a) Toate activitățile de pregătire, verificare și evaluare prevăzute în prezenta subparte sunt executate în conformitate cu programele și programa de pregătire stabilite de operator în manualul de operațiuni.

(b) Atunci când elaborează programele și programa de pregătire, operatorul include elementele relevante definite în partea obligatorie a datelor privind conformitatea operațională instituite în conformitate cu Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție.

(c) În cazul operațiunilor CAT, programele de pregătire și de verificare, inclusiv programa și folosirea echipamentelor individuale de pregătire sintetică pentru zbor (FSTD), se aprobă de către AAC.

(d) În măsura posibilităților, FSTD trebuie să reproducă aeronava folosită de operator. Diferențele dintre FSTD și aeronavă se descriu și se analizează într-o informare sau un curs de pregătire, după caz.

(e) Operatorul instituie un sistem pentru a monitoriza în mod adecvat schimbările aduse FSTD și pentru a se asigura că acele schimbări nu afectează caracterul adecvat al programelor de pregătire.

ORO.FC.146 Personalul care asigură pregătirea, verificarea și evaluarea

(a) Toate activitățile de pregătire, verificare și evaluare prevăzute în prezenta subparte trebuie să fie efectuate de personal calificat în mod corespunzător.

(b) În cazul pregătirii practice și pregătirii sintetice pentru zbor, precum și al verificării aferente, personalul care asigură pregătirea și desfășoară verificările trebuie să fie calificat în conformitate cu anexa nr.1 (Partea FCL) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă.

(c) În cazul unui program EBT, personalul care efectuează evaluarea și asigură pregătirea trebuie:

1. să dețină un certificat de instructor sau de examinator în conformitate cu anexa nr.1 (Partea FCL) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă;

2. să aprobe programul de standardizare pentru instructori EBT al operatorului. Aceasta include un program de standardizare inițială și un program de standardizare periodică.

Absolvirea programului de standardizare inițială al operatorului va califica instructorul pentru efectuarea evaluării practice EBT.

(d) În pofida dispozițiilor de la litera (b) de mai sus, evaluarea în zbor de linie a competenței se efectuează de către un comandant calificat corespunzător numit de operator, care a urmat un program de standardizare în ceea ce privește conceptele EBT și evaluarea competențelor (evaluatorul în zbor de linie).

Secțiunea 2

Cerințe suplimentare pentru operațiunile de transport aerian comercial

ORO.FC.200 Componentă echipajului de zbor

(a) În orice echipaj de zbor nu poate exista mai mult de un membru fără experiență.

(b) Comandantul poate delega efectuarea zborului unui alt pilot calificat corespunzător în conformitate cu anexa nr.1 (Partea FCL) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă, cu condiția respectării cerințelor de la ORO.FC.105 lit.(b) pct.1 și 2 și lit.(c).

(c) Cerințe specifice pentru operațiuni cu avioane în conformitate cu regulile de zbor instrumental (IFR) sau pe timp de noapte.

1. Echipajul de zbor minim este format din doi piloți în cazul tuturor avioanelor cu motoare turbopropulsoare cu o MOPSC de peste nouă locuri și în cazul tuturor avioanelor cu turboreactoare.

2. Avioanele care nu sunt vizate de lit.(c) pct.1 se exploatează cu un echipaj minim de doi piloți, cu excepția situațiilor în care se respectă cerințele de la ORO.FC.202, caz în care pot fi exploatate cu un singur pilot.

(d) Cerințe specifice pentru operațiunile cu elicoptere.

1. Pentru toate operațiunile cu elicoptere cu o MOPSC de peste 19 locuri și pentru operațiunile în condiții IFR cu elicoptere cu o MOPSC de peste 9 locuri:

(i) echipajul de zbor minim este format din doi piloți; și

(ii) comandantul este titularul unui certificat de pilot de linie (elicoptere) [ATPL(H)] cu o calificare de zbor instrumental eliberată în conformitate cu anexa nr.1 (Partea FCL) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă.

2. Operațiunile care nu sunt vizate de lit.(d) pct.1 pot fi executate de un singur pilot în condiții IFR sau pe timp de noapte, cu condiția îndeplinirii cerințelor de la ORO.FC.202.

ORO.FC.A.201 Înlocuirea membrilor echipajului de zbor în timpul zborului

(a) Comandantul poate delega efectuarea zborului:

1. unui alt comandant calificat; sau

2. pentru operațiuni numai peste nivelul de zbor (FL) 200, unui pilot care dispune de următoarele cerințe privind calificările minime:

(i) ATPL;

(ii) pregătirea de conversie și verificarea aferentă, inclusiv pregătirea pentru calificarea de tip, în conformitate cu ORO.FC.220;

(iii) toate pregătirile periodice și verificările aferente, în conformitate cu ORO.FC.230 și ORO.FC.240;

(iv) competența de rută/zonă și aerodrom, în conformitate cu ORO.FC.105.

(b) Copilotul poate fi înlocuit de:

1. un alt pilot calificat corespunzător;

2. pentru operațiuni numai peste nivelul de zbor (FL) 200, un copilot suplimentar pentru rută care dispune de următoarele calificări minime:

- (i) certificat de pilot de linie (CPL) valabil cu calificare de zbor instrumental;
 - (ii) pregătirea de conversie și verificarea aferentă, inclusiv pregătirea pentru calificarea de tip, în conformitate cu ORO.FC.220, cu excepția cerinței referitoare la pregătirea pentru decolare și aterizare;
 - (iii) pregătirea periodică și verificarea aferentă în conformitate cu ORO.FC.230, cu excepția cerinței referitoare la pregătirea pentru decolare și aterizare.
- (c) Un mecanic navigant poate fi înlocuit în timpul zborului de către un membru al echipajului calificat corespunzător, în conformitate cu cadrul normativ aplicabil.

ORO.FC.202 Operațiuni cu un singur pilot în condiții IFR sau pe timp de noapte

Pentru a putea zbura în condiții IFR sau pe timp de noapte cu un echipaj de zbor minim format dintr-un singur pilot, după cum se prevede la ORO.FC.200 lit.(c) pct.2 și lit.(d) pct.2, trebuie să se respecte următoarele cerințe:

(a) operatorul include în manualul de operațiuni un program de pregătire de conversie și de pregătire periodică care să includă cerințe suplimentare pentru operarea cu un singur pilot. Pilotul trebuie să fi urmat pregătirea privind procedurile operatorului, în special cu privire la:

1. gestionarea motoarelor și manevrele de urgență;
2. folosirea listei de verificare pentru situații normale, anormale și de urgență;
3. comunicarea cu ATC (controlul traficului aerian);
4. proceduri de plecare și de apropiere;
5. gestionarea pilotului automat, dacă este cazul;
6. folosirea documentației de zbor simplificate;
7. managementul resurselor echipajului cu un singur pilot.

(b) verificările periodice prevăzute la ORO.FC.230 trebuie efectuate în situația operării cu un singur pilot pe respectivul tip sau pe respectiva clasă de aeronavă, într-un mediu reprezentativ al exploatarei.

(c) Pentru operațiuni cu avioane în condiții IFR, pilotul trebuie:

1. să aibă minimum 50 de ore timp de zbor în condiții IFR pe tipul sau clasa specifică de avion, din care 10 ore în funcția de comandant; și

2. să fi efectuat în ultimele 90 de zile pe tipul sau clasa de avion relevante:

- (i) cinci zboruri IFR, inclusiv trei apropieri instrumentale, pe post de pilot unic; sau
- (ii) o verificare de apropiere instrumentală IFR.

(d) Pentru operațiuni cu avioane pe timp de noapte, pilotul trebuie:

1. să aibă minimum 15 ore de zbor pe timp de noapte care pot fi incluse în cele 50 de ore timp de zbor în condiții IFR de la lit.(c) pct.1; și

2. să fi efectuat în ultimele 90 de zile pe tipul sau clasa de avion relevante:

- (i) trei decolări și aterizări pe timp de noapte pe post de pilot unic; sau
- (ii) o verificare a unei decolări și aterizări pe timp de noapte.

(e) Pentru operațiuni cu elicoptere în condiții IFR, pilotul trebuie:

1. să aibă 25 de ore experiență totală de zbor în condiții IFR în mediul de operare relevant; și

2. să aibă 25 de ore experiență de zbor ca pilot unic pe tipul specific de elicopter aprobat pentru un singur pilot în condiții IFR, din care 10 ore pot fi sub supraveghere, inclusiv cinci sectoare de zbor de linie în condiții IFR sub supraveghere folosind procedurile pentru un singur pilot; și

3. să fi efectuat în ultimele 90 de zile:

(i) cinci zboruri în condiții IFR pe post de pilot unic, inclusiv trei apropieri instrumentale, realizate pe un elicopter aprobat în acest scop; sau

(ii) o verificare a unei apropieri instrumentale IFR pe post de pilot unic pe tipul relevant de elicopter, echipament de pregătire pentru zbor (FTD) sau simulator complet de zbor (FFS).

ORO.FC.205 Cursul de comandă

(a) Pentru operațiuni cu avioane și cu elicoptere, cursul de comandă trebuie să cuprindă cel puțin următoarele elemente:

1. pregătire pe un FSTD, care cuprinde pregătire orientată pe zborul de linie (LOFT) și/sau pregătire practică;
2. verificarea competenței efectuată de operator, acționând în calitate de comandant;
3. pregătire privind responsabilitățile comandantului;
4. pregătire pentru zborul de linie pe post de comandant sub supraveghere, pentru un minim de:

(i) 10 sectoare de zbor, în cazul avioanelor; și

(ii) 10 ore, inclusiv cel puțin 10 sectoare de zbor, în cazul elicopterelor;

5. efectuarea unei verificări în zbor de linie pe post de comandant și dovedirea cunoștințelor adecvate referitoare la ruta sau zona vizată de zbor și la aerodromurile, inclusiv aerodromurile de rezervă, instalațiile și procedurile utilizate; și

6. pregătire în domeniul managementului resurselor echipajului.

ORO.FC.215 Pregătirea inițială în domeniul CRM, oferită de operator

(a) Membrul echipajului de zbor trebuie să fi efectuat un curs de pregătire inițială în domeniul CRM înainte de a începe zboruri de linie nesupravegheate.

(b) Pregătirea inițială în domeniul CRM este oferită de cel puțin un instructor CRM calificat corespunzător, care poate fi asistat de experți pentru tratarea domeniilor specifice.

(c) Dacă membrul echipajului de zbor nu a beneficiat în prealabil de pregătire teoretică referitoare la factorii umani la nivelul ATPL, acesta trebuie să urmeze, înainte de pregătirea inițială CRM sau împreună cu aceasta, un curs teoretic oferit de operator și bazat pe programa privind performanțele și limitele umane pentru ATPL, după cum se stabilește în anexa nr.1 (Partea FCL) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă.

ORO.FC.220 Pregătirea de conversie și verificarea aferentă realizate de operator

(a) Pregătirea CRM se integrează în cursul de pregătire de conversie oferit de operator.

(b) Odată început un curs de pregătire de conversie oferit de operator, membrul echipajului de zbor nu primește sarcini de pilotaj pe alt tip sau clasă de aeronavă până la finalizarea sau încetarea cursului. Membrii echipajului care își desfășoară activitatea doar pe avioane din clasa de performanță B pot fi repartizați pentru zboruri pe alte tipuri de avioane din clasa de performanță B pe durata cursurilor de conversie, în măsura în care acest lucru este necesar pentru menținerea operării.

(c) Volumul de pregătire necesar membrului echipajului de zbor în cadrul cursului de conversie oferit de operator se determină în conformitate cu standardele de calificare și experiență specificate în manualul de operațiuni, luându-se în considerare experiența și pregătirile sale anterioare.

(d) Membrul echipajului de zbor trebuie să efectueze:

1. verificarea competenței realizată de operator, precum și pregătirea referitoare la echipamentele de urgență și de siguranță și verificarea aferentă înainte de începerea zborurilor de linie sub supraveghere (LIFUS); și

2. verificarea în zbor de linie la încheierea zborurilor de linie sub supraveghere. Pentru avioanele din clasa de performanță B, LIFUS se poate efectua pe orice avion din clasa aplicabilă.

(e) În cazul avioanelor, piloții cărora li s-a eliberat o calificare de tip pe baza unui curs de pregătire fără ore de zbor pe aeronavă (ZFTT – *zero flight-time training*):

1. încep zborul de linie sub supraveghere în termen de 21 de zile de la finalizarea testului de aptitudini sau după pregătirea corespunzătoare furnizată de operator. Conținutul unei astfel de pregătiri este descris în manualul de operațiuni;

2. efectuează șase decolări și aterizări pe un FSTD nu mai târziu de 21 de zile de la

finalizarea testului de aptitudini sub supravegherea unui instructor pentru calificare de tip pentru avioane [TRI(A)” – *type rating instructor for aeroplanes*], care ocupă celălalt post de pilotaj. Numărul de decolări și aterizări poate fi redus dacă s-au definit credite în partea obligatorie a datelor privind conformitatea operațională instituite în conformitate cu Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție. Dacă decolările și aterizările nu au fost efectuate în termen de 21 de zile, operatorul furnizează pregătire de actualizare a cunoștințelor, al cărei conținut este descris în manualul de operațiuni;

3. realizează primele patru decolări și aterizări de zbor de linie în avion, sub supravegherea unui TRI(A), care ocupă celălalt post de pilotaj. Numărul de decolări și aterizări poate fi redus dacă s-au definit credite în partea obligatorie a datelor privind conformitatea operațională instituite în conformitate cu Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție.

ORO.FC.230 Pregătirea periodică și verificarea aferentă

(a) Fiecare membru al echipajului de zbor trebuie să se supună pregătirii periodice și verificării aferente relevante pentru tipul sau varianta de aeronavă pe care își desfășoară activitatea.

(b) Verificarea competenței efectuată de operator

1. Fiecare membru al echipajului de zbor trebuie să se supună verificărilor competenței efectuate de operator ca parte a unui echipaj normal de zbor pentru a-și demonstra competența de a executa procedurile normale, anormale și de urgență.

2. Dacă membrul echipajului de zbor va trebui să își desfășoare activitatea în condiții IFR, verificarea competenței efectuată de operator se realizează fără repere vizuale externe, după caz.

3. Perioada de valabilitate a verificării competenței efectuate de operator este de șase luni calendaristice. Pentru operațiuni în condiții VFR pe timp de zi cu avioane din clasa de performanță B desfășurate în cursul unor sezoane care nu depășesc opt luni consecutive, este suficientă o singură verificare a competenței efectuată de operator. Verificarea competenței se efectuează înainte de începerea operațiunilor de transport aerian comercial.

4. Membrul echipajului de zbor angajat în operațiuni pe timp de zi pe rute pe care se zboară după repere vizuale cu un alt elicopter decât unul complex motorizat se poate supune unei singure verificări a competenței efectuate de operator doar pe unul dintre tipurile relevante pentru care deține o calificare. Verificarea competenței efectuată de operator se realizează de fiecare dată pe tipul folosit cel mai puțin recent pentru verificarea competenței. Tipurile de elicoptere relevante care pot fi grupate în scopul verificării competenței de către operator sunt indicate în manualul de operațiuni.

5. Fără a aduce atingere prevederilor de la ORO.FC.145 lit.(a) pct.2, pentru operațiuni cu alte elicoptere decât cele complex motorizate pe timp de zi și pe rute pe care se zboară după repere vizuale și cu avioane din clasa de performanță B, verificarea poate fi realizată de un comandant calificat corespunzător numit de către operator, cu pregătire în ceea ce privește conceptele CRM și evaluarea competențelor CRM. Operatorul informează AAC în legătură cu persoanele numite.

(c) Verificarea în zbor de linie

1. Fiecare membru al echipajului de zbor se supune unei verificări în zbor de linie pe aeronavă pentru a demonstra competența de a executa operațiunile normale de zbor de linie descrise în manualul de operațiuni. Perioada de valabilitate a unei verificări în zbor de linie este de 12 luni calendaristice.

2. Fără a aduce atingere prevederilor de la ORO.FC.145 lit.(a) pct.2, verificările în zbor

de linie pot fi realizate de un comandant calificat corespunzător numit de operator, cu pregătire în ceea ce privește conceptele CRM și evaluarea competențelor CRM.

(d) Pregătirea referitoare la echipamentele de urgență și de siguranță și verificarea aferentă

Fiecare membru al echipajului de zbor se supune pregătirii și verificării cu privire la amplasarea și utilizarea tuturor echipamentelor de urgență și de siguranță de la bord. Perioada de valabilitate a unei verificări referitoare la echipamentele de urgență și de siguranță este de 12 luni calendaristice.

(e) Pregătirea CRM

1. În toate etapele corespunzătoare ale pregătirii periodice sunt integrate elemente CRM.

2. Fiecare membru al echipajului de zbor trebuie să urmeze o pregătire CRM modulară specifică. Toate subiectele principale ale pregătirii CRM sunt parcurse de-a lungul unor sesiuni de pregătire modulare distribuite cât se poate de uniform pe fiecare perioadă de trei ani.

(f) Fiecare membru al echipajului de zbor trebuie să urmeze o pregătire la sol și o pregătire practică pe un FSTD sau pe o aeronavă ori o pregătire combinată pe un FSTD și o aeronavă cel puțin o dată la fiecare 12 luni calendaristice.

(g) Perioada de valabilitate menționată la lit.(b) pct.3, lit.(c) și (d) se calculează de la sfârșitul lunii în care s-a efectuat verificarea.

(h) Dacă pregătirea sau verificările prevăzute mai sus s-au efectuat în ultimele 3 luni ale perioadei de valabilitate, noua perioadă de valabilitate se calculează începând cu data expirării perioadei precedente de valabilitate.

ORO.FC.231 Pregătirea bazată pe date concrete

(a) PROGRAMUL EBT

(1) Operatorul poate înlocui cerințele de la ORO.FC.230 prin stabilirea, implementarea și menținerea unui program EBT adecvat, aprobat de AAC.

Operatorul trebuie să își demonstreze capacitatea de a sprijini implementarea programului EBT (inclusiv un plan de implementare) și să efectueze o evaluare a riscurilor în materie de siguranță care să demonstreze modul în care se atinge un nivel de siguranță echivalent.

(2) Programul EBT trebuie:

(i) să corespundă dimensiunii operatorului, precum și naturii și complexității activităților sale, ținându-se seama de pericolele și riscurile asociate, inerente respectivelor activități;

(ii) să asigure competența piloților prin evaluarea și dezvoltarea unor competențe ale piloților necesare pentru operarea eficace, eficientă și în condiții de siguranță a aeronavelor;

(iii) să asigure expunerea fiecărui pilot la subiectele de evaluare și de pregătire elaborate în conformitate cu punctul ORO.FC.232;

(iv) să includă cel puțin șase module EBT repartizate într-un program de trei ani; fiecare modul EBT trebuie să constea într-o fază de evaluare și una de pregătire. Perioada de valabilitate a unui modul EBT este de 12 luni;

(A) Faza de evaluare cuprinde un scenariu (sau scenarii) de tip zbor de linie pentru a evalua toate competențele și pentru a identifica nevoile individuale de pregătire.

(B) Faza de pregătire cuprinde:

(a) faza de pregătire la manevre, care cuprinde pregătirea pentru obținerea competenței de a executa anumite manevre definite;

(b) faza de pregătire pe bază de scenarii care cuprinde un scenariu (sau scenarii) de tip zbor de linie pentru a dezvolta competențe și pentru a răspunde nevoilor individuale de pregătire.

Faza de pregătire se desfășoară în timp util după faza de evaluare.

(3) Operatorul trebuie să se asigure că fiecare pilot înscris în programul EBT:

(i) urmează minimum două module EBT în cursul perioadei de valabilitate a calificării de tip, la o distanță de cel puțin trei luni unul de altul. Modulul EBT se consideră absolvit atunci când:

(A) este parcurs conținutul programului EBT pentru respectivul modul EBT (expunerea pilotului la temele de evaluare și de formare) și

(B) s-a demonstrat un nivel admisibil de performanță la toate competențele observate;

(ii) se supune evaluării (evaluărilor) în zbor de linie a competenței și

(iii) urmează pregătirea la sol.

(4) Operatorul instituie un program de standardizare a instructorilor EBT și de asigurare a concordanței pentru a se asigura că instructorii implicați în activitățile EBT sunt calificați corespunzător pentru a-și îndeplini sarcinile.

(i) Toți instructorii trebuie să urmeze acest program;

(ii) Operatorul trebuie să utilizeze metode și unități de măsură adecvate pentru a evalua concordanța;

(iii) Operatorul trebuie să demonstreze că instructorii au un grad suficient de concordanță.

(5) Programul EBT poate include proceduri de contingență pentru situații neprevăzute care ar putea afecta desfășurarea modulelor EBT. Operatorul trebuie să demonstreze necesitatea acestor proceduri. Procedurile respective trebuie să asigure că un pilot nu continuă operațiunile de zbor de linie dacă performanța observată a fost sub nivelul minim admisibil. Printre aceste proceduri se pot număra:

(i) altă distanță între modulele EBT și

(ii) o altă ordine a fazelor modulului EBT.

(b) CADRUL DE COMPETENȚE

Operatorul trebuie să utilizeze un cadru de competențe pentru toate aspectele evaluării și pregătirii în cadrul unui program EBT. Cadrul de competențe trebuie:

(1) să fie cuprinzător, să aibă acuratețe și să fie utilizabil;

(2) să includă comportamentele observabile necesare pentru desfășurarea de operațiuni eficiente, eficiente și în condiții de siguranță;

(3) să includă un set definit de competențe, descrierea lor și comportamentele observabile asociate acestora.

(c) PERFORMANȚA SISTEMULUI DE PREGĂTIRE

1. Performanța sistemului EBT se măsoară și se evaluează printr-un proces de feedback pentru:

(i) a valida și perfecționa programul EBT al operatorului;

(ii) a garanta că programul EBT al operatorului dezvoltă competențele piloților.

2. Procesul de feedback trebuie inclus în sistemul de management al operatorului.

3. Operatorul trebuie să elaboreze proceduri pe baza cărora să se protejeze datele EBT.

(d) SISTEMUL DE NOTARE

(1) Operatorul trebuie să folosească un sistem de notare pentru evaluarea competențelor piloților. Sistemul de notare trebuie să asigure:

(i) suficiente detalii pentru a permite măsurători exacte și utile ale performanței individuale;

(ii) un criteriu de performanță și o scală pentru fiecare competență pe care să se marcheze punctul care determină nivelul minim admisibil care trebuie atins pentru a putea desfășura operațiuni de zbor de linie. Operatorul trebuie să elaboreze proceduri pentru a aborda performanțele scăzute ale unui pilot;

(iii) integritatea datelor;

(iv) securitatea datelor.

(2) Operatorul trebuie să verifice la intervale regulate acuratețea sistemului de notare în

raport cu un sistem pe bază de criterii.

(e) ECHIPAMENTELE DE PREGĂTIRE ADECVATE ȘI VOLUMUL DE ORE PENTRU ABSOLVIREA PROGRAMULUI EBT AL OPERATORULUI

1. Fiecare modul EBT trebuie să se desfășoare pe un FSTD cu un nivel de calificare adecvat pentru a se asigura executarea corectă a subiectelor de evaluare și de pregătire.

2. Operatorul trebuie să ofere un volum suficient de ore pe echipamentul de pregătire adecvat pentru ca pilotul să absolve programul EBT al operatorului. Criteriile pe baza cărora se determină volumul programului EBT sunt următoarele:

- (i) volumul corespunde dimensiunii și complexității programului EBT;
- (ii) volumul este suficient pentru a absolvi programul EBT;
- (iii) volumul asigură un program EBT eficace, ținând seama de recomandările formulate de OACI, de EASA și de AAC;
- (iv) volumul corespunde tehnologiei echipamentelor de pregătire utilizate.

(f) ECHIVALENȚA FUNCȚIONĂRIILOR NECORESPUNZĂTOARE

(1) Fiecărui pilot trebuie să i se asigure evaluarea și pregătirea în gestionarea funcționărilor necorespunzătoare ale sistemelor de aeronavă.

(2) Funcționările necorespunzătoare ale sistemelor de aeronavă care solicită în mod semnificativ un echipaj competent trebuie organizate în funcție de următoarele caracteristici:

- (i) stringență;
- (ii) complexitate;
- (iii) degradarea controlului aeronavei;
- (iv) pierderea instrumentelor;
- (v) gestionarea consecințelor.

(3) Fiecare pilot trebuie expus cel puțin unei funcționări necorespunzătoare pentru fiecare caracteristică la frecvența determinată în tabelul subiectelor de evaluare și de pregătire.

(4) Demonstrarea competenței în gestionarea unei funcționări necorespunzătoare se consideră echivalentă unei competențe demonstrate în privința gestionării altor funcționări necorespunzătoare cu aceleași caracteristici.

(g) ECHIVALENȚA APROPIERILOR RELEVANTE PENTRU OPERAȚIUNI

(1) Operatorul se asigură că fiecare pilot beneficiază de pregătire periodică în ceea ce privește executarea tipurilor de apropiere și metodele de apropiere relevante pentru operațiuni.

(2) Această pregătire trebuie să includă apropieri care solicită suplimentar un echipaj competent.

(3) Pregătirea trebuie să includă apropieri care necesită o aprobare specifică în conformitate cu anexa nr.5 (Partea SPA).

(h) EVALUAREA ÎN ZBOR DE LINIE A COMPETENȚEI

1. Fiecare pilot trebuie să se supună periodic unei evaluări în zbor de linie a competenței pe o aeronavă pentru a demonstra că poate desfășura eficace, eficient și în condiții de siguranță operațiunile normale de zbor de linie descrise în manualul de operațiuni.

2. Perioada de valabilitate a unei evaluări în zbor de linie a competenței este de 12 luni.

3. Operatorul care a primit aprobarea pentru EBT poate, cu aprobarea AAC, să prelungească valabilitatea evaluării în zbor de linie a competenței:

- (i) la doi ani, sub rezerva unei evaluări a riscurilor, sau
- (ii) la trei ani, sub rezerva unui proces de feedback referitor la monitorizarea operațiunilor de zbor de linie, care identifică amenințările la adresa operațiunilor, minimizează riscurile unor astfel de amenințări și pune în aplicare măsuri de gestionare a erorilor umane în cadrul operațiunilor.

4. Pentru a trece cu succes de evaluarea în zbor de linie a competenței, pilotul trebuie să demonstreze un nivel admisibil de performanță la toate competențele observate.

(i) PREGĂTIREA LA SOL

1. Din 12 în 12 luni calendaristice, fiecare pilot trebuie să se supună:

- (i) unei pregătiri tehnice la sol;
- (ii) unei evaluări și pregătiri pe tema amplasării și folosirii tuturor echipamentelor de urgență și de siguranță de la bordul aeronavei.

2. Cu aprobarea AAC și sub rezerva unei evaluări a riscurilor, operatorul poate prelungi perioada prevăzută pentru evaluarea și pregătirea pe tema amplasării și folosirii tuturor echipamentelor de urgență și de siguranță de la bordul aeronavei la 24 de luni.

ORO.FC.232 Subiectele de pregătire și de evaluare ale programului EBT

(a) Operatorul se asigură că fiecare pilot este expus la subiectele de evaluare și de pregătire.

(b) Subiectele de evaluare și de pregătire trebuie să fie:

(1) elaborate pe baza datelor în materie de siguranță și a datelor operaționale care sunt utilizate pentru a identifica domeniile care trebuie îmbunătățite și prioritizate în pregătirea piloților în scopul ghidării elaborării de programe EBT adecvate;

(2) distribuite pe o perioadă de trei ani, cu o frecvență definită;

(3) relevante pentru tipul sau varianta de aeronavă pe care își desfășoară activitatea pilotul.

ORO.FC.235 Calificarea piloților pentru operarea în oricare dintre posturile de pilotaj

(a) Comandanții ale căror sarcini le impun operarea în oricare dintre posturile de pilotaj și exercitarea sarcinilor de copilot sau comandanții cărora li se cere să îndeplinească sarcini de pregătire sau de verificare trebuie să se supună unei pregătiri și unei verificări suplimentare conform manualului de operațiuni. Verificarea poate fi efectuată odată cu verificarea competenței la operator prevăzută la ORO.FC.230 litera (b) sau în programul EBT prevăzut la ORO.FC.231.

(b) Pregătirea și verificarea suplimentare trebuie să includă cel puțin următoarele:

1. cedarea unui motor în timpul decolării;

2. o apropiere și o rată cu un motor inoperant; și

3. o aterizare cu un motor inoperant.

(c) În cazul elicopterelor, comandanții trebuie să își susțină verificările competenței alternativ pe postul de pilotaj din stânga și din dreapta, la fiecare a doua verificare a competenței, cu condiția ca, la combinarea verificării competenței pentru calificarea de tip cu verificarea competenței efectuată de operator, comandantul să își efectueze pregătirea sau verificarea pe postul de pilotaj pe care îl ocupă în mod obișnuit.

(d) La executarea manevrelor cu un motor oprit pe o aeronavă, cedarea motorului trebuie simulată.

(e) Atunci când operează în postul de pilotaj al copilotului, verificările impuse de ORO.FC.230 pentru operarea în postul de pilotaj al comandantului trebuie să fie, în plus, valabile și la zi.

(f) Un pilot care înlocuiește comandantul trebuie să fi demonstrat, în concordanță cu verificarea competenței efectuată de operator prevăzută la ORO.FC.230 lit.(b), aptitudinea de a executa manevrele și procedurile care în mod normal nu țin de responsabilitatea sa. În cazurile în care nu sunt diferențe semnificative între postul de pilotaj din dreapta și cel din stânga, se poate face practică pe oricare dintre posturile de pilotaj.

(g) Un pilot, altul decât comandantul, care ocupă postul de pilotaj al comandantului trebuie să demonstreze aptitudinea de a executa manevrele și procedurile, în concordanță cu verificarea competenței efectuată de operator conform ORO.FC.230 lit.(b), care, în mod normal, sunt responsabilitățile comandantului acționând în calitate de pilot care monitorizează progresul zborului. În cazurile în care nu sunt diferențe semnificative între postul de pilotaj din dreapta și cel din stânga, se poate face practică pe oricare dintre posturile de pilotaj.

ORO.FC.240 Operarea pe mai multe tipuri sau variante

(a) Procedurile sau restricțiile operaționale pentru operarea pe mai mult de un tip sau

variantă, stabilite în manualul de operațiuni și aprobate de AAC, trebuie să cuprindă:

1. nivelul minim de experiență al membrilor echipajului de zbor;
2. nivelul minim de experiență pe un tip sau pe o variantă înainte de a începe pregătirea pentru un alt tip sau o altă variantă și exploatarea respectivului tip sau respectivei variante;
3. procesul prin care echipajul de zbor calificat pentru un tip sau o variantă va fi pregătit și calificat pentru alt tip sau o altă variantă; și
4. toate cerințele aplicabile privind experiența recentă pentru fiecare tip sau variantă.

(b) Atunci când un membru al echipajului de zbor operează atât elicoptere, cât și avioane, respectivul membru al echipajului de zbor este limitat la efectuarea de operațiuni pe un singur tip de avion și un singur tip de elicopter.

(c) Litera (a) nu se aplică operațiunilor cu avioane din clasa de performanță B dacă acestea se limitează la clasele de avioane cu motoare cu piston cu un singur pilot în condiții VFR pe timp de zi. Litera (b) nu se aplică operațiunilor cu avioane din clasa de performanță B dacă acestea se limitează la clasele de avioane cu motoare cu piston cu un singur pilot.

ORO.FC.A.245 Program alternativ de pregătire și calificare

(a) Operatorul de avioane cu o experiență corespunzătoare poate înlocui una sau mai multe dintre următoarele cerințe de pregătire și verificare aplicabile echipajului de zbor cu un program alternativ de pregătire și verificare (ATQP) aprobat de AAC:

1. SPA.LVO.120 cu privire la pregătirea și calificările echipajului de zbor;
2. pregătirea de conversie și verificarea aferentă;
3. pregătirea pentru diferențe și pregătirea de familiarizare;
4. cursul de comandă;
5. pregătirea periodică și verificarea aferentă; și
6. operarea pe mai multe tipuri sau variante.

(b) ATQP trebuie să cuprindă pregătire și verificări ce instituie și mențin un nivel de competență cel puțin echivalent cu nivelul de competență obținut prin respectarea dispozițiilor de la ORO.FC.220 și ORO.FC.230. Nivelul de competență obținut prin pregătirea și calificarea echipajului de zbor se demonstrează înainte de acordarea aprobării pentru ATQP de către AAC.

(c) Operatorul care solicită o aprobare a ATQP trebuie să pună la dispoziția AAC un plan de punere în aplicare, care să includă o descriere a nivelului de competență care trebuie obținut prin pregătirea și calificarea echipajului de zbor.

(d) În plus față de verificările impuse de ORO.FC.230 și anexa nr.1 (Partea FCL) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă, fiecare membru al echipajului de zbor trebuie să se supună unei evaluări orientate pe zborul de linie (LOE) pe un FSTD. Perioada de valabilitate a unei evaluări LOE este de 12 luni calendaristice. Perioada de valabilitate se calculează de la sfârșitul lunii în care s-a efectuat verificarea. Dacă evaluarea LOE s-a efectuat în ultimele 3 luni ale perioadei de valabilitate, noua perioadă de valabilitate se calculează începând cu data expirării evaluării precedente.

(e) După doi ani de activitate pe baza unui program ATQP aprobat, operatorul poate extinde, cu aprobarea AAC, perioadele de valabilitate ale verificărilor prevăzute la ORO.FC.230 după cum urmează:

1. verificarea competenței efectuată de operator la 12 luni calendaristice. Perioada de valabilitate se calculează de la sfârșitul lunii în care s-a efectuat verificarea. Dacă verificarea s-a efectuat în ultimele trei luni ale perioadei de valabilitate, noua perioadă de valabilitate se calculează de la data expirării perioadei precedente de valabilitate;
2. verificarea în zbor de linie la 24 de luni calendaristice. Perioada de valabilitate se calculează de la sfârșitul lunii în care s-a efectuat verificarea. Dacă verificarea s-a efectuat în ultimele șase luni ale perioadei de valabilitate, noua perioadă de valabilitate se calculează de la data expirării perioadei precedente de valabilitate;

3. verificarea referitoare la echipamentele de urgență și de siguranță la 24 de luni calendaristice. Perioada de valabilitate se calculează de la sfârșitul lunii în care s-a efectuat verificarea. Dacă verificarea s-a efectuat în ultimele șase luni ale perioadei de valabilitate, noua perioadă de valabilitate se calculează de la data expirării perioadei precedente de valabilitate.

ORO.FC.A.250 Comandanți titulari al unui certificat CPL(A)

(a) Titularul unui certificat CPL(A) (avion) acționează în calitate de comandant în transportul aerian comercial pe un avion cu un singur pilot, numai dacă este îndeplinită una dintre condițiile următoare:

1. atunci când transportă pasageri în condiții VFR în afara unei raze de 50 NM (90 km) de la aerodromul de plecare, pilotul are un minim de 500 de ore de zbor pe avioane sau este titularul unei calificări de zbor instrumental valabile;

2. atunci când operează un avion multimotor în condiții IFR, acesta are un minim de 700 de ore timp de zbor pe avioane, dintre care 400 de ore în funcția de pilot comandant. Aceste ore cuprind 100 de ore în condiții IFR și 40 de ore în operațiuni multimotor. Cele 400 de ore în funcția de pilot comandant pot fi înlocuite de ore de zbor în funcția de copilot într-un sistem de echipaj multipilot stabilit, prevăzut în manualul de operațiuni, echivalându-se două ore timp de zbor în calitate de copilot cu o oră timp de zbor ca pilot comandant;

3. atunci când operează un avion monomotor în condiții IFR, acesta are un minim de 700 de ore timp de zbor pe avioane, dintre care 400 de ore în funcția de pilot comandant. Aceste ore cuprind 100 de ore în condiții IFR. Cele 400 de ore în funcția de pilot comandant pot fi înlocuite de ore de zbor în funcția de copilot într-un sistem de echipaj multipilot stabilit, prevăzut în manualul de operațiuni, echivalându-se două ore timp de zbor în calitate de copilot cu o oră timp de zbor ca pilot comandant.

(b) Litera (a) pct. 1 nu se aplică operațiunilor în condiții IFR pe timp de zi cu avioane din clasa de performanță B.

ORO.FC.H.250 Comandanți titulari al unui certificat CPL(H)

(a) Titularul unui certificat CPL(H) (elicopter) acționează în calitate de comandant în transportul aerian comercial pe un elicopter cu un singur pilot, doar dacă:

1. atunci când își desfășoară activitatea în condiții IFR, acesta are un minim de 700 de ore timp total de zbor pe elicoptere, dintre care 300 de ore în funcția de pilot comandant. Aceste ore cuprind 100 de ore în condiții IFR. Cele 300 de ore în funcția de pilot comandant pot fi înlocuite de ore de zbor în funcția de copilot într-un sistem de echipaj multipilot stabilit, prevăzut în manualul de operațiuni, echivalându-se două ore timp de zbor în calitate de copilot cu o oră timp de zbor ca pilot comandant;

2. atunci când își desfășoară activitatea în condiții VMC pe timp de noapte, acesta deține:

(i) o calificare de zbor instrumental valabilă; sau

(ii) 300 de ore timp de zbor pe elicoptere, dintre care 100 de ore ca pilot comandant și 10 ore ca pilot aflat la comenzi pe timp de noapte.

Secțiunea 3

Cerințe suplimentare pentru operațiuni comerciale specializate și operațiuni de transport aerian comercial menționate la ORO.FC.005 lit.(b) pct.1 și 2

ORO.FC.330 Pregătirea periodică și verificarea aferentă – verificarea competenței efectuată de operator

(a) Fiecare membru al echipajului de zbor se supune unor verificări ale competenței efectuate de operator pentru a-și demonstra competența de a executa procedurile normale, anormale și de urgență, acestea acoperind aspectele relevante aferente sarcinilor specializate descrise în manualul de operațiuni.

(b) Se acordă atenția necesară în cazul în care operațiunile se desfășoară în condiții IFR sau pe timp de noapte.

(c) Perioada de valabilitate a unei verificări a competenței efectuate de operator este de 12 luni calendaristice. Perioada de valabilitate se calculează începând cu sfârșitul lunii în care s-a realizat verificarea. Dacă verificarea competenței efectuată de operator are loc în ultimele trei luni ale perioadei de valabilitate, noua perioadă de valabilitate se calculează de la data expirării celei precedente.

SUBPARTEA CC ECHIPAJUL DE CABINĂ

ORO.CC.005 Domeniul de aplicare

Prezenta subparte stabilește cerințele care trebuie îndeplinite de operator atunci când exploatează o aeronavă cu echipaj de cabină și cuprinde:

- (a) Secțiunea 1, care specifică cerințele comune aplicabile tuturor operațiunilor; și
- (b) Secțiunea 2, care specifică cerințele suplimentare aplicabile doar operațiunilor de transport aerian comercial.

Secțiunea 1 Cerințe comune

ORO.CC.100 Numărul de membri și componența echipajului de cabină

(a) Pentru operarea aeronavelor cu o MOPSC de peste 19 locuri, se desemnează cel puțin un membru al echipajului de cabină atunci când se transportă unul sau mai mulți pasageri.

(b) În scopul respectării dispoziției de la lit.(a), numărul minim de membri ai echipajului de cabină este cel mai mare dintre următoarele:

1. numărul membrilor echipajului de cabină stabilit în cursul procesului de certificare a aeronavei în conformitate cu specificațiile de certificare aplicabile, pentru configurarea cabinei aeronavei utilizate de operator;

2. dacă numărul prevăzut la pct.1 nu a fost stabilit, numărul de membri ai echipajului de cabină stabilit în cursul procesului de certificare a aeronavei pentru configurația maximă aprobată a locurilor pentru pasageri minus 1 pentru fiecare multiplu întreg de 50 de locuri pentru pasageri pe care configurația cabinei aeronavei utilizate de operator îl are în minus față de configurația maximă aprobată a locurilor;

3. un membru al echipajului de cabină pentru fiecare grup complet sau incomplet de 50 de locuri pentru pasageri instalate pe aceeași punte a aeronavei care urmează să fie operată.

(c) Pentru operațiunile efectuate cu mai mult de un membru al echipajului de cabină, operatorul numește un membru al echipajului de cabină care să răspundă în fața pilotului comandant sau a comandantului.

(d) Prin derogare de la lit.(a), operațiunile necomerciale cu aeronave cu o MOPSC de peste 19 locuri se pot efectua fără prezența la bord a unui membru al echipajului de cabină în exercițiul funcțiunii, sub rezerva obținerii aprobării prealabile a AAC. Pentru obținerea acestei aprobări, operatorul se asigură că sunt îndeplinite cumulativ condițiile următoare:

- 1. la bord se află maximum 19 pasageri;
- 2. operatorul a elaborat proceduri pentru operațiunea respectivă.

ORO.CC.110 Condiții pentru atribuirea de sarcini

(a) Membrii echipajului de cabină li se atribuie sarcini pe o aeronavă doar dacă:

- 1. au cel puțin 18 ani;
- 2. au fost evaluați, în conformitate cu cerințele aplicabile din anexa nr.4 (Partea MED)

la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și procedurilor administrative referitoare la

personalul navigant din aviația civilă, ca fiind apți din punct de vedere fizic și mental pentru a-și executa sarcinile și pentru a-și îndeplini responsabilitățile în siguranță; și

3. au trecut cu succes prin toate pregătirile și verificările aplicabile prevăzute de prezenta subparte și au competența de a-și executa sarcinile atribuite în conformitate cu procedurile specificate în manualul de operațiuni.

(b) Înainte de a atribui sarcini membrilor echipajului de cabină care lucrează ca liber profesioniști sau cu jumătate de normă, operatorul se asigură că se respectă toate cerințele aplicabile ale prezentei subpărți, ținând seama de toate serviciile prestate de membrul echipajului de cabină pentru alt (alți) operator (operatori), în scopul de a determina în special:

1. numărul total de tipuri și variante de aeronave pe care își desfășoară activitatea; și
2. limitările aplicabile în ceea ce privește timpul de zbor și de serviciu și cerințele privind timpul de odihnă.

(c) Pasagerii trebuie informați clar cu privire la membrii echipajului de cabină aflați în funcțiune și rolul lor în ceea ce privește siguranța pasagerilor și a zborului.

ORO.CC.115 Desfășurarea cursurilor de pregătire și a verificărilor asociate

(a) Operatorul stabilește un program și o programă detaliată pentru fiecare curs de pregătire în conformitate cu cerințele aplicabile din prezenta subparte și, după caz, din anexa nr.5 (Partea CC) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă, în scopul de a acoperi sarcinile și responsabilitățile care trebuie îndeplinite de membrii echipajului de cabină.

(b) Fiecare curs de pregătire cuprinde instruire teoretică și practică, precum și exerciții individuale și colective, în funcție de fiecare subiect vizat de pregătire, pentru ca membrii echipajului de cabină să obțină și să mențină nivelul adecvat de competență în conformitate cu prezenta subparte.

(c) Fiecare curs de pregătire trebuie:

1. să se desfășoare într-un mod structurat și realist; și
2. să fie susținut de personal calificat în mod corespunzător pentru subiectul care trebuie acoperit.

(d) În timpul sau după finalizarea tuturor cursurilor de pregătire impuse de prezenta subparte, fiecare membru al echipajului trebuie să se supună unei verificări care să vizeze toate elementele de pregătire cuprinse în programul de pregătire relevant, cu excepția pregătirii în domeniul CRM. Verificările se efectuează de către personal calificat corespunzător pentru a verifica dacă membrul echipajului de cabină a obținut și/sau menține nivelul de competență necesar.

(e) Cursurile de pregătire CRM și modulele CRM, după caz, sunt susținute de un instructor CRM pentru echipaje de cabină. Atunci când în alte cursuri de pregătire sunt cuprinse elemente CRM, un instructor CRM pentru echipaje de cabină se ocupă de elaborarea și punerea în aplicare a programei.

ORO.CC.120 Cursul de pregătire inițială

(a) Fiecare nou venit care nu este deja titularul unui atestat valabil de membru al echipajului de cabină eliberat în conformitate cu anexa nr.5 (Partea CC) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă:

1. să beneficieze de un curs de pregătire inițială, după cum se specifică la CC.TRA.220 din anexa nr.5 (Partea CC) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă; și

2. să susțină cu succes examenul asociat înainte de a urma o altă pregătire prevăzută în prezenta subparte.

(b) Unele elemente ale programului de pregătire inițială se pot combina cu prima pregătire specifică tipului de aeronavă și cu pregătirea de conversie oferită de operator, cu condiția ca cerințele de la CC.TRA.220 din anexa nr.5 (Partea CC) Regulamentul de stabilire a

cerințelor tehnice și procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă să fie îndeplinite și ca oricare dintre aceste elemente să fie înregistrat ca element al cursului de pregătire inițială în documentele privind pregătirea membrilor echipajului de cabină în cauză.

ORO.CC.125 Pregătirea specifică tipului de aeronavă și pregătirea de conversie oferită de operator

(a) Fiecare membru al echipajului de cabină trebuie să fi urmat pregătirea corespunzătoare specifică tipului de aeronavă și pregătirea de conversie oferită de operator și să se fi supus verificărilor asociate, înainte de:

1. a fi desemnat pentru prima dată de către operator să își desfășoare activitatea ca membru al echipajului de cabină; sau

2. a fi desemnat de respectivul operator să își desfășoare activitatea pe un alt tip de aeronavă.

(b) Atunci când elaborează programele și programa pentru pregătirea specifică tipului de aeronavă și pentru pregătirea de conversie furnizate de operator, operatorul include, dacă sunt disponibile, elementele relevante definite în partea obligatorie a datelor privind conformitatea operațională instituite în conformitate cu Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție.

(c) Programul de pregătire specifică tipului de aeronavă trebuie:

1. să cuprindă pregătire și exerciții pe un dispozitiv de pregătire reprezentativ sau pe aeronava efectivă; și

2. să cuprindă cel puțin următoarele elemente de pregătire specifică tipului de aeronavă:

(i) descrierea aeronavei, în funcție de relevanța sa pentru sarcinile echipajului de cabină;

(ii) toate echipamentele și sistemele de siguranță instalate relevante pentru sarcinile echipajului de cabină;

(iii) manevrarea și deschiderea efectivă, de către fiecare membru al echipajului de cabină, a fiecărui tip sau a fiecărei variante de uși și de ieșiri normale și de urgență, în modul normal și în modul de urgență;

(iv) demonstrarea manevrării celorlalte ieșiri, inclusiv a ferestrelor compartimentului pentru echipajul de zbor;

(v) echipamentul de protecție împotriva incendiilor sau a fumului, dacă este instalat;

(vi) pregătire pentru folosirea toboganelor de evacuare, dacă sunt montate;

(vii) manevrarea scaunului, a dispozitivelor de siguranță și a echipamentului sistemului de oxigen utilizat în caz de incapacitate a pilotului.

(d) Programul de pregătire de conversie oferită de operator pentru fiecare tip de aeronavă care urmează să fie operată trebuie:

1. să cuprindă pregătire și exerciții pe un dispozitiv de pregătire reprezentativ sau pe aeronava efectivă;

2. să cuprindă pregătire cu privire la procedurile standard de operare ale operatorului pentru membrii echipajului de cabină cărora operatorul le atribuie sarcini pentru prima dată;

3. să acopere cel puțin următoarele elemente ale pregătirii specifice oferite de operator, în funcție de relevanța acestora pentru tipul de aeronavă care urmează să fie operată:

(i) descrierea configurației cabinei;

(ii) amplasarea, scoaterea și utilizarea tuturor echipamentelor portabile de siguranță și de urgență transportate la bord;

(iii) toate procedurile normale și de urgență;

(iv) relațiile cu pasagerii și controlul mulțimii;

(v) pregătire pentru combaterea incendiilor și a fumului, care să includă utilizarea tuturor echipamentelor de luptă împotriva incendiilor și de protecție reprezentative pentru cele transportate la bord;

(vi) proceduri de evacuare;

(vii) proceduri în caz de incapacitate a pilotului;

(viii) cerințele și procedurile de securitate aplicabile;

(ix) managementul resurselor echipajului.

ORO.CC.130 Pregătirea pentru diferențe

(a) În plus față de pregătirea impusă de ORO.CC.125, membrul echipajului de cabină trebuie să se supună pregătirii și verificării corespunzătoare care să acopere toate diferențele înainte de a fi repartizat pe:

1. o variantă a unui tip de aeronavă pe care își desfășoară activitatea în prezent; sau

2. un tip sau o variantă de aeronavă pe care își desfășoară activitatea în prezent, dar care prezintă diferențe în ceea ce privește:

(i) echipamentele de siguranță;

(ii) amplasarea echipamentelor de siguranță și de urgență; sau

(iii) procedurile normale și de urgență.

(b) Programul de pregătire pentru diferențe trebuie:

1. să fie considerat necesar pe baza unei comparații cu programul de pregătire urmat de membrul echipajului de cabină, în conformitate cu ORO.CC.125 lit.(c) și (d), pentru tipul de aeronavă relevant; și

2. să cuprindă pregătire și exerciții pe un dispozitiv de pregătire reprezentativ sau pe aeronava în sine în funcție de elementul de pregătire pentru diferențe care trebuie acoperit.

(c) Atunci când elaborează un program și o programă de pregătire pentru diferențe pentru o variantă sau un tip de aeronavă pe care se operează în prezent, operatorul include, dacă sunt disponibile, elementele relevante definite în partea obligatorie a datelor privind conformitatea operațională instituite în conformitate cu Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție.

ORO.CC.135 Familiarizarea

După finalizarea unei pregătiri specifice tipului de aeronavă și a unei pregătiri de conversie oferite de operator pe un tip de aeronavă, fiecare membru al echipajului de cabină urmează o familiarizare corespunzătoare, sub supraveghere, pe acel tip înainte de a fi desemnat să își desfășoare activitatea ca membru al echipajului de cabină minim necesar în conformitate cu ORO.CC.100.

ORO.CC.140 Pregătirea periodică

(a) Fiecare membru al echipajului de cabină trebuie să se supună anual pregătirii periodice și verificării aferente.

(b) Pregătirea periodică trebuie să acopere acțiunile care revin fiecărui membru al echipajului de cabină în procedurile normale și de urgență și exerciții adaptate tipului și/sau variantei de aeronavă pe care aceștia urmează să își desfășoare activitatea.

(c) Elemente de pregătire specifice tipului de aeronavă:

1. Pregătirea periodică trebuie să cuprindă exerciții practice efectuate anual de fiecare membru al echipajului de cabină pentru simularea manevrării fiecărui tip sau a fiecărei variante de uși și de ieșiri normale sau de urgență pentru evacuarea pasagerilor;

2. La intervale care nu pot depăși trei ani, pregătirea periodică trebuie să cuprindă și:

(i) manevrarea și deschiderea efectivă, de către fiecare membru al echipajului de cabină, pe un dispozitiv de pregătire reprezentativ sau pe aeronava efectivă, a fiecărui tip sau a fiecărei variante de ieșiri normale și de urgență în modurile normale și de urgență;

(ii) manevrarea efectivă de către fiecare membru al echipajului de cabină, pe un

dispozitiv de pregătire reprezentativ sau pe aeronava efectivă, a ușii de acces în compartimentul echipajului de zbor, atât în modul normal, cât și în cel de urgență, precum și a scaunului și dispozitivelor de siguranță și demonstrarea practică a manevrării echipamentului sistemului de oxigen utilizat în caz de incapacitate a pilotului;

(iii) demonstrarea manevrării tuturor celorlalte ieșiri, inclusiv a ferestrelor compartimentului pentru echipajului de zbor; și

(iv) demonstrarea folosirii bărcilor de salvare sau, dacă sunt instalate, a toboganelor plutitoare.

(d) Elemente de pregătire specifice operatorului:

1. Pregătirea periodică include anual:

(i) pentru fiecare membru al echipajului de cabină:

(A) amplasarea și manipularea tuturor echipamentelor de siguranță și de urgență instalate sau transportate la bord; și

(B) echiparea cu vestele de salvare, echipamentul portabil de oxigen și echipamentul de protecție a respirației (PBE);

(ii) depozitarea articolelor în compartimentul pentru pasageri;

(iii) proceduri legate de contaminarea suprafeței aeronavei;

(iv) proceduri de urgență;

(v) proceduri de evacuare;

(vi) studiul incidentelor și al accidentelor;

(vii) managementul resurselor echipajului;

(viii) aspecte aeromedicale și primul ajutor, inclusiv echipamentele aferente;

(ix) proceduri de securitate.

2. La intervale care nu pot depăși trei ani, pregătirea periodică trebuie să cuprindă și:

(i) utilizarea materialelor pirotehnice (dispozitive reale sau reprezentative);

(ii) demonstrarea practică a utilizării listelor de verificare pentru echipajul de zbor;

(iii) pregătire realistă și practică în ceea ce privește utilizarea tuturor echipamentelor de luptă contra incendiilor, inclusiv a echipamentului de protecție, reprezentativ pentru cel transportat în aeronavă;

(iv) pentru fiecare membru al echipajului de cabină:

(A) stingerea unui incendiu caracteristic incendiilor de la bordul aeronavelor;

(B) echiparea cu PBE și folosirea acestuia într-un mediu închis, cu fum simulat.

(e) Perioade de valabilitate:

1. Perioada de valabilitate a pregătirii periodice anuale este de 12 luni calendaristice, începând cu sfârșitul lunii în care s-a efectuat verificarea.

2. Dacă pregătirea periodică și verificările aferente impuse la lit.(a) se efectuează în ultimele trei luni ale perioadei de valabilitate, noua perioadă de valabilitate se calculează începând cu data expirării perioadei precedente de valabilitate.

3. Pentru elementele de pregătire suplimentare care se susțin o dată la trei ani, specificate la lit.(c) pct.2 și la lit.(d) pct.2, perioada de valabilitate este de 36 de luni calendaristice, începând cu sfârșitul lunii în care s-au efectuat verificările.

ORO.CC.145 Pregătire de reîmprospătare a cunoștințelor

(a) Dacă, în ultimele 6 luni ale perioadei de valabilitate a ultimei pregătiri și verificări periodice relevante, un membru al echipajului de cabină:

1. nu a executat sarcini în timpul zborului, înainte de a i se atribui din nou astfel de sarcini, se supune pregătirii de reîmprospătare a cunoștințelor și verificării aferente pentru fiecare tip de aeronavă pe care trebuie să își desfășoare activitatea; sau

2. nu a executat sarcini în timpul zborului pe un anumit tip de aeronavă, înainte de a i se atribui din nou astfel de sarcini, participă, pe acel tip de aeronavă, la:

(i) pregătirea de reîmprospătare a cunoștințelor și verificarea aferentă; sau

(ii) două zboruri de familiarizare în conformitate cu ORO.CC.135.

(b) Programul de pregătire pentru reîmprospătarea cunoștințelor pentru fiecare tip de aeronavă acoperă cel puțin:

1. proceduri de urgență;
2. proceduri de evacuare;
3. manevrarea și deschiderea efectivă, de către fiecare membru al echipajului de cabină, a fiecărui tip sau a fiecărei variante de ieșiri normale și de urgență și a ușii de acces în compartimentul echipajului de zbor în modul normal și în modul de urgență;
4. demonstrarea manevrării tuturor celorlalte ieșiri, inclusiv a ferestrelor compartimentului pentru echipajului de zbor;
5. amplasarea și manipularea tuturor echipamentelor de siguranță și de urgență relevante instalate sau transportate la bord.

(c) Operatorul poate alege să înlocuiască pregătirea de reîmprospătare a cunoștințelor cu pregătirea periodică dacă repunerea în funcție a membrului echipajului de cabină are loc în cursul perioadei de valabilitate a ultimei pregătiri periodice și verificări aferente. Dacă respectiva perioadă de valabilitate a expirat, pregătirea de reîmprospătare a cunoștințelor poate fi înlocuită de pregătirea specifică tipului de aeronavă și de pregătirea de conversie oferită de operator, după cum se specifică la ORO.CC.125.

Secțiunea 2

Cerințe suplimentare pentru operațiunile de transport aerian comercial

ORO.CC.200 Șeful de cabină

(a) Atunci când este necesar mai mult de un membru al echipajului de cabină, în componența echipajului de cabină intră un șef de cabină numit de operator.

(b) Operatorul numește membri ai echipajului de cabină în poziția de șef de cabină numai dacă aceștia:

1. au cel puțin un an de experiență ca membru al echipajului de cabină; și
2. au finalizat cu succes un curs de pregătire ca șef de cabină și verificarea asociată.

(c) Cursul de pregătire pentru șefi de cabină trebuie să acopere toate sarcinile și responsabilitățile șefilor de cabină și să cuprindă cel puțin următoarele elemente:

1. informarea înainte de zbor;
2. cooperarea cu echipajul;
3. examinarea cerințelor impuse de operator și a obligațiilor legale;
4. raportarea accidentelor și a incidentelor;
5. factorii umani și managementul resurselor echipajului CRM; și
6. limitările timpului de zbor și de serviciu și cerințele privind timpul de odihnă.

(d) Șeful de cabină răspunde în fața comandantului pentru executarea și coordonarea procedurilor normale și de urgență indicate în manualul de operațiuni, inclusiv pentru întreruperea sarcinilor care nu sunt legate de siguranță în vederea păstrării siguranței sau a securității.

(e) Operatorul stabilește proceduri pentru selectarea celui mai calificat membru al echipajului de cabină pentru a acționa ca șef de cabină, dacă șeful de cabină desemnat nu își mai poate desfășura activitatea. Modificările acestor proceduri se notifică AAC.

ORO.CC.205 Reducerea numărului de membri ai echipajului de cabină în timpul operațiunilor la sol și în circumstanțe neprevăzute

(a) Ori de câte ori la bordul unei aeronave se află pasageri, în aeronavă trebuie să fie prezent și pregătit să acționeze numărul minim de membri ai echipajului de cabină necesar în conformitate cu ORO.CC.100.

(b) Prin derogare de la lit.(a), numărul minim de membri ai echipajului de cabină poate fi redus în oricare dintre următoarele cazuri:

1. pe durata operațiunilor normale la sol care nu presupun realimentarea sau extragerea

combustibilului atunci când aeronava se află la locul de parcare;

2. în circumstanțe neprevăzute, dacă numărul de pasageri transportați la bord este redus. În acest caz se înaintează un raport către AAC după încheierea zborului;

3. în scopul de a se oferi perioade de odihnă în timpul fazei de croazieră a unui zbor, fie în conformitate cu ORO.FTL.205 lit.(e), fie ca măsură de combatere a oboselii aplicată de operator.

(c) În scopul aplicării dispozițiilor de la lit.(b) pct.1 și 2, procedurile operatorului incluse în manualul de operațiuni garantează că:

1. se atinge un nivel echivalent de siguranță cu un număr redus al membrilor echipajului de cabină, în special pentru evacuarea pasagerilor;

2. chiar și în condițiile unui număr redus al membrilor echipajului de cabină, este prezent un șef de cabină în conformitate cu ORO.CC.200;

3. pentru fiecare grup complet sau incomplet de 50 de pasageri prezenți pe aceeași punte a aeronavei este necesar cel puțin un membru al echipajului de cabină;

4. în cazul operațiunilor normale la sol cu o aeronavă care necesită mai mult de un membru al echipajului de cabină, numărul membrilor echipajului de cabină determinat în conformitate cu pct.3 este majorat cu câte un membru al echipajului de cabină pentru fiecare pereche de ieșiri de urgență aflate la nivelul podelei.

(d) În scopul aplicării dispozițiilor de la lit.(b) pct.3, operatorul:

1. efectuează o evaluare a riscurilor pentru a determina numărul de membri ai echipajului de cabină care trebuie să fie prezenți și pregătiți să acționeze în orice moment în timpul fazei de croazieră;

2. identifică măsuri de diminuare a efectelor prezenței unui număr mai mic de membri ai echipajului de cabină pregătiți să acționeze în timpul fazei de croazieră;

3. prevede în manualul de operațiuni proceduri specifice, inclusiv pentru odihna în timpul zborului a șefului de cabină, care să asigure în orice moment relații adecvate cu pasagerii și gestionarea eficientă a oricăror situații anormale sau de urgență;

4. precizează, în regimul de specificare a timpului de zbor în conformitate cu ORO.FTL.125, condițiile în care se pot oferi membrilor echipajului de cabină perioade de odihnă în timpul zborului.

ORO.CC.210 Condiții suplimentare pentru atribuirea de sarcini

Membrii echipajului de cabină primesc sarcini și își desfășoară activitatea pe un anumit tip sau variantă de aeronavă numai dacă:

(a) sunt titulari ai unui atestat valabil eliberat în conformitate cu anexa nr.5 (Partea CC) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă;

(b) sunt calificați pe tipul sau varianta respectivă în conformitate cu prezenta subparte;

(c) respectă celelalte cerințe aplicabile din prezenta subparte și din anexa nr.4 (Partea CAT);

(d) poartă uniforma de membru al echipajului de cabină a operatorului.

ORO.CC.215 Programe de pregătire și de verificare și documentația conexă

(a) Programele de pregătire și de verificare, inclusiv fiecare programă impusă de prezenta subparte, se aprobă de AAC și se specifică în manualul de operațiuni.

(b) După ce un membru al echipajului de cabină a finalizat cu succes cursul de pregătire și verificarea aferentă, operatorul:

1. actualizează documentele referitoare la pregătirea membrului echipajului de cabină în conformitate cu ORO.MLR.115; și

2. pune la dispoziția acestuia o listă cu perioadele de valabilitate actualizate în funcție de tipul (tipurile) și varianta (variantele) de aeronavă pe care membrul echipajului de cabină este calificat să își desfășoare activitatea.

ORO.CC.250 Operarea pe mai multe tipuri sau variante de aeronave

(a) Un membru al echipajului de cabină nu este desemnat să își desfășoare activitatea pe mai mult de trei tipuri de aeronave, exceptând situația în care deține aprobarea AAC, caz în care membrul echipajului de cabină poate fi desemnat să își desfășoare activitatea pe patru tipuri de aeronave, dacă pentru cel puțin două dintre aceste tipuri:

1. echipamentele de siguranță și de urgență și procedurile normale și de urgență specifice tipului de aeronavă sunt similare; și

2. procedurile normale și de urgență nespecifice tipului de aeronavă sunt identice.

(b) În sensul dispozițiilor de la lit.(a) și pentru pregătirea și calificările echipajului de cabină, operatorul determină:

1. fiecare aeronavă ca un tip sau o variantă luând în considerare, dacă sunt disponibile, elementele relevante definite în partea obligatorie a datelor privind conformitatea operațională instituite în conformitate cu Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție, pentru tipul sau varianta de aeronavă relevante; și

2. variantele unui tip de aeronavă ca reprezentând tipuri diferite dacă nu sunt similare sub următoarele aspecte:

(i) manevrarea ieșirii de urgență;

(ii) amplasarea și tipul echipamentelor portabile de siguranță și de urgență;

(iii) procedurile de urgență specifice tipului de aeronavă.

ORO.CC.255 Operarea cu un singur membru al echipajului de cabină

(a) Operatorul selectează, recrutează, pregătește și verifică competența membrilor echipajului de cabină care sunt desemnați pentru operațiuni cu un singur membru al echipajului de cabină în funcție de criteriile corespunzătoare acestui tip de operațiune.

(b) Membrii echipajului de cabină care nu au experiență anterioară în operarea ca unic membru al echipajului de cabină sunt desemnați pentru acest tip de operațiuni numai după ce:

1. au finalizat pregătirea după cum se prevede la lit.(c) în plus față de alte pregătiri și verificări aplicabile prevăzute în prezenta subparte;

2. au susținut cu succes verificările competenței lor în ceea ce privește îndeplinirea sarcinilor și responsabilităților ce le revin în conformitate cu procedurile specificate în manualul de operațiuni; și

3. au efectuat zboruri de familiarizare de cel puțin 20 de ore și 15 sectoare pe tipul de aeronavă relevant sub supravegherea unui membru al echipajului de cabină cu experiență necesară.

(c) Următoarele elemente de pregătire suplimentare trebuie parcurse punându-se accentul în mod special pe operațiunile cu un singur membru al echipajului de cabină:

1. responsabilitatea față de comandant în ceea ce privește executarea procedurilor normale și de urgență;

2. importanța coordonării și a comunicării cu echipajul de zbor, în special când se gestionează problemele create de pasagerii nedisciplinați sau perturbatori;

3. examinarea cerințelor impuse de operator și a obligațiilor legale;

4. documentația;

5. raportarea accidentelor și a incidentelor; și

6. limitările timpului de zbor și de serviciu și cerințele privind timpul de odihnă.

SUBPARTEA TC

PERSONALUL TEHNIC ÎN OPERAȚIUNI HEMS, HHO sau NVIS

ORO.TC.100 Domeniul de aplicare

Prezenta subparte stabilește cerințele care trebuie îndeplinite de operator atunci când exploatează o aeronavă cu membri ai personalului tehnic în operațiuni HEMS, NVIS sau HHO

în cadrul transportului aerian comercial.

ORO.TC.105 Condiții pentru atribuirea de sarcini

(a) Membrii personalului tehnic angajați în operațiuni HEMS, HHO sau NVIS în cadrul transportului aerian comercial primesc sarcini numai dacă:

1. au cel puțin 18 ani;
2. sunt apți din punct de vedere fizic și mental pentru a-și executa sarcinile atribuite și pentru a-și îndeplini responsabilitățile în siguranță;
3. au urmat toate pregătirile aplicabile impuse de prezenta subparte în scopul executării sarcinilor atribuite;
4. în urma verificării, sunt considerați competenți pentru a executa toate sarcinile atribuite în conformitate cu procedurile specificate în manualul de operațiuni.

(b) Înainte de a atribui sarcini membrilor personalului tehnic care lucrează ca liber profesioniști și/sau cu jumătate de normă, operatorul se asigură că se respectă toate cerințele aplicabile ale prezentei subpărți, ținând seama de toate serviciile prestate de membrul personalului tehnic pentru alt (alți) operator (operatori), în scopul de a determina în special:

1. numărul total de tipuri și variante de aeronave pe care își desfășoară activitatea;
2. limitările aplicabile în ceea ce privește timpul de zbor și de serviciu și cerințele privind timpul de odihnă.

ORO.TC.110 Pregătirea și verificarea

(a) Operatorul stabilește un program de pregătire în conformitate cu cerințele aplicabile din prezenta subparte în scopul de a acoperi sarcinile și responsabilitățile care trebuie îndeplinite de membrii personalului tehnic.

(b) În urma finalizării pregătirii inițiale, a pregătirii de conversie oferite de operator, a pregătirii pentru diferențe și a pregătirii periodice, fiecare membru al personalului tehnic trebuie să susțină o verificare pentru a-și demonstra competența de a executa procedurile normale și de urgență.

(c) Pregătirea și verificarea sunt executate, pentru fiecare curs de pregătire, de către personal calificat corespunzător și experimentat în subiectul care trebuie acoperit. Operatorul informează AAC în legătură cu personalul care realizează verificările.

ORO.TC.115 Pregătirea inițială

Înainte de a urma pregătirea de conversie oferită de operator, fiecare membru al personalului tehnic finalizează pregătirea inițială care cuprinde:

- (a) cunoștințe teoretice generale privind aviația și reglementările aeronautice, care cuprind toate elementele relevante pentru sarcinile și responsabilitățile prevăzute pentru personalul tehnic;
- (b) pregătire privind combaterea incendiilor și a fumului;
- (c) antrenament de supraviețuire pe sol sau în apă, corespunzător tipului sau zonei de operare;
- (d) aspecte aeromedicale și primul ajutor;
- (e) comunicarea și elementele CRM relevante prevăzute la ORO.FC.115 și ORO.FC.215.

ORO.TC.120 Pregătirea de conversie oferită de operator

Fiecare membru al personalului tehnic trebuie să urmeze:

(a) pregătirea de conversie oferită de operator, care să includă elementele CRM relevante,

1. înainte de a fi desemnat pentru prima dată ca membru al personalului tehnic de către operator; sau

2. atunci când trece pe un alt tip sau altă clasă de aeronavă, dacă vreuna dintre procedurile sau vreunul dintre echipamentele menționate la lit.(b) este diferit;

(b) pregătirea de conversie oferită de operator trebuie să cuprindă:

1. amplasarea și utilizarea tuturor echipamentelor de siguranță și de supraviețuire

transportate pe aeronavă;

2. toate procedurile normale și de urgență;

3. echipamentele de la bord folosite pentru îndeplinirea sarcinilor în interiorul aeronavei sau pe sol în scopul asistării pilotului în timpul operațiunilor HEMS, HHO sau NVIS.

ORO.TC.125 Pregătirea pentru diferențe

(a) Fiecare membru al personalului tehnic trebuie să urmeze o pregătire pentru diferențe la trecerea la alte echipamente sau proceduri pe tipuri sau variante pe care își desfășoară activitatea în mod curent.

(b) Operatorul indică în manualul de operațiuni când este necesară o astfel de pregătire pentru diferențe.

ORO.TC.130 Zborurile de familiarizare

În urma finalizării pregătirii de conversie oferite de operator, fiecare membru al personalului tehnic trebuie să efectueze zboruri de familiarizare înainte de a-și desfășura activitatea ca membru al personalului tehnic necesar în operațiuni HEMS, HHO sau NVIS.

ORO.TC.135 Pregătirea periodică

(a) La fiecare perioadă de 12 luni, fiecare membru al personalului tehnic trebuie să se supună pregătirii periodice relevante pentru tipul sau clasa de aeronave pe care își desfășoară activitatea și pentru echipamentele pe care le utilizează. În toate etapele corespunzătoare ale pregătirii periodice sunt integrate elemente CRM.

(b) Pregătirea periodică include instruire teoretică și practică și exerciții.

ORO.TC.140 Pregătirea de reîmprospătare a cunoștințelor

(a) Fiecare membru al personalului tehnic care nu a executat sarcini în ultimele șase luni trebuie să urmeze pregătirea de reîmprospătare a cunoștințelor indicată în manualul de operațiuni.

(b) Membrul personalului tehnic care nu a executat sarcini în timpul zborului pe un tip sau o clasă anume de aeronavă în ultimele șase luni, înainte de a fi desemnat pe tipul sau clasa respectivă, trebuie:

1. să urmeze pregătirea de reîmprospătare a cunoștințelor pe tipul sau clasa respectivă; sau

2. să efectueze două sectoare de familiarizare pe tipul sau clasa respectivă de aeronavă.

SUBPARTEA FTL

LIMITĂRI PRIVIND TIMPUL DE ZBOR ȘI DE SERVICIU ȘI CERINȚE PRIVIND PERIOADA DE ODIHNĂ

Secțiunea 1

Generalități

ORO.FTL.100 Domeniul de aplicare

Prezenta subparte stabilește cerințele care trebuie îndeplinite de un operator și de membrii echipajului său în ceea ce privește limitările timpului de zbor și de serviciu și cerințele privind timpul de odihnă pentru membrii echipajului.

ORO.FTL.105 Definiții

În sensul prezentei subpărți, se aplică următoarele definiții:

1. aclimatizat - o stare în care bioritmul circadian al unui membru al echipajului este sincronizat cu zona de fus orar în care se află membrul echipajului. Se consideră că un membru al echipajului este aclimatizat la o zonă de fus orar care cuprinde 2 ore în jurul zonei orei locale de la punctul de plecare. În cazul în care decalajul orar dintre ora locală la locul în care începe o sarcină de serviciu și ora locală de la locul unde începe următoarea sarcină de

serviciu este de peste 2 ore, membrul echipajului este considerat ca fiind aclimatizat în conformitate cu valorile din tabelul 1, în vederea calculării perioadei zilnice maxime de zbor.

Tabelul 1

Decalajul orar (h) dintre timpul de referință și ora locală de la locul unde acesta își începe următoarea sarcină de serviciu	Timpul scurs de la prezentarea la timpul de referință				
	< 48	48 - 71:59	72-95:59	96-119:59	≥ 120
< 4	B	D	D	D	D
≤ 6	B	X	D	D	D
≤ 9	B	X	X	D	D
≤ 12	B	X	X	X	D

„B” înseamnă aclimatizat la ora locală a fusului orar de plecare;

„D” înseamnă aclimatizat la ora locală a locului în care membrul echipajului își începe următoarea sarcină de serviciu; și

„X” înseamnă că un membru al echipajului se află într-o stare de aclimatizare necunoscută;

2. timp de referință - ora locală la locul de prezentare, situat într-o bandă de fus orar de 2 ore în jurul orei locale la care membrul echipajului este aclimatizat;

3. spațiu de cazare - în sensul perioadei de rezervă și al unui serviciu fracționat, un loc liniștit și confortabil, inaccesibil publicului, cu dotat cu dispozitive de control al luminii și temperaturii și cu un mobilier adecvat, care oferă unui membru al echipajului posibilitatea de a dormi, și cu o capacitate suficientă pentru găzduirea tuturor membrilor echipajului prezenți în același timp. De asemenea, acest spațiu trebuie să fie prevăzut cu acces la alimente și lichide;

4. spațiu de cazare adecvat - în sensul perioadei de rezervă, al serviciului fracționat și al timpului de odihnă, o încăpere individuală pentru fiecare membru al echipajului, aflată într-un mediu liniștit, echipată cu un pat, ventilată suficient, care este prevăzută cu un dispozitiv de reglare a temperaturii și a intensității luminii și cu acces la alimente și lichide;

5. echipaj de zbor majorat - un echipaj de zbor alcătuit din mai mulți membri decât minimul necesar pentru operarea aeronavei, care permite fiecărui membru al echipajului de zbor să părăsească postul care i-a fost desemnat și să fie înlocuit de un alt membru al echipajului de zbor calificat corespunzător, în scopul petrecerii unei perioade de odihnă în timpul zborului;

6. pauză - un interval de timp în cadrul unei perioade de serviciu pentru zbor, mai mic decât o perioadă de odihnă, considerat ca sarcină de serviciu și în timpul căruia un membru al echipajului este eliberat de toate sarcinile;

7. prezentare amânată - amânarea de către un operator a unei perioade de serviciu pentru zbor (FDP) programate, înainte ca un membru al echipajului să fi părăsit locul de odihnă;

8. orar perturbator - un program de lucru al unui membru al echipajului care afectează programul de somn al acestuia în timpul timpului optim de somn prin includerea unei FDP sau a unei combinații de FDP-uri care se suprapune, începe sau se încheie în orice moment al zilei sau al nopții de la locul în care un membru al echipajului este aclimatizat; un program de lucru poate avea caracter perturbator dacă începe devreme, se încheie târziu sau se derulează pe timp de noapte:

(a) orar perturbator „de tip matinal”:

(i) dacă „începe devreme”, o perioadă de serviciu care începe în intervalul cuprins între orele 05:00 și 05:59, în zona cu fusul orar la care un membru al echipajului este aclimatizat; și

(ii) dacă „se încheie târziu”, o perioadă de serviciu care se încheie în intervalul cuprins între orele 23:00 și 01:59, în zona cu fusul orar la care un membru al echipajului este aclimatizat;

(b) orar perturbator „de tip prelungit”:

(i) dacă „începe devreme”, o perioadă de serviciu care începe în intervalul cuprins între orele 05:00 și 06:59, în zona cu fusul orar la care un membru al echipajului este aclimatizat; și

(ii) dacă „se încheie târziu”, o perioadă de serviciu care se încheie în intervalul cuprins între orele 00:00 și 01:59, în zona cu fusul orar la care un membru al echipajului este aclimatizat;

9. serviciu pe timp de noapte - o perioadă de serviciu care încalcă orice interval cuprins între orele 02:00 și 04:59, în zona cu fusul orar la care un membru al echipajului este aclimatizat;

10. sarcină de serviciu - orice sarcină pe care un membru al echipajului o efectuează pentru operator, inclusiv perioada de serviciu pentru zbor, atribuțiile administrative, participarea la cursuri de formare și verificări, poziționarea și anumite perioade de rezervă;

11. perioadă de serviciu - o perioadă care începe în momentul în care un operator îi solicită unui membru al echipajului să se prezinte în vederea începerii unei sarcini de serviciu sau să înceapă o sarcină de serviciu și se încheie în momentul în care persoana respectivă este liberă de toate sarcinile, inclusiv de sarcinile de serviciu de după zbor;

12. perioadă de serviciu pentru zbor (FDP) - o perioadă de timp care începe în momentul în care un membru al echipajului este solicitat să se prezinte pentru începerea sarcinii de serviciu, care include un sector sau o serie de sectoare, și se încheie în momentul în care aeronava este imobilizată și motoarele sunt oprite, la capătul ultimului sector pentru care el are rolul unui membru al echipajului aflat de serviciu;

13. timp de zbor - pentru avioane, intervalul de timp scurs de la momentul punerii în mișcare a aeronavei de la locul de parcare în scopul decolării până la momentul în care aceasta se oprește la locul de parcare desemnat, cu toate motoarele și elicele oprite;

14. bază de reședință - locul repartizat membrului echipajului de un operator, unde membrul echipajului își începe și își încheie în mod normal perioada de serviciu sau o serie de perioade de serviciu și unde, în condiții normale, operatorul nu este responsabil cu asigurarea cazării membrilor echipajului în cauză;

15. zi locală - o perioadă de timp de 24 de ore care începe la ora locală 00:00;

16. noapte locală - o perioadă de timp de 8 ore din intervalul cuprins între 22:00 și 08:00 ora locală;

17. membru al echipajului aflat de serviciu - un membru al echipajului care își îndeplinește sarcinile pe o aeronavă în timpul unui sector;

18. poziționare - transferul, dintr-un loc în altul și la indicația operatorului, al unui membru al echipajului care nu este de serviciu, cu excepția:

- timpului de călătorie de la locul de odihnă privat la locul de prezentare pentru începerea serviciului desemnat la baza de reședință și invers; și

- a timpului necesar pentru transferul local de la locul de odihnă la locul de începere a serviciului și invers;

19. loc de odihnă - o cușetă sau un scaun cu suport pentru picioare și labele picioarelor, care să le permită membrilor echipajului să doarmă la bordul unei aeronave;

20. rezervă - o perioadă de timp în care un membru al echipajului trebuie să răspundă la solicitarea operatorului de a fi disponibil pentru a primi o misiune de serviciu pentru o FDP, pentru poziționare sau pentru o altă sarcină de serviciu, notificată cu cel puțin 10 ore înainte;

21. perioadă de odihnă - o perioadă de timp continuă, neîntreruptă și definită, ulterioară și/sau anterioară perioadei de serviciu, în decursul căreia un membru al echipajului este eliberat de orice sarcină de serviciu și de rezervă;

22. rotație - o perioadă de serviciu sau o serie de perioade de serviciu, care cuprinde cel puțin o perioadă de serviciu de zbor și perioade de odihnă în afara bazei de reședință, care începe la baza de reședință și se încheie la întoarcerea la baza de reședință pentru o perioadă de odihnă în care operatorul nu mai este responsabil de cazarea membrului echipajului;

23. zi izolată fără perioadă de serviciu - o perioadă fără sarcini de serviciu și de rezervă, constând într-o zi și două nopți locale, care este notificată în avans. O perioadă de odihnă poate fi inclusă în ziua izolată fără perioadă de serviciu;

24. sector - un segment al unei FDP cuprins între prima mișcare a unei aeronave în scopul decolării și imobilizarea acesteia după aterizare la locul de parcare repartizat;

25. perioadă de rezervă - o perioadă de timp anunțată în prealabil și definită, în care un membru al echipajului trebuie să răspundă la solicitarea operatorului de a fi disponibil pentru a primi o misiune de zbor, de poziționare sau o altă sarcină de serviciu, fără a fi întreruptă de o perioadă de odihnă;

26. perioadă de rezervă la aeroport - o perioadă de rezervă petrecută în aeroport;

27. alte forme ale perioadei de rezervă - o perioadă de rezervă petrecută fie la domiciliu, fie într-un spațiu de cazare adecvat;

28. fereastra de reducere circadiană (WOCL) - perioada cuprinsă între orele 02:00 și 05:59, în zona cu fusul orar la care un membru al echipajului este aclimatizat.

ORO.FTL.110 Responsabilitățile operatorului

Operatorul:

(a) publică orare de lucru cu suficient timp înainte pentru a oferi ocazia membrilor echipajului să își planifice odihna corespunzătoare;

(b) se asigură că perioadele de serviciu pentru zbor sunt planificate într-un mod care să permită membrilor echipajului să rămână suficient de odihniți, astfel încât aceștia să poată opera la un nivel de siguranță satisfăcător în orice circumstanțe;

(c) specifică ore de prezentare pentru începerea serviciului care să acorde suficient timp pentru sarcinile de la sol;

(d) ia în considerare relația dintre frecvența și modelul perioadelor de serviciu pentru zbor și al perioadelor de odihnă, precum și efectele cumulate ale perioadelor lungi de serviciu, combinate cu perioade minime de odihnă;

(e) alocă modele de programe de lucru care să evite practicile ce cauzează o perturbare gravă a unui program de somn/serviciu stabilit, cum ar fi alternanța serviciu pe timp de zi/serviciu pe timp de noapte;

(f) respectă dispozițiile privind orarele perturbatoare în conformitate cu ARO.OPS.230;

(g) asigură perioade de odihnă suficient de lungi pentru a permite membrilor echipajului să depășească efectele sarcinilor de serviciu anterioare și să fie odihniți la începutul următoarei perioade de serviciu pentru zbor;

(h) planifică perioade recurente de recuperare și de odihnă prelungite și notifică membrii echipajului cu suficient timp înainte;

(i) planifică sarcini de zbor astfel încât acestea să se încheie în perioada de serviciu pentru zbor admisibilă, luând în considerare timpul necesar pentru sarcinile anterioare zborului, sectorul și timpii de escală;

(j) modifică un program și/sau componența echipajelor dacă operațiunea efectivă depășește perioada maximă de serviciu pentru zbor în cazul a mai mult de 33 % dintre sarcinile de zbor din cadrul acelui program pe parcursul unei perioade sezoniere programate.

ORO.FTL.115 Responsabilitățile membrilor echipajului

Membrii echipajului:

(a) respectă CAT.GEN.MPA.100 lit.(b) din anexa nr.4 (Partea CAT); și

(b) utilizează în mod optim posibilitățile și facilitățile de odihnă puse la dispoziție și își planifică și utilizează în mod corespunzător perioadele de odihnă.

ORO.FTL.120 Managementul riscului de oboseală (FRM)

(a) Dacă pentru prezenta subparte este nevoie de un FRM sau de o specificație de certificare aplicabilă, operatorul stabilește, pune în aplicare și actualizează un FRM ca parte integrantă a sistemului său de management. Managementul riscului de oboseală asigură conformitatea cu cerințele esențiale de la pct.26, 27 și 33 din anexa nr.3 la Codul aerian. Managementul riscului de oboseală este descris în manualul de operațiuni.

(b) Un FRM stabilit, pus în aplicare și actualizat asigură îmbunătățirea continuă a performanțelor sale globale și include:

1. descriere a filozofiei și principiilor generale ale operatorului în ceea ce privește FRM, denumite generic politica FRM;

2. documentația pentru procesele FRM, inclusiv un proces de conștientizare a personalului cu privire la responsabilitățile sale și procedura pentru modificarea acestei documentații;

3. principii și cunoștințe științifice;

4. o identificare a pericolelor și un proces de evaluare a riscurilor care permite managementul riscului (riscurilor) operațional (operaționale) al (ale) operatorului care rezultă din oboseala continuă a unui membru al echipajului;

5. un proces de atenuare a riscurilor, care prevede acțiuni de remediere ce urmează să fie puse în aplicare cu promptitudine, necesare pentru a atenua în mod eficient riscul (riscurile) operatorului care rezultă din oboseala unui membru al echipajului și pentru monitorizarea continuă și evaluarea periodică a atenuării riscurilor de oboseală obținute prin astfel de acțiuni;

6. procesele de asigurare a securității FRM;

7. procesele de promovare a FRM.

(c) Managementul riscului de oboseală corespunde regimului de specificare a timpului de zbor, anvergurii operatorului, precum și naturii și complexității activităților sale, ținând seama de pericolele și riscurile inerente asociate acestor activități și de regimul aplicabil de specificare a timpului de zbor.

(d) Operatorul ia măsuri de atenuare atunci când procesul de asigurare a securității FRM demonstrează că performanța necesară în materie de siguranță nu este asigurată.

ORO.FTL.125 Regimurile de specificare a timpului de zbor

(a) Operatorii stabilesc, pun în aplicare și actualizează regimuri de specificare a timpului de zbor care sunt adecvate pentru tipul (tipurile) de operațiuni efectuate și care sunt conforme cu Codul aerian, cu prezenta subparte și cu alte cerințe aplicabile.

(b) Înainte de a fi puse în aplicare, regimurile de specificare a timpului de zbor, inclusiv orice FRM aferent, în cazul în care este necesar, sunt aprobate de AAC.

(c) Pentru a demonstra conformitatea cu Codul aerian și cu prezenta subparte, operatorul aplică specificațiile de certificare aplicabile adoptate de AAC. Ca o alternativă, în cazul în care operatorul dorește să se abată de la aceste specificații de certificare, el furnizează AAC o descriere completă a abaterii preconizate înainte de punerea sa în aplicare. Descrierea include toate revizuirile manualelor sau procedurilor care ar putea fi relevante, precum și o evaluare care demonstrează că cerințele din Codul aerian și cele din prezenta subparte sunt respectate.

(d) În sensul ARO.OPS.235 lit.(d), în termen de 2 ani de la punerea în aplicare a unei abaterii sau derogări, operatorul colectează date privind abaterea sau derogarea autorizată și analizează aceste date utilizând principii științifice în vederea evaluării efectelor abaterii sau derogării asupra oboselii personalului navigant. O astfel de analiză este furnizată sub forma unui raport adresat AAC.

Secțiunea 2

Operatori care efectuează operațiuni de transport aerian comercial

ORO.FTL.200 Baza de reședință

Un operator repartizează o bază de reședință pentru fiecare membru al echipajului.

ORO.FTL.205 Perioada de serviciu pentru zbor (FDP)

(a) Operatorul:

1. definește orele de prezentare pentru începerea serviciului pentru fiecare operațiune în parte, luând în considerare ORO.FTL.110 lit.(c);

2. instituie proceduri care specifică modul în care comandantul de bord, în cazul unor circumstanțe speciale care ar putea duce la oboseală severă și după consultarea cu membrii echipajului afectați, reduce FDP efectivă și/sau prelungește perioada de odihnă, pentru a elimina orice efect negativ asupra siguranței zborului.

(b) FDP zilnică maximă de bază

1. FDP zilnică maximă, fără utilizarea prelungirilor pentru membrii aclimatizați ai echipajului, respectă valorile din următorul tabel:

Tabelul 2 FDP zilnic maxim – Membrii aclimatizați ai echipajului

Începutul FDP la timpul de referință	1-2 sectoare	3 sectoare	4 sectoare	5 sectoare	6 sectoare	7 sectoare	8 sectoare	9 sectoare	10 sectoare
06:00-13:29	13:00	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00
13:30-13:59	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00
14:00-14:29	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
14:30-14:59	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
15:00-15:29	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
15:30-15:59	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00
16:00-16:29	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00
16:30-16:59	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00	09:00
17:00-04:59	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00	09:00
05:00-05:14	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
05:15-05:29	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
05:30-05:44	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
05:45-05:59	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00

2. FDP zilnică maximă, atunci când membrii echipajului se află într-o stare de aclimatizare necunoscută, respectă valorile din următorul tabel:

Tabelul 3 Membrii echipajului aflați într-o stare de aclimatizare necunoscută

FDP zilnică maximă în funcție de sectoare						
1-2	3	4	5	6	7	8
11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00

(c) FDP cu prezentări diferite pentru începerea serviciului pentru echipajul de zbor și echipajul de cabină.

Ori de câte ori echipajul de cabină necesită mai mult timp decât echipajul de zbor pentru informarea înainte de zbor pentru același sector sau aceleași serii de sectoare, FDP a echipajului de cabină poate fi prelungită cu diferența de timp dintre momentul prezentării pentru începerea serviciului a echipajului de cabină și a echipajului de zbor. Diferența nu trebuie să depășească 1 oră. FDP zilnică maximă pentru echipajul de cabină are la bază momentul prezentării pentru începerea serviciului al echipajului de zbor pentru perioada sa de serviciu pentru zbor, însă perioada de serviciu pentru zbor începe la momentul prezentării echipajului de cabină pentru începerea serviciului.

(d) FDP zilnică maximă pentru membrii aclimatizați ai echipajului, cu utilizarea prelungirilor, fără odihnă în timpul zborului

1. FDP zilnică maximă poate fi prelungită cu până la 1 oră de maximum două ori în oricare 7 zile consecutive. În acest caz:

- (i) perioadele minime de odihnă de dinainte și de după zbor se prelungesc cu 2 ore; sau
- (ii) perioada de odihnă de după zbor se prelungește cu 4 ore.

2. Atunci când prelungirile se utilizează pentru FDP consecutive, perioadele suplimentare de odihnă de dinainte și de după zbor dintre cele două FDP prelungite necesare conform pct.1 se acordă consecutiv.

3. Utilizarea prelungirii se planifică în avans și se limitează la un maximum de:

- (i) 5 sectoare, dacă fereastra de reducere circadiană nu este încălcată; sau
- (ii) 4 sectoare, dacă fereastra de reducere circadiană este încălcată cu 2 ore sau mai puțin; sau
- (iii) 2 sectoare, dacă fereastra de reducere circadiană este încălcată cu mai mult de 2 ore.

4. Prelungirea FDP zilnică maximă de bază, fără perioade de odihnă în timpul zborului, nu se combină cu prelungiri determinate de perioade de odihnă în timpul zborului sau de perioade de serviciu fracționat în cadrul aceleiași perioade de serviciu.

5. Regimurile de specificare a timpului de zbor precizează limitele pentru prelungirile FDP zilnice maxime de bază, în conformitate cu specificațiile de certificare aplicabile tipului de operațiune, luând în considerare:

- (i) numărul de sectoare parcurse; și
- (ii) încălcarea ferestrei de reducere circadiană.
- (e) FDP maximă zilnică cu utilizarea de prelungiri determinate de perioade de odihnă în timpul zborului

Regimurile de specificare a timpului de zbor precizează condițiile de prelungire a FDP maxime zilnice de bază cu perioade de odihnă în timpul zborului, în conformitate cu specificațiile de certificare aplicabile tipului de operațiune, luând în considerare:

- (i) numărul de sectoare parcurse;
- (ii) perioada minimă de odihnă în timpul zborului alocată fiecărui membru al echipajului;
- (iii) tipul facilităților pentru odihnă în timpul zborului; și
- (iv) majorarea echipajului de zbor de bază.
- (f) Circumstanțe neprevăzute în cadrul operațiunilor de zbor – putere discreționară a comandantului de bord

1. Condițiile de modificare a limitelor perioadelor de zbor, de serviciu și de odihnă de către comandantul de bord în cazul unor circumstanțe neprevăzute în operațiunile de zbor, care încep la momentul raportării pentru începerea serviciului sau ulterior acestuia, respectă următoarele condiții:

(i) FDP maximă zilnică, care rezultă după aplicarea lit.(b) și (e) de la ORO.FTL.205 sau de la ORO.FTL.220 nu poate fi prelungită cu mai mult de 2 ore, cu excepția cazului în care echipajul de zbor a fost majorat, caz în care perioada maximă de serviciu pentru zbor poate fi prelungită, dar nu cu mai mult de 3 ore;

(ii) dacă, pe parcursul sectorului final al unei FDP, majorarea permisă este depășită din cauza unor situații neprevăzute survenite după decolare, zborul poate continua către destinația planificată sau către un alt aerodrom; și

(iii) perioada de odihnă de după o FDP poate fi redusă, dar niciodată sub 10 ore.

2. În cazul unor circumstanțe neprevăzute care ar putea duce la oboseală severă, comandantul de bord reduce perioada efectivă de serviciu pentru zbor și/sau prelungește perioada de odihnă, pentru a elimina orice efect negativ asupra siguranței zborului.

3. Comandantul de bord consultă toți membrii echipajului cu privire la nivelurile lor de vigilență înainte de a decide modificările prevăzute la pct.1 și pct.2.

4. Comandantul de bord transmite operatorului un raport atunci când o FDP este prelungită sau o perioadă de odihnă este redusă la decizia sa.

5. În cazul în care prelungirea unei FDP sau reducerea unei perioade de odihnă depășește 1 oră, o copie a raportului, la care operatorul adaugă observațiile sale, este trimisă de către acesta AAC în termen de cel mult 28 de zile de la eveniment.

6. Operatorul pune în aplicare un proces nepunitiv pentru utilizarea puterii discreționare descrise în această dispoziție și îl descrie în manualul de operațiuni.

(g) Circumstanțe neprevăzute în cadrul operațiunilor de zbor – prezentarea întârziată pentru începerea serviciului

Operatorul include, în manualul de operațiuni, o serie de proceduri pentru prezentarea întârziată pentru începerea serviciului în cazul unor circumstanțe neprevăzute, în conformitate cu specificațiile de certificare aplicabile tipului de operațiune.

ORO.FTL.210 Perioadele de zbor și perioadele de serviciu

(a) Perioadele totale de serviciu care i se pot repartiza unui membru al echipajului nu depășesc:

1. 60 de ore de serviciu în oricare 7 zile consecutive;
2. 110 ore de serviciu în oricare 14 zile consecutive; și
3. 190 de ore de serviciu pe durata oricăror 28 de zile consecutive, repartizate cât mai egal posibil pe întreaga durată a perioadei respective.

(b) Timpul total de zbor al sectoarelor în cadrul cărora un membru al echipajului este desemnat ca membru al echipajului aflat de serviciu nu depășesc:

1. 100 de ore de timp de zbor pe durata oricăror 28 de zile consecutive;
2. 900 de ore de timp de zbor pe durata oricărui an calendaristic; și
3. 1 000 de ore de timp de zbor pe durata oricăror 12 luni calendaristice consecutive.

(b) Sarcina de serviciu de după zbor este considerată perioadă de serviciu. Operatorul specifică în manualul său de operațiuni durata minimă a perioadei pentru sarcinile de serviciu de după zbor.

ORO.FTL.215 Poziționarea

Dacă un operator poziționează un membru al echipajului, se aplică următoarele cerințe:

- (a) poziționarea după prezentarea pentru începerea serviciului, dar înainte de operare, este considerată a fi o FDP, dar nu este considerată a fi un sector;
- (b) tot timpul petrecut pentru poziționare se consideră perioadă de serviciu.

ORO.FTL.220 Perioada de serviciu fracționat

Condițiile pentru prelungirea FDP zilnică maximă de bază ca urmare a unei pauze la sol este în conformitate cu următorii factori:

(a) regimurile de specificare a timpului de zbor precizează următoarele elemente pentru perioada de serviciu fracționat, în conformitate cu specificațiile de certificare aplicabile tipului de operațiune:

1. durata minimă a unei pauze la sol; și
2. posibilitatea de a prelungi FDP, prevăzută la ORO.FTL.205 lit.(b), luând în considerare durata pauzei la sol, facilitățile oferite membrilor echipajului pentru odihnă și alți factori relevanți;

(a) pauza la sol se contabilizează integral ca FDP;

(b) perioada de serviciu fracționat nu urmează după o perioadă redusă de odihnă.

ORO.FTL.225 Perioada de rezervă și perioadele de serviciu la aeroport

Dacă un operator desemnează membri ai echipajului pentru perioada de rezervă sau pentru orice perioadă de serviciu la aeroport, se aplică următoarele cerințe, în conformitate cu specificațiile de certificare aplicabile tipului de operațiune:

(a) perioada de rezervă și orice perioada de serviciu la aeroport se programează, iar începutul și sfârșitul perioadei de rezervă se definesc și se anunță în avans membrilor

echipajului în cauză pentru a le oferi posibilitatea de a planifica o perioadă de odihnă corespunzătoare;

(b) un membru al echipajului este de rezervă la aeroport de la momentul prezentării pentru începerea serviciului la locul de prezentare până la încheierea perioadei de rezervă la aeroport notificate;

(c) perioada de rezervă la aeroport se contabilizează integral ca perioadă de serviciu în sensul ORO.FTL.210 și ORO.FTL.235;

(d) orice perioadă de serviciu la aeroport se contabilizează integral ca perioadă de serviciu, iar FDP se contabilizează integral începând din momentul prezentării pentru începerea serviciului la aeroport;

(e) operatorul asigură cazarea membrului echipajului aflat în perioadă de rezervă la aeroport;

(f) regimurile de specificare a timpului de zbor indică următoarele elemente:

1. durata maximă a oricărui serviciu de rezervă;

2. impactul timpului petrecut în serviciu de rezervă asupra FDP maximă ce poate fi atribuită, luând în considerare facilitățile de odihnă puse la dispoziția membrului echipajului, precum și alți factori relevanți, cum ar fi:

- necesitatea disponibilității imediate a membrului echipajului;

- interferența perioadei de rezervă cu somnul; și

- notificarea adecvată pentru a asigura posibilitatea unei perioade de somn între solicitarea de serviciu și FDP atribuită;

3. perioada de odihnă minimă de după o perioadă de rezervă care nu duce la alocarea unei FDP;

4. modul în care timpul petrecut în perioada de rezervă, alta decât perioada de rezervă la aeroport, se contabilizează în scopul cumulării orelor de serviciu.

ORO.FTL.230 Rezerva

Dacă operatorii desemnează membri ai echipajului să efectueze un serviciu de rezervă, se aplică următoarele cerințe, în conformitate cu specificațiile de certificare aplicabile tipului de operațiune:

(a) rezerva figurează în programul de lucru;

(b) regimurile de specificare a timpului de zbor indică următoarele elemente:

1. durata maximă a oricărei perioade de rezervă individuale;

2. numărul de zile consecutive de rezervă care pot fi repartizate unui membru al echipajului.

ORO.FTL.235 Perioadele de odihnă

(a) Perioada minimă de odihnă la baza de reședință

1. Perioada minimă de odihnă prevăzută înainte de desfășurarea unei FDP care începe la baza de reședință este cel puțin la fel de lungă ca perioada de serviciu precedentă sau este de 12 ore, oricare dintre acestea este mai mare.

2. Prin derogare de la pct.1, perioada minimă de odihnă prevăzută la lit.(b) se aplică în cazul în care operatorul oferă o cazare adecvată membrului echipajului la reședința de bază.

(b) Perioada minimă de odihnă în alt loc decât la baza de reședință

Perioada minimă de odihnă prevăzută înainte de o FDP care începe în alt loc decât baza de reședință este cel puțin la fel de lungă ca perioada de serviciu precedentă sau este de 10 ore, oricare dintre acestea este mai mare. Această perioadă cuprinde 8 ore de somn în plus față de timpul alocat călătoriei și nevoilor fiziologice.

(c) Perioada redusă de odihnă

Prin derogare de la lit.(a) și (b), regimurile de specificare a timpului de zbor pot reduce perioadele minime de odihnă în conformitate cu specificațiile de certificare aplicabile pentru tipul de operațiune și luând în considerare următoarele elemente:

1. perioada minimă redusă de odihnă;

2. prelungirea perioadei de odihnă ulterioare; și
3. reducerea FDP după o perioadă redusă de odihnă.

(d) Perioade recurente de recuperare și de odihnă prelungite

Regimurile de specificare a timpului de zbor precizează perioadele recurente de recuperare și de odihnă prelungite care să compenseze oboseala acumulată. Perioada minimă de recuperare și de odihnă prelungită este de 36 de ore, incluzând 2 nopți locale, și, în orice caz, timpul scurs între sfârșitul unei perioade recurente de recuperare și de odihnă prelungite și începutul următoarei astfel de perioade nu depășește 168 de ore. Perioada recurentă de recuperare și de odihnă prelungită se extinde până la 2 zile locale de două ori pe lună. Regimurile de specificare a timpului de zbor precizează perioadele de odihnă suplimentare, în conformitate cu specificațiile de certificare aplicabile, pentru a compensa:

1. efectele diferențelor de fus orar și ale prelungirilor FDP;
2. oboseala suplimentară acumulată din cauza orarelor perturbatoare; și
3. o schimbare a bazei de reședință.

ORO.FTL.240 Alimentația

(a) În timpul FDP, trebuie să existe posibilitatea pentru consumul de alimente și lichide, astfel încât să se evite diminuarea performanței unui membru al echipajului, în special atunci când FDP depășește 6 ore.

(b) Operatorul indică în manualul său de operațiuni modul în care asigură alimentația membrilor echipajului în timpul unei FDP.

ORO.FTL.245 Înregistrări privind baza de reședință, timpii de zbor, perioadele de serviciu și de odihnă

(a) Operatorul păstrează, pentru o perioadă de 24 de luni:

1. evidența individuală pentru fiecare membru al echipajului, care cuprinde:

- (i) timpii de zbor;
- (ii) începutul, durata și sfârșitul fiecărei perioade de serviciu și ale fiecărui FDP;
- (iii) perioadele de odihnă și zilele libere fără niciun fel de activități; și
- (iv) baza de reședință repartizată;

2. rapoarte privind perioadele prelungite de serviciu pentru zbor și perioadele reduse de odihnă.

(b) La cerere, operatorul pune la dispoziție copii ale evidențelor individuale ale timpilor de zbor, ale perioadelor de serviciu și ale perioadelor de odihnă pentru:

1. membrul echipajului în cauză; și
2. un alt operator, în ceea ce privește un membru al echipajului care este sau devine membru al echipajului operatorului în cauză.

(c) Evidențele menționate la CAT.GEN.MPA.100 lit.(b) pct.5 referitoare la membrii echipajului care îndeplinesc sarcini de serviciu pentru mai mult de un operator se păstrează pentru o perioadă de 24 de luni.

ORO.FTL.250 Formarea pentru managementul oboselii

(a) Operatorul pune la dispoziție, inițial și periodic, cursuri de formare în domeniul managementului oboselii pentru membrii echipajului, personalul responsabil cu pregătirea și menținerea programelor de lucru ale echipajului și pentru personalul de conducere în cauză.

(b) Aceste cursuri de formare respectă un program de formare stabilit de operator și descris în manualul de operațiuni. Programa pentru cursurile de formare acoperă posibilele cauze și efecte ale oboselii și măsurile împotriva oboselii.

SUBPARTEA LS ÎNCHIRIEREA AERONAVELOR

LS 0005 Generalități

(1) Prezenta subparte se referă la aspectele economice, juridice și tehnice ale activității privind închirierea de către operatorii aerieni din Republica Moldova a aeronavelor utilizate în transportul aerian comercial sau pentru operațiuni comerciale specializate (lucru aerian).

(2) Închirierea aeronavelor este o activitate complementară a operatorilor aerieni din Republica Moldova, având ca obiectiv principal satisfacerea unor nevoi temporare ale acestora:

(a) pe linie comercială:

- creșterea capacității de transport, datorită unor cerințe sporite de trafic;
- asigurării menținerii orarului de zbor sezonier.

(b) pe linie operațională și tehnică:

- înlocuirea unor aeronave indisponibile;
- închirierea temporară a aeronavelor în vederea cumpărării lor;
- respectării orarului de zbor existent în intervalul perioadei de întreținere tehnică

planificată.

(3) Un operator aerian din Republica Moldova va opera o aeronavă închiriată care nu este înmatriculată în Republica Moldova (pe termen lung/termen scurt) numai după aprobarea prealabilă de către AAC a contractului de închiriere referitor exclusiv la satisfacerea cadrului normativ aplicabil.

Notă. Operarea unei aeronavei pe termen scurt (până la 5 zile) este posibilă fără coordonarea prealabilă cu AAC, doar dacă operatorul aerian a coordonat în prealabil cu AAC lista operatorilor de la care pot fi luate în chirie aeronave, aprobată de AAC.

Clauzele contractuale privind tarifele aplicate, precum și alte prevederi de natură strict comercială nu fac obiectul prezentei subpărți.

(4) Un operator aerian din Republica Moldova va da cu chirie o aeronavă înmatriculată în Republica Moldova numai după aprobarea prealabilă de către AAC a înțelegerilor contractuale de închiriere referitoare exclusiv la satisfacerea cadrului normativ aplicabil.

(5) Orice amendament la contractele de închiriere a aeronavelor, aprobate de către AAC, referitor la respectarea cerințelor și standardelor cu privire la responsabilitate și asigurarea siguranței zborurilor trebuie să fie aprobate de către AAC.

LS 0010 Aplicabilitate

Prezenta subparte cuprinde cerințele și procedurile aplicabile pentru operarea în siguranță a aeronavelor închiriate de către operatorii aerieni din Republica Moldova, precum și a aeronavelor înmatriculate în Republica Moldova și date în chirie.

LS 0015 Cerințe minime obligatorii privind obținerea aprobării închirierii de aeronave

LS 0015(a) Cerințe generale

(1) În scopul respectării cerințelor și standardelor privind responsabilitatea și asigurarea siguranței zborurilor, precum și a drepturilor comerciale aplicabile, prevederile specifice din înțelegerile contractuale de închiriere a aeronavelor trebuie aprobate, în prealabil, de către AAC.

(2) În vederea obținerii aprobării pentru închirierea de aeronave, un operator aerian din Republica Moldova va furniza către AAC informații privind:

- (a) tipul închirierii;
- (b) părțile contractante;
- (c) numele proprietarului, în cazul închirierii aeronavei / aeronavelor în sistem „dry-lease”;
- (d) data începerii și durata propusă pentru închiriere;
- (e) detalii privind operațiunile de zbor planificate (zone geografice sau rute cu cerințe operaționale specifice);

- (f) numărul și tipul aeronavelor, însemnele de înmatriculare și statul de înmatriculare;
- (g) certificatul de navigabilitate;
- (h) documente, emise de către un organ împuternicit care atestă că aeronava / aeronavele îndeplinește / îndeplinesc cerințele de navigabilitate ale statului de înmatriculare;
- (i) certificatul de zgomot (dacă este cazul);
- (j) certificatul de navigabilitate RNAV, alte certificate (documente) necesare pentru operarea în zone geografice sau pe rute cu cerințe operaționale specifice (MNPS, RVSM, ACAS etc.);
- (k) modul de asigurare a întreținerii aeronavei / aeronavelor;
- (l) copia contractului (contractelor) de asigurare (certificatelor/polițelor) de asigurare pentru răspunderea civilă față de pasageri, bagaje și mărfuri, precum și pentru răspunderea civilă față de părți terțe, încheiate cu respectarea mărimilor stabilite în Legea nr.118/2020 vor fi prezentate de operatorul aerian până la începerea operării;
- (m) numele operatorului aerian sub al cărui AOC/autorizații pentru operațiuni comerciale specializate va/vor fi operată/operate aeronava/aeronavele;
- (n) numele operatorului aerian care deține controlul comercial al aeronavei (wet-lease in);
- (o) componența, naționalitatea și calificările personalului aeronautic care va opera aeronava închiriată cu excepția cazurilor când aeronava este închiriată pentru o perioadă ce nu depășește 5 zile consecutive.

(3) Informațiile menționate la alin. (2) și contractul privind închirierea aeronavei semnat vor fi transmise către AAC de către operatorul aerian, înaintea începerii operării, indiferent de durata pentru care acesta intenționează să închirieze aeronava.

(4) Un operator aerian din Republica Moldova poate închiria în sistem dry-lease, una sau mai multe aeronave neînmatriculate în Republica Moldova pentru utilizarea în transportul aerian comercial de pasageri, doar în cazul dacă termenul de exploatare a aeronavelor respective (termenul calculat din momentul producerii aeronavei până la data închirierii) nu depășește 25 de ani.

LS 0015(b) Cerințe privind închirierea în sistem “dry-lease”

(1) Aeronavele închiriate în sistem “dry-lease” trebuie să fie radiate din orice alt AOC/autorizație pentru operațiuni comerciale specializate pentru toată perioada de chirie și să fie înscrise în AOC/autorizația pentru operațiuni comerciale specializate al operatorului aerian care i-a cu chirie aeronava.

(2) Operatorul care ia cu chirie aeronava este obligat să angajeze personal navigant și tehnic în scopul operării aeronavei închiriate, înmatriculate în Republica Moldova, numai în cazul în care personalul angajat dispune de certificate (autorizații) în vigoare, emise sau recunoscute de către AAC, care atestă calificările acestuia.

(3) În cazul în care aeronava închiriată își păstrează înmatricularea străină, operatorul aerian din Republica Moldova care ia cu chirie aeronava este obligat să angajeze personal navigant și tehnic în scopul operării aeronavei închiriate, numai în cazul în care personalul angajat dispune certificate (autorizația), emise sau recunoscute de către autoritatea statului de înmatriculare, care atestă calificările acestuia.

(4) Aprobarea închirierii aeronavei în sistem “dry-lease” acționează pe parcursul perioadei determinate de acțiune a contractului aprobat de chirie a aeronavei. În cazul prelungirii perioadei de acțiune a contractului, acțiunea aprobării chiriei se prelungește automat în cazul respectării următoarelor condiții:

(a) în contractul de chirie a aeronavei nu sunt introduse modificări sau completări cu privire la respectarea cerințelor și standardelor referitoare la responsabilitate și asigurarea siguranței zborurilor;

(b) copia amendamentului la contractul aprobat, în cazul prelungirii, este prezentat către AAC.

LS 0015(c) Cerințe privind închirierea în sistem “wet-lease”

(1) Închirierea aeronavelor străine în sistem “wet-lease” va fi aprobată numai în condițiile în care AAC se va asigura, dacă este necesar prin efectuarea unei inspecții (audit), că operatorul aerian străin, sub al cărui AOC/ autorizație pentru operațiuni comerciale specializate va opera aeronava, îndeplinește cerințele și standardele naționale privind asigurarea siguranței zborului.

(2) Un operator aerian din Republica Moldova poate lua cu chirie în sistem “wet-lease” alte tipuri de aeronave decât cele cuprinse în AOC/ autorizația pentru operațiuni comerciale specializate, numai dacă AAC este convinsă că prin aceasta nu este afectată menținerea standardelor privind asigurarea siguranței zborurilor, care trebuie să fie cel puțin echivalente cu cele pe care operatorul aerian care ia cu chirie aeronava trebuie să le respecte în conformitate cu propriul său AOC/ autorizația pentru operațiuni comerciale specializate.

(3) Aprobarea pentru închirierea în sistem wet-lease a aeronavelor care nu sunt înmatriculate în Republica Moldova se acordă pentru o perioadă limitată, de maximum 12 luni, în baza listei operatorilor aerieni, aprobată de AAC.

(4) Reieșind exclusiv din necesitățile sale operaționale, operatorul aerian din Republica Moldova poate lua în chirie pentru o perioadă scurtă de timp, în sistem wet-lease, care nu depășește 5 zile consecutive, doar aeronave de la operatorii străini care au fost aprobați de AAC, în conformitate cu alin. (3).

(5) AAC poate impune operatorilor aerieni din Republica Moldova, din considerente de siguranță a zborului, precum și în concordantă cu cadrul normativ național și internațional aplicabil, restricții sau limitări privind desfășurarea activităților operaționale cu aeronave străine închiriate în sistem “wet-lease in” și care nu sunt înmatriculate în Republica Moldova.

LS 0015(d) Cerințe privind închirierea în sistem “Damp-lease”

(1) În cazul închirierii aeronavei în sistem “damp-lease” trebuie respectate următoarele condiții:

(a) personalul aeronautic al operatorului care dă cu chirie aeronava, în scopul operării aeronavei închiriate, trebuie să fie angajat de către operatorul care ia cu chirie aeronava în conformitate cu procedurile cuprinse în manualul operațional. În acest caz se vor aplica prevederile cu privire la închirierea aeronavelor în sistem “dry-lease” din prezenta subparte; sau

(b) personalul aeronautic al operatorului care ia cu chirie aeronava, în scopul operării aeronavei închiriate, trebuie să fie angajat de către operatorul care dă cu chirie aeronava în conformitate cu procedurile cuprinse în manualul operațional. În acest caz se vor aplica prevederile cu privire la închirierea aeronavelor în sistem “wet-lease” din prezenta subparte.

LS 0020 Proceduri privind închirierea de aeronave

LS 0020(a) Prevederi generale

(1) În vederea obținerii aprobării de utilizare pe termen lung a aeronavelor închiriate sau darea în chirie a aeronavelor înmatriculate în Republica Moldova, operatorii aerieni din Republica Moldova, deținători ai AOC/ autorizației pentru operațiuni comerciale specializate, vor transmite către AAC informațiile cerute, în conformitate cu LS 0015(a) (2), însoțite de o cerere, cu minimum 10 zile lucrătoare înainte de încheierea contractelor de închiriere a aeronavelor.

(2) În funcție de tipul închirierii (“wet-lease”, “dry-lease” sau “damp-lease”) și de înmatricularea aeronavelor (națională sau străină), vor fi respectate proceduri de lucru menționate mai jos.

LS 0020(b) Luarea cu chirie de către un operator aerian din Republica Moldova a unei aeronave, neînmatriculate în Republica Moldova, în sistem “dry-lease”

(1) Un operator aerian din Republica Moldova poate opera una sau mai multe aeronave închiriate în sistem “dry-lease”, numai cu aprobarea prealabilă de către AAC a contractelor de închiriere. Eventualele cerințe suplimentare ale AAC vor fi incluse în contractul de închiriere.

AAC își rezervă dreptul de a verifica contractele de închiriere finalizate în părțile referitoare la satisfacerea cadrului normativ aplicabil.

(2) În cazul în care aeronava închiriată se înmatriculează în Republica Moldova, programul de întreținere a acesteia va fi aprobat de către AAC, iar organizația responsabilă cu întreținerea tehnică trebuie să fie certificată sau recunoscută de către AAC.

(3) În cazul în care aeronava își păstrează înmatricularea străină, în condițiile îndeplinirii cerințelor aplicabile din AOC (Certificarea operatorilor aerieni), programul de întreținere, precum și organizația responsabilă cu întreținerea tehnică a aeronavei respective vor trebui să fie acceptate de către AAC.

(4) În vederea operării aeronavei luate cu chirie, operatorul aerian din Republica Moldova:

(a) va solicita amendarea AOC/ autorizației pentru operațiuni comerciale specializate prin introducerea aeronavei închiriate;

(b) va înainta spre aprobare un amendament corespunzător la manualul operațional;

(c) va instrui și va califica în mod corespunzător personalul său navigant, tehnic și de serviciu la sol (dacă este cazul);

(d) va pune la dispoziție AAC:

- situația activității de zbor, realizată de aeronava închiriată și a activității de întreținere la zi, precum și scadențele pentru activitățile de întreținere următoare; similar pentru motoare și elice (după caz);

- copia de pe AOC/autorizația pentru operațiuni comerciale specializate al operatorului aerian de la care se închiriază aeronava;

- copia de pe contractele care să acopere întreținerea de bază și de linie a aeronavelor închiriate;

- copia de pe programul de întreținere a aeronavelor închiriate.

De asemenea, operatorul aerian va pune la dispoziția AAC și alte documente solicitate, în conformitate cu prevederile specifice ale Regulamentului.

(5) Contractul de închiriere a aeronavei care nu este înmatriculată în Republica Moldova intră în vigoare numai în cazul în care autoritatea aeronautică a statului de înmatriculare recunoaște repartizarea obligațiilor și responsabilităților cu privire la supravegherea operațională și tehnică a aeronavelor închiriate în conformitate cu art. 83 *bis* al Convenției privind aviația civilă internațională. În acest caz între AAC și autoritatea aeronautică a statului de înmatriculare a aeronavei trebuie să fi încheiat un acord, în conformitate cu apendicele nr.6.

LS 0020 (ba) Aeronave operate în baza acordului încheiat în conformitate cu articolul

83 bis din Convenția privind aviația civilă internațională (Convenția de la Chicago)

Notă: Materialul de îndrumare privind transferul responsabilităților de la statul de înmatriculare către statul operatorului în conformitate cu articolul 83 bis se conține în Manualul privind implementarea articolului 83 bis din Convenția privind aviația civilă internațională (Doc 10059).

(1) La bordul aeronavei care este operată în baza acordului încheiat în conformitate cu articolul 83 *bis* semnat între statul de înmatriculare și statul operatorului, se va păstra o copie certificată a sumarului acordului, fie în format electronic sau pe hârtie. În cazul în care sumarul este în altă limbă decât în limba engleză, se va prezenta și o traducere în limba engleză a sumarului acordului.

Notă: Materialul de îndrumare privind sumarul acordului se conține în Doc 10059.

(2) Sumarul acordului încheiat în conformitate cu articolul 83 *bis* va fi accesibil inspectorului aeronautic în cadrul activității de supraveghere precum și inspecțiilor la

platformă, pentru a stabili care dintre funcții și responsabilități sunt transferate de statul de înmatriculare către statul operatorului, în conformitate cu acordul încheiat.

Notă: Materialul de îndrumare pentru inspectorul aeronautic care desfășoară inspecția aeronavei operate în baza acordului încheiat în conformitate cu articolul 83 bis se conține în Manualul de proceduri privind inspecțiile operaționale, certificare și supraveghere continuă (Doc 8335).

(3) Sumarul acordului se va transmite către OACI împreună cu acordul încheiat în conformitate cu articolul 83 bis de către statul de înmatriculare și statul operatorului, pentru a fi înregistrat de Consiliul OACI.

Notă: Sumarul acordului transmis împreună cu acordul încheiat în conformitate cu articolul 83 bis înregistrat de Consiliul OACI cuprinde lista tuturor aeronavelor care sunt afectate de acord. Totuși, în copia certificată care se va păstra la bordul aeronavei în conformitate cu punctul (1) de mai sus, se va menționa doar aeronava concretă la bordul căreia se va păstra copia respectivă.

(4) Sumarul acordului va cuprinde informația despre aeronava concretă și va respecta următorul format:

ARTICLE 83 bis AGREEMENT SUMMARY		
Title of the Agreement:		
State of Registry:		Focal point:
State of the Operator:		Focal point:
Date of signature:	By State of Registry ¹ :	
	By State of the Operator ¹ :	
Duration:	Start Date ¹ :	End Date (if applicable) ² :
Languages of the Agreement:		
ICAO Registration No.:		
Umbrella Agreement (if any) with ICAO Registration number:		

Convention on International Civil Aviation	ICAO Annexes affected by the transfer of responsibility in respect of certain functions and duties to the State of the Operator		
Article 12: Rules of the air	Annex 2, all chapters	Yes <input type="checkbox"/>	
		No <input type="checkbox"/>	
Article 30 a): Aircraft radio equipment	Radio Station Licence	Yes <input type="checkbox"/>	
		No <input type="checkbox"/>	
Articles 30 b) and 32 a): Licenses of personnel	Annex 1, Chapters 1, 2, 3 and 6; and Annex 6, Part I, Radio Operator; or Annex 6, Part II (qualifications and/or flight crew member licensing); or Annex 6, Part III, Section II, (composition of the flight crew) (radio operator); or Annex 6, Part III, Section III, (qualifications)	Yes <input type="checkbox"/>	Annex 6: [Specify Part and paragraph] ³
		No <input type="checkbox"/>	
Article 31: Certificates of	Annex 6 Part I or Part III, Section II	Yes <input type="checkbox"/>	[Specify Part and chapters] ³
		No <input type="checkbox"/>	

airworthiness	Annex 6	Yes <input type="checkbox"/>	[Specify Part and chapters] ³
	Part II or Part III, Section III	No <input type="checkbox"/>	
	Annex 8	Yes <input type="checkbox"/>	[Specify chapters] ³
	Part II, Chapters 3 and 4		

Aircraft affected by the transfer of responsibilities to the State of the Operator					
Aircraft make, model, series	Nationality and registration marks	Serial No.	AOC No. (Commercial air transport)	Dates of transfer of responsibilities	
				From ¹	To (if applicable) ²

Note:

¹ zz/ll/aaaa.

² zz/ll/aaaa sau N/A dacă nu este aplicabil.

³ Parantezele pătrate indică informația care trebuie prezentată.

LS 0020(c) Darea cu chirie de către un operator aerian din Republica Moldova a unei aeronave, înmatriculate în Republica Moldova, unui operator aerian străin, în sistem “dry-lease”

(1) Operatorul aerian din Republica Moldova nu va da cu chirie în sistem “dry-lease” o aeronavă unui operator aerian străin decât cu aprobarea AAC și cu respectarea următoarelor condiții:

(a) aeronava este radiată din AOC al operatorului din Republica Moldova care dă cu chirie aeronava;

(b) operatorul aerian care ia cu chirie aeronava a prezentat aranjamente contractuale de întreținere tehnică pentru aeronava dată cu chirie, încheiată cu o organizație care deține certificat pentru întreținere tehnică a aeronavelor de tipul celei închiriate, emis sau recunoscut de către AAC.

(2) Aeronava care își păstrează înmatricularea Republicii Moldova va fi operată potrivit regulilor stabilite de către autoritatea aeronautică a operatorului care a luat cu chirie aeronava, cu respectarea următoarelor condiții:

(a) manualul operațional, programul de întreținere tehnică și MEL ale operatorului care ia cu chirie aeronava trebuie să fie aprobate de AAC, în partea care se referă la închirierea aeronavei;

(b) operatorul care ia cu chirie aeronava să aplice directivele de navigabilitate, emise de AAC cu privire la operarea aeronavelor închiriate;

(c) modificarea construcției și reparațiile majore ale aeronavei închiriate se vor efectua în conformitate cu documentele aprobate de către AAC;

(d) prelungirea valabilității certificatului de navigabilitate și a altor documente emise de către autoritățile competente respective, care atestă corespunderea aeronavei închiriate cerințelor de navigabilitate în vigoare în Republica Moldova, se efectuează de către AAC;

(e) operatorul care ia cu chirie aeronava este obligat să notifice autoritatea responsabilă de investigare și AAC despre orice accidente și incidente ce au avut loc în legătură cu operarea aeronavei închiriate.

(3) Operatorul aerian care ia cu chirie aeronava are obligația, în cazul în care aeronava își păstrează înmatricularea în Republicii Moldova, de a folosi personal navigant și tehnic având certificate (autorizații) în termen de valabilitate, emise sau recunoscute de către AAC.

(4) Aeronava care se radiază din Registrul Aerian al Republicii Moldova pentru perioada de închiriere trebuie să fie operată potrivit regulilor stabilite de către autoritatea aeronautică a statului care înmatriculează aeronava închiriată.

(5) Contractul de închiriere în sistem “dry-lease” a aeronavei înmatriculate în Republica Moldova va intra în vigoare numai dacă autoritatea aeronautică a statului

operatorului care ia cu chirie aeronava acceptă repartizarea obligațiilor și responsabilităților privind supravegherea operațională și tehnică a aeronavelor închiriate în conformitate cu art. 83 *bis* al Convenției privind aviația civilă internațională. În acest caz între AAC și autoritatea aeronautică a statului de înmatriculare a aeronavei trebuie să fie încheiat un acord, în conformitate cu apendicele nr.6.

LS 0020(d) Luarea cu chirie în sistem “Wet-lease” de către un operator aerian din Republica Moldova a unei aeronave neînmatriculate în Republica Moldova

(1) Operatorul aerian străin care dă cu chirie aeronava este operatorul aeronavei, fiind responsabil de respectarea cadrului normativ aplicabil referitor la siguranța zborurilor.

(2) În cazul închirierii de aeronave în sistem “wet-lease”, operatorul aerian din Republica Moldova va verifica (prin audit, verificare de documente etc., constatările urmând a fi raportate într-o formă acceptată de AAC) dacă:

(a) cerințele și standardele privind asigurarea siguranței zborului aplicate de către operatorul care dă cu chirie aeronava corespund cerințelor și standardelor stabilite de către AAC;

(b) operatorul aerian care dă cu chirie aeronava deține AOC/ autorizație pentru operațiuni comerciale specializate emis de către un stat membru al OACI și are dreptul de a efectua transporturi aeriene comerciale sau operațiuni de lucru aerian;

(c) documentele emise de către autoritatea aeronautică a statului operatorului care dă cu chirie aeronava și înaintate către AAC, sunt redactate și în limba engleză.

(3) În baza unei clauze care trebuie trecută în contractul de închiriere, operatorul aerian din Republica Moldova pe perioada chiriei, trebuie să monitorizeze activitatea operațională și tehnică a operatorului care dă cu chirie aeronava, pentru ca standardele privind siguranța zborului să fie aceleași sau echivalente cu standardele stabilite de către AAC, aplicate pentru activitatea proprie a operatorului care ia cu chirie aeronava și să fie respectate ca atare.

(4) Supravegherea din punct de vedere al întreținerii tehnice și al operațiunilor de zbor, menționată la LS 0020(d) (3), va acoperi cel puțin:

(a) supravegherea navigabilității și întreținerii aeronavei;

(b) supravegherea competenței echipajelor de zbor (calificarea și valabilitatea certificatelor (autorizațiilor)).

(5) Operațiunile de zbor și de întreținere tehnică a aeronavei închiriate se supun și activităților de inspecție și supraveghere ale AAC.

LS 0020(e) Darea cu chirie de către un operator aerian din Republica Moldova a unei aeronave înmatriculate în Republica Moldova, unui operator aerian străin, în sistem “wet-lease”

(1) Operatorul aerian din Republica Moldova rămâne operatorul aeronavei și este responsabil pentru îndeplinirea tuturor cerințelor cadrului normativ aplicabil referitoare la siguranța zborurilor.

(2) Operațiunile de zbor și de întreținere tehnică a aeronavei închiriate se supun și activităților de inspecție și de supraveghere tehnică și operațională ale AAC.

(3) Contractul de închiriere a aeronavei va conține prevederi, în baza cărora operatorul aerian care ia cu chirie aeronava trebuie să asigure, pe întreaga perioadă de închiriere, posibilitatea efectuării de către AAC a verificărilor și supravegherii operaționale și tehnice privind operarea aeronavei închiriate.

LS 0020(f) Alte situații

AAC poate aproba încheierea unor aranjamente contractuale între 2 operatori aerieni în vederea dării/luării cu chirie a unei aeronave și în alte condiții decât cele specificate la LS 0020 în conformitate cu standardele și cu recomandările OACI, EASA precum și cu cadrul normativ aplicabil.

LS 0025 Dispoziții finale

(1) În contextul prezentei subpărți, AAC poate aproba unui operator din Republica Moldova să ia cu chirie o aeronavă și de la o organizație care nu este operator aerian, numai dacă operatorul respectiv demonstrează că sunt îndeplinite cerințele privind operarea în siguranță, iar AAC este satisfăcută în ceea ce privește supravegherea operării, în conformitate cu standardele și cu cadrul normativ aplicabil.

(2) Prevederile prezentei subpărți se aplică și în cazul închirierii de aeronave între operatorii aerieni din Republica Moldova.

(3) De asemenea, prevederile prezentei subpărți se aplică și solicitanților de AOC / Autorizație pentru operațiuni comerciale specializate, care urmează să opereze aeronave închiriate în sistem “dry-lease”.

(4) Nerespectarea de către un operator aerian din Republica Moldova a prevederilor prezentei subpărți atrage după sine revocarea sau suspendarea de către AAC a AOC / Autorizației pentru operațiuni comerciale specializate deținut (e) de acesta.

Anexa nr.4

la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene

OPERAȚIUNI DE TRANSPORT AERIAN COMERCIAL (Partea CAT)

SUBPARTEA A CERINȚE GENERALE

CAT.GEN.100 Autoritatea competentă

AAC este autoritatea competentă care certifică și exercită supravegherea continuă a operatorilor aerieni certificați în Republica Moldova.

Secțiunea 1

Aeronave motorizate

CAT.GEN.MPA.100 Responsabilitățile echipajului

(a) Membrul echipajului este responsabil pentru executarea corespunzătoare a sarcinilor sale care sunt:

1. legate de siguranța aeronavei și a ocupanților acesteia; și
2. specificate în instrucțiunile și procedurile din manualul de operațiuni.

(b) Membrul echipajului trebuie:

1. să raporteze comandantului orice pană, cedare, funcționare necorespunzătoare sau defect care în opinia sa, ar putea afecta starea de navigabilitate sau operarea în siguranță a aeronavei, inclusiv sistemele de urgență, dacă nu au fost raportate deja de un alt membru al echipajului;

2. să raporteze comandantului orice incident care a pus sau ar fi putut pune în pericol siguranța operării, dacă nu a fost raportat deja de un alt membru al echipajului;

3. să respecte cerințele relevante ale sistemelor de raportare a evenimentelor stabilite de operator;

4. să respecte toate limitările timpului de zbor și de serviciu (FTL) și restul cerințelor aplicabile activităților sale;

5. dacă îndeplinește sarcini pentru mai mult de un operator:

(i) să își păstreze documentele individuale cu privire la timpul de zbor și de serviciu, precum și perioadele de odihnă menționate în cerințele FTL aplicabile; și

(ii) să pună la dispoziția fiecărui operator datele necesare pentru programarea activităților în conformitate cu cerințele FTL aplicabile.

(c) Membrul echipajului nu execută sarcini pe o aeronavă în cazul în care:

1. dacă se află sub influența unor substanțe psihoactive sau dacă este inapt din cauza unei vătămări corporale, a oboselii, a acțiunii unor medicamente, a unei boli sau în alte asemenea cazuri;

2. nu a trecut o perioadă de timp rezonabilă de la scufundarea la mare adâncime sau în urma unei donări de sânge;

3. nu sunt îndeplinite cerințele medicale aplicabile;

4. persoana respectivă are dubii privind capacitatea sa de a își îndeplini sarcinile atribuite; sau

5. știe sau suspectează că suferă de oboseală așa cum se menționează la pct.26 din anexa nr.3 la Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017 sau se simte inapt din alte motive într-o așa măsură încât zborul poate fi pus în pericol.

CAT.GEN.MPA.105 Responsabilitățile comandantului

(a) Pe lângă respectarea prevederilor de la CAT.GEN.MPA.100, comandantul:

1. răspunde de siguranța tuturor membrilor echipajului, a pasagerilor și a mărfurilor aflate la bord, imediat după ce acesta se îmbarcă și până când părăsește avionul la sfârșitul zborului;

2. răspunde de exploatarea și siguranța aeronavei:

(i) pentru avioane, din momentul în care avionul este pregătit să se pună în mișcare pentru rulajul la sol înainte de decolare și până în momentul în care se oprește complet la încheierea zborului, iar motorul sau motoarele folosite ca mijloace principale de propulsie sunt oprite;

(ii) pentru elicoptere, când rotoarele sunt în mișcare;

3. are autoritatea de a da toate comenzile și de a lua toate măsurile necesare în scopul de a asigura siguranța aeronavei și a persoanelor și/sau a bunurilor transportate de aceasta în conformitate cu pct.23 din anexa nr.3 la Codul aerian;

4. este autorizat să debarce orice persoană sau orice parte din marfă care poate reprezenta un pericol potențial pentru siguranța aeronavei sau a ocupanților acesteia;

5. nu permite transportul în aeronavă al niciunei persoane care pare să se afle sub influența alcoolului sau a drogurilor, într-o măsură în care poate fi periclitată siguranța aeronavei sau a ocupanților acesteia;

6. are dreptul să refuze transportul pasagerilor inadmisibili, al deportaților sau al persoanelor aflate în stare de arest, în cazul în care transportul acestora reprezintă un risc pentru siguranța aeronavei sau a ocupanților acesteia;

7. se asigură că toți pasagerii sunt informați asupra amplasării ieșirilor de urgență, precum și asupra amplasării și a modului de utilizare a echipamentelor de siguranță și de urgență relevante;

8. se asigură că toate procedurile operaționale și listele de verificare sunt respectate în conformitate cu manualul de operațiuni;

9. nu permite niciunui membru al echipajului să desfășoare alte activități în timpul fazelor critice de zbor, cu excepția sarcinilor necesare pentru exploatarea în siguranță a aeronavei;

10. se asigură că:

(i) înregistratoarele de zbor nu sunt dezactivate sau oprite pe timpul zborului;

(ii) în cazul unui eveniment, altul decât un accident sau un incident grav, care este raportat în conformitate cu ORO.GEN.160 lit.(a), înregistrările înregistratoarelor de zbor nu sunt șterse intenționat; și

(iii) în cazul unui accident sau al unui incident grav, sau dacă păstrarea înregistrărilor înregistratoarelor de zbor este dispusă de autoritatea responsabilă de investigare:

(A) înregistrările înregistratoarelor de zbor nu sunt șterse intenționat;

(B) înregistratoarele de zbor sunt dezactivate imediat după încheierea zborului; și

(C) înainte de ieșirea din compartimentul echipajului de zbor se iau măsuri de precauție pentru a păstra înregistrările înregistratoarelor de zbor.

11. decide dacă acceptă sau nu o aeronavă care prezintă elemente inutilizabile permise de lista derogațiilor de configurație (CDL) sau MEL;

2. se asigură că s-a efectuat inspecția înainte de zbor în conformitate cu cerințele din anexa Partea M la Regulamentul privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu;

13. se asigură că echipamentele de urgență relevante rămân ușor accesibile în vederea folosirii imediate;

14. înregistrează, la terminarea zborului, datele de utilizare și toate defecțiunile cunoscute sau suspectate ale aeronavei în jurnalul tehnic al aeronavei sau în jurnalul de bord al acesteia pentru a asigura siguranța continuă a zborurilor;

(b) Într-o situație de urgență care impune luarea unor decizii și acțiunea imediată, comandantul sau pilotul căruia i-a fost delegată desfășurarea zborului ia orice măsură pe care o consideră necesară în condițiile date și în conformitate cu pct.24 din anexa nr.3 la Codul aerian. În astfel de cazuri, acesta se poate abate de la reguli, proceduri și metode operaționale din motive de siguranță.

(c) Comandantul, în conformitate cu prevederile RAC-RAASEAC, prezintă AAC un raport al sistemului de evitare a coliziunii în zbor (ACAS), ori de câte ori o aeronavă în zbor a executat manevre ca răspuns la un avertisment de evitare a coliziunii (RA) al ACAS.

(d) Pericole prezentate de păsări și coliziunea cu acestea:

1. Imediat ce volumul de muncă al echipajului de zbor permite acest lucru, comandantul informează unitatea ATS ori de câte ori se observă un potențial pericol prezentat de păsări.

2. După aterizare, în conformitate cu prevederile RAC-RAASEAC, comandantul prezintă autorității responsabile de investigare și AAC un raport scris referitor la coliziunea cu păsări, ori de câte ori o aeronavă de care acesta răspunde suferă un impact cu păsări care duc la o deteriorare semnificativă a acesteia sau la pierderea sau funcționarea necorespunzătoare a oricărui serviciu esențial.

(e) Comandantul raportează, cât mai curând posibil, unității corespunzătoare ATS orice condiții meteorologice sau condiții de zbor periculoase întâlnite care ar putea afecta siguranța altor aeronave.

CAT.GEN.MPA.110 Autoritatea comandantului

Operatorul ia toate măsurile rezonabile pentru a se asigura că toate persoanele transportate în aeronavă se supun comenzilor legitime date de comandant în scopul asigurării siguranței aeronavei și a persoanelor sau a bunurilor transportate la bord.

CAT.GEN.MPA.115 Personalul sau membrii echipajului alții decât echipajul de cabină din compartimentul pentru pasageri

Operatorul se asigură că personalul sau membrii echipajului, alții decât membrii echipajului de cabină aflați de serviciu, care își îndeplinesc sarcinile în compartimentul pentru pasageri al unei aeronave:

(a) nu sunt confundați de către pasageri cu membrii echipajului de cabină aflați de serviciu;

(b) nu ocupă posturile de lucru necesare rezervate echipajului de cabină;

(c) nu îi împiedică pe membrii echipajului de cabină aflați de serviciu să își execute sarcinile.

CAT.GEN.MPA.120 Limbă comună

Operatorul trebuie să se asigure că toți membrii echipajului pot comunica între ei într-o limbă comună.

CAT.GEN.MPA.124 Rulajul la sol al aeronavelor

Operatorul stabilește proceduri pentru rulajul la sol al aeronavelor în scopul de a asigura operarea în condiții de siguranță și de a spori siguranța pistei.

CAT.GEN.MPA.125 Rulajul la sol al avioanelor

Operatorul se asigură că un avion 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 competentă să efectueze rulajul la sol al avionului;

2. este competentă să folosească stația de radiotelefonie;

3. a fost instruită cu privire la configurația aerodromului, rute, semne, marcaje, lumini, precum și la semnalele și instrucțiunile controlului traficului aerian (ATC), frazeologie și proceduri;

4. se poate conforma standardelor operaționale necesare pentru deplasarea în siguranță a avionului pe aerodrom.

CAT.GEN.MPA.130 Pornirea rotoarelor – elicoptere

Un rotor al unui elicopter se pornește numai în scopul efectuării unui zbor cu un pilot calificat la comenzi.

CAT.GEN.MPA.135 Admiterea în compartimentul echipajului de zbor

(a) Operatorul se asigură că nicio persoană, alta decât un membru al echipajului de zbor desemnat pentru un zbor, nu este admisă sau transportată în compartimentul echipajului de zbor, cu excepția cazului în care persoana respectivă este:

1. un membru al echipajului aflat de serviciu;
2. un reprezentant al AAC care efectuează inspecția, în cazul în care prezența sa este necesară pentru îndeplinirea sarcinilor sale oficiale; sau
3. autorizată și transportată în conformitate cu instrucțiunile cuprinse în manualul de operațiuni.

(b) Comandantul trebuie să se asigure că:

1. din motive de siguranță, accesul în compartimentul echipajului de zbor nu distrage atenția și/sau nu împiedică efectuarea zborului; și
2. toate persoanele transportate în compartimentul echipajului de zbor sunt familiarizate cu procedurile de siguranță relevante.

(c) Comandantul ia decizia finală privind accesul în compartimentul echipajului de zbor.

CAT.GEN.MPA.140 Dispozitive electronice portabile

Operatorul nu permite niciunei persoane să utilizeze la bordul unei aeronave un dispozitiv electronic portabil (PED), care poate afecta negativ performanțele sistemelor și echipamentelor aeronavei, și ia toate măsurile rezonabile în acest scop.

CAT.GEN.MPA.141 Utilizarea documentației de zbor în format electronic (EFB)

(a) În cazul în care se utilizează EFB la bordul unei aeronave, operatorul se asigură că EFB nu afectează negativ performanțele sistemelor sau ale echipamentelor aeronavei ori capacitatea membrului echipajului de zbor de a opera aeronava.

(b) Operatorul utilizează o aplicație EFB de tip B numai în cazul în care respectiva aplicație este aprobată în conformitate cu subpartea M din anexa nr.5 (Partea SPA).

CAT.GEN.MPA.145 Informații privind echipamentele de urgență și de supraviețuire transportate

Operatorul trebuie să aibă permanent la dispoziție liste cu informații privind echipamentele de urgență și de supraviețuire de la bordul tuturor aeronavelor sale pentru comunicarea imediată către centrele de coordonare a acțiunilor de căutare și salvare (RCC).

CAT.GEN.MPA.150 Amerizarea de urgență – avioane

Operatorul nu operează un avion cu o configurație a locurilor pentru pasageri de peste 30 de astfel de locuri în zboruri deasupra întinderilor de apă, la o distanță față de un teren adecvat pentru aterizarea de urgență care să depășească 120 de minute la viteza de croazieră sau 400 de mile marine, luându-se în considerare valoarea mai mică, fără ca avionul să corespundă cerințelor de amerizare de urgență prevăzute în specificația sau specificațiile de certificare aplicabile.

CAT.GEN.MPA.155 Transportul armelor și muniției de război

(a) Operatorul nu trebuie să transporte arme și muniție de război pe calea aerului decât dacă are o aprobare expresă în acest sens, acordată de toate statele al căror spațiu aerian este prevăzut a fi folosit pentru zbor.

(b) În cazul în care aprobarea a fost acordată, operatorul se asigură că armele și muniția de război sunt:

1. depozitate în aeronavă într-un loc inaccesibil pasagerilor pe durata zborului; și
2. în cazul armelor de foc, neîncărcate.

(c) Operatorul se asigură că, înainte de începerea zborului, pilotul comandant este informat cu privire la detaliile și amplasarea la bordul aeronavei a tuturor armelor și muniției de război care urmează să fie transportate.

CAT.GEN.MPA.160 Transportul armelor și muniției sportive

(a) Operatorul trebuie să ia toate măsurile rezonabile pentru a se asigura că este informat cu privire la orice armă sportivă care urmează să fie transportată pe calea aerului.

(b) Operatorul care acceptă transportul armelor sportive trebuie să se asigure că acestea sunt:

1. depozitate în aeronavă într-un loc inaccesibil pasagerilor pe durata zborului; și
2. în cazul armelor de foc sau al altor arme care pot conține muniție, neîncărcate.

(c) Muniția pentru arme sportive poate fi transportată în bagajele înregistrate ale pasagerilor, sub rezerva anumitor limitări, în conformitate cu instrucțiunile tehnice (Doc 9284).

CAT.GEN.MPA.161 Transportul armelor și muniției sportive – cerințe mai puțin restrictive

Fără a aduce atingere prevederilor de la CAT.GEN.MPA.160 lit.(b), în cazul elicopterelor cu o MCTOM de maximum 3 175 kg operate pe timp de zi pe trasee pe care se zboară după repere vizuale, se permite transportul unei arme sportive într-un loc accesibil pe timpul zborului, cu condiția ca operatorul să fi instituit proceduri adecvate și să nu fie posibilă depozitarea ei într-un loc inaccesibil pe durata zborului.

CAT.GEN.MPA.165 Metodă de transport al persoanelor

Operatorul trebuie să ia toate măsurile pentru a se asigura că nicio persoană nu se află în nicio zonă a unei aeronave în zbor care nu este desemnată pentru pasageri, cu excepția cazului în care comandantul a acordat acces temporar:

(a) în scopul luării de măsuri necesare pentru siguranța aeronavei sau a oricărei persoane, animal sau bunuri aflate la bord; sau

(b) la o parte din aeronavă în care se transportă mărfuri sau provizii, în condițiile în care aceasta a fost concepută să permită accesul unei persoane în timpul zborului.

CAT.GEN.MPA.170 Substanțe psihoactive

(a) Operatorul ia toate măsurile rezonabile pentru a se asigura că nu se permite accesul sau prezența la bordul unei aeronave a oricărei persoane aflate sub influența substanțelor psihoactive în măsura în care poate fi periclitată siguranța aeronavei sau a ocupanților acesteia.

(b) Operatorul elaborează și pune în aplicare o politică privind prevenirea și depistarea consumului impropriu de substanțe psihoactive de către membri ai echipajului de zbor și de cabină și de către alți membri ai personalului critic pentru siguranță aflați sub controlul său direct, pentru a se asigura că nu este periclitată siguranța aeronavei sau a ocupanților acesteia.

(c) Fără a se aduce atingere cadrului normativ aplicabil privind protecția datelor referitoare la testarea persoanelor, operatorul elaborează și pune în aplicare o procedură obiectivă, transparentă și nediscriminatorie pentru prevenirea și depistarea cazurilor de consum impropriu de substanțe psihoactive de către propriii membri ai echipajului de zbor și de cabină și de către alți membri ai personalului critic pentru siguranță.

(d) În cazul unui rezultat pozitiv confirmat al testului, operatorul informează AAC și examinatorul medical al AAC.

CAT.GEN.MPA.175 Periclitarea siguranței

(a) Operatorul ia toate măsurile rezonabile pentru a se asigura că nici o persoană nu acționează sau nu omite să acționeze, din imprudență, intenționat sau din neglijență, astfel încât:

1. să pună în pericol aeronava sau persoanele aflate la bordul acesteia; sau
2. să cauzeze sau să permită ca aeronava să pună în pericol orice persoană sau bunuri materiale.

(b) Operatorul se asigură că echipajul de zbor a făcut obiectul unei evaluări psihologice înainte de începerea zborurilor de linie, pentru:

1. a se identifica atributele și adecvarea psihologice ale echipajului de zbor în ceea ce privește mediul de lucru; și

2. a se reduce probabilitatea unei interferențe negative cu operarea în condiții de siguranță a aeronavei.

(c) În funcție de dimensiunea, natura și complexitatea activității sale, un operator poate înlocui evaluarea psihologică menționată la lit.(b) cu o evaluare internă a atributelor și adecvării psihologice ale echipajului de zbor.

CAT.GEN.MPA.180 Documente, manuale și informații păstrate la bord

(a) Operatorul se asigură că următoarele documente, manuale și informații se păstrează la bord în timpul fiecărui zbor, în original sau copie, cu excepția cazurilor în care există dispoziții contrare:

1. manualul de zbor al aeronavei (AFM) sau un document/documente echivalent(e);
2. certificatul de înmatriculare în original;
3. certificatul de navigabilitate (CofA) în original;
4. certificatul de zgomot, inclusiv o traducere în limba engleză, în cazul în care a fost furnizată de autoritatea responsabilă de eliberarea certificatului de zgomot;
5. o copie conformă cu originalul AOC, inclusiv o traducere în limba engleză, dacă AOC a fost emis într-o altă limbă;
6. specificațiile de operare relevante pentru tipul de aeronavă, eliberate în conformitate cu AOC, inclusiv o traducere în limba engleză, în cazul în care specificațiile de operare au fost emise în altă limbă;
7. autorizația pentru stațiile radio ale aeronavei în original, dacă este cazul;
8. copia contractului (contractelor) de asigurare și a certificatului/poliței (certificatelor/polițelor) de asigurare pentru răspunderea civilă față de pasageri, bagaje și mărfuri, precum și pentru răspunderea civilă față de părți terțe;
9. jurnalul de bord al aeronavei sau un document echivalent;
10. jurnalul tehnic al aeronavei în conformitate cu anexa nr.1 (Partea M) la Regulamentul privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu;
11. detalii ale planului de zbor ATS completat, dacă este cazul;
12. hărți aeronautice actualizate și corespunzătoare pentru ruta zborului propus și toate rutele pe care este posibil să fie deviat zborul;
13. procedurile și informațiile privind semnalele vizuale care trebuie utilizate de aeronava interceptoare și aeronava interceptată;
14. informațiile privind serviciile de căutare și salvare pentru zona zborului avut în vedere, care trebuie să fie ușor accesibile din compartimentul echipajului de zbor;
15. părțile în vigoare ale manualului de operațiuni relevante pentru sarcinile membrilor echipajului, care trebuie să fie ușor accesibile membrilor echipajului;
16. MEL;
17. NOTAM și documentația de informare AIS corespunzătoare;
18. informațiile meteorologice corespunzătoare;
19. manifestul încărcăturii și/sau lista de pasageri, dacă este cazul;
20. documentația privind masa și centrul;
21. planul de zbor operațional, dacă este cazul;
22. notificarea categoriilor speciale de pasageri (SCP) și a încărcăturilor speciale, dacă este cazul; și
23. orice alte documente care pot fi relevante pentru zbor sau care sunt cerute de statele interesate de zbor.

(b) Fără a aduce atingere dispozițiilor de la lit.(a), pentru operațiuni VFR pe timp de zi cu alte aeronave decât cele complex motorizate care decolează și aterizează pe același aerodrom sau loc de operare în 24 de ore sau care rămân în zona locală specificată în manualul de operațiuni, următoarele documente și informații pot fi însă reținute la respectivul aerodrom sau loc de operare:

1. certificatul de zgomot;
2. autorizația pentru stațiile radio ale aeronavei;
3. jurnalul de bord sau un document echivalent;
4. jurnalul tehnic al aeronavei;
5. NOTAM și documentația de informare AIS;
6. informațiile meteorologice;
7. notificarea SCP și a încărcăturilor speciale, dacă este cazul; și
8. documentația privind masa și centrul.

(c) Fără a aduce atingere dispozițiilor de la lit.(a), în cazul pierderii sau furtului documentelor indicate la lit.(a) pct.2-8, se permite continuarea exploatării până când zborul ajunge la destinație sau într-un loc în care se pot furniza documente înlocuitoare.

CAT.GEN.MPA.185 Informații păstrate la sol

(a) Operatorul trebuie să se asigure că, cel puțin pentru durata fiecărui zbor sau serii de zboruri:

1. informațiile relevante privind zborul și adecvate pentru tipul de operațiune se păstrează la sol;
2. informațiile sunt păstrate până când au fost copiate în locul unde vor fi arhivate; sau, în cazul în care acest lucru nu este posibil;
3. aceleași informații se păstrează la bordul aeronavei, într-un recipient ignifug.

(b) Informațiile menționate la lit.(a) de mai sus includ:

1. o copie după planul operațional de zbor, după caz;
2. copii ale părții (părților) relevante din jurnalul tehnic al aeronavei;
3. documentația NOTAM specifică rutei, dacă a fost editată în mod special de către operator;
4. documentația privind masa și centrul, în cazul în care este cerută; și
5. notificarea încărcăturilor speciale.

CAT.GEN.MPA.190 Furnizarea de documente și înregistrări

La cererea unei persoane autorizate de AAC, comandantul trebuie să îi prezinte acesteia, într-o perioadă rezonabilă de timp de la primirea cererii, documentele care trebuie păstrate la bord.

CAT.GEN.MPA.195 Tratarea înregistrărilor efectuate de înregistratoarele de zbor: păstrare, producere, protejare și utilizare

(a) După un accident, un incident grav sau un eveniment identificat de autoritatea responsabilă de investigare, operatorul unei aeronave trebuie să păstreze datele originale înregistrate de înregistratoarele de zbor timp de 60 de zile sau până la primirea unor dispoziții contrare din partea autorității responsabile de investigare.

(b) Operatorul trebuie să realizeze verificări și evaluări operaționale ale înregistrărilor pentru a asigura buna funcționare neîntreruptă a înregistratoarelor de zbor care trebuie să fie transportate la bord în conformitate cu prezentul regulament.

(c) Operatorul se asigură de păstrarea înregistrărilor parametrilor de zbor și ale mesajelor comunicărilor prin legături de date care trebuie înregistrate de înregistratoarele de zbor. Cu toate acestea, în scopul încercării și întreținerii acestor înregistratoare de zbor, se poate șterge, în momentul încercării, până la o oră din cel mai vechi material înregistrat.

(d) Operatorul trebuie să păstreze și să țină la zi documentația care prezintă informațiile necesare pentru transformarea datelor de zbor neprelucrate în parametri de zbor exprimați prin unități operabile.

(e) Operatorul trebuie să pună la dispoziție orice înregistrări efectuate de un înregistrator de zbor care au fost păstrate, dacă AAC decide astfel.

(f) Fără a aduce atingere cadrului normativ cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor din aviația civilă și cadrului normativ privind protecția datelor cu caracter personal:

1. Cu excepția cazului în care se urmărește asigurarea bunei funcționări a înregistratorului de zbor, înregistrările audio efectuate de un înregistrator de zbor nu sunt divulgate sau utilizate decât dacă se îndeplinesc toate condițiile următoare:

(i) există o procedură referitoare la tratarea acestor înregistrări audio și a transcrierii lor;

(ii) toți membrii echipajului și întregul personal de întreținere implicat și-au dat acordul în prealabil;

(iii) aceste înregistrări audio sunt utilizate numai pentru menținerea sau îmbunătățirea siguranței.

1a. Atunci când se inspectează înregistrările audio efectuate de înregistratorul de zbor pentru a se asigura buna funcționare a înregistratorului de zbor, operatorul trebuie să protejeze confidențialitatea acestor înregistrări audio și să se asigure că nu sunt divulgate sau folosite în alte scopuri decât pentru a asigura buna funcționare a înregistratorului de zbor.

2. Parametrii de zbor sau mesajele comunicate prin legături de date înregistrate de un înregistrator de zbor nu se folosesc în alte scopuri decât pentru investigarea unui accident sau incident a cărui raportare este obligatorie, cu excepția cazurilor în care aceste înregistrări îndeplinesc una dintre condițiile următoare:

(i) sunt folosite de operator exclusiv în scopuri de navigabilitate sau de întreținere;

(ii) sunt anonimizate;

(iv) sunt divulgate în cadrul unor proceduri securizate.

3. Cu excepția cazului în care se urmărește asigurarea bunei funcționări a înregistratorului de zbor, imaginile din compartimentul echipajului de zbor care sunt înregistrate de un înregistrator de zbor nu sunt divulgate sau utilizate decât dacă se îndeplinesc toate condițiile următoare:

(i) există o procedură referitoare la tratarea acestor înregistrări de imagini;

(ii) toți membrii echipajului și întregul personal de întreținere implicat și-au dat acordul în prealabil;

(iii) aceste înregistrări de imagini sunt utilizate numai pentru menținerea sau îmbunătățirea siguranței.

3a. Atunci când imaginile din compartimentul echipajului de zbor care sunt înregistrate de un înregistrator de zbor sunt inspectate pentru a se asigura buna funcționare a înregistratorului de zbor:

(i) aceste imagini nu sunt divulgate sau utilizate în alte scopuri decât pentru a asigura buna funcționare a înregistratorului de zbor;

(ii) dacă există probabilitatea ca în imagini să fie vizibile părți ale corpului membrilor echipajului, operatorul trebuie să asigure confidențialitatea acestor imagini.

CAT.GEN.MPA.200 Transportul bunurilor periculoase

(a) Cu excepția dispozițiilor contrare conținute în prezenta parte, transportul bunurilor periculoase pe calea aerului se desfășoară în conformitate cu CT-TABP, mijloace acceptabile de punere în conformitate la CT-TABP (*în continuare* – AMC la CT-TABP) și instrucțiunile tehnice (Doc 9284), incluzând orice alte adăugiri, anexe și rectificări.

(b) Bunurile periculoase pot fi transportate numai de către un operator care a obținut aprobarea din partea AAC în conformitate cu CT-TABP și anexa nr. 5 (Partea SPA), cu excepția cazului în care:

1. nu fac obiectul instrucțiunilor tehnice în conformitate cu partea 1 a acestor instrucțiuni; sau

2. sunt transportate de pasageri sau membri ai echipajului sau se află în bagaje, în conformitate cu partea 8 a instrucțiunilor tehnice.

(c) Un operator trebuie să instituie proceduri care să asigure luarea tuturor măsurilor rezonabile pentru prevenirea transportului neintenționat de bunuri periculoase la bord.

(d) Operatorul pune la dispoziția personalului informațiile necesare care să le permită îndeplinirea responsabilităților, așa cum se prevede în Instrucțiunile tehnice.

(e) În conformitate cu CT-TABP, AMC la CT-TABP și instrucțiunile tehnice, operatorul trebuie să raporteze fără întârziere autorității responsabile de investigare, AAC și autorității corespunzătoare a statului în care a avut loc evenimentul cazurile în care:

1. au loc incidente sau accidente legate de bunurile periculoase;
2. se descoperă bunuri periculoase nedeclarate sau declarate greșit în încărcătură sau poștă; sau
3. se găsesc bunuri periculoase care sunt transportate de pasageri sau de membri ai echipajului sau se află în bagajele acestora, în conformitate cu partea 8 a Instrucțiunilor tehnice.

(f) Operatorul se asigură că pasagerii sunt informați în legătură cu bunurile periculoase în conformitate cu CT-TABP și instrucțiunile tehnice.

(g) Operatorul se asigură că la punctele de acceptare a încărcăturii sunt disponibile afișe care oferă informații despre transportul bunurilor periculoase, conform prevederilor Instrucțiunilor tehnice.

CAT.GEN.MPA.205 Sistem de urmărire a aeronavelor – avioane

(a) Operatorul instituie și menține, ca parte a sistemului de exercitare a controlului operațional al zborurilor, un sistem de urmărire a aeronavelor, care include zborurile eligibile pentru lit.(b) atunci când acestea sunt efectuate cu următoarele avioane:

1. avioane cu o MCTOM de peste de 27 000 kg și cu o MOPSC de peste 19 locuri pentru care s-a emis un CofA individual înainte de 16 decembrie 2019, echipate cu o capacitate de a-și comunica poziția adițională pe lângă cea a transponderului radar secundar de supraveghere;
2. toate avioanele cu o MCTOM de mai mult de 27 000 kg și cu o MOPSC de peste 19 locuri pentru care s-a emis un certificat individual de navigabilitate la data de sau după 16 decembrie 2018; și
3. toate avioanele cu o MCTOM de mai mult de 45 500 kg și pentru care s-a emis un CofA individual la data de sau după 16 decembrie 2019;

(b) zborurile vor fi urmărite de către operator de la decolare până la aterizare, cu excepția cazurilor în care ruta planificată și devierile planificate sunt incluse integral în blocuri de spațiu aerian în cazul în care:

1. serviciul de supraveghere ATS este furnizat în mod normal și susținut de sisteme de supraveghere pentru controlul traficului aerian (ATC) care permit localizarea aeronavelor la intervale de timp cu o durată corespunzătoare; și
2. operatorul a furnizat datele de contact necesare furnizorilor de servicii de navigație aeriană competenți.

CAT.GEN.MPA.210 Localizarea unei aeronave aflate în pericol – avioane

Următoarele avioane trebuie să fie echipate cu mijloace robuste și automate de determinare cu precizie, în urma unui accident în care avionul este grav avariat, a poziției punctului de încetare a zborului:

1. toate avioanele cu o MCTOM mai mare de 27 000 kg și cu o MOPSC de peste 19 locuri al căror CofA individual a fost obținut la 1 ianuarie 2023 sau după această dată;
2. toate avioanele cu o MCTOM mai mare de 4500 kg al căror CofA individual a fost obținut la 1 ianuarie 2023 sau după această dată.

CAT.GEN.MPA.215 Program de sprijin

(a) Operatorul permite, facilitează și asigură accesul la un program de sprijin proactiv și nepunitiv care va asista și va sprijini echipajul de zbor în ceea ce privește recunoașterea, combaterea și depășirea oricărei probleme care ar putea afecta negativ abilitatea acestuia de a-și exercita în siguranță privilegiile acordate prin certificate. Se asigură un astfel de acces tuturor membrilor de echipaje de zbor.

(b) Fără a se aduce atingere cadrului național aplicabile privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și libera circulație a acestor date, protecția confidențialității datelor este o condiție prealabilă pentru un program de sprijin eficace, deoarece încurajează utilizarea unui astfel de program și asigură integritatea acestuia.

SUBPARTEA B - PROCEDURI OPERAȚIONALE

Secțiunea 1

Aeronave motorizate

CAT.OP.MPA.100 Utilizarea serviciilor de trafic aerian

(a) Operatorul se asigură că:

1. serviciile de trafic aerian (ATS) corespunzătoare spațiului aerian și cadrului normativ aplicabil sunt utilizate pentru toate zborurile ori de câte ori sunt disponibile;

2. instrucțiunile operaționale în timpul zborului care presupun o modificare a planului de zbor ATS sunt coordonate, dacă există posibilitatea, cu unitatea ATS corespunzătoare înainte de transmiterea către o aeronavă.

(b) Fără a aduce atingere dispozițiilor de la lit.(a), folosirea ATS nu este necesară decât dacă este prevăzută în mod expres în cerințele referitoare la spațiul aerian pentru:

1. operațiuni în condiții VFR pe timp de zi cu alte avioane decât cele complex motorizate;

2. elicoptere cu o MCTOM de maximum 3 175 kg operate pe timp de zi și pe rute pe care se zboară după repere vizuale; sau

3. operațiuni locale cu elicoptere (LHO),

cu condiția ca măsurile privind serviciile de căutare și salvare să poată fi păstrate.

CAT.OP.MPA.105 Folosirea aerodromurilor și a locurilor de operare

(a) Operatorul utilizează numai aerodromuri sau locuri de operare care sunt adecvate tipului (tipurilor) de aeronave și operațiunii (operațiunilor) în cauză.

(b) Utilizarea locurilor de operare se aplică doar:

1. avioanelor diferite de cele complex motorizate; și

2. elicopterelor.

CAT.OP.MPA.107 Aerodrom adecvat

Operatorul consideră un aerodrom ca fiind adecvat dacă, la momentul prevăzut pentru utilizare, aerodromul este disponibil și echipat cu serviciile auxiliare necesare, precum ATS, iluminare suficientă, comunicații, raportare meteorologică, sisteme de navigație și servicii de urgență.

CAT.OP.MPA.110 Minimele de operare ale aerodromului

(a) Operatorul stabilește minime de operare ale aerodromului pentru fiecare aerodrom de plecare, de destinație sau de rezervă planificate pentru utilizare. Aceste minime nu trebuie să fie inferioare celor stabilite pentru astfel de aerodromuri de către AAC, cu excepția cazului în care se obține o aprobare expresă din partea AAC. Orice adăugire specificată de AAC se alătură minimelor.

(b) Folosirea unui afișaj centralizat situat în zona de monitorizare vizuală a zborului (HUD), a unui sistem de aterizare prin ghidare HUD (HUDLS) sau a unui sistem de vizualizare îmbunătățită (EVS) poate permite desfășurarea de operațiuni în condiții de vizibilitate mai mică decât minimele de operare ale aerodromului respectiv, dacă sunt aprobate în conformitate cu Partea SPA subpartea E.

(c) La stabilirea minimelor de operare ale aerodromului, operatorul trebuie să țină seama de următoarele:

1. tipul, performanța și caracteristicile de manevrabilitate ale aeronavei;
2. componența, competența și experiența echipajului de zbor;
3. dimensiunile și caracteristicile pistelor/zonelor de apropiere finală și de aterizare (FATO) care pot fi selectate în vederea utilizării;
4. caracterul adecvat și performanța mijloacelor vizuale și nevizuale disponibile de la sol;
5. echipamentele disponibile la bordul aeronavei pentru navigație și/sau controlul traiectoriei de zbor în timpul decolării, apropierii, redresării, aterizării, decelerării și apropierii întrerupte;
6. pentru determinarea înălțimii de trecere a obstacolelor, obstacolele de pe suprafețele de apropiere, apropiere întreruptă și de urcare la decolare necesare pentru executarea procedurilor pentru situații neprevăzute;
7. altitudinea/înălțimea de trecere a obstacolelor pentru procedurile de apropiere instrumentală;
8. mijloacele de determinare și raportare ale condițiilor meteorologice; și
9. tehnica de zbor folosită pentru apropierea finală.

(d) Operatorul specifică metoda de determinare a minimelor de operare ale aerodromului în manualul de operațiuni.

(e) Minimele de operare pentru o procedură specifică de apropiere și de aterizare se folosesc numai dacă sunt îndeplinite cumulativ următoarele condiții:

1. echipamentele de la sol prezentate pe hartă necesare pentru procedura prevăzută sunt în funcțiune;
2. sistemele aeronavei necesare pentru tipul de apropiere sunt în funcțiune;
3. criteriile de performanță prevăzute pentru aeronavă sunt îndeplinite; și
4. echipajul este calificat corespunzător.

CAT.OP.MPA.115 Tehnica de apropiere – avioane

(a) Toate apropierile se efectuează ca apropieri stabilizate, cu excepția cazului în care AAC aprobă o procedură diferită pentru o apropiere anume spre o pistă anume.

(b) Apropierea de nonprecizie

1. Toate apropierile de nonprecizie se efectuează conform CDFA.
2. Fără a aduce atingere pct.1, se poate utiliza o tehnică de apropiere diferită pentru o combinație apropiere/pistă anume dacă este aprobată de AAC. În astfel de cazuri, vizibilitatea în lungul pistei (RVR) minimă aplicabilă:

(i) crește cu 200 m pentru avioanele de categoria A și B și cu 400 m pentru avioanele de categoria C și D; sau

(ii) pentru aerodromurile unde există un interes public de a menține operațiunile curente, iar tehnica CDFA nu poate fi aplicată, se stabilește și se revizuieste în mod regulat de către AAC, ținând seama de experiența operatorului, de programul de pregătire și de calificarea echipajului de zbor.

CAT.OP.MPA.125 Procedurile instrumentale de plecare și de apropiere

(a) Operatorul trebuie să se asigure că se utilizează procedurile instrumentale de plecare și de apropiere stabilite de AAC pentru aerodromul respectiv.

(b) Fără a aduce atingere lit.(a), un comandant poate accepta o autorizare din partea ATC pentru a devia de la o rută de plecare sau de sosire publicată, cu condiția să fie îndeplinite criteriile de trecere a obstacolelor și să se țină seama în totalitate de condițiile de operare. În orice caz, apropierea finală trebuie să fie efectuată vizual sau în conformitate cu procedurile stabilite de apropiere instrumentală.

(c) Fără a aduce atingere lit.(a), operatorul poate utiliza proceduri diferite de cele menționate la lit.(a) cu condiția să fi fost aprobate de AAC pentru aerodromul respectiv și să fi fost specificate în manualul de operațiuni.

CAT.OP.MPA.126 Navigația bazată pe performanțe

Operatorul se asigură că, atunci când navigația bazată pe performanțe (PBN) este necesară pentru ruta sau procedura de zbor:

(a) specificația de navigație PBN relevantă este precizată în AFM sau în alt document care a fost aprobat de autoritatea de certificare în cadrul unei evaluări a navigabilității sau care se bazează pe o astfel de aprobare; și

(b) aeronava este operată în conformitate cu specificația de navigație și cu limitările relevante indicate în AFM sau în celălalt document menționat mai sus.

CAT.OP.MPA.130 Proceduri de reducere a zgomotului – avioane

(a) Cu excepția operațiunilor în condiții VFR pe alte avioane decât cele complex motorizate, operatorul stabilește proceduri operaționale corespunzătoare de plecare și de sosire/apropiere pentru fiecare tip de avion ținând seama de nevoia de a reduce la minimum efectele zgomotului aeronavelor.

(b) Procedurile trebuie:

1. să asigure prioritatea siguranței în raport cu reducerea zgomotului; și
2. să se poată utiliza simplu și în siguranță, fără a mări semnificativ volumul de muncă al echipajului pe durata fazelor critice ale zborului.

CAT.OP.MPA.131 Proceduri de reducere a zgomotului – elicoptere

(a) Operatorul se asigură că procedurile de decolare și aterizare iau în considerare nevoia de a reduce la minimum efectele zgomotului elicopterelor.

(b) Procedurile trebuie:

1. să asigure prioritatea siguranței în raport cu reducerea zgomotului; și
2. să se poată utiliza simplu și în siguranță, fără a mări semnificativ volumul de muncă al echipajului pe durata fazelor critice ale zborului.

CAT.OP.MPA.135 Rute și zone de operare – dispoziții generale

(a) Operatorul se asigură că operațiunile se desfășoară numai pe rute sau în zone pentru care:

1. sunt puse la dispoziție instalații spațiale, instalații și servicii la sol, inclusiv servicii meteorologice, adecvate pentru operațiunea planificată;
2. performanțele aeronavei permit conformarea cu cerințele privind altitudinea minimă de zbor;
3. echipamentele aeronavei îndeplinesc cerințele minime pentru operațiunea prevăzută; și
4. sunt disponibile hărți și planuri adecvate.

(b) Operatorul se asigură că operațiunile se desfășoară în conformitate cu orice restricții specificate de AAC pentru rutele sau zonele de operare.

(c) Litera (a) pct.1 nu se aplică operațiunilor în condiții VFR pe timp de zi cu alte aeronave decât cele complex motorizate care decolează și aterizează pe același aerodrom sau loc de operare.

CAT.OP.MPA.136 Rute și zone de operare – avioane monomotor

Cu excepția cazului în care dispune de aprobare din partea AAC în conformitate cu subpartea L din anexa nr.5 (Partea SPA), operatorul se asigură că operațiunile cu avioane monomotor se desfășoară doar pe rute sau în zone în care există suprafețe care permit executarea în siguranță a unei aterizări forțate.

CAT.OP.MPA.137 Rute și zone de operare – elicoptere

Operatorul se asigură că:

(a) pentru elicoptere operate în clasa de performanță 3, sunt disponibile suprafețe care permit executarea în siguranță a unei aterizări forțate, cu excepția cazului în care elicopterul dispune de o aprobare pentru operațiuni în conformitate cu CAT.POL.H.420;

(b) pentru elicoptere operate în clasa de performanță 3 care desfășoară operațiuni de „tranzit de coastă”, manualul de operațiuni cuprinde proceduri care asigură că lățimea coridorului de coastă și echipamentele transportate sunt corespunzătoare condițiilor predominante la momentul respectiv.

CAT.OP.MPA.140 Distanța maximă față de un aerodrom adecvat pentru avioane bimotoare fără aprobare ETOPS

(a) Cu excepția cazului în care a primit aprobare de la AAC în conformitate cu subpartea F din anexa nr.5 (Partea SPA), operatorul nu exploatează un avion bimotor pe o rută care conține un punct aflat față de un aerodrom adecvat, în condiții standard în atmosferă calmă, la o distanță mai mare decât distanța adecvată pentru tipul de avion în cauză dintre următoarele:

1. pentru avioanele din clasa de performanță A cu o MOPSC de 20 de locuri sau mai multe, distanța parcursă în 60 de minute la viteza de croazieră cu un motor inoperant (OEI) determinată în conformitate cu lit.(b);

2. pentru avioanele din clasa de performanță A cu o MOPSC de 19 locuri sau mai puține, distanța parcursă în 120 de minute sau, sub rezerva aprobării de către AAC, în maximum 180 de minute pentru avioanele cu turboreactoare, la viteza de croazieră cu OEI determinată în conformitate cu lit.(b);

3. pentru avioanele din clasa de performanță B sau C, distanța cea mai mică dintre următoarele:

(i) distanța parcursă în 120 de minute la viteza de croazieră cu OEI determinată în conformitate cu lit.(b);

(ii) 300 NM.

(b) Operatorul determină o viteză pentru calculul distanței maxime până la un aerodrom adecvat pentru fiecare tip sau variantă de avion bimotor pe care îl exploatează, fără să depășească viteza maximă de operare (VMO), pe baza vitezei reale față de aer pe care avionul o poate menține cu un motor inoperant.

(c) Operatorul trebuie să includă în manualul de operațiuni următoarele date, specifice pentru fiecare tip sau variantă:

1. valoarea determinată a vitezei de croazieră cu OEI; și

2. valoarea determinată a distanței maxime față de un aerodrom adecvat.

(d) Pentru a obține aprobarea menționată la lit.(a) pct.2, operatorul trebuie să facă dovada că:

1. au fost stabilite proceduri pentru planificarea și expedierea zborului;

2. au fost elaborate și incluse în programul de întreținere a aeronavei al operatorului, în conformitate cu anexa nr.1 (Partea M) la Regulamentul privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu, instrucțiuni și proceduri de întreținere specifice pentru a asigura nivelurile preconizate de menținere a navigabilității și de fiabilitate a avionului și a motoarelor acestuia, inclusiv:

(i) un program privind consumul de ulei de motor;

(ii) un program de monitorizare a stării motorului.

CAT.OP.MPA.145 Stabilirea altitudinilor minime de zbor

(a) Operatorul stabilește pentru toate segmentele de rută care urmează a fi parcurse în zbor:

1. altitudinile minime de zbor care să asigure distanța necesară pentru depășirea solului, ținând seama de cerințele din subpartea C, prezenta parte; și

2. o metodă de determinare a acestor altitudini de către echipajul de zbor.

(b) Metoda de stabilire a altitudinilor minime de zbor trebuie să fie aprobată de AAC.

(c) Atunci când altitudinile minime de zbor stabilite de operator sunt diferite de cele stabilite de un stat survolat, se aplică valorile cele mai mari.

CAT.OP.MPA.155 Transportul categoriilor speciale de pasageri (SCP)

(a) Atunci când sunt transportate în zbor, persoanele care necesită condiții, asistență și/sau dispozitive speciale sunt considerate SCP, inclusiv cel puțin:

1. persoane cu mobilitate redusă (PRM) care, fără a aduce atingere prevederilor Programului Național de Facilitare a Transporturilor Aeriene, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.1034/2000, sunt reprezentate de orice persoană a cărei mobilitate este redusă din cauza unei dizabilități fizice, senzoriale sau locomotorii, permanente sau temporare, a unei dizabilități sau deficiențe de intelect sau din orice altă cauză de dizabilitate sau din cauza vârstei;

2. copii de vârstă mică sau copii neînsoțiți; și

3. deportați, pasageri inadmisibili sau prizonieri în custodie.

(b) SCP sunt transportați în condiții care să asigure siguranța aeronavei și a ocupanților acesteia în conformitate cu procedurile instituite de operator.

(c) SCP nu primesc și nici nu ocupă locuri care permit accesul direct la ieșirile de urgență sau în care prezența lor ar putea:

1. împiedica membrii echipajului să își execute sarcinile;

2. obstrucționa accesul la echipamentele de urgență; sau

3. împiedica evacuarea de urgență a aeronavei.

(d) Comandantul trebuie informat în prealabil dacă la bord urmează să fie transportați SCP.

CAT.OP.MPA.160 Depozitarea bagajelor și a mărfurilor

Operatorul instituie proceduri pentru a se asigura că:

(a) în compartimentul pentru pasageri sunt admise numai bagajele de mână care pot fi depozitate în mod corespunzător și în siguranță; și

(b) toate bagajele și mărfurile aflate la bord care, dacă s-ar deplasa de la locurile lor, ar putea produce răni sau daune sau ar putea să blocheze coridoarele de trecere și ieșirile sunt depozitate astfel încât să se prevină mișcarea lor.

CAT.OP.MPA.165 Locurile pasagerilor

Operatorul stabilește proceduri prin care să asigure că pasagerii sunt așezați în așa fel încât, în cazul în care se impune o evacuare de urgență, aceștia pot contribui cel mai bine la evacuarea aeronavei și nu împiedică desfășurarea acestei acțiuni.

CAT.OP.MPA.170 Informarea pasagerilor

Operatorul trebuie să se asigure că:

(a) pasagerii sunt informați și li se fac demonstrații cu privire la siguranță astfel încât să le fie facilitată executarea procedurilor aplicabile în eventualitatea unei urgențe; și

(b) pasagerilor li se pune la dispoziție un pliant cu informații de siguranță în care sunt date instrucțiuni sub formă de pictograme ce indică modul de funcționare a echipamentelor de siguranță și de urgență și ieșirile de urgență pe care pasagerii le-ar putea folosi.

CAT.OP.MPA.175 Pregătirea zborului

(a) Pentru fiecare zbor avut în vedere, se realizează un plan de zbor operațional, pe baza caracteristicilor de performanță ale aeronavei, a altor limitări de operare și a condițiilor relevante previzibile pe ruta care trebuie urmată și pe aerodromurile/locurile de operare în cauză.

(b) Comandantul nu trebuie să înceapă un zbor decât dacă are certitudinea că:

1. pot fi respectate toate elementele prevăzute la pct.6 alin.3) din anexa nr.3 la Codul aerian cu privire la navigabilitatea și înmatricularea aeronavelor, instrumentelor și echipamentelor, masa și centrul, amplasarea centrului de gravitate (CG), bagaje și mărfuri, precum și limitările de operare ale aeronavei;

2. aeronava este exploatată în condiții care nu contravin prevederilor din CDL;
3. sunt disponibile acele părți din manualul de operațiuni care sunt necesare pentru desfășurarea zborului;
4. documentele, informațiile suplimentare și formularele care trebuie să fie disponibile conform CAT.GEN.MPA.180 se află la bord;
5. sunt disponibile versiuni actualizate ale hărților, planurilor și documentației asociate sau date echivalente pentru operațiunile cu aeronava avute în vedere, inclusiv orice deviere care ar putea să apară;
6. instalațiile spațiale, instalațiile și serviciile la sol necesare pentru zborul planificat sunt disponibile și adecvate;
7. prevederile din manualul de operațiuni referitoare la necesarul de combustibil/energie, ulei și oxigen, altitudinile minime de siguranță, minimele de operare pe aerodrom și disponibilitatea aerodromurilor de rezervă, după caz, pot fi respectate în cazul zborului planificat;
- 7a. orice bază de date de navigație necesară pentru navigația bazată pe performanțe este corespunzătoare și actuală; și
8. orice limitare operațională suplimentară poate fi respectată.

(c) Fără a aduce atingere lit.(a), nu este necesar un plan de zbor operațional pentru operațiuni în condiții VFR cu:

1. alte avioane decât cele complex motorizate care decolează și aterizează pe același aerodrom sau loc de operare; sau
2. elicoptere cu o MCTOM de 3 175 kg sau mai puțin, pe timp de zi, pe rute pe care se zboară după repere vizuale într-o zonă locală, după cum se specifică în manualul de operațiuni.

CAT.OP.MPA.177 Prezentarea planului de zbor ATS

(a) Dacă nu se depune un plan de zbor pentru serviciile de trafic aerian (ATS) deoarece acest lucru nu este impus de reglementările aeronautice, se păstrează informații adecvate care să permită activarea, în caz de necesitate, a serviciilor de alertă.

(b) Dacă se operează dintr-un loc unde depunerea unui plan de zbor ATS este imposibilă, planul de zbor ATS se transmite cât mai curând posibil după decolare de către comandant sau operator.

CAT.OP.MPA.180 Schema de combustibil/energie - avioane

(a) Operatorul trebuie să stabilească, să implementeze și să mențină o schemă de combustibil/energie care:

1. să fie adecvată pentru tipul sau tipurile de operațiuni efectuate;
2. să corespundă capacității operatorului de a sprijini implementarea sa; precum și
3. să fie:

(i) o schemă de combustibil/energie de bază, care constituie baza unei scheme de combustibil/energie de bază cu variații și a unei scheme de combustibil/energie individuale; schema de combustibil/energie de bază rezultă dintr-o analiză la scară largă a datelor operaționale și de siguranță obținute în urma performanțelor și experiențelor anterioare ale industriei de profil, cu aplicarea unor principii științifice; schema de combustibil/energie de bază asigură, în această ordine, o operare sigură, eficientă și eficientă a aeronavei; sau

(ii) o schemă de combustibil/energie de bază cu variații, care este o schemă de combustibil/energie de bază în cadrul căreia se folosește analiza menționată la punctul (i) pentru a stabili o variație a schemei de combustibil/energie de bază care să asigure, în această ordine, o operare sigură, eficientă și eficientă a aeronavei; sau

(iii) o schemă de combustibil/energie individuală, care rezultă dintr-o analiză comparativă a datelor operaționale și de siguranță ale operatorului, cu aplicarea unor principii științifice; analiza este utilizată pentru a stabili o schemă de combustibil/energie cu un nivel de

siguranță mai ridicată sau echivalent cu cel al schemei de combustibil/energie de bază care să asigure, în această ordine, o operare sigură, eficientă și eficientă a aeronavei.

(b) Toate schemele de combustibil/energie trebuie să cuprindă:

(1) o politică de planificare a combustibilului/energiei și de replanificare în timpul zborului;

(2) o politică de selectare a aerodromului; precum și

(3) o politică de gestionare a combustibilului/energiei în timpul zborului.

(c) Schema de combustibil/energie și orice modificare a acesteia necesită aprobarea prealabilă a AAC.

(d) Atunci când operatorul intenționează să solicite o schemă de combustibil/energie individuală, el trebuie:

1. să stabilească o performanță de referință în materie de siguranță a schemei sale de combustibil/energie actuale;

2. să își demonstreze capacitatea de a sprijini implementarea schemei de combustibil/energie individuale propuse, inclusiv capacitatea de a exercita un control operațional adecvat și de a asigura schimbul de informații relevante privind siguranța între personalul de control al operațiunilor și echipajul de zbor; precum și

3. să efectueze o evaluare a riscurilor în materie de siguranță care să demonstreze modul în care se obține un nivel de siguranță echivalent cu cel al schemei de combustibil/energie actuale.

CAT.OP.MPA.181 Selectarea aerodromurilor și a locurilor de operare – elicopter
Schema de combustibil/energie – politica de planificare a combustibilului/energiei și de replanificare în timpul zborului – avioane

(a) Operatorul trebuie:

1. să stabilească o politică de planificare a combustibilului/energiei și de replanificare în timpul zborului ca parte a schemei de combustibil/energie;

2. să se asigure că avionul transportă o cantitate suficientă de combustibil/energie utilizabil(ă) pentru a finaliza zborul planificat în condiții de siguranță și pentru a permite devieri de la operațiunea planificată;

3. să elaboreze proceduri pentru politica de planificare a combustibilului/energiei și de replanificare în timpul zborului care să fie cuprinse în manualul de operațiuni;

4. să se asigure că planificarea combustibilului/energiei pentru zborul respectiv se bazează pe:

(i) date actuale specifice aeronavei, obținute dintr-un sistem de monitorizare a consumului de combustibil/energie sau, dacă nu sunt disponibile;

(ii) date furnizate de producătorul avionului.

(b) Operatorul trebuie să se asigure că planificarea zborurilor include condițiile de operare în care urmează să se desfășoare zborul; condițiile de operare trebuie să includă cel puțin:

1. date privind consumul de combustibil/energie;

2. masele anticipate;

3. condițiile meteorologice preconizate;

4. efectele elementelor de întreținere amânate și/sau ale abaterilor de configurație;

5. ruta și piste preconizate pentru plecare și pentru sosire; precum și

6. întârzierile anticipate.

(c) Operatorul trebuie să se asigure că în calculul combustibilului/energiei utilizabil(e) necesar(e) pentru un zbor, efectuat înainte de începerea zborului, sunt incluse:

1. combustibilul/energia pentru rulajul la sol, care trebuie să nu fie sub cantitatea preconizată a fi utilizată înainte de decolare;

2. combustibilul/energia pentru zborul pe rută, care trebuie să fie cantitatea de combustibil/energie necesară pentru a permite avionului să zboare de la decolare sau de la punctul de replanificare în timpul zborului până la aterizarea pe aerodromul de destinație;

3. rezerva operațională de combustibil/energie, care trebuie să fie cantitatea de combustibil/energie necesară pentru a compensa factorii neprevăzuți;

4. combustibilul/energia pentru aerodromul de rezervă la destinație:

(i) atunci când un zbor este operat cu cel puțin un aerodrom de rezervă la destinație, acesta/aceasta trebuie să fie cantitatea de combustibil/energie necesară pentru a zbura de la aerodromul de destinație la aerodromul de rezervă la destinație sau

(ii) atunci când un zbor este operat fără aerodrom de rezervă la destinație, acesta/aceasta trebuie să fie cantitatea de combustibil/energie necesară pentru a aștepta la aerodromul de destinație, permițând în același timp avionului să efectueze o aterizare în siguranță, și pentru a permite devieri de la operarea planificată; ca minim, această cantitate trebuie să fie combustibilul/energia necesar(ă) pentru 15 minute la viteza de așteptare la 1 500 ft (450 m) deasupra cotei aerodromului în condiții standard, calculată în funcție de masa estimată a avionului la sosirea la aerodromul de destinație;

5. rezerva finală de combustibil/energie care reprezintă cantitatea de combustibil/energie calculată la viteza de așteptare la 1 500 ft (450 m) deasupra cotei aerodromului în condiții standard, în conformitate cu masa estimată a avionului la sosirea la aerodromul de rezervă la destinație sau la aerodromul de destinație atunci când nu este necesar un aerodrom de rezervă la destinație, și care trebuie să nu fie mai mică de:

(i) pentru avioanele cu motoare cu piston, combustibilul/energia necesar(ă) pentru a zbura timp de 45 de minute sau

(ii) pentru avioanele cu motor cu turbină, combustibilul/energia necesar(ă) pentru a zbura timp de 30 de minute;

6. combustibilul/energia suplimentar(ă), dacă este necesar(ă) pentru tipul de operațiune în cauză; acesta/aceasta este cantitatea de combustibil/energie care permite avionului să aterizeze la un aerodrom de rezervă pe rută pentru combustibil/energie (scenariu critic cu ERA pentru combustibil/energie) în eventualitatea unei defecțiuni a aeronavei care sporește în mod semnificativ consumul de combustibil/energie în punctul cel mai critic de-a lungul rutei; acest combustibil/această energie suplimentar(ă) este necesar(ă) numai în cazul în care cantitatea minimă de combustibil/energie calculată în conformitate cu litera (c) subpunctele 2-5 nu este suficientă pentru o astfel de eventualitate;

7. combustibilul/energia suplimentar(ă) pentru a ține seama de constrângerile operaționale specifice sau de întârzierile anticipate; precum și

8. combustibilul/energia discreționar(ă), dacă este solicitat(ă) de comandant.

(d) Operatorul trebuie să se asigure că procedurile de replanificare în timpul zborului pentru calculul combustibilului/energiei utilizabil(e) care este necesar(ă) atunci când un zbor se desfășoară de-a lungul unei rute sau către alt aerodrom de destinație decât cele planificate inițial cuprind litera (c) subpunctele 2-7.

CAT.OP.MPA.182 Schema de combustibil/energie – politica de selectare a aerodromului – avioane

(a) La etapa de planificare, operatorul trebuie să se asigure că, odată ce zborul a început, există o certitudine rezonabilă că un aerodrom pe care se poate efectua o aterizare în siguranță va fi disponibil la ora estimată de utilizare a aerodromului respectiv.

(b) La etapa de planificare, pentru a permite o aterizare în siguranță în cazul unei situații anormale sau de urgență după decolare, operatorul trebuie să selecteze și să specifice în planul de zbor operațional un aerodrom de rezervă la decolare dacă fie:

1. condițiile meteorologice de la aerodromul de plecare sunt sub minimele de aterizare stabilite de operator pentru respectiva operațiune; fie

2. întoarcerea la aerodromul de plecare ar fi imposibilă din alte motive.

(c) Aerodromul de rezervă la decolare trebuie să fie situat la o distanță față de aerodromul de plecare care să reducă la minimum riscul de expunere la situații potențial anormale sau de urgență. Atunci când selectează aerodromul de rezervă la decolare, operatorul trebuie să țină seama cel puțin de următoarele:

1. condițiile meteorologice reale și prognozate;
2. disponibilitatea și calitatea infrastructurii aerodromului;
3. capacitățile de navigație și de aterizare ale aeronavei în condiții anormale sau de urgență, ținând seama de redundanța sistemelor critice; precum și
4. aprobările deținute [de exemplu, operațiuni pe rază extinsă cu avioane dotate cu două motoare (ETOPS), operațiuni în condiții de vizibilitate redusă (LVO) etc.].

(d) La etapa de planificare, pentru fiecare zbor în conformitate cu regulile de zbor instrumental (IFR), operatorul trebuie să selecteze și să specifice în planul de zbor operațional și în planul de zbor pentru serviciile de trafic aerian (ATS) unul sau mai multe aerodromuri, astfel încât să fie disponibile două opțiuni pentru aterizarea în siguranță în timpul operării normale atunci când:

1. se ajunge la aerodromul de destinație sau
2. se ajunge în punctul de ne-întoarcere, la orice ERA pentru combustibil/energie disponibil în timpul operațiunilor cu aerodrom izolat; un zbor către un aerodrom izolat nu trebuie continuat dincolo de punctul de ne-întoarcere decât dacă o evaluare actualizată a condițiilor meteorologice, a condițiilor de trafic și a altor condiții operaționale indică faptul că se poate efectua o aterizare în siguranță pe aerodromul de destinație la ora estimată de utilizare.

Operatorul trebuie să obțină aprobarea prealabilă a AAC pentru utilizarea unui aerodrom izolat ca aerodrom de destinație.

(e) Operatorul trebuie să aplice limite de siguranță adecvate în cazul planificării zborurilor, pentru a ține seama de o posibilă deteriorare a prognozelor disponibile privind condițiile meteorologice disponibile la ora estimată de aterizare.

(f) Pentru fiecare zbor IFR, operatorul trebuie să se asigure că sunt disponibile mijloace suficiente pentru navigarea către și pentru aterizarea la aerodromul de destinație sau la orice aerodrom de rezervă la destinație în eventualitatea unei pierderi de capacitate pentru operațiunea de apropiere și de aterizare avută în vedere.

CAT.OP.MPA.185 Schema de combustibil/energie – Politica de gestionare a combustibilului/energiei în timpul zborului – avioane

a) Operatorul trebuie să stabilească proceduri de gestionare a combustibilului/energiei în timpul zborului care să asigure:

1. validarea continuă a ipotezelor formulate în etapa de planificare (planificarea înainte de zbor sau replanificarea în timpul zborului sau ambele);
2. reanalizarea și ajustarea, dacă este necesar;
3. faptul că cantitatea de combustibil/energie utilizabil(ă) rămasă la bord este protejată și nu este mai mică decât cantitatea de combustibil/energie necesară pentru a se îndrepta către un aerodrom unde se poate efectua o aterizare în siguranță; precum și
4. înregistrarea datelor relevante privind combustibilul/energia în sensul punctelor 1, 2 și 3.

(b) Operatorul trebuie să dispună de proceduri pentru a solicita comandantului să obțină informații privind întârzierile de la o sursă fiabilă atunci când circumstanțe neprevăzute pot duce la aterizarea pe aerodromul de destinație cu mai puțin decât rezerva finală de combustibil/energie plus orice:

1. cantitate de combustibil/energie pentru a se îndrepta către un aerodrom de rezervă, dacă este necesar; sau
2. cantitate de combustibil/energie necesară pentru a se îndrepta către un aerodrom izolat.

(c) Comandantul trebuie să informeze controlul traficului aerian (ATC) cu privire la o stare de «combustibil/ energie minim(ă)» declarând «MINIMUM FUEL» atunci când comandantul:

1. este hotărât să aterizeze pe un anumit aerodrom; precum și
2. a calculat că orice modificare a autorizării existente pentru aerodromul respectiv poate avea ca rezultat aterizarea cu mai puțin decât rezerva finală de combustibil/energie planificată.

(d) Comandantul trebuie să declare o situație de «urgență de combustibil/energie» prin difuzarea mesajului «MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL» atunci când cantitatea de combustibil/energie utilizabil(ă) care este calculată să fie disponibilă la aterizarea la cel mai apropiat aerodrom unde se poate efectua o aterizare în siguranță este mai mică decât rezerva finală de combustibil/energie planificată.

CAT.OP.MPA.190 Schema de combustibil/energie – elicoptere

(a) Operatorul trebuie să stabilească, să implementeze și să mențină o schemă de combustibil/energie care să cuprindă:

1. o politică de planificare a combustibilului/energiei și de replanificare în timpul zborului; precum și
2. o politică de gestionare a combustibilului/energiei în timpul zborului.

(b) Schema de combustibil/energie trebuie:

1. să fie adecvată pentru tipul sau tipurile de operațiuni efectuate; precum și
2. să corespundă capacității operatorului de a sprijini implementarea sa.

(c) Schema de combustibil/energie și orice modificare a acesteia necesită aprobarea prealabilă a AAC.

CAT.OP.MPA.191 Schema de combustibil/energie – politica de planificare a combustibilului/energiei și de replanificare în timpul zborului – elicoptere

(a) Ca parte a schemei de combustibil/energie, operatorul trebuie să stabilească o politică de planificare a combustibilului/energiei și de replanificare în timpul zborului pentru a se asigura că aeronava transportă o cantitate suficientă de combustibil/energie utilizabil(ă) pentru a finaliza în condiții de siguranță zborul planificat și pentru a permite devieri de la operațiunea planificată.

(b) Operatorul trebuie să se asigure că planificarea zborurilor din punctul de vedere al combustibilului/energiei se bazează cel puțin pe următoarele elemente:

1. proceduri cuprinse în manualul de operațiuni, precum și:

(i) date actuale specifice aeronavei, obținute dintr-un sistem de monitorizare a consumului de combustibil/ energie sau

(ii) date furnizate de producătorul aeronavei; precum și

2. condițiile de operare în care urmează să se desfășoare zborul, inclusiv:

(i) date privind consumul de combustibil/energie;

(ii) masele anticipate;

(iii) condițiile meteorologice preconizate;

(iv) efectele elementelor de întreținere amânate sau ale abaterilor de configurație sau ambele; precum și

(v) procedurile și restricțiile introduse de furnizorii de servicii de navigație aeriană.

(c) Operatorul trebuie să se asigure că în calculul combustibilului/energiei utilizabil(e) necesar(e) pentru un zbor, efectuat înainte de începerea zborului, sunt incluse:

1. combustibilul/energia pentru rulajul la sol, care trebuie să nu fie sub cantitatea preconizată a fi utilizată înainte de decolare;

2. combustibilul/energia pentru zborul pe rută;

3. rezerva operațională de combustibil/energie;

4. combustibilul/energia pentru aerodromul de rezervă la destinație, în cazul în care este necesar un aerodrom de rezervă la destinație;

5. rezerva finală de combustibil/energie, care nu trebuie să fie mai mică de:

(i) dacă se zboară în conformitate cu regulile de zbor la vedere (VFR) și se navighează pe timp de zi după repere vizuale terestre, combustibilul/energia necesar(ă) pentru un zbor de 20 de minute la viteză optimă, sau

(ii) dacă se zboară în conformitate cu VFR și se navighează prin alte mijloace decât după repere vizuale terestre sau pe timp de noapte, combustibilul/energia necesar(ă) pentru un zbor de 30 de minute la viteză optimă sau

(iii) dacă se zboară în conformitate cu regulile de zbor instrumental (IFR), combustibilul/energia necesar(ă) pentru un zbor de 30 de minute la viteza de așteptare la 1 500 ft (450 m) deasupra cotei aerodromului în condiții standard, calculat(ă) în conformitate cu masa estimată a elicopterului la sosirea la aerodromul de rezervă la destinație sau la aerodromul de destinație atunci când nu este necesar un aerodrom de rezervă la destinație;

6. combustibilul/energia suplimentar(ă) pentru a ține seama de constrângerile operaționale specifice sau de întârzierile anticipate; precum și

7. combustibilul/energia discreționar(ă), dacă este solicitat(ă) de comandant.

(d) Operatorul trebuie să se asigure că, dacă un zbor trebuie să urmeze o altă rută sau să se îndrepte către un alt aerodrom de destinație decât cele planificate inițial, procedurile de replanificare în timpul zborului pentru calcularea combustibilului/energiei utilizabil(e) includ:

1. combustibilul/energia pentru restul de zbor pe rută;

2. rezerva de combustibil/energie, constând în:

(i) rezerva operațională de combustibil/energie;

(ii) combustibilul/energia pentru aerodromul de rezervă, în cazul în care este necesar un aerodrom de rezervă la destinație;

(iii) rezerva finală de combustibil/energie; precum și

(iv) combustibilul/energia suplimentar(ă), dacă este necesar(ă) pentru tipul de operațiune în cauză;

3. combustibilul/energia suplimentar(ă) pentru a ține seama de constrângerile operaționale specifice sau de întârzierile anticipate; precum și

4. combustibilul/energia discreționar(ă), dacă este solicitat(ă) de comandant.

(e) Ca alternativă la literele (b)-(d), pentru elicopterele cu o masă maximă certificată la decolare (MCTOM) de 3 175 kg sau mai puțin, care zboară pe timp de zi și pe rute pe care se navighează după repere vizuale terestre, sau pentru operațiuni locale cu elicoptere (LHO), politica privind combustibilul/energia trebuie să asigure faptul că, la finalizarea zborului sau a seriei de zboruri, rezerva finală de combustibil/energie este suficientă pentru:

1. o durată de zbor de 30 de minute la viteză optimă sau

2. o durată de zbor de 20 de minute la viteză optimă, dacă se operează într-o zonă care asigură locuri de operare continue și adecvate.

CAT.OP.MPA.192 Selectarea aerodromurilor și a locurilor de operare – elicoptere

(a) Pentru zboruri în condiții meteorologice de zbor instrumental (IMC), operatorul trebuie să selecteze un aerodrom de rezervă la decolare, aflat la cel mult o oră de timp de zbor la viteza normală de croazieră, în caz că întoarcerea la locul de plecare nu este posibilă din motive meteorologice.

(b) La etapa de planificare, pentru fiecare zbor în conformitate cu regulile de zbor instrumental (IFR), operatorul trebuie să selecteze și să specifice în planul de zbor operațional și în planul de zbor pentru serviciile de trafic aerian (ATS) unul sau mai multe aerodromuri sau locuri de operare, astfel încât să fie disponibile două opțiuni pentru aterizarea în siguranță în timpul operării normale, cu excepția situației prevăzute la punctul SPA.HOFO.120 litera (b).

(c) Operatorul trebuie să aplice limite de siguranță adecvate în cazul planificării zborurilor, pentru a ține seama de o posibilă deteriorare a prognozelor disponibile privind condițiile meteorologice disponibile la ora estimată de aterizare.

(d) Pentru fiecare zbor IFR, operatorul trebuie să se asigure că sunt disponibile mijloace suficiente pentru navigarea către și pentru aterizarea la aerodromul de destinație sau la orice aerodrom de rezervă la destinație în eventualitatea unei pierderi de capacitate pentru operațiunea de apropiere și de aterizare avută în vedere.

CAT.OP.MPA.195 Schema de combustibil/energie – Politica de gestionare a combustibilului/energiei în timpul zborului – elicoptere

(a) Operatorul trebuie să instituie proceduri prin care să se asigure că în timpul zborului sunt efectuate verificări ale combustibilului/energiei și gestionarea combustibilului/energiei.

(b) Comandantul trebuie să monitorizeze cantitatea de combustibil/energie utilizabil(ă) rămasă la bord, pentru a se asigura că este protejată și că nu este mai mică decât cantitatea de combustibil/energie necesară pentru a se îndrepta către un aerodrom sau loc de operare unde se poate efectua o aterizare în siguranță.

(c) Comandantul trebuie să informeze controlul traficului aerian (ATC) cu privire la o stare de «combustibil/ energie minim(ă)» declarând «MINIMUM FUEL» atunci când comandantul:

1. a hotărât să aterizeze pe un aerodrom sau pe un loc de operare; precum și
2. a calculat că orice modificare a autorizării existente pentru aerodromul sau locul de operare respectiv ori alte întârzieri în traficul aerian pot avea ca rezultat aterizarea cu mai puțin decât rezerva finală de combustibil/energie planificată.

(d) Comandantul trebuie să declare o situație de «urgență de combustibil/energie» prin difuzarea mesajului «MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL» atunci când cantitatea de combustibil/energie utilizabil(ă) estimată a fi disponibilă la aterizarea la cel mai apropiat aerodrom sau loc de operare unde se poate efectua o aterizare în siguranță este mai mică decât rezerva finală de combustibil/energie planificată.

CAT.OP.MPA.200 Realimentarea sau extragerea combustibilului aeronavei în regim special

(a) Realimentarea sau extragerea combustibilului în regim special se efectuează numai dacă operatorul:

1. a realizat o evaluare a riscurilor;
2. a elaborat proceduri; precum și
3. a instituit un program de formare pentru personalul său implicat în astfel de operațiuni.

(b) Realimentarea sau extragerea combustibilului în regim special se aplică în cazul:

1. realimentării cu un motor în funcțiune sau cu rotoarele în funcțiune;
2. realimentării/extragerii combustibilului pe durata îmbarcării, a debarcării sau în timp ce pasagerii se află la bord; precum și
3. realimentării/extragerii combustibilului de tip fracțiune largă.

(c) Pentru avioane, orice proceduri de realimentare sau de extragere a combustibilului în regim special și orice modificare a acestora necesită aprobarea prealabilă a autorității competente.

(d) Pentru elicoptere, procedurile de realimentare cu rotoarele în funcțiune și orice modificare a acestora necesită aprobarea prealabilă a AAC.

CAT.OP.MPA.205 Împingere și tractare – avioane

Procedurile de împingere și tractare specificate de operator trebuie derulate în conformitate cu standardele și procedurile aviatice stabilite.

CAT.OP.MPA.210 Membrii echipajului la posturi

(a) Membrii echipajului de zbor

1. În timpul decolării și aterizării, fiecare membru al echipajului de zbor care trebuie să fie prezent în compartimentul echipajului de zbor trebuie să se afle la postul său.

2. În timpul tuturor celorlalte faze ale zborului, fiecare membru al echipajului de zbor care trebuie să fie prezent în compartimentul echipajului de zbor trebuie să rămână la postul său, cu excepția situației în care absența sa este necesară pentru îndeplinirea unor sarcini legate de operațiunea respectivă sau pentru necesități fiziologice, cu condiția ca cel puțin un pilot calificat în mod corespunzător să rămână la comenzile aeronavei în orice moment.

3. În timpul tuturor fazelor zborului, fiecare membru al echipajului de zbor care trebuie să fie prezent în compartimentul echipajului de zbor trebuie să rămână în stare de alertă. În cazul în care apare o stare de lipsă de atenție, trebuie să se ia măsuri de remediere a acestei situații. În cazul în care apare o stare de oboseală neașteptată, se poate utiliza o procedură de odihnă controlată, organizată de comandant, atunci când volumul de muncă permite acest lucru. În acest caz, perioada de odihnă controlată nu se consideră ca fiind parte a unei perioade de odihnă în vederea calculării limitărilor timpului de zbor, nici nu se utilizează pentru a justifica o prelungire a perioadei de serviciu.

(b) Membrii echipajului de cabină

În timpul fazelor critice ale zborului, fiecare membru al echipajului de cabină trebuie să rămână la postul său și să nu efectueze alte activități în afara celor necesare operării aeronavei în condiții de siguranță.

CAT.OP.MPA.215 Folosirea căștii – avioane

(a) Fiecare membru al echipajului de zbor care trebuie să fie prezent la postul său în compartimentul pentru echipajul de zbor poartă o cască cu microfon sau un dispozitiv echivalent. Casca se folosește ca dispozitiv principal pentru comunicațiile vocale cu ATS:

1. la sol:

(i) când se primește autorizarea de plecare din partea ATC prin intermediul comunicațiilor vocale; și

(ii) când motoarele sunt pornite;

2. în zbor:

(i) sub altitudinea de tranziție; sau

(ii) 10 000 ft, luându-se în considerare valoarea mai mare; și

3. ori de câte ori comandantul consideră că este necesar.

(b) În condițiile enumerate la lit.(a) de mai sus, microfonul cu braț sau dispozitivul echivalent trebuie să fie într-o poziție care să permită utilizarea sa pentru comunicații radio bidirecționale.

CAT.OP.MPA.216 Folosirea căștii – elicoptere

Fiecare membru al echipajului de zbor care trebuie să fie prezent în compartimentul pentru echipajul de zbor poartă o cască cu microfon sau un dispozitiv echivalent și o/îl folosește ca dispozitiv principal pentru comunicarea cu ATS.

CAT.OP.MPA.220 Mijloace de asistență pentru evacuarea de urgență

Operatorul stabilește proceduri prin care să se asigure că, înainte de rularea la sol, decolare și aterizare și atunci când este sigur și posibil, se armează toate mijloacele de asistență pentru evacuarea de urgență care se declanșează automat.

CAT.OP.MPA.225 Scaunele, centurile de siguranță și sisteme de reținere

(a) Membrii echipajului

1. În timpul decolării și aterizării și ori de câte ori comandantul consideră că este necesar din motive de siguranță, fiecare membru al echipajului este asigurat în mod corespunzător cu toate centurile și sistemele de reținere prevăzute.

2. În timpul altor faze ale zborului, fiecare membru al echipajului de zbor prezent în compartimentul echipajului de zbor trebuie să păstreze centura de siguranță cuplată atunci când se află la postul său.

(b) Pasageri

1. Înainte de decolare și aterizare și în timpul rulajului la sol, precum și ori de câte ori se consideră necesar din motive de siguranță, comandantul trebuie să se asigure că fiecare pasager aflat la bord este așezat pe locul său sau ocupă cușeta sa, cu centura de siguranță sau sistemul de reținere cuplat în mod corespunzător.

2. Operatorul trebuie să dispună ca ocuparea unui scaun al aeronavei de către mai mult de o persoană să fie permisă numai pe anumite scaune. Comandantul se asigură că ocuparea unui scaun de către mai mult de o persoană este permisă numai pentru un adult și un copil de vârstă mică care este asigurat în mod corespunzător cu o centură suplimentară ventrală sau cu alt dispozitiv de siguranță.

CAT.OP.MPA.230 Asigurarea compartimentului pentru pasageri și a bucătăriei (bucătăriilor)

(a) Operatorul trebuie să instituie proceduri prin care să se asigure că, înainte de rulajul la sol, decolare și aterizare, toate ieșirile și căile de evacuare sunt libere.

(b) Comandantul se asigură că, înainte de decolare și aterizare și ori de câte ori se consideră necesar din motive de siguranță, toate echipamentele și bagajele sunt asigurate în mod corespunzător.

CAT.OP.MPA.235 Veste de salvare – elicoptere

Operatorul trebuie să instituie proceduri pentru a se asigura că, la exploatarea unui elicopter deasupra întinderilor de apă în clasa de performanță 3, durata zborului și condițiile de zbor sunt luate în considerare înainte de a decide purtarea vestelor de salvare de către toți ocupanții.

CAT.OP.MPA.240 Fumatul la bord

Comandantul nu permite fumatul la bord:

- (a) ori de câte ori se consideră că este necesar din motive de siguranță;
- (b) pe durata alimentării cu combustibil și a extragerii combustibilului din aeronavă;
- (c) atâta timp cât aeronava se află pe sol, cu excepția cazului în care operatorul a instituit proceduri pentru reducerea riscurilor pe durata operațiunilor la sol;
- (d) în afara zonelor desemnate pentru fumat, pe culoarul (culoarele) de trecere și în toaletă (toaile);
- (e) în compartimentele de marfă și/sau în alte zone în care se transportă mărfuri care nu sunt depozitate în recipiente rezistente la foc sau acoperite cu materiale textile rezistente la foc; și
- (f) în acele zone ale compartimentului pentru pasageri în care se furnizează oxigen.

CAT.OP.MPA.245 Condiții meteorologice – toate aeronavele

- (a) În cazul zborurilor IFR, comandantul:
 - 1. inițiază zborul sau;
 - 2. continuă zborul dincolo de punctul de la care se aplică un plan de zbor ATS revizuit în cazul unei replanificări în timpul zborului, numai atunci când

sunt disponibile informații care indică faptul că, la momentul sosirii, condițiile meteorologice prevăzute la aerodromul (aerodromurile) de destinație și/sau de rezervă necesar(e) sunt conforme cu minimele de planificare a zborului sau superioare acestora.

(b) În cazul zborurilor IFR, comandantul continuă zborul către aerodromul de destinație planificat numai atunci când cele mai recente informații disponibile indică faptul că, la ora estimată de sosire, condițiile meteorologice la aerodromul de destinație sau la cel puțin un aerodrom de rezervă la destinație sunt egale cu minimele de operare aplicabile ale aerodromului sau superioare acestora.

(c) În cazul zborurilor VFR, comandantul nu inițiază decolarea decât dacă rapoartele și/sau prognozele meteorologice corespunzătoare indică faptul că, de-a lungul acelei părți a rutei care urmează să se zboare în condiții VFR, condițiile meteorologice vor fi, la momentul corespunzător, egale sunt conforme cu limitele VFR sau superioare acestora.

CAT.OP.MPA.246 Condiții meteorologice – avioane

În plus față de dispozițiile de la CAT.OP.MPA.245, în cazul zborurilor IFR cu avioane, comandantul continuă zborul dincolo de:

- (a) punctul de decizie, dacă se folosește procedura pentru rezerva operațională de combustibil/energie redusă; sau
- (b) punctul predeterminat, dacă se folosește procedura punctului predeterminat (PDP), numai atunci când sunt disponibile informații care indică faptul că, la momentul sosirii, condițiile meteorologice prevăzute la aerodromul (aerodromurile) de destinație și/sau de rezervă necesar(e) sunt conforme cu minimele de operare aplicabile ale aerodromului sau superioare acestora.

CAT.OP.MPA.247 Condiții meteorologice – elicoptere

În plus față de dispozițiile de la CAT.OP.MPA.245:

- (a) În cazul zborurilor cu elicopterul în condiții VFR deasupra întinderilor de apă fără a vedea țărmul, comandantul nu trebuie să inițieze decolarea decât în cazul în care rapoartele și/sau prognozele meteorologice corespunzătoare indică faptul că plafonul norilor va fi situat la peste 600 ft pe timp de zi sau 1 200 ft pe timp de noapte.
- (c) Zborul cu elicoptere către o helipunte sau o FATO supraînălțată se efectuează numai când viteza medie a vântului la helipunte sau FATO supraînălțată este raportată ca fiind sub 60 de noduri.

CAT.OP.MPA.250 Gheață și alți contaminanți – proceduri la sol

(a) Operatorul stabilește proceduri care trebuie urmate în cazul în care sunt necesare operațiuni de dejivrare și anti-jivrăj la sol și inspecții conexe ale aeronavei pentru a permite operarea în siguranță a acesteia.

(b) Comandantul nu trebuie să inițieze decolarea aeronavei decât atunci când aeronava este curățată de orice depunere care ar putea afecta negativ performanța sau posibilitatea de control a aeronavei, cu excepția cazurilor permise la litera și în conformitate cu AFM.

CAT.OP.MPA.255 Gheață și alți contaminanți – proceduri în zbor

(a) Operatorul stabilește proceduri pentru zboruri desfășurate în condiții probabile sau certe de jivrăj.

(b) Comandantul nu începe zborul și nici nu zboară intenționat în condiții de jivrăj probabile sau certe decât în cazul în care aeronava este certificată și echipată pentru a face față unor astfel de condiții.

(c) Dacă jivrăjul depășește intensitatea pentru care aeronava este certificată sau dacă o aeronavă necertificată pentru zbor în condiții cunoscute de jivrăj se confruntă cu condiții de jivrăj, comandantul părăsește fără întârziere zona cu condiții de jivrăj, print-o modificare de nivel și/sau rută, declarând, dacă este necesar, o urgență la ATC.

CAT.OP.MPA.260 Aprovizionarea cu combustibil/energie și cu ulei

Comandantul nu inițiază un zbor și nici nu îl continuă în eventualitatea unei replanificări în timpul zborului decât după ce s-a asigurat de faptul că aeronava are la bord cel puțin cantitatea planificată de combustibil/energie și de ulei utilizabil(ă) pentru a finaliza zborul în condiții de siguranță, ținând seama de condițiile de operare preconizate.

CAT.OP.MPA.265 Condiții de decolare

Înainte de a iniția decolarea, comandantul trebuie să se asigure că:

- (a) în conformitate cu informațiile de care dispune, condițiile meteorologice la aerodrom sau pe locul de operare și starea pistei sau a FATO care urmează să fie utilizată nu ar putea împiedica decolarea și plecarea în siguranță; și
- (b) vor fi respectate minimele de operare stabilite ale aerodromului.

CAT.OP.MPA.270 Altitudinile minime de zbor

Comandantul sau pilotul căruia i-a fost delegată desfășurarea zborului nu trebuie să zboare sub altitudinile minime specificate, cu excepția cazului în care:

- (a) acest lucru este necesar pentru decolare sau aterizare; sau

(b) coborârea se face în conformitate cu procedurile aprobate de AAC.

CAT.OP.MPA.275 Simularea situațiilor anormale în zbor

Operatorul se asigură că atunci când transportă pasageri sau mărfuri, nu se simulează:

(a) situații anormale sau de urgență care necesită aplicarea procedurilor pentru situații anormale și de urgență; sau

(b) zborul în condiții IMC prin mijloace artificiale.

CAT.OP.MPA.285 Utilizarea oxigenului suplimentar

Comandantul se asigură că membrii echipajului de zbor implicați în îndeplinirea sarcinilor esențiale pentru operarea în siguranță a unei aeronave în zbor folosesc în permanență oxigen suplimentar ori de câte ori altitudinea cabinei depășește 10 000 ft pentru o perioadă mai mare de 30 de minute și ori de câte ori altitudinea cabinei este mai mare de 13 000 ft.

CAT.OP.MPA.290 Detectarea apropierii de sol

Atunci când un membru al echipajului de zbor sau un sistem de avertizare a apropierii periculoase de sol detectează o apropiere nedorită față de sol, pilotul aflat la comenzi ia imediat acțiuni corective pentru a stabili condiții de zbor în siguranță.

CAT.OP.MPA.295 Utilizarea ACAS

Atunci când ACAS este instalat și în stare de funcțiune, operatorul stabilește proceduri operaționale și programe de pregătire astfel încât echipajul de zbor să fie pregătit în mod corespunzător pentru evitarea coliziunilor și să fie calificat pentru utilizarea de echipamente ACAS II.

CAT.OP.MPA.300 Condiții de apropiere și aterizare

Înainte de inițierea unei apropieri în vederea aterizării, comandantul trebuie:

(a) să se asigure că, potrivit informațiilor de care dispune, condițiile meteorologice la aerodrom și starea pistei care urmează să fie utilizată nu ar împiedica apropierea, aterizarea sau apropierea întreruptă în condiții de siguranță, ținând seama de informațiile referitoare la performanță cuprinse în OM;

(b) să efectueze o evaluare a distanței de aterizare în conformitate cu CAT.OP.MPA.303.

CAT.OP.MPA.301 Condiții de apropiere și de aterizare – elicoptere

Înainte de inițierea unei apropieri în vederea aterizării, comandantul trebuie să se asigure că, potrivit informațiilor de care dispune, condițiile meteorologice la aerodrom și starea FATO care urmează să fie utilizată nu ar împiedica apropierea, aterizarea sau apropierea întreruptă în condiții de siguranță, ținând seama de informațiile referitoare la performanță cuprinse în OM.

CAT.OP.MPA.303 Verificarea în zbor a distanței de aterizare la ora sosirii – avioane

(a) Apropierea în vederea aterizării se continuă doar dacă LDA pe pista avută în vedere este echivalentă cu cel puțin 115 % din distanța de aterizare la ora estimată de aterizare, determinată în conformitate cu informațiile referitoare la performanță pentru evaluarea LDТА, și apropierea în vederea aterizării se efectuează cu avioane din clasa de performanță A care sunt certificate în conformitate cu una dintre următoarele specificații de certificare, indicată în certificatul de tip:

1. CS-25 sau echivalentă;
2. CS-23 de nivel 4, cu nivelul de performanță „viteză mare”, sau echivalentă.

(b) Pentru alte avioane din clasa de performanță A decât cele menționate la lit.(a), apropierea în vederea aterizării se continuă doar în una dintre următoarele situații:

1. LDA pe pista avută în vedere este echivalentă cu cel puțin 115 % din distanța de aterizare la ora estimată de aterizare, determinată în conformitate cu informațiile referitoare la performanță pentru evaluarea LDТА.

2. Dacă nu sunt disponibile informații referitoare la performanță pentru evaluarea LDТА, LDA pe pista avută în vedere la ora estimată de aterizare este echivalentă cel puțin cu

distanța de aterizare impusă determinată în conformitate cu CAT.POL.A.230 sau cu CAT.POL.A.235, după caz.

(c) Pentru avioanele din clasa de performanță B, apropierea în vederea aterizării se continuă doar în una dintre următoarele situații:

1. LDA pe pista avută în vedere este echivalentă cu cel puțin 115 % din distanța de aterizare la ora estimată de aterizare, determinată în conformitate cu informațiile referitoare la performanță pentru evaluarea LDТА.

2. Dacă nu sunt disponibile informații referitoare la performanță pentru evaluarea LDТА, LDA pe pista avută în vedere la ora estimată de aterizare este echivalentă cel puțin cu distanța de aterizare impusă determinată în conformitate cu CAT.POL.A.330 sau cu CAT.POL.A.335, după caz.

(d) Pentru avioanele din clasa de performanță C, apropierea în vederea aterizării se continuă doar în una dintre următoarele situații:

1. LDA pe pista avută în vedere este echivalentă cu cel puțin 115 % din distanța de aterizare la ora estimată de aterizare, determinată în conformitate cu informațiile referitoare la performanță pentru evaluarea LDТА.

2. Dacă nu sunt disponibile informații referitoare la performanță pentru evaluarea LDТА, LDA pe pista avută în vedere la ora estimată de aterizare este echivalentă cel puțin cu distanța de aterizare impusă determinată în conformitate cu CAT.POL.A.430 sau cu CAT.POL.A.435, după caz.

(e) Informațiile referitoare la performanță pentru evaluarea LDТА se bazează pe datele aprobate conținute în AFM. Atunci când datele aprobate conținute în AFM sunt insuficiente pentru evaluarea LDТА, ele trebuie suplimentate cu alte date care sunt determinate fie în conformitate cu standardele de certificare aplicabile pentru avioane, fie în conformitate cu AMC-urile emise de AAC.

(f) Operatorul specifică în OM informațiile referitoare la performanță pentru evaluarea LDТА și ipotezele luate în considerare în acest sens, inclusiv alte date care, în conformitate cu lit.(e), pot fi utilizate în completarea celor conținute în AFM.

CAT.OP.MPA.305 Inițierea și continuarea apropierii

(a) Comandantul sau pilotul căruia i-a fost delegată desfășurarea zborului poate iniția o apropiere instrumentală indiferent de RVR/VIS raportată.

(b) În cazul în care valoarea RVR/VIS este mai mică decât minima aplicabilă, apropierea nu se continuă:

1. sub 1 000 ft deasupra aerodromului; sau

2. în segmentul de apropiere finală, în cazul în care DA/H sau MDA/H este mai mare de 1 000 ft deasupra aerodromului.

(c) Atunci când RVR nu este disponibilă, valorile RVR pot fi obținute prin conversia vizibilității raportate.

(d) În cazul în care, după depășirea a 1 000 ft deasupra aerodromului, RVR/VIS raportată se încadrează sub minima aplicabilă, apropierea poate fi continuată până la DA/H sau MDA/H.

(e) Apropierea poate fi continuată sub DA/H sau MDA/H, iar aterizarea poate fi finalizată, cu condiția ca, la DA/H sau MDA/H, să fie stabilit contactul vizual necesar pentru tipul de operațiune de apropiere și pentru pista avută în vedere și să fie menținut.

(f) RVR pentru zona de contact este în permanență determinantă. În cazul în care este raportată și relevantă, RVR pentru zona de mijloc și pentru capătul pistei este, de asemenea, determinantă. Valoarea minimă a RVR pentru zona de mijloc este de 125 m sau RVR necesară pentru zona de contact, atunci când această valoare este mai mică, și de 75 m pentru capătul pistei. Pentru avioanele echipate cu ghidare „rollout” sau sistem de control, valoarea minimă a RVR pentru zona de mijloc este de 75 m.

CAT.OP.MPA.310 Proceduri operaționale – înălțimea de trecere a pragului – avioane

Operatorul stabilește proceduri operaționale menite să asigure că un avion care efectuează apropieri de precizie trece pragul pistei cu o marjă de siguranță, în configurația și altitudinea de aterizare.

CAT.OP.MPA.311 Raportare cu privire la acțiunea de frânare pe pistă

Ori de câte ori acțiunea de frânare pe pistă efectuată în cadrul decelerării după aterizare nu este la fel de bună ca cea raportată de operatorul aerodromului în raportul privind RCR, comandantul trebuie să informeze cât mai curând posibil serviciile ATS prin intermediul unui raport special din zbor (AIREP).

CAT.OP.MPA.315 Raportarea orelor de zbor – elicoptere

Operatorul trebuie să pună la dispoziția AAC numărul orelor de zbor pentru fiecare elicopter exploatat pe parcursul anului calendaristic precedent.

CAT.OP.MPA.320 Categorii de avioane

(a) Avioanele sunt împărțite pe categorii pe baza vitezei față de aer indicate la prag (V_{AT}) care este egală cu viteza de sustentare (V_{SO}) înmulțită cu 1,3 sau cu viteza de sustentare la 1G (gravitație) (V_{S1g}) înmulțită cu 1,23 în configurația de aterizare la masa maximă certificată la aterizare. În cazul în care este disponibilă atât V_{SO} , cât și V_{S1g} , se utilizează cea mai mare V_{AT} rezultată. Se utilizează categoriile de aeronave indicate în tabelul de mai jos.

(b) Se utilizează categoriile de avioane indicate în tabelul de mai jos.

Tabelul 1 Categoriile de avioane care corespund valorilor V_{AT}

Categoria de avion	VAT
A	Sub 91 de noduri
B	De la 91 la 120 de noduri
C	De la 121 la 140 de noduri
D	De la 141 la 165 de noduri
E	De la 166 la 210 noduri

(c) Configurația de aterizare care se ia în considerare este cea specificată în OM.

(d) Operatorul poate aplica o masă la aterizare mai mică pentru determinarea V_{AT} dacă obține aprobarea AAC. O astfel de masă la aterizare mai mică este o valoare permanentă, independentă de schimbările operaționale zilnice.

SUBPARTEA C

PERFORMANȚELE ȘI LIMITĂRILE DE OPERARE ALE AERONAVELOR

Secțiunea 1

Avioane

Capitolul 1

Cerințe generale

CAT.POL.A.100 Clase de performanță

(a) Avionul se exploatează în conformitate cu cerințele aplicabile în materie de clasă de performanță.

(b) Atunci când nu se poate demonstra conformitatea deplină cu cerințele aplicabile din prezenta secțiune din cauza caracteristicilor de proiectare specifice, operatorul trebuie să aplice

standarde de performanță aprobate care să asigure un nivel de siguranță echivalent cu cel al capitolului corespunzător.

CAT.POL.A.105 Generalități

(a) Masa avionului:

1. la începutul decolării; sau
2. în eventualitatea unei replanificări în timpul zborului la punctul de la care se aplică planul de zbor operațional revizuit,

nu poate fi mai mare decât masa la care cerințele capitolului corespunzător pot fi respectate pentru zborul care trebuie efectuat. Se permit toleranțe pentru reduceri de masă prevăzute pe parcursul desfășurării zborului și pentru largarea combustibilului.

(b) Datele de performanță aprobate cuprinse în AFM sunt folosite pentru a determina conformitatea cu cerințele capitolului corespunzător, completate, după caz, cu alte date prevăzute în capitolul relevant. Operatorul trebuie să specifice celelalte date în manualul de operațiuni. Atunci când se aplică factorii prevăzuți în capitolul corespunzător, se poate ține seama de orice factori operaționali care sunt incluși deja în datele de performanță din AFM, pentru a se evita dubla aplicare a factorilor.

(c) Se ține seama de configurația avionului, de condițiile de mediu și de operarea sistemelor care au un efect negativ asupra performanței.

(d) Operatorul trebuie să țină seama de precizia graficelor atunci când evaluează cerințele de decolare ale capitolului aplicabil.

Capitolul 2

Clasa de performanță A

CAT.POL.A.200 Generalități

(a) Datele de performanță aprobate din AFM se completează, după caz, cu alte date dacă datele de performanță aprobate din AFM sunt insuficiente în ceea ce privește aspecte precum:

1. justificarea condițiilor de operare nefavorabile prevăzute în mod rezonabil, cum ar fi decolarea sau aterizarea pe piste contaminate; și
2. luarea în considerare a cedării motorului în toate fazele de zbor.

(b) În cazul pistelor ude și contaminate, sunt utilizate datele de performanță aprobate, determinate în conformitate cu standardele aplicabile privind certificarea avioanelor mari sau un standard echivalent.

(c) Folosirea altor date menționate la lit.(a) și cerințele echivalente menționate la lit.(b) se menționează în manualul de operațiuni.

CAT.POL.A.205 Decolarea

(a) Masa la decolare nu depășește masa maximă la decolare specificată în AFM pentru altitudinea barometrică și temperatura ambiantă pe aerodromul de plecare.

(b) La determinarea masei maxime la decolare admise se îndeplinesc următoarele cerințe:

1. distanța de accelerare-oprire nu trebuie să depășească ASDA;
2. distanța de decolare nu trebuie să depășească distanța de decolare disponibilă, cu o lungime a prelungirii degajate care să nu depășească jumătate din TORA;
3. distanța de rulare la decolare nu trebuie să depășească TORA;
4. se utilizează o singură valoare a V_1 în cazul decolării întrerupte sau continuate; și
5. pe o pistă udă sau contaminată, masa la decolare nu trebuie să depășească masa permisă pentru o decolare de pe o pistă uscată în aceleași condiții.

(c) Atunci când se demonstrează conformitatea cu cerințele de la lit.(b), trebuie să se țină seama de următoarele:

1. altitudinea barometrică a aerodromului;

2. temperatura ambiantă la aerodrom;
3. starea suprafeței pistei și tipul suprafeței pistei;
4. declivitatea pistei în direcția de decolare;
5. nu mai mult de 50 % din componenta raportată a vântului de față sau nu mai puțin de 150 % din componenta raportată a vântului de coadă; și
6. reducerea, dacă este cazul, a lungimii pistei din cauza alinierii avionului înainte de decolare.

CAT.POL.A.210 Obstacolarea la decolare

(a) Traectoria reală de decolare se determină astfel încât avionul să depășească toate obstacolele cu o distanță verticală de cel puțin 35 ft sau cu o distanță orizontală de cel puțin 90 m plus $0,125 \times D$, unde D este distanța orizontală străbătută de avion de la sfârșitul distanței de decolare disponibile (TODA) sau de la sfârșitul distanței de decolare, dacă este programată o întoarcere înainte de sfârșitul TODA. Pentru avioane cu o anvergură a aripii mai mică de 60 m, se poate utiliza o distanță orizontală de trecere a obstacolelor egală cu jumătate din anvergura aripii avionului plus 60 m, plus $0,125 \times D$.

(b) Atunci când se demonstrează conformitatea cu cerințele de la lit.(a):

1. se iau în considerare următoarele:
 - (i) masa avionului la începutul rulajului la decolare;
 - (ii) altitudinea barometrică a aerodromului;
 - (iii) temperatura ambiantă la aerodrom; și
 - (iv) nu mai mult de 50 % din componenta raportată a vântului de față sau nu mai puțin de 150 % din componenta raportată a vântului de coadă;
2. nu sunt permise schimbări ale traiectului până în punctul în care traiectoria reală de decolare a atins o înălțime egală cu jumătate din anvergura aripii, dar nu mai puțin de 50 ft deasupra nivelului de la sfârșitul TORA. După aceea, până la o înălțime de 400 ft, se presupune că avionul este înclinat cu nu mai mult de 15°. Peste înălțimea de 400 ft, se pot programa unghiuri de înclinare mai mari de 15°, dar nu peste 25°;
3. orice parte a traiectoriei reale de decolare în care avionul se înclină cu mai mult de 15° trebuie să treacă peste toate obstacolele aflate pe distanțele orizontale indicate la lit.(a) și lit.(b) pct.6 și 7 la o distanță verticală de cel puțin 50 ft;
4. operațiunile care aplică unghiuri de înclinare mărite, dar nu mai mari de 20° între 200 ft și 400 ft sau nu mai mari de 30° peste 400 ft se efectuează în conformitate cu CAT.POL.A.240;
5. se permit toleranțe adecvate pentru efectul unghiului de înclinare asupra vitezelor de operare și a traiectoriei de zbor, inclusiv creșterile distanței rezultate din mărirea vitezelor de operare;
6. pentru cazurile în care traiectul de zbor planificat nu necesită schimbări ale traiectoriei cu mai mult de 15°, operatorul nu trebuie să ia în considerare acele obstacole care au o distanță laterală mai mare de:
 - (i) 300 m, în cazul în care pilotul poate menține precizia de navigație cerută în zona în care sunt luate în considerare obstacolele; sau
 - (ii) 600 m, pentru zboruri desfășurate în orice alte condiții;
7. pentru cazurile în care traiectul de zbor planificat necesită schimbări ale traiectoriei cu mai mult de 15°, operatorul nu trebuie să ia în considerare acele obstacole care au o distanță laterală mai mare de:
 - (i) 600 m, în cazul în care pilotul poate menține precizia de navigație cerută în zona în care sunt luate în considerare obstacolele; sau
 - (ii) 900 m, pentru zboruri desfășurate în orice alte condiții.

(c) Operatorul stabilește proceduri pentru situații neprevăzute pentru a satisface cerințele de la lit.(a) și (b) și pentru a oferi o rută sigură, evitând obstacolele, care să permită

avionului fie să respecte cerințele pentru zborul pe rută prevăzute la CAT.POL.A.215, fie să aterizeze la aerodromul de plecare sau la un aerodrom de rezervă la decolare.

CAT.POL.A.215 Zbor pe rută – un motor inoperant (OEI)

(a) Datele privind traiectoria reală de zbor pe rută cu OEI indicate în AFM, ținând seama de condițiile meteorologice prevăzute pentru zbor, permit demonstrarea conformității cu dispozițiile de la lit.(b) sau (c) în toate punctele de-a lungul rutei. Traiectoria reală de zbor trebuie să aibă un gradient pozitiv la 1 500 ft deasupra aerodromului unde se preconizează că va avea loc aterizarea după cedarea motorului. În condiții meteorologice care impun folosirea sistemelor de protecție împotriva gheții, trebuie să se ia în considerare efectul utilizării acestora asupra traiectoriei reale de zbor.

(b) Gradientul traiectoriei reale de zbor pe rută trebuie să fie pozitiv la o altitudine de cel puțin 1000 ft deasupra solului și a oricăror obstacole aflate de-a lungul rutei, pe o distanță de 9,3 km (5 mile nautice), pe fiecare parte a traiectului avut în vedere.

(c) Traiectoria reală de zbor pe rută trebuie să permită avionului să își continue zborul de la altitudinea de croazieră către un aerodrom pe care se poate efectua o aterizare în conformitate cu CAT.POL.A.230 sau CAT.POL.A.235, după caz. Traiectoria reală de zbor pe rută trebuie să depășească pe verticală cu cel puțin 2 000 ft solul și toate obstacolele aflate de-a lungul rutei, pe o distanță de 9,3 km (5 mile nautice), pe fiecare parte a traiectului avut în vedere, ținând seama de următoarele elemente:

1. Se presupune că motorul cedează în punctul cel mai critic de-a lungul rutei.
2. Se ține seama de efectele vântului asupra traiectoriei de zbor.
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 CAT.OP.MPA.150, adecvat ca aerodrom de rezervă, cu condiția aplicării unei proceduri sigure.
4. Aerodromul unde se presupune că va ateriza avionul după cedarea motorului trebuie să îndeplinească următoarele criterii:
 - (i) îndeplinirea cerințelor de performanță în funcție de masa de aterizare preconizată;
 - (ii) rapoartele sau prognozele meteorologice, precum și rapoartele privind starea pistei indică faptul că se poate efectua o aterizare în siguranță la ora estimată de aterizare.
5. Dacă AFM nu conține date privind traiectoria reală de zbor pe rută, traiectoria reală de zbor pe rută cu OEI se reduce cu un gradient de urcare de 1,1 % pentru avioanele bimotoare, de 1,4 % pentru avioanele cu trei motoare și de 1,6 % pentru avioanele cu patru motoare.

(d) Operatorul mărește marjele prevăzute la lit.(b) și (c) la 18,5 km (10 mile nautice) dacă precizia de navigație nu respectă cel puțin specificația de navigație RNAV 5.

CAT.POL.A.220 Zbor pe rută – avioane cu trei sau mai multe motoare, din care două inoperante

(a) În nici un punct de-a lungul traiectului avut în vedere, un avion cu trei sau mai multe motoare, zburând cu toate motoarele la puterea sau tracțiunea de croazieră, după caz, și în condiții de temperatură standard în atmosferă calmă, nu trebuie să se afle la mai mult de 90 de minute depărtare de un aerodrom unde se îndeplinesc în mod corespunzător cerințele de la CAT.POL.A.230 sau de la CAT.POL.A.235 lit.(a) aplicabile pentru masa la aterizare preconizată, cu excepția cazului în care se respectă condițiile de la lit.(b)-(f).

(b) Datele privind traiectoria reală de zbor pe rută cu două motoare inoperante trebuie să permită avionului să își continue zborul, în condițiile meteorologice preconizate, din punctul în care se estimează că cele două motoare cedează simultan până la un aerodrom pe care este posibilă aterizarea și oprirea completă folosind procedura prevăzută pentru o aterizare cu două motoare inoperante. Traiectoria reală de zbor pe rută trebuie să depășească pe verticală cu cel puțin 2 000 ft solul și obstacolele aflate de-a lungul rutei, pe o distanță de 9,3 km (5 mile nautice), pe fiecare parte a traiectului avut în vedere. La altitudini și în condiții

meteorologice care impun funcționarea sistemelor de protecție împotriva gheții, trebuie să se ia în considerare efectul utilizării acestora asupra datelor privind traiectoria reală de zbor pe rută. Dacă precizia de navigație nu respectă cel puțin specificația de navigație RNAV 5, operatorul trebuie să mărească marja prestabilită, indicată la a doua teză, la 18,5 km (10 mile nautice).

(c) Se presupune că cele două motoare cedează în punctul cel mai critic al tronsonului de rută în care avionul, zburând cu toate motoarele la puterea sau tracțiunea de croazieră, după caz, și în condiții de temperatură standard în atmosferă calmă, se află la mai mult de 90 minute depărtare de aerodromul menționat la lit.(a).

(d) Traiectoria reală de zbor trebuie să aibă un gradient pozitiv la 1 500 ft deasupra aerodromului unde se presupune că va avea loc aterizarea după cedarea a două motoare.

(e) Largarea combustibilului este admisă în măsura în care permite ajungerea la aerodrom cu rezervele de combustibil impuse menționate la lit.(f), cu condiția aplicării unei proceduri sigure.

(f) Masa preconizată a avionului în punctul în care se presupune că cele două motoare cedează nu trebuie să fie mai mică decât cea care ar include o cantitate suficientă de combustibil/energie pentru ca avionul să se îndrepte către un aerodrom prevăzut pentru aterizare și să ajungă acolo la o altitudine de cel puțin 1 500 ft (450 m) direct deasupra zonei de aterizare, apoi să zboare timp de 15 minute la puterea sau tracțiunea de croazieră, după caz.

CAT.POL.A.225 Aterizarea – aerodromuri de destinație și de rezervă

Masa de aterizare a avionului, determinată în conformitate cu CAT.POL.A.105 lit.(a), nu depășește masa maximă la aterizare specificată pentru altitudinea și temperatura ambiantă prevăzută pentru ora estimată de aterizare la aerodromul de destinație și la aerodromul de rezervă.

CAT.POL.A.230 Aterizarea – piste uscate

(a) Masa la aterizare a avionului, determinată în conformitate cu CAT.POL.A.105 lit.(a) pentru ora estimată de aterizare la aerodromul de destinație și la orice aerodrom de rezervă, trebuie să permită o aterizare cu oprire completă de la 50 ft deasupra pragului:

1. pentru avioane cu turboreactoare, în limita a 60 % din LDA;
2. pentru avioane cu turbopropulsoare, în limita a 70 % din LDA;
3. prin derogare de la lit.(a) pct. 1 și 2, pentru avioanele care sunt autorizate pentru operațiuni cu distanță de aterizare redusă în conformitate cu CAT.POL.A.255, în limita a 80 % din LDA.

(b) Pentru proceduri de apropiere rapidă, operatorul trebuie să folosească datele privind distanța de aterizare la care se aplică factori de corecție în conformitate cu lit.(a) pct. 1 sau 2, după caz, pe baza unei înălțimi față de pragul pistei de sub 60 ft, dar nu mai mică de 35 ft, și trebuie să respecte prevederile CAT.POL.A.245.

(c) Pentru operațiuni de aterizare scurtă, operatorul trebuie să folosească datele privind distanța de aterizare la care se aplică factori de corecție în conformitate cu lit.(a) pct.1 sau 2, după caz, și să respecte prevederile CAT.POL.A.250.

(d) La determinarea masei de aterizare, operatorul trebuie să țină seama de următoarele:

1. maximum 50 % din componenta vântului de față sau minimum 150 % din componenta vântului de spate;
2. corecțiile prevăzute în AFM.

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

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

(f) Dacă operatorul nu poate să respecte dispozițiile de la lit.(e) pct.2 pentru aerodromul de destinație, avionul este expedit numai dacă este desemnat un aerodrom de rezervă care să permită respectarea deplină a uneia dintre următoarele dispoziții:

1. lit.(a)-(d), dacă, la ora de sosire estimată, pista este uscată;
2. CAT.POL.A.235 lit.(a)-(d), dacă, la ora de sosire estimată, pista este udă sau contaminată.

CAT.POL.A.235 Aterizarea – piste ude și contaminate

(a) Atunci când rapoartele și/sau prognozele meteorologice corespunzătoare indică faptul că este posibil ca, la ora de sosire estimată, pista să fie udă, LDA trebuie să fie una dintre următoarele distanțe:

1. distanță de aterizare prevăzută în AFM pentru utilizarea pe piste ude în momentul expedierii, dar nu mai mică decât cea impusă de CAT.POL.A.230 lit.(a) pct.1 sau 2, după caz;
2. dacă în AFM nu se prevede, la momentul expedierii, o distanță de aterizare pentru utilizarea pe piste ude, cel puțin 115 % din distanța de aterizare impusă, determinată în conformitate cu CAT.POL.A.230 lit.(a) pct.1 sau 2, după caz;
3. o distanță de aterizare mai scurtă decât cea impusă de lit.(a) pct.2, dar nu mai mică decât cea impusă de CAT.POL.A.230 lit.(a) pct.1 sau 2, după caz, dacă pista are caracteristici specifice de îmbunătățire a coeficientului de frecare, iar AFM include informații suplimentare specifice privind distanța de aterizare pe acest tip de pistă;
4. prin derogare de la lit.(a) pct.1, 2 și 3, în cazul avioanelor care sunt autorizate pentru operațiuni cu distanță de aterizare redusă în conformitate cu CAT.POL.A.255, distanța de aterizare determinată în conformitate cu CAT.POL.A.255 lit.(b) pct.2 sbp. (v) lit.(B).

(b) Atunci când rapoartele sau prognozele meteorologice corespunzătoare indică faptul că este posibil ca, la ora de sosire estimată, pista să fie contaminată, LDA trebuie să fie una dintre următoarele distanțe:

1. cel puțin distanța de aterizare determinată în conformitate cu lit.(a) sau cel puțin 115 % din distanța de aterizare determinată în conformitate cu datele privind distanța de aterizare pe pistă contaminată sau date echivalente, luându-se în considerare valoarea cea mai mare;
2. pe o pistă de iarnă pregătită special, o distanță de aterizare mai scurtă decât cea impusă de lit.(b) pct.1, dar nu mai mică decât cea impusă de lit.(a), poate fi folosită atunci când AFM include informații suplimentare specifice despre distanțele de aterizare pe piste contaminate. O astfel de distanță de aterizare trebuie să fie de cel puțin 115 % din distanța de aterizare prevăzută în AFM.

(c) Prin derogare de la lit.(b), nu este necesar să se aplice majorarea de 15 % dacă aceasta este deja inclusă în distanța de aterizare aprobată sau în echivalentul acesteia.

(d) Pentru lit.(a) și (b), se aplică în mod corespunzător criteriile de la CAT.POL.A.230 lit.(b), (c) și (d).

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

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

(f) În cazul în care un operator nu poate să respecte dispozițiile de la lit.(e) pct.1 pentru aerodromul de destinație în legătură cu care rapoartele sau prognozele meteorologice corespunzătoare indică faptul că este posibil ca, la ora de sosire estimată, pista să fie contaminată și unde aterizarea depinde de o componentă specifică a vântului, avionul este expedit numai dacă sunt desemnate două aerodromuri de rezervă.

(g) În cazul în care un operator nu poate să respecte dispozițiile de la lit.(e) pct.2 pentru aerodromul de destinație în legătură cu care rapoartele sau prognozele meteorologice corespunzătoare indică faptul că este posibil ca, la ora de sosire estimată, pista să fie contaminată, avionul este expedit numai dacă este desemnat un aerodrom de rezervă.

(h) Pentru lit.(f) și (g), aerodromul sau aerodromurile de rezervă desemnate trebuie să permită respectarea uneia dintre următoarele dispoziții:

1. CAT.POL.A.230 lit.(a)-(d), dacă, la ora de sosire estimată, pista este uscată;
2. CAT.POL.A.235 lit.(a)-(d), dacă, la ora de sosire estimată, pista este udă sau contaminată.

CAT.POL.A.240 Aprobarea operațiunilor cu unghiuri de înclinare mărite

(a) Pentru operațiuni cu unghiuri de înclinare mărite este necesară aprobarea prealabilă a AAC.

(b) Pentru obținerea aprobării, operatorul trebuie să facă dovada îndeplinirii următoarelor condiții:

1. AFM conține date aprobate pentru creșterea necesară a vitezei de operare și date care să permită alegerea traiectoriei de zbor, ținând cont de unghiurile de înclinare și vitezele mărite;
2. pentru precizia navigației trebuie să fie disponibile repere vizuale;
3. minimele meteorologice și limitările legate de vânt trebuie să fie specificate pentru fiecare pistă; și
4. echipajul de zbor a acumulat cunoștințe adecvate în ceea ce privește ruta pe care se va zbura și procedurile care trebuie utilizate în conformitate cu subpartea FC din anexa nr.3 (Partea ORO).

CAT.POL.A.245 Aprobarea operațiunilor de apropiere rapidă

(a) Operațiunile de apropiere rapidă, folosind unghiuri de pantă de cel puțin 4,5° și cu înălțimi față de pragul pistei mai mici de 60 ft, dar nu mai mici de 35 ft, necesită aprobarea prealabilă din partea AAC.

(b) Pentru obținerea aprobării, operatorul trebuie să facă dovada îndeplinirii următoarelor condiții:

1. AFM precizează unghiul de pantă maxim aprobat, orice alte limitări, proceduri normale, anormale sau de urgență pentru apropierile rapide, precum și modificări ale datelor privind lungimea suprafeței în cazul utilizării criteriilor de apropiere rapidă;
2. la fiecare aerodrom pe care urmează să se desfășoare operațiuni de apropiere rapidă:
 - (i) este disponibil un sistem de referință corespunzător pentru panta de coborâre, care cuprinde cel puțin un sistem care indică panta de coborâre vizuală;
 - (ii) minimele meteorologice trebuie să fie specificate; și
 - (iii) se ține seama de următoarele aspecte:
 - (A) poziția obstacolelor;
 - (B) tipul de referință pentru panta de coborâre și dirijare la pistă;
 - (C) reperele vizuale minime cerute la altitudinea de decizie (DH) și MDA;
 - (D) echipamentele disponibile la bord;
 - (E) calificarea pilotului și familiarizarea specială cu aerodromul;
 - (F) limitările și procedurile din AFM; și
 - (G) criteriile pentru apropierea întreruptă.

CAT.POL.A.250 Aprobarea operațiunilor cu aterizare scurtă

(a) Pentru operațiunile cu aterizare scurtă este necesară aprobarea prealabilă a AAC.

(b) Pentru obținerea aprobării, operatorul trebuie să facă dovada îndeplinirii următoarelor condiții:

1. distanța utilizată pentru calculul masei permise la aterizare poate consta în lungimea utilă a zonei declarate sigură, la care se adaugă LDA declarată;
2. există un interes public și o necesitate operațională pentru aceste operațiuni, motivate fie de distanța mare față de aerodrom, fie de limitările fizice legate de extinderea pistei;
3. distanța verticală dintre direcția privirii pilotului și linia descrisă de partea cea mai de jos a roților, cu avionul înscris pe panta normală de coborâre, nu depășește 3 m;

4. RVR/VIS minimă nu trebuie să fie mai mică de 1 500 m, iar limitările legate de vânt trebuie specificate în manualul de operațiuni;

5. experiența minimă a pilotului, cerințele de pregătire și familiarizare specială cu aerodromurile sunt specificate și îndeplinite;

6. înălțimea de trecere peste începutul lungimii utile a zonei declarate sigură este 50 ft;

7. utilizarea zonei declarate sigură este aprobată de AAC;

8. lungimea utilă a zonei declarate sigură nu trebuie să depășească 90 m;

9. lățimea zonei declarate sigură nu trebuie să fie mai mică decât dublul lățimii pistei sau dublul anvergurii aripilor, luându-se în considerare valoarea cea mai mare, centrată în prelungirea axului pistei;

10. zona declarată sigură nu trebuie să prezinte obstacole sau depresiuni care ar putea pune în pericol un avion care începe apropierea prea devreme sau prea jos și nu trebuie permis niciun obiect mobil în zona declarată sigură în timp ce pista este utilizată pentru operațiuni de aterizare scurte;

11. panta zonei declarate sigură nu trebuie să depășească 5 % ascendent și 2 % descendent, în direcția de aterizare; și

11a. sunt interzise operațiunile cu distanță de aterizare impusă redusă în conformitate cu CAT.POL.A.255;

12. condițiile suplimentare, dacă sunt specificate de AAC, luând în considerare caracteristicile tipului de avion, caracteristicile orografice în zona de apropiere, echipamentele de asistență pentru apropiere disponibile și considerațiile legate de apropierea întreruptă/aterizarea întreruptă.

CAT.POL.A.255 Aprobarea operațiunilor cu distanță de aterizare impusă redusă

(a) Un operator de avioane poate desfășura operațiuni de aterizare în limita a 80 % din LDA dacă îndeplinește următoarele condiții:

1. avionul are o MOPSC de 19 locuri sau mai puțin;

2. avionul are în AFM o declarație de eligibilitate pentru o distanță de aterizare impusă redusă;

3. avionul este utilizat în operațiuni CAT neprogramate, la cerere;

4. masa de aterizare a avionului permite o aterizare cu oprire completă în limitele acestei distanțe de aterizare reduse;

5. operatorul a obținut o aprobare prealabilă din partea AAC.

(b) Pentru a obține aprobarea menționată la lit.(a) pct.5, operatorul trebuie să facă dovada uneia dintre următoarele circumstanțe:

1. că s-a efectuat o evaluare a riscurilor pentru a demonstra că se atinge un nivel de siguranță echivalent cu cel prevăzut la CAT.POL.A.230 lit.(a) pct.1 sau 2, după caz;

2. că sunt îndeplinite următoarele condiții:

(i) sunt interzise procedurile speciale de apropiere, cum ar fi apropierile rapide, înălțimile planificate față de pragul pistei mai mari de 60 ft sau mai mici de 35 ft, operațiunile cu vizibilitate redusă, apropierile cu încălcarea criteriilor de apropiere stabilizată aprobate în temeiul CAT.OP.MPA.115 lit.(a);

(ii) sunt interzise operațiunile de aterizare scurtă în conformitate cu CAT.POL.A.250;

(iii) este interzisă aterizarea pe piste contaminate;

(iv) este stabilit un proces adecvat de pregătire, verificare și monitorizare pentru echipajul de zbor;

(v) operatorul a stabilit un program de analiză a aterizării (ALAP) la aerodrom pentru a asigura îndeplinirea următoarelor condiții:

(A) nu este prognozat vânt de spate pentru ora de sosire estimată;

(B) în cazul în care se prognozează că pista va fi udă la ora de sosire estimată, distanța de aterizare la momentul expedierii trebuie să fie determinată în conformitate cu

CAT.OP.MPA.303 lit.(a) sau (b), după caz, sau să fie echivalentă cu 115 % din distanța de aterizare stabilită pentru pistele uscate, luându-se în considerare valoarea cea mai mare;

(C) nu există condiții de pistă contaminată prognozate pentru ora de sosire estimată;

(D) nu există condiții meteorologice nefavorabile prognozate pentru ora de sosire estimată;

(vi) toate echipamentele care afectează performanța de aterizare sunt funcționale înainte de începerea zborului;

(vii) echipajul de zbor este format din cel puțin doi piloți calificați și pregătiți care au experiență recentă cu operațiuni ce implică o distanță de aterizare impusă redusă;

(viii) pe baza condițiilor predominante pentru zborul avut în vedere, comandantul ia decizia finală cu privire la efectuarea de operațiuni cu distanță de aterizare impusă redusă și poate decide să nu efectueze astfel de operațiuni atunci când consideră că acest lucru este în interesul siguranței;

(ix) condițiile suplimentare privind aerodromul, dacă sunt specificate de AAC, luând în considerare caracteristicile orografice ale zonei de apropiere, echipamentele de asistență pentru apropiere disponibile și considerațiile legate de apropierea întreruptă/aterizarea întreruptă.

Capitolul 3 **Clasa de performanță B**

CAT.POL.A.300 Generalități

(a) Cu excepția cazului în care dispune de aprobare din partea AAC în conformitate cu subpartea L din anexa nr.5 (Partea SPA), operatorul nu operează un avion monomotor:

1. pe timp de noapte; sau
2. în condiții IMC, cu excepția situației în care se aplică reguli de zbor la vedere speciale.

(b) Operatorul tratează avioanele bimotoare care nu respectă cerințele referitoare la urcare prevăzute la CAT.POL.A.340 ca avioane monomotor.

CAT.POL.A.305 Decolarea

(a) Masa la decolare nu depășește masa maximă la decolare specificată în AFM pentru altitudinea barometrică și temperatura ambiantă pe aerodromul de pe care urmează să se decoleze.

(b) Distanța de decolare fără aplicarea de factori, specificată în AFM, nu depășește:

1. atunci când este înmulțită cu un factor de 1,25, TORA; sau
2. atunci când este disponibilă prelungirea de oprire și/sau prelungirea degajată:

(i) TORA;

(ii) atunci când este înmulțită cu un factor de 1,15, distanța de decolare disponibilă (TODA); sau

(iii) atunci când este înmulțită cu un factor de 1,3, ASDA.

(c) Atunci când se demonstrează conformitatea cu cerințele de la lit.(b), trebuie să se țină seama de următoarele:

1. masa avionului la începutul rulajului la decolare;
2. altitudinea barometrică a aerodromului;
3. temperatura ambiantă la aerodrom;
4. starea suprafeței pistei și tipul suprafeței pistei;
5. declivitatea pistei în direcția de decolare; și
6. nu mai mult de 50 % din componenta raportată a vântului de față sau nu mai puțin de 150 % din componenta raportată a vântului de coadă.

CAT.POL.A.310 Obstacolarea la decolare – avioane multimotor

(a) Traectoria de decolare a avioanelor cu două sau mai multe motoare se determină astfel încât avionul să depășească toate obstacolele cu o distanță verticală de cel puțin 50 ft sau cu o distanță orizontală de cel puțin 90 m plus $0,125 \times D$, unde D este distanța orizontală străbătută de avion de la sfârșitul TODA sau de la sfârșitul distanței de decolare, dacă este programată o întoarcere înainte de sfârșitul TODA, cu excepția situațiilor prevăzute la lit.(b) și (c). Pentru avioane cu o anvergură a aripii mai mică de 60 m, se poate utiliza o distanță orizontală de trecere a obstacolelor egală cu jumătate din anvergura aripii avionului plus 60 m plus $0,125 \times D$. Se presupune că:

1. traectoria de decolare începe la o înălțime de 50 ft deasupra suprafeței de la capătul distanței de decolare prevăzute la CAT.POL.A.305 lit.(b) și se sfârșește la o înălțime de 1 500 ft deasupra suprafeței;

2. avionul nu este înclinat înainte de a atinge o înălțime de 50 ft deasupra suprafeței, iar apoi unghiul de înclinare nu depășește 15° ;

3. cedarea motorului critic apare în punctul de pe traectoria de decolare cu toate motoarele în funcțiune unde se estimează pierderea reperelor vizuale în scopul evitării obstacolelor;

4. gradientul traectoriei de decolare de la 50 ft până la înălțimea presupusă de cedare a motorului este egal cu gradientul mediu pentru urcare și tranziția spre configurația de rută cu toate motoarele în funcțiune, înmulțit cu un factor de 0,77; și

5. gradientul traectoriei de decolare de la înălțimea atinsă în conformitate cu lit.(a) pct.4 până la finalul traectoriei de decolare este egal cu gradientul de urcare pe rută cu OEI, indicat în AFM.

(b) Pentru cazurile în care traiectul de zbor planificat nu necesită schimbări ale traectoriei cu mai mult de 15° , operatorul nu trebuie să ia în considerare obstacolele care au o distanță laterală mai mare de:

1. 300 m în cazul în care zborul este efectuat în condiții care permit navigația cu ghidare vizuală a cursului sau atunci când sunt disponibile mijloace de navigație care permit pilotului să mențină, cu aceeași precizie, traiectul de zbor planificat; sau

2. 600 m, pentru zboruri desfășurate în orice alte condiții.

(c) Pentru cazurile în care traiectul de zbor planificat necesită modificări ale traectoriei cu mai mult de 15° , operatorul nu trebuie să ia în considerare acele obstacole care au o distanță laterală mai mare de:

1. 600 m, pentru zboruri desfășurate în condiții care permit navigația cu ghidare vizuală a cursului; sau

2. 900 m, pentru zboruri desfășurate în orice alte condiții.

(d) Atunci când se demonstrează conformitatea cu cerințele de la lit.(a)-(c), trebuie să se țină seama de următoarele:

1. masa avionului la începutul rulajului la decolare;

2. altitudinea barometrică a aerodromului;

3. temperatura ambiantă la aerodrom; și

4. nu mai mult de 50 % din componenta raportată a vântului de față sau nu mai puțin de 150 % din componenta raportată a vântului de coadă.

(e) Cerințele prevăzute la lit.(a) pct.3, 4 și 5, lit.(b) pct.2 și lit.(c) pct.2 nu se aplică în cazul operațiunilor în condiții VFR pe timp de zi.

CAT.POL.A.315 Zbor pe rută – avioane multimotor

(a) Avionul, în condițiile meteorologice prevăzute pentru zbor și în cazul cedării unui motor, cu celelalte motoare funcționând în condițiile de putere maximă continuă specificate, este capabil să continue zborul cel puțin la altitudinile minime relevante pentru un zbor în siguranță, indicate în manualul de operațiuni, până la un punct situat la 1 000 ft deasupra unui aerodrom la care pot fi îndeplinite cerințele de performanță.

(b) Se presupune că, la momentul cedării motorului:

1. avionul nu zboară la o altitudine mai mare decât altitudinea la care rata de urcare este egală cu 300 ft pe minut, cu toate motoarele funcționând în condițiile de putere maximă continuă specificate; și

2. gradientul pe rută cu OEI este cel mai mare gradient de coborâre sau de urcare, după caz, mărit cu un gradient de 0,5 %, respectiv micșorat cu un gradient de 0,5 %.

CAT.POL.A.320 Zbor pe rută – avioane monomotor

(a) În condițiile meteorologice prevăzute pentru zbor și în cazul cedării motorului, avionul este capabil să ajungă într-un loc unde se poate efectua o aterizare forțată în siguranță, cu excepția cazului în care operatorul dispune de o aprobare din partea AAC în conformitate cu subpartea L din anexa nr.5 (Partea SPA) și utilizează o perioadă a riscului.

(b) În sensul lit.(a), se presupune că, la momentul cedării motorului:

1. avionul nu zboară la o altitudine mai mare decât altitudinea la care rata de urcare este egală cu 300 ft pe minut, cu motorul funcționând în condițiile de putere maximă continuă specificate; și

2. gradientul pe rută este cel mai mare gradient de coborâre, mărit cu un gradient de 0,5 %.

CAT.POL.A.325 Aterizarea – aerodromuri de destinație și de rezervă

Masa la aterizare a avionului, determinată în conformitate cu CAT.POL.A.105 lit.(a), nu depășește masa maximă la aterizare specificată pentru altitudinea și temperatura ambiantă prevăzută pentru ora estimată de aterizare la aerodromul de destinație și la aerodromul de rezervă.

CAT.POL.A.330 Aterizarea – piste uscate

(a) Masa la aterizare a avionului, determinată în conformitate cu CAT.POL.A.105 lit.(a) pentru ora estimată de aterizare la aerodromul de destinație și la orice aerodrom de rezervă, trebuie să permită o aterizare cu oprire completă de la 50 ft deasupra pragului, în limita a 70 % din LDA.

(b) Prin derogare de la lit.(a) și în cazul în care se respectă CAT.POL.A.355, masa la aterizare a avionului, determinată în conformitate cu CAT.POL.A.105 lit.(a) pentru ora estimată de aterizare la aerodromul de destinație, trebuie să fie de așa natură încât să permită o aterizare cu oprire completă de la 50 ft deasupra pragului, în limita a 80 % din LDA.

(c) La determinarea masei de aterizare, operatorul trebuie să țină seama de următoarele:

1. altitudinea aerodromului;
2. maximum 50 % din componenta vântului de față sau minimum 150 % din componenta vântului de spate;
3. tipul de suprafață a pistei;
4. declivitatea pistei în direcția de aterizare.

(d) Pentru proceduri de apropiere rapidă, operatorul trebuie să folosească datele privind distanța de aterizare la care se aplică factori în conformitate cu lit.(a), pe baza unei înălțimi față de pragul pistei de sub 60 ft, dar nu mai mică de 35 ft, și să respecte prevederile CAT.POL.A.345.

(e) Pentru operațiuni de aterizare scurtă, operatorul trebuie să folosească datele privind distanța de aterizare la care se aplică factori în conformitate cu lit.(a) și să respecte prevederile CAT.POL.A.350.

(f) Pentru expedierea avionului, acesta trebuie să aterizeze:

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

(g) Dacă operatorul nu poate să respecte dispozițiile de la lit.(f) pct.2 pentru aerodromul de destinație, avionul este expedit numai dacă este desemnat un aerodrom de rezervă care să permită respectarea deplină a dispozițiilor de la lit.(a)-(f).

CAT.POL.A.335 Aterizarea – piste ude și contaminate

(a) Atunci când rapoartele sau prognozele meteorologice corespunzătoare indică faptul că este posibil ca, la ora de sosire estimată, pista să fie udă, LDA trebuie să fie una dintre următoarele distanțe:

1. distanță de aterizare prevăzută în AFM pentru utilizarea pe piste ude în momentul expedierii, dar nu mai mică decât cea impusă de CAT.POL.A.330;
2. dacă în AFM nu se prevede, la momentul expedierii, o distanță de aterizare pentru utilizarea pe piste ude, cel puțin 115 % din distanța de aterizare impusă, determinată în conformitate cu CAT.POL.A.330 lit.(a);
3. o distanță de aterizare mai scurtă decât cea impusă de lit.(a) pct.2, dar nu mai mică decât cea impusă de CAT.POL.A.330 lit.(a), după caz, dacă pista are caracteristici specifice de îmbunătățire a coeficientului de frecare, iar AFM include informații suplimentare specifice privind distanța de aterizare pe acest tip de pistă;
4. prin derogare de la lit.(a) pct.1, 2 și 3, în cazul avioanelor care sunt autorizate pentru operațiuni cu distanță de aterizare redusă în conformitate cu CAT.POL.A.355, distanța de aterizare determinată în conformitate cu CAT.POL.A.355 lit.(b) pct. 7 sbp.(iii).

(b) Atunci când rapoartele sau prognozele meteorologice corespunzătoare indică faptul că este posibil ca, la ora de sosire estimată, pista să fie contaminată, distanța de aterizare nu trebuie să depășească LDA. Operatorul trebuie să specifice în manualul de operațiuni datele privind distanța de aterizare care se aplică.

CAT.POL.A.340 Cerințe privind urcarea la decolare și la aterizare

Operatorul unui avion bimotor trebuie să îndeplinească următoarele cerințe privind urcarea la decolare și la aterizare.

(a) Urcare la decolare**1. Toate motoarele în funcțiune**

(i) Gradientul de urcare stabil după decolare trebuie să fie de cel puțin 4 %, cu:

- (A) fiecare motor la puterea de decolare;
- (B) trenul de aterizare scos, cu excepția situației în care trenul de aterizare poate fi escamotat în cel mult 7 secunde, caz în care poate fi considerat ca fiind escamotat;
- (C) flapsurile aripilor în poziție (poziții) de decolare; și
- (D) o viteză de urcare cel puțin egală cu cea mai mare dintre valorile 1,1 V_{MC} (viteza minimă de control pe sau în apropierea solului) și 1,2 V_{S1} (viteza de angajare sau viteza minimă de zbor orizontal în configurație de aterizare).

2. Un motor inoperant (OEI)

(i) Gradientul de urcare stabil la o altitudine de 400 ft deasupra suprafeței de decolare trebuie să fie măsurabil pozitiv cu:

(A) motorul critic inoperant și elicea acestuia în poziția de rezistență la înaintare minimă;

(B) motorul rămas la puterea de decolare;

(C) trenul de aterizare escamotat;

(D) flapsurile aripilor în poziție (poziții) de decolare; și

(E) o viteză de urcare egală cu cea atinsă la 50 ft.

(ii) Gradientul de urcare stabil nu trebuie să fie mai mic de 0,75 % la o altitudine de 1 500 ft deasupra suprafeței de decolare, cu:

(A) motorul critic inoperant și elicea acestuia în poziția de rezistență la înaintare minimă;

(B) motorul rămas cel mult la puterea maximă continuă;

(C) trenul de aterizare escamotat;

(D) flapsurile aripilor escamotate; și

(E) o viteză de urcare cel puțin egală cu 1,2 V_{S1} .

(b) Urcare la aterizare

1. Toate motoarele în funcțiune

(i) Gradientul de urcare stabil trebuie să fie de cel puțin 2,5 %, cu:

(A) nu mai mult decât puterea sau tracțiunea disponibilă la 8 secunde de la începerea acționării comenzilor de putere, plecând de la poziția minimă de ralanti în zbor;

(B) trenul de aterizare scos;

(C) flapsurile aripilor în poziție (poziții) de aterizare; și

(D) o viteză de urcare egală cu viteza de referință la aterizare (VREF).

2. Un motor inoperant (OEI)

(i) Gradientul de urcare stabil nu trebuie să fie mai mic de 0,75 % la o altitudine de 1 500 ft deasupra suprafeței de aterizare, cu:

(A) motorul critic inoperant și elicea acestuia în poziția de rezistență la înaintare minimă;

(B) motorul rămas cel mult la puterea maximă continuă;

(C) trenul de aterizare escamotat;

(D) flapsurile aripilor escamotate; și

(E) o viteză de urcare cel puțin egală cu $1,2 V_{S1}$.

CAT.POL.A.345 Aprobarea operațiunilor de apropiere rapidă

(a) Operațiunile de apropiere rapidă, folosind unghiuri de pantă de cel puțin $4,5^\circ$ și cu înălțimi față de pragul pistei mai mici de 60 ft, dar nu mai mici de 35 ft, necesită aprobarea prealabilă din partea AAC.

(b) Pentru obținerea aprobării, operatorul trebuie să facă dovada îndeplinirii următoarelor condiții:

1. AFM precizează unghiul de pantă maxim aprobat, orice alte limitări, proceduri normale, anormale sau de urgență pentru apropierile rapide, precum și modificări ale datelor privind lungimea suprafeței în cazul utilizării criteriilor de apropiere rapidă; și

2. la fiecare aerodrom pe care urmează să se desfășoare operațiuni de apropiere rapidă:

(i) este disponibil un sistem de referință corespunzător pentru panta de coborâre, care cuprinde cel puțin un sistem care indică panta de coborâre vizuală

(ii) minimele meteorologice trebuie să fie specificate; și

(iii) se ține seama de următoarele aspecte:

(A) poziția obstacolelor;

(B) tipul de referință pentru panta de coborâre și dirijare la pistă;

(C) reperele vizuale minime cerute la DH și MDA;

(D) echipamentele disponibile la bord;

(E) calificarea pilotului și familiarizarea specială cu aerodromul;

(F) limitările și procedurile din AFM; și

(G) criteriile pentru apropierea întreruptă.

CAT.POL.A.350 Aprobarea operațiunilor cu aterizare scurtă

(a) Pentru operațiunile cu aterizare scurtă este necesară aprobarea prealabilă a AAC.

(b) Pentru obținerea aprobării, operatorul trebuie să facă dovada îndeplinirii următoarelor condiții:

1. distanța utilizată pentru calculul masei permise la aterizare poate consta în lungimea utilă a zonei declarate sigură, la care se adaugă LDA declarată;

2. utilizarea zonei declarate sigură este aprobată AAC;

3. zona declarată sigură nu trebuie să prezinte obstacole sau depresiuni care ar putea pune în pericol un avion care începe apropierea prea devreme sau prea jos și nu trebuie permis niciun obiect mobil în zona declarată sigură în timp ce pista este utilizată pentru operațiuni de aterizare scurte;

4. panta zonei declarate sigură nu trebuie să depășească 5% ascendent și 2% descendent, în direcția de aterizare;

5. lungimea utilă a zonei declarate sigură nu trebuie să depășească 90 m;

6. lățimea zonei declarate sigură nu trebuie să fie mai mică decât dublul lățimii pistei, centrată în prelungirea axului pistei;

7. înălțimea de trecere peste începutul lungimii utile a zonei declarate sigură este de cel puțin 50 ft;

8. minimele meteorologice se specifică pentru fiecare pistă utilizată și nu sunt mai mici decât minimele VFR sau minimele NPA, luându-se în considerare valoarea mai mare dintre cele două;

9. experiența pilotului, cerințele de pregătire și familiarizare specială cu aerodromurile sunt specificate și îndeplinite;

10. condițiile suplimentare, dacă sunt specificate de AAC, luând în considerare caracteristicile tipului de avion, caracteristicile orografice în zona de apropiere, echipamentele de asistență pentru apropiere disponibile și considerațiile legate de apropierea întreruptă/aterizarea întreruptă.

CAT.POL.A.355 Aprobarea operațiunilor cu distanță de aterizare impusă redusă

(a) Operațiunile cu o masă de aterizare a avionului care permite o aterizare cu oprire completă în limita a 80 % din LDA necesită aprobarea prealabilă a AAC. O astfel de aprobare trebuie obținută pentru fiecare pistă pe care se efectuează operațiuni cu distanță de aterizare impusă redusă.

(b) Pentru a obține aprobarea menționată la lit.(a), operatorul trebuie să efectueze o evaluare a riscurilor pentru a demonstra că se atinge un nivel de siguranță echivalent cu cel prevăzut la CAT.POL.A.330 lit.(a) și că sunt îndeplinite cel puțin următoarele condiții:

1. există un interes public și o necesitate operațională pentru aceste operațiuni, motivate fie de distanța mare față de aerodrom, fie de limitările fizice legate de extinderea pistei;

2. sunt interzise operațiunile de aterizare scurtă în conformitate cu CAT.POL.A.350 și apropierea cu încălcarea criteriilor de apropiere stabilizată aprobate în temeiul CAT.OP.MPA.115 lit.(a);

3. este interzisă aterizarea pe piste contaminate;

4. în OM este definită o procedură de control specifică pentru zona de contact, care este implementată; această procedură trebuie să includă instrucțiuni adecvate pentru manevra «go around» și pentru aterizarea întreruptă în cazul în care nu se poate realiza contactul cu platforma în zona definită;

5. este stabilit un proces adecvat de pregătire și de verificare pentru echipajul de zbor la aerodrom;

6. echipajul de zbor este calificat și are experiență recentă cu operațiuni care implică o distanță de aterizare impusă redusă la aerodromul în cauză;

7. operatorul a stabilit un program de analiză a aterizării (ALAP) la aerodrom pentru a asigura îndeplinirea următoarelor condiții:

(i) nu este prognozat vânt de spate pentru ora de sosire estimată;

(ii) în cazul în care se prognozează că pista va fi udă la ora de sosire estimată, distanța de aterizare la momentul expedierii trebuie să fie determinată în conformitate cu CAT.OP.MPA.303 lit.(c) sau să fie echivalentă cu 115 % din distanța de aterizare stabilită pentru pistele uscate, luându-se în considerare valoarea cea mai mare;

(iii) nu există condiții de pistă contaminată prognozate pentru ora de sosire estimată;

(iv) nu există condiții meteorologice nefavorabile prognozate pentru ora de sosire estimată;

8. se stabilesc proceduri operaționale pentru a se asigura faptul că:

(i) toate echipamentele care afectează performanța de aterizare și distanța de aterizare sunt funcționale înainte de începerea zborului;

(ii) echipajul de zbor utilizează corect dispozitivele de decelerare;

9. se stabilesc instrucțiuni de întreținere și proceduri operaționale specifice pentru dispozitivele de decelerare ale avionului, cu scopul de a spori fiabilitatea acestor sisteme;

10. apropierea finală și aterizarea sunt efectuate numai în condiții VMC;

11. condițiile suplimentare privind aerodromul, dacă sunt specificate de AAC, luând în considerare caracteristicile orografice ale zonei de apropiere, echipamentele de asistență pentru apropiere disponibile și considerațiile legate de apropierea întreruptă/aterizarea întreruptă.

Capitolul 4

Clasa de performanță C

CAT.POL.A.400 Decolarea

(a) Masa la decolare nu depășește masa maximă la decolare specificată în AFM pentru altitudinea barometrică și temperatura ambiantă pe aerodromul de pe care urmează să se decoleze.

(b) Pentru avioanele pentru care datele privind lungimea suprafeței de decolare indicate în AFM nu includ cazul cedării unui motor, distanța de la începutul rulajului la decolare necesară pentru ca avionul să atingă o înălțime de 50 ft deasupra suprafeței, cu toate motoarele în funcțiune în condițiile de putere maximă de decolare specificate, înmulțită cu un factor de:

1. 1,33 pentru avioane dotate cu două motoare;
 2. 1,25 pentru avioane dotate cu trei motoare; sau
 3. 1,18 pentru avioane dotate cu patru motoare,
- nu depășește TORA pe aerodromul de unde urmează să decoleze.

(c) În cazul avioanelor pentru care datele privind lungimea suprafeței de decolare indicate în AFM țin cont de cazul cedării unui motor, trebuie respectate următoarele cerințe în conformitate cu specificațiile din AFM:

1. distanța de accelerare-oprire nu trebuie să depășească ASDA,
2. distanța de decolare nu trebuie să depășească TODA, cu o lungime a părții degajate care să nu depășească jumătate din TORA;
3. distanța de rulare la decolare nu trebuie să depășească TORA;
4. se utilizează o singură valoare a V_1 în cazul decolării întrerupte sau continuate; și
5. pe o pistă udă sau contaminată, masa la decolare nu trebuie să depășească masa permisă pentru o decolare de pe o pistă uscată în aceleași condiții.

(d) Se iau în considerare următoarele:

1. altitudinea barometrică a aerodromului;
2. temperatura ambiantă la aerodrom;
3. starea suprafeței pistei și tipul suprafeței pistei;
4. declivitatea pistei în direcția de decolare;
5. nu mai mult de 50 % din componenta raportată a vântului de față sau nu mai puțin de 150 % din componenta raportată a vântului de coadă; și
6. reducerea, dacă este cazul, a lungimii pistei din cauza alinierii avionului înainte de decolare.

CAT.POL.A.405 Obstacolarea la decolare

(a) Traectoria de decolare cu OEI se determină astfel încât avionul să depășească toate obstacolele cu o distanță verticală de cel puțin 50 ft plus $0,01 \times D$ sau cu o distanță orizontală de cel puțin 90 m plus $0,125 \times D$, unde D este distanța orizontală parcursă de avion de la sfârșitul TODA. Pentru avioane cu o anvergură a aripii mai mică de 60 m, se poate utiliza o distanță orizontală de trecere a obstacolelor egală cu jumătate din anvergura aripii avionului plus 60 m plus $0,125 \times D$.

(b) Traectoria de decolare începe la o înălțime de 50 ft deasupra suprafeței de la capătul distanței de decolare prevăzute la CAT.POL.A.400 lit.(b) sau lit.(c), după caz, și se sfârșește la o înălțime de 1 500 ft deasupra suprafeței.

(c) Atunci când se demonstrează conformitatea cu cerințele de la lit.(a), trebuie să se țină seama de următoarele:

1. masa avionului la începutul rulajului la decolare;
2. altitudinea barometrică a aerodromului;
3. temperatura ambiantă la aerodrom; și
4. nu mai mult de 50 % din componenta raportată a vântului de față sau nu mai puțin de 150 % din componenta raportată a vântului de coadă.

(d) Nu sunt permise schimbări ale traiectului de zbor până în acel punct al traiectoriei de decolare în care s-a atins o înălțime de 50 ft deasupra suprafeței. După aceea, până la o înălțime de 400 ft, se presupune că avionul este înclinat cu nu mai mult de 15°. Peste înălțimea de 400 ft, se pot programa unghiuri de înclinare mai mari de 15°, dar nu peste 25°. Se permit toleranțe adecvate pentru efectul unghiului de înclinare asupra vitezelor de operare și a traiectoriei de zbor, inclusiv creșterile distanței rezultate din mărirea vitezelor de operare.

(e) Pentru cazurile care nu necesită modificări ale traiectului cu mai mult de 15°, operatorul nu trebuie să ia în considerare acele obstacole care au o distanță laterală mai mare de:

1. 300 m, în cazul în care pilotul poate menține precizia de navigație cerută în zona în care sunt luate în considerare obstacolele; sau
2. 600 m, pentru zboruri desfășurate în orice alte condiții.

(f) Pentru cazurile care necesită modificări ale traiectului cu mai mult de 15°, operatorul nu trebuie să ia în considerare acele obstacole care au o distanță laterală mai mare de:

1. 600 m, în cazul în care pilotul poate menține precizia de navigație cerută în zona în care sunt luate în considerare obstacolele; sau
2. 900 m, pentru zboruri desfășurate în orice alte condiții.

(g) Operatorul stabilește proceduri pentru situații neprevăzute pentru a satisface cerințele de la lit.(a)-(f) și pentru a oferi o rută sigură, evitând obstacolele, care să permită avionului fie să respecte cerințele pentru zborul pe rută de la CAT.POL.A.410, fie să aterizeze la aerodromul de plecare sau la un aerodrom de rezervă la decolare.

CAT.POL.A.410 Zbor pe rută – toate motoarele în funcțiune

(a) Avionul, în condițiile meteorologice prevăzute pentru zbor, în orice punct de pe rută sau de pe orice deviere planificată de la aceasta, trebuie să aibă capacitatea de a atinge o rată de urcare de cel puțin 300 ft pe minut, cu toate motoarele în funcțiune, în condițiile de putere maximă continuă specificate, la:

1. altitudinile minime pentru un zbor sigur în fiecare etapă a rutei pe care se zboară sau a oricărei devieri planificate de la aceasta, indicate sau calculate pe baza informațiilor referitoare la avion conținute în manualul de operațiuni; și
2. altitudinile minime necesare pentru respectarea condițiilor prevăzute la CAT.POL.A.415 și CAT.POL.A.420, după caz.

CAT.POL.A.415 Zbor pe rută – OEI

(a) Avionul, în condițiile meteorologice prevăzute pentru zbor, în eventualitatea în care unul dintre motoare devine inoperant în orice punct de pe rută sau de pe orice deviere planificată de la rută, dar cu celălalt motor sau celelalte motoare funcționând în condițiile de putere maximă continuă specificate, trebuie să aibă capacitatea de a continua zborul de la altitudinea de croazieră până la un aerodrom unde se poate face o aterizare în conformitate cu CAT.POL.A.430 sau CAT.POL.A.435, după caz. Avionul trebuie să depășească obstacolele situate într-un culoar de 9,3 km (5 mile nautice) de fiecare parte a rutei intenționate, cu o distanță verticală de cel puțin:

1. 1 000 ft, atunci când rata de urcare este cel puțin egală cu zero; sau

2. 2 000 ft, atunci când rata de urcare este mai mică decât zero.

(b) Panta traiectoriei de zbor trebuie să fie pozitivă la o altitudine de 450 m (1 500 ft) deasupra aerodromului unde se presupune că va avea loc aterizarea după cedarea unui motor.

(c) Rata de urcare disponibilă a avionului se consideră ca fiind cu 150 ft pe minut mai mică decât rata brută de urcare specificată.

(d) Marjele prevăzute la lit.(a) se măresc la 18,5 km (10 mile nautice) dacă precizia de navigație nu respectă cel puțin specificația de navigație RNAV 5.

(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 CAT.OP.MPA.150, adecvat ca aerodrom de rezervă, cu condiția aplicării unei proceduri sigure.

CAT.POL.A.420 Zbor pe rută – avioane cu trei sau mai multe motoare, din care două inoperante

(a) În nici un punct de-a lungul traiectului avut în vedere, un avion cu trei sau mai multe motoare, zburând cu toate motoarele la puterea sau tracțiunea de croazieră, după caz, și în condiții de temperatură standard în atmosferă calmă, nu trebuie să se afle la mai mult de 90 de minute depărtare de un aerodrom unde se îndeplinesc cerințele de la CAT.POL.A.430 aplicabile pentru masa la aterizare preconizată, cu excepția cazului în care se respectă condițiile de la lit.(b)-(e).

(b) Traectoria de zbor cu două motoare inoperante trebuie să permită avionului să își continue zborul, în condițiile meteorologice preconizate, depășind toate obstacolele din culoarul de 9,3 km (5 mile nautice) de fiecare parte a rutei avute în vedere cu o distanță verticală de minimum 2 000 ft, până la un aerodrom unde sunt îndeplinite cerințele de performanță aplicabile pentru masa la aterizare prevăzută.

(c) Se presupune că cele două motoare cedează în punctul cel mai critic al tronsonului de rută în care avionul, zburând cu toate motoarele la puterea sau tracțiunea de croazieră, după caz, și în condiții de temperatură standard în atmosferă calmă, se află la mai mult de 90 de minute depărtare de aerodromul menționat la lit.(a).

(d) Masa preconizată a avionului în punctul în care se presupune că cele două motoare cedează nu trebuie să fie mai mică decât cea care ar include o cantitate suficientă de combustibil/energie pentru ca avionul să se îndrepte către un aerodrom prevăzut pentru aterizare și să ajungă acolo la o altitudine de cel puțin 1 500 ft (450 m) direct deasupra zonei de aterizare, apoi să zboare timp de 15 minute la puterea sau tracțiunea de croazieră, după caz.

(e) Rata de urcare disponibilă a avionului este cu 150 ft pe minut mai mică decât cea specificată.

(f) Marjele prevăzute la lit.(b) se măresc la 18,5 km (10 mile nautice) dacă precizia de navigație nu respectă cel puțin specificația de navigație RNAV 5.

(g) Largarea combustibilului este admisă în măsura în care permite ajungerea la aerodrom cu rezervele de combustibil impuse, în conformitate cu lit.(d), cu condiția aplicării unei proceduri sigure.

CAT.POL.A.425 Aterizarea – aerodromuri de destinație și de rezervă

Masa de aterizare a avionului, determinată în conformitate cu CAT.POL.A.105 lit.(a), nu depășește masa maximă la aterizare specificată în AFM pentru altitudine și, dacă este prevăzută în AFM, temperatura ambiantă prevăzută pentru ora estimată de aterizare la aerodromul de destinație și la aerodromul de rezervă.

CAT.POL.A.430 Aterizarea – piste uscate

(a) Masa la aterizare a avionului, determinată în conformitate cu CAT.POL.A.105 lit.(a) pentru ora estimată de aterizare la aerodromul de destinație și la orice aerodrom de rezervă, permite o aterizare cu oprire completă de la 50 ft deasupra pragului pistei, în limita a 70 % din distanța de aterizare disponibilă (LDA), ținând seama de:

1. altitudinea aerodromului;
2. nu mai mult de 50 % din componenta vântului de față sau nu mai puțin de 150 % din componenta vântului de coadă;

3. tipul suprafeței pistei; și
4. declivitatea pistei în direcția de aterizare.

(b) Pentru trimiterea unui avion în operațiune, se presupune că:

1. avionul va ateriza pe pista cea mai favorabilă, în atmosferă calmă; și
2. avionul va ateriza 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) În cazul în care un operator nu poate să respecte dispozițiile de la lit.(b) pct.2 pentru aerodromul de destinație, avionul este trimis în operațiune numai dacă este desemnat un aerodrom de rezervă care să permită respectarea deplină a dispozițiilor de la lit.(a) și (b).

CAT.POL.A.435 Aterizarea – piste ude și contaminate

(a) Atunci când rapoartele sau prognozele meteorologice corespunzătoare indică faptul că este posibil ca, la ora de sosire estimată, pista să fie udă, LDA trebuie să fie una dintre următoarele distanțe:

1. distanță de aterizare prevăzută în AFM pentru utilizarea pe piste ude în momentul expedierii, dar nu mai mică decât cea impusă de CAT.POL.A.430;

2. dacă în AFM nu se prevede, la momentul expedierii, o distanță de aterizare pentru utilizarea pe piste ude, cel puțin 115 % din distanța de aterizare impusă, determinată în conformitate cu CAT.POL.A.430.

(b) Atunci când rapoartele și/sau prognozele meteorologice corespunzătoare indică faptul că la ora estimată de sosire pista poate fi contaminată, distanța de aterizare nu trebuie să depășească LDA. Operatorul specifică în manualul de operațiuni datele privind distanța de aterizare care se aplică.

Secțiunea 2

Elicoptere

Capitolul 1

Cerințe generale

CAT.POL.H.100 Aplicabilitate

(a) Elicopterele se operează în conformitate cu cerințele aplicabile în materie de clasă de performanță.

(b) Elicopterele se operează în clasa de performanță 1:

1. dacă sunt operate către/de la aerodromuri sau locuri de operare aflate într-un mediu aglomerat ostil cu excepția cazului în care sunt operate către/de la o zonă de interes public (PIS), în conformitate cu CAT.POL.H.225; sau

2. dacă au o MOPSC de peste 19 locuri, cu excepția cazului în care sunt operate către/de la o helipunte în clasa de performanță 2 cu o aprobare în conformitate cu CAT.POL.H.305.

(c) Cu excepția cazului în care lit.(b) prevede altceva, elicopterele care au o MOPSC de 19 sau mai puțin, dar mai mare de 9 locuri, se operează în clasa de performanță 1 sau 2.

(d) Cu excepția cazului în care lit.(b) prevede altceva, elicopterele care au o MOPSC de 9 locuri sau mai puțin, se operează în clasa de performanță 1, 2 sau 3.

CAT.POL.H.105 Generalități

(a) Masa elicopterului:

1. la începutul decolării; sau

2. în eventualitatea unei replanificări în timpul zborului la punctul de la care se aplică planul de zbor operațional revizuit,

nu trebuie să fie mai mare decât masa la care pot fi respectate cerințele prezentei secțiuni pentru zborul care trebuie efectuat, având în vedere reduceri prevăzute de masă pe parcursul desfășurării zborului și largarea combustibilului prevăzută în cerințele relevante.

(b) Datele de performanță aprobate cuprinse în AFM sunt folosite pentru a determina conformitatea cu cerințele prezentei secțiuni, completate, după caz, cu alte date prevăzute în cerințele relevante. Operatorul trebuie să specifice astfel de alte date în manualul de operațiuni. Atunci când se aplică factorii prevăzuți în prezenta secțiune, se poate ține seama de orice factori operaționali care sunt incluși deja în datele de performanță din AFM, pentru a se evita dubla aplicare a factorilor.

(c) Atunci când se demonstrează conformarea deplină cu cerințele din prezenta secțiune corespunzătoare, se ține seama de următorii parametri:

1. masa elicopterului;
2. configurația elicopterului;
3. condițiile de mediu, în special:
 - (i) presiunea barometrică și temperatura;
 - (ii) vântul:

(A) cu excepția cazurilor prevăzute la lit.(C), pentru cerințele referitoare la decolare, la traiectoria de decolare și la aterizare, nu se ia în considerare mai mult de 50 % din orice componentă constantă raportată a unui vânt de față de minimum 5 noduri;

(B) atunci când decolarea sau aterizarea cu o componentă a vântului de coadă este permisă în AFM și în toate cazurile pentru traiectoria de decolare, se ia în considerare nu mai puțin de 150 % din componenta raportată a vântului de coadă; și

(C) în cazul în care echipamentele precise de măsurare a vântului permit măsurarea exactă a vitezei vântului în punctul decolării și aterizării, componente ale vântului care depășesc 50 % pot fi stabilite de către operator, cu condiția ca acesta să demonstreze AAC că proximitatea FATO și îmbunătățirile aduse acurateței echipamentului de măsurare a vântului oferă un nivel echivalent de siguranță;

4. tehnici de operare; și
5. operarea oricărui sistem care are un efect advers asupra performanței.

CAT.POL.H.110 Luarea în considerare a obstacolării

(a) În sensul respectării cerințelor de depășire a obstacolelor, un obstacol localizat după FATO, pe traiectoria de decolare sau pe traiectoria de apropiere întreruptă trebuie luat în considerare dacă distanța sa laterală față de cel mai apropiat punct de pe suprafața aflată sub traiecul de zbor planificat nu este mai mare decât:

1. pentru operațiuni VFR:
 - (i) jumătate din lățimea minimă definită în AFM – sau, atunci când nu este definită lățimea, „ $0,75 \times D$ ”, unde D este cea mai mare dimensiune a elicopterului când rotoarele sunt în mișcare;
 - (ii) plus, cea mai mare valoare dintre „ $0,25 \times D$ ” sau „3 m”;
 - (iii) precum și:
 - (A) $0,10 \times$ distanța DR pentru operațiuni VFR pe timp de zi; sau
 - (B) $0,15 \times$ distanța DR pentru operațiuni VFR pe timp de noapte.
2. pentru operațiuni IFR:
 - (i) cea mai mare valoare dintre „ $1,5 \times D$ ” sau 30 m, plus:
 - (A) $0,10 \times$ distanța DR pentru operațiuni IFR cu ghidare precisă a cursului;
 - (B) $0,15 \times$ distanța DR pentru operațiuni IFR cu ghidare standard a cursului; sau
 - (C) $0,30 \times$ distanța DR pentru operațiuni IFR fără ghidarea cursului.

(ii) dacă se are în vedere traiectoria de zbor pentru apropierea întreruptă, zona luată în considerare pentru trecerea obstacolelor se aplică doar la capătul distanței de decolare disponibile.

3. Pentru operațiunile cu decolarea inițială executată la vedere și trecută apoi în IFR/IMC la un punct de tranziție, criteriile specificate la pct.1 sunt aplicabile doar până la punctul de tranziție, iar după acest punct se aplică criteriile de la pct.2. Punctul de tranziție nu se poate situa înaintea capătului distanței necesare pentru decolare (TODRH) pentru elicopterele care operează în clasa de performanță 1 sau înainte de punctul definit după decolare (DPATO) pentru elicopterele care operează în clasa de performanță 2.

(b) Pentru decolările care utilizează o procedură de rezervă sau de tranziție laterală în scopul respectării cerințelor referitoare la trecerea obstacolelor, un obstacol, situat în zona de rezervă sau de tranziție laterală, este luat în considerare dacă distanța sa laterală față de cel mai apropiat punct de pe suprafața de sub traiectul de zbor planificat nu este mai mare de:

1. jumătate din lățimea minimă definită în AFM sau, dacă lățimea nu este definită, „ $0,75 \times D$ ”;

2. plus, cea mai mare valoare dintre „ $0,25 \times D$ ” sau „3 m”;

3. precum și:

(i) pentru operațiuni VFR pe timp de zi, $0,10 \times$ distanța parcursă din spatele FATO sau

(ii) pentru operațiuni VFR pe timp de noapte, $0,15 \times$ distanța parcursă din spatele FATO.

(c) Obstacolele pot fi ignorate dacă sunt situate la o distanță mai mare de:

1. $7 \times$ raza rotorului (R), pentru operațiunile pe timp de zi, dacă pe parcursul urcării se garantează că se obține precizia de navigație pe baza reperelor vizuale corespunzătoare;

2. $10 \times R$, pentru operațiunile pe timp de noapte, dacă pe parcursul urcării se garantează că se obține precizia de navigație pe baza reperelor vizuale corespunzătoare;

3. 300 m, în cazul în care precizia de navigație poate fi asigurată cu mijloace de navigație corespunzătoare; sau

4. 900 m în toate celelalte cazuri.

Capitolul 2

Clasa de performanță 1

CAT.POL.H.200 Generalități

Elicopterele care desfășoară operațiuni în clasa de performanță 1 trebuie să fie certificate drept elicoptere din categoria A sau o categorie echivalentă, după cum stabilește producătorul elicopterului.

CAT.POL.H.205 Decolarea

(a) Masa la decolare nu depășește masa maximă la decolare specificată în AFM pentru procedura care urmează a fi utilizată.

(b) Masa la decolare permite:

1. posibilitatea întreruperii decolării și aterizării pe FATO în cazul confirmării cedării unui motor critic la sau înainte de TDP;

2. ca RTODRH să nu depășească RTODAH; și

3. ca TODRH să nu depășească TODAH;

4. fără a aduce atingere lit.(b) pct.3, TODRH poate depăși TODAH, dacă elicopterul, în cazul confirmării cedării unui motor critic la TDP, atunci când continuă decolarea, poate să depășească toate obstacolele până la sfârșitul TODRH cu o marjă verticală de minim 10,7 m (35 ft).

(a) Atunci când se demonstrează conformarea cu lit.(a) și (b), se iau în considerare parametrii corespunzători specificați la CAT.POL.H.105 lit.(c) de la aerodromul sau locul de operare de plecare.

(b) Acea parte a decolării până la TDP, inclusiv, se execută în contact vizual cu suprafața, astfel încât să poată fi executată o decolare întreruptă.

(c) Pentru decolările care utilizează o procedură de rezervă sau de tranziție laterală, cu confirmarea cedării motorului critic înainte de TDP, toate obstacolele din zona de rezervă sau de tranziție laterală trebuie depășite cu o marjă adecvată.

CAT.POL.H.210 Traectoria de decolare

(a) De la capătul TODRH cu confirmarea cedării motorului critic la TDP:

1. masa la decolare permite ca traectoria la decolare să asigure o depășire a obstacolelor pe verticală, deasupra tuturor obstacolelor situate pe traiectul de urcare, cu o distanță de cel puțin 10,7 m (35 ft) pentru operațiuni în condiții VFR și 10,7 m (35 ft) + $0,01 \times$ distanța DR pentru operațiuni în condiții IFR. Trebuie luate în considerare numai obstacolele specificate la CAT.POL.H.110;

2. dacă se efectuează o schimbare de direcție mai mare de 15°, se permit toleranțe adecvate pentru efectul unghiului de înclinare asupra capacității de a respecta cerințele de depășire a obstacolelor. Acest viraj nu se inițiază înaintea atingerii înălțimii de 61 m (200 ft) deasupra suprafeței de decolare, cu excepția cazului în care face parte dintr-o procedură aprobată din AFM.

(b) Atunci când se demonstrează conformarea cu lit.(a), se iau în considerare parametrii corespunzători specificați la CAT.POL.H.105 lit.(c) de la aerodromul sau locul de operare de plecare.

CAT.POL.H.215 Zbor pe rută – motor critic inoperant

(a) Masa elicopterului și traiectul de zbor în toate punctele de pe rută, cu un motor inoperant și în condițiile meteorologice prevăzute pentru zbor, trebuie să permită conformarea cu pct.1, 2 sau 3:

1. 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 pe o distanță de 9,3 km (5 mile nautice) pe fiecare parte laterală a traiectului planificat;

2. dacă se intenționează ca zborul să fie executat fără contact vizual cu suprafața, traectoria 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 prevederile de la CAT.POL.H.220. Traectoria 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 sau pe o distanță de 9,3 km (5 mile nautice) pe fiecare parte laterală a traiectului planificat. Pot fi folosite tehnici de coborâre progresivă;

3. dacă se intenționează ca zborul să fie executat în VMC având contact vizual cu suprafața, traectoria 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 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 pe o distanță de 900 m de la fiecare parte laterală a rutei.

(b) Când se demonstrează conformitatea cu lit.(a) pct. 2 sau lit.(a) pct.3:

1. se presupune că motorul critic cedează în punctul cel mai critic de-a lungul rutei;

2. se ține seama de efectele vântului asupra traectoriei de zbor;

3. largarea combustibilului este planificată să aibă loc numai în măsura în care permite ajungerea la aerodrom sau la locul de operare cu rezervele de combustibil impuse și folosind o procedură sigură; și

4. largarea combustibilului nu este planificată sub 1 000 ft deasupra solului.

(c) Dacă precizia de navigație nu poate fi atinsă pentru 95 % din timpul total de zbor, atunci marjele de lățime prevăzute la lit.(a) pct.1 și 2 se măresc la 18,5 km (10 mile nautice).

CAT.POL.H.220 Aterizarea

(a) Masa de aterizare a elicopterului la ora estimată de aterizare nu poate depăși masa maximă indicată în AFM pentru procedurile care urmează a fi utilizate.

(b) În cazul confirmării cedării motorului critic la sau înainte de LDP, este posibilă fie aterizarea sau oprirea în FATO, fie să se efectueze o aterizare întreruptă și să depășească toate obstacolele de pe traiectoria de zbor cu o distanță verticală de 10,7 m (35 ft). Se iau în considerare doar obstacolele indicate la CAT.POL.H.110.

(c) În cazul confirmării cedării motorului critic la sau după LDP, este posibilă:

1. depășirea tuturor obstacolelor de pe traiectoria de apropiere; și
2. aterizarea și oprirea în FATO.

(d) Atunci când se demonstrează conformarea cu lit. (a)-(c), se iau în considerare parametrii corespunzători specificați la CAT.POL.H.105 lit.(c) pentru ora estimată de aterizare la aerodromul de destinație, locul de operare sau la orice aerodrom de rezervă, dacă este necesar.

(e) Acea parte a decolării până la LDP până la contactul cu platforma se execută în contact vizual cu suprafața.

CAT.POL.H.225 Operațiuni cu elicopter spre/de la o zonă de interes public

(a) Operațiunile spre/de la o zonă de interes public (PIS) se pot desfășura în clasa de performanță 2 fără respectarea prevederilor de la punctul CAT.POL.H.310 litera (b) sau punctul CAT.POL.H.325 litera (b), cu condiția îndeplinirii cumulative a următoarelor cerințe:

1. PIS a fost folosită înainte de 1 iulie 2002;
2. dimensiunea PIS sau a mediului cu obstacole nu permite respectarea cerințelor pentru operațiuni în clasa de performanță 1;
3. operațiunea se desfășoară cu un elicopter cu o MOPSC de șase locuri sau mai puțin;
4. operatorul se conformează prevederilor CAT.POL.H.305 litera (b) punctele 2 și 3;
5. masa elicopterului nu depășește masa maximă specificată în AFM pentru un gradient de urcare de 8 % în condiții de atmosferă calmă la viteza de decolare în siguranță corespunzătoare (VTOSS), cu motorul critic inoperant și cu restul motoarelor în funcțiune la o turație corespunzătoare; și
6. operatorul a obținut aprobarea prealabilă pentru operațiune din partea AAC. Înainte ca astfel de operațiuni să aibă loc într-un alt stat, operatorul trebuie să obțină o autorizare din partea autorității competente a respectivului stat.

(b) Procedurile specifice zonei se stabilesc în manualul de operațiuni pentru reducerea la minimum a perioadei în care ocupanții elicopterului și persoanele de la sol ar fi puse în pericol în eventualitatea cedării motorului la decolare sau la aterizare.

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

Capitolul 3**Clasa de performanță 2****CAT.POL.H.300 Generalități**

Elicopterele care desfășoară operațiuni în clasa de performanță 2 trebuie să fie certificate drept elicoptere din categoria A sau o categorie echivalentă stabilită de producătorul elicopterului.

CAT.POL.H.305 Operațiuni fără capacitatea de a asigura o aterizare forțată în condiții de siguranță

(a) Operațiunile fără capacitatea de a asigura o aterizare forțată în condiții de siguranță pe parcursul fazelor de decolare și aterizare nu se efectuează decât dacă operatorul a obținut o aprobare din partea AAC.

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

1. să efectueze o evaluare a riscurilor, care precizează:

(i) tipul de elicopter; și

(ii) tipul de operațiuni;

2. să aplice următoarea serie de condiții:

(i) atinge și menține standardul modificării elicopterului/motorului definit de producător;

(ii) desfășoară acțiunile de întreținere preventivă recomandate de producătorul elicopterului sau al motorului;

(iii) include proceduri de decolare și aterizare în manualul de operațiuni, în cazul în care acestea nu există deja în AFM;

(iv) specifică pregătirea pentru echipajul de zbor; și

(v) asigură un sistem de raportare către producător a pierderilor de putere, a opririi motorului sau a defectării acestuia; și

3. să pună în aplicare un sistem de monitorizare a uzurii (UMS).

CAT.POL.H.310 Decolarea

(a) Masa la decolare nu poate depăși masa maximă specificată pentru o rată de urcare de 150 ft/min la 300 m (1 000 ft) deasupra nivelului aerodromului sau al locului de operare, cu un motor critic inoperant și celălalt (celelalte) motor (motoare) la o turație corespunzătoare.

(b) Pentru alte operațiuni altele decât cele specificate la CAT.POL.H.305, decolarea se efectuează astfel încât să poată fi executată o aterizare forțată în siguranță până la punctul la care este posibilă continuarea în siguranță a zborului.

(c) Pentru operațiuni în conformitate cu CAT.POL.H.305, în plus față de cerințele de la lit.(a):

1. masa la decolare nu trebuie să depășească masa maximă la decolare specificată în AFM pentru zbor la punct fix în afara efectului de sol (AEO OGE) în atmosferă calmă cu toate motoarele funcționând la regimul corespunzător; sau

2. pentru operațiuni de la o helipunte:

(i) cu un elicopter care are o MOPSC mai mare de 19 locuri; sau

(ii) orice elicopter operat de la o helipunte situată într-un mediu ostil,

masa la decolare trebuie să ia în considerare: procedura, evitarea marginilor helipunții și coborârea corespunzătoare înălțimii helipunții cu motorul (motoarele) critic(e) inoperant(e) și motoarele rămase funcționând la un regim corespunzător.

(d) Atunci când se asigură conformarea cu lit.(a)-(c), se iau în considerare parametrii corespunzători de la CAT.POL.H.105 lit.(c) la punctul de plecare.

(e) Porțiunea decolării de dinaintea punctului în care se respectă cerința de la CAT.POL.H.315 se execută în contact vizual cu suprafața.

CAT.POL.H.315 Traectoria la decolare

De la punctul definit după decolare (DPATO) sau, ca o alternativă, cel târziu la 200 ft deasupra suprafeței de decolare, cu motorul critic inoperant, trebuie să se îndeplinească cerințele de la CAT.POL.H.210 lit.(a) pct.1 și 2 și lit.(b).

CAT.POL.H.320 Zbor pe rută – motor critic inoperant

Trebuie să se îndeplinească cerința de la CAT.POL.H.215.

CAT.POL.H.325 Aterizarea

(a) Masa la aterizare la ora estimată de aterizare nu trebuie să depășească masa maximă specificată pentru o rată de urcare de 150 ft/min la 300 m (1 000 ft) deasupra nivelului aerodromului sau locului de operare, cu un motor critic inoperant și celălalt (celelalte) motor (motoare) funcționând la o turație corespunzătoare.

(b) Dacă motorul critic cedează în orice punct al traiectoriei de apropiere:

1. se poate efectua o aterizare întreruptă cu respectarea cerinței de la CAT.POL.H.315;
sau

2. pentru alte operațiuni decât cele specificate la CAT.POL.H.305, elicopterul poate efectua o aterizare forțată în condiții de siguranță.

(c) Pentru operațiuni în conformitate cu CAT.POL.H.305, în plus față de cerințele de la lit.(a):

1. masa la aterizare nu depășește masa maximă specificată în AFM pentru un zbor la punct fix AEO OGE în atmosferă calmă cu toate motoarele funcționând la regimul corespunzător; sau

2. pentru operațiuni către o helipunte:

(i) cu un elicopter care are o MOPSC mai mare de 19 locuri; sau

(ii) orice elicopter operat către o helipunte situată într-un mediu ostil,

masa la aterizare trebuie să ia în considerare procedura și coborârea corespunzătoare înălțimii helipunții cu motorul (motoarele) critic(e) inoperant(e) și celălalt (celelalte) motor (motoare) funcționând la un regim corespunzător.

(d) Atunci când se demonstrează respectarea lit.(a)-(c), se iau în considerare parametrii corespunzători de la CAT.POL.H.105 lit.(c) la aerodromul de destinație sau la orice aerodrom de rezervă, dacă este necesar.

(e) Porțiunea aterizării după care cerința de la lit (b) pct.1 nu poate fi îndeplinită se execută în contact vizual cu suprafața.

Capitolul 4

Clasa de performanță 3

CAT.POL.H.400 Generalități

(a) Elicopterele care desfășoară operațiuni în clasa de performanță 3 trebuie să fie certificate drept elicoptere din categoria A sau o categorie echivalentă stabilită de producătorul elicopterului, sau din categoria B.

(b) Operațiunile se desfășoară numai într-un mediu neostil, cu excepția:

1. operării în conformitate cu CAT.POL.H.420; sau

2. fazei decolării și aterizării, când se operează în conformitate cu lit.(c).

(c) Cu condiția ca operatorul să fi obținut aprobarea în conformitate cu CAT.POL.H.305, se pot desfășura operațiuni către/de la un aerodrom sau loc de operare situat în afara unui mediu aglomerat ostil, fără a avea asigurată capacitatea de aterizare forțată în siguranță:

1. la decolare înaintea atingerii V_y (viteza pentru cea mai bună rată de urcare) sau 200 ft deasupra suprafeței de decolare; sau

2. la aterizare, sub 200 ft deasupra suprafeței de aterizare.

(d) Nu se efectuează operațiuni:

1. fără contact vizual cu suprafața;

2. pe timp de noapte;

3. dacă plafonul este sub 600 ft; sau

4. dacă vizibilitatea este sub 800 m.

CAT.POL.H.405 Decolarea

(a) Masa la decolare este cea mai mică valoare dintre:

1. MCTOM; sau

2. masa maximă la decolare specificată pentru zbor la punct fix cu efect de sol cu toate motoarele funcționând la puterea de decolare sau, în cazul în care condițiile sunt de așa natură încât zborul la punct fix cu efect de sol nu este probabil să se realizeze, masa la decolare

specificată pentru zbor la punct fix fără efectul solului, cu toate motoarele funcționând la puterea de decolare.

(b) Cu excepția cazurilor prevăzute la CAT.POL.H.400 lit.(b), în cazul cedării unui motor, elicopterul are capacitatea să execute o aterizare forțată în siguranță.

CAT.POL.H.410 Zbor pe rută

(a) Elicopterul trebuie să aibă capacitatea, cu toate motoarele funcționând la condițiile de putere continuă maximă, să își continue zborul pe ruta prevăzută sau pe o deviere planificată fără să coboare în niciun punct sub altitudinile minime de zbor corespunzătoare.

(b) Cu excepția cazurilor prevăzute la CAT.POL.H.420, în cazul cedării unui motor, elicopterul are capacitatea să execute o aterizare forțată în siguranță.

CAT.POL.H.415 Aterizarea

(a) Masa la aterizare a elicopterului, la ora estimată de aterizare, este cea mai mică valoare dintre:

1. masa maximă certificată la aterizare; sau

2. masa maximă la aterizare specificată pentru zbor la punct fix cu efect de sol, cu toate motoarele în funcțiune la puterea de decolare, sau, în cazul în care condițiile sunt de așa natură încât zborul la punct fix cu efect de sol nu este probabil să se realizeze, masa la aterizare pentru un zbor la punct fix fără efectul solului, cu toate motoarele în funcțiune la puterea de decolare.

(b) Cu excepția cazurilor prevăzute la CAT.POL.H.400 lit.(b), în cazul cedării unui motor elicopterul are capacitatea să execute o aterizare forțată în siguranță.

CAT.POL.H.420 Operațiuni cu elicopterul într-un mediu ostil situat în afara unei zone aglomerate

(a) Operațiunile deasupra unui mediu ostil situat în afara unei zone aglomerate fără capacitatea de a executa o aterizare forțată în siguranță cu elicoptere turbomotor cu o MOPSC de șase locuri sau mai puțin se desfășoară numai dacă operatorul a primit o aprobare din partea AAC, în urma unei evaluări a riscurilor în materie de siguranță efectuată de operator. Înainte ca astfel de operațiuni să aibă loc într-un alt stat, operatorul trebuie să obțină o autorizare din partea autorității competente a respectivului stat.

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

1. să desfășoare aceste operațiuni numai în zonele și în condițiile indicate în aprobare;
2. să nu desfășoare aceste operațiuni sub o aprobare HEMS;
3. să justifice faptul că limitările acelui elicopter, sau alte aspecte justificabile, împiedică utilizarea criteriilor de performanță corespunzătoare; și
4. să obțină aprobarea în conformitate cu CAT.POL.H.305 lit.(b).

(c) Fără a aduce atingere CAT.IDE.H.240, astfel de operațiuni se pot desfășura fără echipament de oxigen suplimentar, cu condiția ca altitudinea cabinei să nu depășească 10 000 ft pe o perioadă mai mare de 30 de minute și să nu depășească niciodată 13 000 ft altitudine barometrică.

Secțiunea 3 Masa și centrul

Capitolul 1 Aeronave motorizate

CAT.POL.MAB.100 Masa și centrul, încărcarea

(a) În orice fază a operării, încărcarea, masa și centrul de greutate (CG) al aeronavei trebuie să respecte limitările indicate în AFM sau în manualul de operațiuni, în cazul în care acesta este mai restrictiv.

(b) Operatorul stabilește masa și CG al oricărei aeronave prin cântărire efectivă înainte de punerea în funcțiune inițială și apoi la intervale de 4 ani, în cazul în care se folosesc mase individuale ale aeronavelor, sau de 9 ani, în cazul în care se folosesc masele flotei de aeronave. Efectele cumulate ale modificărilor și reparațiilor asupra masei și centrului trebuie să fie luate în considerare și documentate corespunzător. Aeronavele trebuie să fie recântărite atunci când efectul modificărilor asupra masei și centrului nu se cunoaște cu precizie.

(c) Cântărirea se efectuează de către producătorul aeronavei sau de către o organizație de întreținere aprobată.

(d) Operatorul determină masa tuturor elementelor de operare și a membrilor echipajului, incluse în masa operațională a aeronavei goale, prin cântărire sau prin utilizarea de mase standard. Influența poziției lor asupra CG al aeronavei trebuie să fie determinată.

(e) Operatorul stabilește masa încărcăturii transportate, inclusiv orice balast, prin cântărirea efectivă sau prin determinarea masei încărcăturii transportate în conformitate cu masele standard ale pasagerilor și bagajelor.

(f) Pe lângă masele standard ale pasagerilor și bagajelor înregistrate, operatorul poate folosi mase standard pentru alte elemente ale încărcăturii dacă demonstrează AAC că aceste elemente au aceeași masă sau că masele lor se încadrează în toleranțele specificate.

(g) Operatorul trebuie să determine masa combustibilului transportat folosind densitatea reală sau, în cazul în care aceasta nu este cunoscută, densitatea calculată în conformitate cu o metodă specificată în manualul de operațiuni.

(h) Operatorul trebuie să se asigure că încărcarea:

1. aeronavelor sale se face sub supravegherea personalului calificat; și
2. încărcăturii transportate se face în conformitate cu datele utilizate pentru calculul masei și centrului aeronavei.

(i) Operatorul respectă limitele structurale suplimentare, cum ar fi limitările legate de rezistența podelei, sarcina maximă pe metru liniar, masa maximă pe fiecare compartiment pentru încărcătură și limitele maxime de locuri. În plus, pentru elicoptere, operatorul ia în considerare modificările încărcăturii în timpul zborului.

(j) Operatorul trebuie să specifice, în manualul de operațiuni, principiile și metodele folosite în procesul de încărcare și în sistemul de masă și centraj, care îndeplinesc cerințele de la lit.(a)-(i). Acest sistem trebuie să acopere toate tipurile de operațiuni avute în vedere.

CAT.POL.MAB.105 Datele și documentația referitoare la masă și centraj

(a) Operatorul stabilește, înainte de fiecare zbor, date referitoare la masă și centraj și elaborează documentația privind masa și centrul, specificând încărcătura și repartizarea acesteia. Documentația privind masa și centrul trebuie să permită comandantului să determine dacă încărcătura și repartizarea acesteia nu depășesc limitele de masă și centraj ale aeronavei. Documentația privind masa și centrul trebuie să conțină următoarele informații:

1. înmatricularea și tipul aeronavei;
2. numărul și data de identificare ale zborului;
3. numele comandantului;
4. numele persoanei care a întocmit documentul;
5. masa operațională a aeronavei goale și CG corespunzător al aeronavei;

(i) pentru avioanele din clasa de performanță B și pentru elicoptere, nu este neapărat necesar ca poziția CG să apară în documentația privind masa și centrul, dacă, de exemplu, repartizarea încărcăturii este conformă cu tabelul centrului calculat în prealabil sau dacă se poate demonstra că, pentru operațiunile planificate, se poate asigura un centraj corect, oricare ar fi încărcătura reală.

6. masa combustibilului la decolare și masa combustibilului pentru zborul pe rută;
7. masa altor consumabile, în afară de cea a combustibilului, dacă este cazul;
8. componentele încărcăturii, inclusiv pasageri, bagaje, marfă și balast;
9. masa la decolare, masa la aterizare și masa fără combustibil;

10. pozițiile aplicabile ale CG al aeronavei; și

11. valorile de limită ale masei și CG.

Informațiile de mai sus trebuie să fie disponibile în documentele de planificare a zborului sau în sistemele de masă și centraj. Unele dintre aceste informații pot fi conținute în alte documente care pot fi puse la dispoziție pe moment în vederea utilizării.

(b) În cazul în care datele și documentația privind masa și centrajul sunt generate de un sistem computerizat de masă și centraj, operatorul:

1. verifică integritatea datelor rezultate pentru a se asigura că respectivele date se încadrează în limitările prevăzute de AFM; și

2. specifică instrucțiunile și procedurile de utilizare a acestui sistem în manualul său de operațiuni.

(c) Persoana care supraveghează încărcarea aeronavei trebuie să confirme prin semnătură sau o metodă echivalentă faptul că încărcătura și repartizarea acesteia sunt în conformitate cu documentația privind masa și centrajul transmise comandantului. Comandantul semnalează acceptarea sa prin contrasemnare sau o metodă echivalentă.

(d) Operatorul trebuie să specifice proceduri pentru schimbări de ultim moment ale încărcăturii pentru a se asigura că:

1. orice schimbare de ultim moment apărută după finalizarea documentației privind masa și centrajul trebuie adusă la cunoștința comandantului și introdusă în documentele de planificare a zborului care cuprind documentația privind masa și centrajul;

2. este specificată limita maximă a numărului de pasageri sau a încărcăturii în cală care poate fi acceptată ca schimbare de ultim moment; și

3. în cazul în care se depășește această valoare maximă, se întocmește o nouă documentație privind masa și centrajul.

SUBPARTEA D INSTRUMENTE, DATE, ECHIPAMENTE

Secțiunea 1 Avioane

CAT.IDE.A.100 Instrumente și echipamente – generalități

(a) Instrumentele și echipamentele impuse de prezenta subparte trebuie să fie aprobate în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile, cu excepția următoarelor elemente:

1. siguranțe de rezervă;
2. lămpi portabile separate;
3. un mijloc precis de indicare a timpului;
4. suport pentru hărți;
5. truse de prim ajutor;
6. trusă medicală de urgență;
7. megafoane;
8. echipamente de supraviețuire și de semnalizare;
9. ancore pentru apă și echipamente pentru amarare; și
10. dispozitive de siguranță pentru copii.

(b) Instrumentele și echipamentele care nu sunt impuse de anexa nr.4 (Partea CAT), precum și orice alte echipamente care nu sunt impuse de Regulament, dar care sunt transportate la bord în timpul unui zbor respectă următoarele cerințe:

1. informațiile oferite de aceste instrumente, echipamente sau accesorii nu se folosesc de către membrii echipajului de zbor pentru a se conforma anexei nr.1 la Codul aerian sau CAT.IDE.A.330, CAT.IDE.A.335, CAT.IDE.A.340 și CAT.IDE.A.345 din anexa nr.4 (Partea CAT);

2. instrumentele și echipamentele nu afectează navigabilitatea avionului, nici în cazul defectării sau al proastei funcționări.

(c) În cazul în care echipamentul urmează să fie folosit de un membru al echipajului de zbor la postul său în timpul zborului, acesta este operabil rapid din acel post. În cazul în care este necesar ca un echipament să fie utilizat de mai mult de un singur membru al echipajului de zbor, acesta se instalează astfel încât echipamentul să fie utilizabil rapid din orice post în care se impune utilizarea echipamentului.

(d) Acele instrumente care sunt folosite de oricare membru al echipajului de zbor trebuie dispuse astfel încât să permită membrului echipajului de zbor să vadă rapid indicațiile de la postul său, cu o deviere minimă posibilă a poziției și a direcției privirii adoptate în mod normal atunci când privește înainte, în sensul traiectoriei de zbor.

(e) Toate echipamentele de urgență impuse trebuie să fie ușor accesibile pentru utilizare imediată.

CAT.IDE.A.105 Echipamente minime de zbor

Nu se poate iniția un zbor în momentul în care oricare dintre instrumentele, echipamentele sau funcțiile avionului, necesare pentru zborul avut în vedere, sunt inoperante sau lipsesc, cu excepția cazului în care:

- (a) avionul se exploatează în conformitate cu MEL a operatorului; sau
- (b) operatorul are aprobarea AAC de a opera avionul în limitele MMEL, în conformitate cu ORO.MLR.105 lit.(j).

CAT.IDE.A.110 Siguranțe electrice de rezervă

(a) Avioanele trebuie să fie echipate cu siguranțe electrice de rezervă, cu puterile nominale prevăzute pentru protecția integrală a circuitului, pentru înlocuirea acelor siguranțe a căror înlocuire este permisă în zbor.

(b) Numărul siguranțelor de rezervă care trebuie transportate la bord este cea mai mare valoare dintre:

- 1. 10 % din numărul siguranțelor din fiecare categorie; sau
- 2. trei siguranțe din fiecare categorie.

CAT.IDE.A.115 Lumini de operare

(a) Avioanele exploatate pe timp de zi trebuie să fie echipate cu:

- 1. sistem de lumini anticoliziune;
- 2. sistem de lumini alimentat de sistemul electric al avionului pentru asigurarea iluminării adecvate a tuturor instrumentelor și echipamentelor esențiale pentru funcționarea în siguranță a avionului;
- 3. sistem de lumini alimentat de sistemul electric al avionului pentru asigurarea iluminării în toate compartimentele pentru pasageri; și
- 4. o lanternă electrică pentru fiecare membru necesar al echipajului, ușor accesibilă membrilor echipajului atunci când aceștia sunt așezați la posturile lor de lucru.

(b) Avioanele exploatate pe timp de noapte trebuie să fie în plus echipate cu:

- 1. lumini de navigație/poziție;
- 2. două faruri de aterizare sau un singur far cu două filamente alimentate separat; și
- 3. lumini care se conformează reglementărilor internaționale referitoare la prevenirea coliziunilor pe mare, dacă avionul exploatat ca hidroavion.

CAT.IDE.A.120 Echipamente pentru ștergerea parbrizului

Avioanele cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg trebuie să fie echipate la fiecare post al piloților cu un mijloc de menținere a unei porțiuni curate a parbrizului în timpul precipitațiilor.

CAT.IDE.A.125 Operațiuni VFR pe timp de zi – instrumente de zbor și navigație și echipamente asociate

(a) Avioanele exploatate în condiții VFR pe timp de zi trebuie să fie echipate cu următoarele elemente, disponibile la postul pilotului:

- 1. un dispozitiv de măsurare și afișare pentru:

- (i) capul magnetic;
- (ii) timp în ore, minute și secunde;
- (iii) altitudinea barometrică;
- (iv) viteza față de aer indicată;
- (v) viteza verticală;
- (vi) viraj și glisadă;
- (vii) atitudine;
- (viii) cap-compass;
- (ix) temperatura aerului exterior; și
- (x) numărul Mach, ori de câte ori limitările de viteză se exprimă cu ajutorul numărului Mach;

2. un mijloc care să indice atunci când alimentarea cu energie a instrumentelor de zbor prevăzute nu este adecvată.

(b) În cazul în care sunt necesari doi piloți pentru exploatare, postul celui de-al doilea pilot trebuie să dispună de un mijloc separat suplimentar de afișare a următoarelor elemente:

- 1. altitudinea barometrică;
- 2. viteza față de aer indicată;
- 3. viteza verticală;
- 4. viraj și glisadă;
- 5. atitudine; și
- 6. cap-compass.

(c) Un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase a sistemelor de indicare a vitezei față de aer în urma condensului sau a jivrajului trebuie să fie disponibil pentru:

- 1. avioanele cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg sau o MOPSC mai mare de nouă locuri; și
- 2. avioanele al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată la 1 aprilie 1999 sau după această dată.

(d) Avioanele monomotor al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată înainte de 22 mai 1995 sunt scutite de la îndeplinirea cerințelor de la lit.(a) pct.1 sbp.(vi)-(ix), în cazul în care conformarea ar presupune reechiparea avioanelor.

CAT.IDE.A.130 Operațiuni VFR pe timp de noapte – instrumente de zbor și navigație și echipamente asociate

Avioanele exploatate în condiții VFR pe timp de noapte sau în condiții IFR trebuie să fie echipate cu următoarele elemente, disponibile la postul pilotului:

- (a) un dispozitiv de măsurare și afișare pentru:
 - 1. capul magnetic;
 - 2. timp în ore, minute și secunde;
 - 3. viteza față de aer indicată;
 - 4. viteza verticală;
 - 5. viraj și glisadă, sau, în cazul avioanelor echipate cu mijloc de rezervă de măsurare și afișare a atitudinii, glisadă;
 - 6. atitudine;
 - 7. direcție stabilizată;
 - 8. temperatura aerului exterior; și
 - 9. numărul Mach, ori de câte ori limitările de viteză se exprimă cu ajutorul numărului Mach;
- (b) două dispozitive de măsurare și afișare a altitudinii barometrice;
- (c) un mijloc care să indice atunci când alimentarea cu energie a instrumentelor de zbor prevăzute nu este adecvată;

(d) un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase, din cauza condensului sau a jivrajului, a sistemelor de indicare a vitezei față de aer prevăzute la lit.(a) pct.3 și la lit.(h) pct.2;

(e) un mijloc de avertizare a echipajului de zbor în legătură cu defectarea mijloacelor prevăzute la lit.(d) pentru avioanele:

1. al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat la 1 aprilie 1998 sau după această dată; sau

2. al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat înainte de 1 aprilie 1998, cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg și cu o MOPSC de peste nouă locuri;

(f) cu excepția avioanelor cu elice cu o MCTOM de 5 700 kg sau mai puțin, două sisteme de presiune statică separate;

(g) un sistem de presiune statică și o sursă alternativă de presiune statică pentru avioanele cu elice cu o MCTOM de 5 700 kg sau mai puțin;

(h) în cazul în care sunt necesari doi piloți pentru exploatare, postul celui de al doilea pilot trebuie să dispună de un mijloc separat de afișare a:

1. altitudinea barometrică;
2. vitezei față de aer indicate;
3. vitezei verticale;
4. virajului și glisadei;
5. atitudinii; și
6. direcției stabilizate;

(i) un mijloc de rezervă de măsurare și afișare a atitudinii care poate fi utilizat de la orice post de pilotaj pentru avioanele cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg sau o MOPSC mai mare de nouă locuri și care:

1. este alimentat în permanență în timpul exploatării normale și, după cedarea totală a sistemului normal de producere a energiei electrice, se alimentează de la o sursă independentă de sistemul normal de producere a energiei electrice;

2. asigură funcționarea sigură timp de minim 30 de minute de la cedarea totală a sistemului normal de producere a energiei electrice, luând în considerare alte sarcini asupra sursei de alimentare de urgență și procedurile operaționale;

3. funcționează independent de orice alt mijloc de măsurare și afișare a atitudinii;

4. intră automat în funcțiune după cedarea totală a sistemului normal de producere a energiei electrice;

5. este iluminat în mod adecvat în toate fazele operării, cu excepția avioanelor cu o MCTOM de 5 700 kg sau mai mică, deja înmatriculate la 1 aprilie 1995 și echipate cu un indicator de atitudine de rezervă, pe panoul de instrumente din partea stângă;

6. indică în mod clar echipajului de zbor când indicatorul de atitudine de rezervă este acționat de sursa de energie electrică pentru cazuri de urgență; și

7. în cazul în care indicatorul de atitudine de rezervă are propria sursă de energie electrică, oferă o indicație asociată fie pe instrument, fie pe panoul de instrumente, când se folosește această sursă;

(j) un suport pentru hărți într-o poziție ușor de citit care poate fi iluminat pentru operațiuni pe timp de noapte.

CAT.IDE.A.135 Echipamente suplimentare pentru operațiuni cu un singur pilot în condiții IFR

Avioanele exploatate în condiții IFR cu un singur pilot trebuie să fie echipate cu pilot automat care să aibă cel puțin modurile de menținere a altitudinii și a capului-compas.

CAT.IDE.A.140 Sistem de alertă pentru altitudine

(a) Următoarele avioane trebuie să fie echipate cu un sistem de alertă pentru altitudine:

1. avioane echipate cu motoare turbopropulsoare cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg sau cu o MOPSC mai mare de nouă locuri; și

2. avioane echipate cu motoare turboreactoare.

(b) Sistemul de alertă pentru altitudine trebuie să aibă capacitatea:

1. să alerteze echipajul de zbor la apropierea de altitudinea preselectată; și
2. să alerteze echipajul de zbor, cel puțin printr-un semnal sonor, la devierea de la o altitudine preselectată.

(c) Fără a aduce atingere lit.(a), avioanele cu o MCTOM de cel mult 5 700 kg, cu o MOPSC de peste nouă locuri, cu un CofA individual eliberat prima dată înainte de 1 aprilie 1972 și înmatriculate deja la 1 aprilie 1995 sunt exceptate de la echiparea cu un sistem de alertă pentru altitudine.

CAT.IDE.A.150 Sistem de avertizare și de informare asupra configurației terenului (TAWS)

(a) Avioanele echipate cu motor cu turbină cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg sau o MOPSC de peste nouă locuri trebuie să fie echipate cu un sistem TAWS care respectă cerințele pentru echipamentul de clasa A, după cum se specifică într-un standard acceptabil.

(b) Avioanele echipate cu motoare cu piston cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg sau o MOPSC de peste nouă locuri trebuie să fie echipate cu un sistem TAWS care respectă cerința pentru echipamentul de clasa B, după cum se specifică într-un standard acceptabil.

(c) Avioanele echipate cu motor cu turbină pentru care CofA individual a fost eliberat prima dată după 1 ianuarie 2019 și care au o MCTOM de maximum 5700 kg și o MOPSC de șase-nouă locuri trebuie să fie echipate cu un TAWS care îndeplinește cerințele pentru un echipament de clasă B, așa cum se specifică într-un standard admisibil.

CAT.IDE.A.155 ACAS

Cu excepția cazului în care cerințele tehnice aplicabile pentru evitarea coliziunii în zbor – ACAS II, versiunea 7.1 (CT-ACAS II) prevăd altceva, avioanele echipate cu motor cu turbină cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg sau o MOPSC de peste 19 locuri trebuie să fie echipate cu ACAS II.

CAT.IDE.A.160 Echipament radar meteorologic la bord

Următoarele tipuri de avioane trebuie să fie echipate cu echipament radar meteorologic la bord dacă sunt exploatate pe timp de noapte sau în condiții IMC în zone în care sunt probabile, de-a lungul rutei, furtuni sau alte condiții meteorologice potențial periculoase considerate detectabile cu ajutorul unui echipament radar meteorologic la bord:

- (a) avioane presurizate;
- (b) avioane nepresurizate cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg; și
- (c) avioane nepresurizate cu o MOPSC de peste nouă locuri.

CAT.IDE.A.165 Echipament suplimentar pentru operațiuni în condiții de jivraj pe timp de noapte

(a) Avioanele exploatate în condiții probabile sau certe de jivraj pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu mijloace de iluminare sau detectare a jivrajului.

(b) Mijloacele de iluminare a jivrajului trebuie să nu producă orbirea sau reflexia, ceea ce ar împiedica membrii echipajului să-și îndeplinească sarcinile.

CAT.IDE.A.170 Sistemul interfon pentru echipajul de zbor

Avioanele exploatate de mai mult de un membru al echipajului de zbor trebuie să fie echipate cu un sistem interfon pentru echipajul de zbor, care să includă căști și microfoane destinate utilizării de către toți membrii echipajului de zbor.

CAT.IDE.A.175 Sistemul interfon pentru membrii echipajului

Avioanele cu o MCTOM mai mare de 15 000 kg sau cu o MOPSC de peste 19 locuri trebuie să fie echipate cu un sistem interfon pentru membrii echipajului, cu excepția avioanelor al căror CofA individual a fost eliberat prima dată înainte de 1 aprilie 1965 și care erau deja înmatriculate la 1 aprilie 1995.

CAT.IDE.A.180 Sistemul de adresare către pasageri

Avioanele cu o MOPSC mai mare de 19 locuri trebuie să fie echipate cu un sistem de adresare către pasageri.

CAT.IDE.A.185 Înregistratorul de voce din carlingă

(a) Următoarele avioane trebuie să fie echipate cu un înregistrator de voce în carlingă (CVR):

1. avioane cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg; și
2. avioane cu mai multe motoare cu turbină cu o MCTOM de 5 700 kg sau mai puțin, cu o MOPSC de peste nouă locuri și cu un CofA individual eliberat prima dată la 1 ianuarie 1990 sau după această dată.

(b) CVR trebuie să aibă capacitatea de a păstra datele înregistrate cel puțin pentru:

1. ultimele 2 ore în cazul avioanelor menționate la lit.(a) pct.1 dacă s-a emis un certificat de navigabilitate inițial la data de 1 aprilie 1998 sau ulterior;
2. ultimele 30 de minute, în cazul avioanelor menționate la lit.(a) pct.1 dacă s-a emis un CofA inițial înainte de 1 aprilie 1998; sau

3. ultimele 30 de minute, în cazul avioanelor menționate la lit.(a) pct.2.

(c) CVR trebuie să aibă capacitatea de a păstra datele înregistrate cel puțin pentru:

1. cele 25 de ore anterioare, pentru avioanele cu o MCTOM de mai mult de 27 000 kg și pentru care s-a emis un CofA individual la data de 1 ianuarie 2022 sau ulterior; sau
2. ultimele 2 ore în toate celelalte cazuri.

(d) CVR trebuie să înregistreze pe alte mijloace decât bandă magnetică sau fir magnetic.

(e) CVR înregistrează în raport cu o scală de timp:

1. comunicațiile vocale transmise prin radio din sau recepționate în compartimentul echipajului de zbor;
2. comunicațiile vocale ale membrilor echipajului de zbor cu ajutorul sistemului interfon și al sistemului de adresare către pasageri, dacă este instalat;
3. mediul sonor din compartimentul echipajului de zbor, incluzând fără întrerupere:

(i) pentru avioanele al căror CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 aprilie 1998 sau după această dată, semnalele audio recepționate de la fiecare microfon de cască și de mască utilizat;

(ii) pentru avioanele menționate la lit. (a) pct.2 al căror CofA individual a fost eliberat prima dată înainte de 1 aprilie 1998, semnalele audio recepționate de la fiecare microfon de cască și de mască, dacă este posibil;

4. semnalele vocale sau audio de identificare a echipamentelor de navigație sau de apropiere transmise într-o cască sau într-un difuzor.

(f) CVR trebuie să înceapă să înregistreze înainte ca avionul să înceapă deplasarea prin mijloace proprii și trebuie să continue să înregistreze până la încheierea zborului, când avionul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii. În plus, în cazul avioanelor pentru care CofA individual a fost eliberat la 1 aprilie 1998 sau după această dată, CVR trebuie să înceapă să înregistreze automat înainte ca avionul să înceapă deplasarea prin mijloace proprii și să continue înregistrarea până la încheierea zborului, când avionul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.

(g) În plus față de lit.(f), în funcție de disponibilitatea energiei electrice, CVR trebuie să înceapă să înregistreze cât mai devreme posibil, în timpul verificărilor din carlingă efectuate înainte de pornirea motoarelor la începutul zborului, până la verificările din carlingă efectuate imediat după oprirea motoarelor la sfârșitul zborului, în cazul:

1. avioanelor menționate la lit.(a) pct.1 și pentru care s-a emis un CoA individual la sau după 1 aprilie 1998; sau
2. avioanelor menționate la lit.(a) pct.2;

(h) Dacă CVR nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă CVR este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.

(i) Avioanele cu o MCTOM de peste 27 000 kg și al căror CofA individual a fost eliberat prima dată la sau după 5 septembrie 2022 trebuie să fie echipate cu o sursă alternativă de energie electrică la care CVR și microfonul montat în zona cabinei de pilotaj să fie comutate automat în cazul în care toate celelalte surse de energie ale CVR sunt întrerupte.

CAT.IDE.A.190 Înregistratorul de date de zbor

(a) Următoarele avioane trebuie să fie echipate cu un înregistrator de date de zbor (FDR) care să utilizeze o metodă digitală de înregistrare și stocare a datelor și pentru care să fie disponibilă o metodă de extragere rapidă a datelor din mediul de stocare:

1. avioanele cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată la 1 iunie 1990 sau după această dată;

2. avioanele echipate cu motor cu turbină cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată înainte de 1 iunie 1990; și

3. avioanele echipate cu mai multe motoare cu turbină cu o MCTOM de 5 700 kg sau mai mică, cu o MOPSC de peste nouă locuri, al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată la 1 aprilie 1998 sau după această dată.

(b) FDR înregistrează:

1. timpul, altitudinea, viteza față de aer, accelerația normală și capul și are capacitatea de a reține informațiile înregistrate cel puțin în timpul ultimelor 25 de ore pentru avioanele menționate la lit.(a) pct.2 cu o MCTOM mai mică de 27 000 de kg;

2. parametrii necesari pentru determinarea cu acuratețe a traiectoriei de zbor, vitezei, altitudinii, puterii motorului și configurației dispozitivelor de portanță și tracțiune ale avionului și are capacitatea de a reține informațiile înregistrate cel puțin în timpul ultimelor 25 de ore pentru avioanele menționate la lit.(a) pct.1 cu o MCTOM mai mică de 27 000 kg și cu un certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată înainte de 1 ianuarie 2016;

3. parametrii necesari pentru determinarea cu acuratețe a traiectoriei de zbor, vitezei, altitudinii, puterii motorului, configurației și funcționării avionului și are capacitatea de a reține informațiile înregistrate cel puțin în timpul ultimelor 25 de ore pentru avioanele menționate la lit.(a) pct.1 și 2 cu o MCTOM mai mare de 27 000 kg și cu un certificat individual de navigabilitate eliberat prima dată înainte de 1 ianuarie 2016;

4. parametrii necesari pentru determinarea cu acuratețe a traiectoriei de zbor, vitezei, altitudinii, puterii motorului și configurației dispozitivelor de portanță și tracțiune ale avionului și are capacitatea de a reține informațiile înregistrate cel puțin în timpul ultimelor 10 de ore în cazul avioanelor menționate la lit.(a) pct.3 al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată înainte de 1 ianuarie 2016; sau

5. parametrii necesari pentru determinarea cu acuratețe a traiectoriei de zbor, vitezei, altitudinii, puterii motorului, configurației și funcționării avionului și are capacitatea de a reține informațiile înregistrate cel puțin în timpul ultimelor 25 de ore pentru avioanele menționate la lit.(a) pct.1 și 3 al căror certificat individual de navigabilitate este eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată.

(c) Datele se obțin de la sursele avionului care permit corelarea cu acuratețe cu informațiile afișate pentru echipajul de zbor.

(d) FDR începe să înregistreze datele înainte ca avionul să se poată deplasa prin mijloace proprii și trebuie să se oprească după ce avionul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii. În plus, în cazul avioanelor cărora li s-a eliberat un certificat individual de navigabilitate la 1 aprilie 1998 sau după această dată, FDR trebuie să înceapă automat să înregistreze datele înainte ca avionul să se poată deplasa prin mijloace proprii și trebuie să se oprească automat după ce avionul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.

(e) Dacă FDR nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă FDR este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.

CAT.IDE.A.191 Înregistrator de zbor de construcție ușoară

(a) Avioanele cu motor cu turbină care au o MCTOM de minimum 2 250 kg și avioanele care au o MOPSC de peste nouă locuri trebuie echipate cu un înregistrator de zbor dacă sunt îndeplinite toate condițiile următoare:

1. respectivele avioane nu intră în sfera de aplicare a CAT.IDE.A.190 lit.(a);
2. certificatul individual de navigabilitate al acestor avioane a fost eliberat pentru prima dată la sau după 5 septembrie 2022.

(b) Înregistratorul de zbor trebuie să înregistreze, pe baza datelor sau a imaginilor colectate în timpul zborului, informații suficiente pentru a determina traiectoria de zbor și viteza aeronavei.

(c) Înregistratorul de zbor trebuie să fie în măsură să păstreze cel puțin datele de zbor și imaginile înregistrate în ultimele cinci ore.

(d) Înregistratorul de zbor trebuie să înceapă să înregistreze automat înainte ca avionul să se poată deplasa prin mijloace proprii și să se oprească automat după ce avionul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.

(e) Dacă înregistratorul de zbor înregistrează imagini sau sunete din compartimentului echipajului de zbor, trebuie pusă la dispoziție o funcție care poate fi utilizată de comandant și care modifică înregistrările de imagine și de sunet realizate înainte de utilizarea funcției în cauză astfel încât aceste înregistrări să nu poată fi extrase prin tehnici de redare sau de copiere obișnuite.

CAT.IDE.A.195 Înregistrarea legăturilor de date

(a) Avioanele al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată la 8 aprilie 2014 sau după această dată, care au capacitatea de a utiliza comunicațiile prin legături de date și pentru care este necesară o echipare cu un CVR trebuie să înregistreze pe un înregistrator, dacă este posibil:

1. mesajele comunicărilor prin legături de date referitoare la comunicările ATS adresate către și dinspre avion, inclusiv mesajele aplicabile următoarelor aplicații:

- (i) inițierea de legături de date;
- (ii) comunicarea controlor-pilot;
- (iii) supraveghere specifică;
- (iv) informații referitoare la zbor;
- (v) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, supravegherea semnalului de la aeronavă;
- (vi) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, datele privind controlul operațional al aeronavei; și
- (vii) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, graficele;

2. informațiile care permit corelarea cu orice înregistrări asociate referitoare la comunicațiile prin legături de date și păstrate separat de avion; și

3. informațiile privind timpul și prioritatea mesajelor comunicărilor prin legături de date, ținând seama de arhitectura sistemului.

(b) Înregistratorul trebuie să utilizeze o metodă digitală de înregistrare și păstrare a datelor și informațiilor și o metodă de extragere a acestor date. Metoda de înregistrare trebuie să permită realizarea unei corespondențe între aceste date și datele înregistrate la sol.

(c) Înregistratorul trebuie să aibă capacitatea de a reține date înregistrate pentru cel puțin aceeași perioadă prevăzută în cazul CVR la CAT.IDE.A.185.

(d) Dacă înregistratorul nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de

zile. Dacă înregistratorul este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.

(e) Cerințele aplicabile pentru pornirea și oprirea funcționării înregistratorului legăturilor de date sunt aceleași cu cerințele aplicabile pentru pornirea și oprirea funcționării înregistratorului de voce în carlingă (CVR) cuprinse la punctul CAT.IDE.A.185.

CAT.IDE.A.200 Înregistratorul combinat

Respectarea cerințelor privind CVR și FDR se poate realiza:

(a) printr-un înregistrator combinat format dintr-un înregistrator de date de zbor și un înregistrator de voce din carlingă, în cazul avioanelor care trebuie să fie echipate cu un CVR sau cu un FDR;

(b) printr-un înregistrator combinat format dintr-un înregistrator de date de zbor și un înregistrator de voce din carlingă, în cazul avioanelor cu o MCTOM de 5 700 kg sau mai mică care trebuie să fie echipate cu un CVR și cu un FDR; sau

(c) prin două înregistratoare combinate formate din două înregistratoare de date de zbor și două înregistratoare de voce din carlingă, dacă avionul are o MCTOM mai mare de 5 700 kg și trebuie să fie echipat cu un CVR și cu un FDR.

CAT.IDE.A.205 Scaune, centuri de siguranță ale scaunelor, sisteme de reținere și dispozitive de siguranță pentru copii

(a) Avioanele trebuie să fie echipate cu:

1. un scaun sau o cușetă pentru fiecare persoană de la bord care are vârsta de cel puțin 24 de luni;

2. o centură de siguranță pentru fiecare scaun pentru pasageri și hamuri de siguranță pentru fiecare cușetă, cu excepția celor prevăzute la pct.3;

3. o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului pe fiecare scaun de pasageri și hamuri de siguranță pentru fiecare cușetă în cazul avioanelor cu o MCTOM de 5700 kg sau mai mică și cu o MOPSC de maximum nouă locuri, care dispun de un certificat de navigabilitate individual obținut la 8 aprilie 2015 sau după această dată;

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

5. o centură de siguranță cu sistem de reținere a bustului incluzând un dispozitiv care va reține automat bustul ocupantului în cazul decelerării rapide:

(i) pentru fiecare scaun pentru echipajul de zbor și pentru orice scaun alăturat scaunului pilotului;

(ii) pentru fiecare scaun pentru observatori aflat în compartimentul echipajului de zbor;

6. o centură de siguranță cu sistem de reținere a bustului pentru fiecare scaun destinat numărului minim necesar de membri ai echipajului de cabină.

(b) o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului trebuie să aibă:

1. un singur punct de eliberare;

2. pentru scaunele aferente numărului minim necesar de membri ai echipajului de cabină, două chingi peste umăr și o centură de siguranță care pot fi folosite independent; și

3. pentru scaunele echipajului de zbor și pentru orice scaun situat lângă un scaun de pilot:

(i) două chingi peste umăr și o centură de siguranță care pot fi folosite independent; sau

(ii) o chingă diagonală peste umăr și o centură de siguranță care pot fi folosite independent pentru următoarele tipuri de avioane:

(A) avioanele cu o MCTOM mai mică de 5 700 kg și cu o MOPSC de mai puțin de nouă locuri care sunt conforme cu condițiile dinamice de aterizare de urgență definite în specificația de certificare aplicabilă;

(B) avioanele cu o MCTOM mai mică de 5 700 kg și cu o MOPSC de mai puțin de nouă locuri care nu sunt conforme cu condițiile dinamice de aterizare de urgență definite în

specificația de certificare aplicabilă și care dispun de un certificat de navigabilitate individual obținut înainte de 28 octombrie 2014; și

(C) avioanele certificate în conformitate cu CS-VLA sau cu o specificație echivalentă și cu CS-LSA sau cu o specificație echivalentă.

CAT.IDE.A.210 Indicatoare de legare a centurilor de siguranță și de interzicere a fumatului

Avioanele în care nu sunt vizibile toate scaunele pentru pasageri de pe scaunul (scaunele) echipajului de zbor trebuie să fie echipate cu un mijloc care să indice tuturor pasagerilor și echipajului de cabină când trebuie să își lege centurile de siguranță și când fumatul nu este permis.

CAT.IDE.A.215 Uși interioare și perdele

Avioanele trebuie să fie echipate cu:

(a) în cazul avioanelor cu o MOPSC de peste 19 locuri, o ușă între compartimentul pentru pasageri și compartimentul pentru echipajul de zbor care să fie prevăzută cu o plăcuță care să indice "crew only" (accesul permis doar membrilor echipajului) și cu un mijloc de blocare, pentru a împiedica deschiderea acesteia de către pasageri fără permisiunea unui membru al echipajului de zbor;

(b) un mijloc ușor accesibil pentru deschiderea fiecărei uși care separă un compartiment pentru pasageri de altul care are prevăzute ieșiri de urgență;

(c) un mijloc de menținere în poziție deschisă a oricărei uși sau perdele care separă compartimentul pentru pasageri de alte zone ce trebuie accesate pentru a ajunge de la oricare scaun de pasager la oricare dintre ieșirile de urgență impuse;

(d) o plăcuță pe fiecare ușă interioară sau lângă o perdea care oferă acces la o ieșire de urgență pentru pasageri, pentru a indica faptul că se menține în poziție deschisă în timpul decolării și aterizării; și

(e) un mijloc care să permită fiecărui membru al echipajului să deblocheze orice ușă care este accesibilă în mod normal pasagerilor și care poate fi blocată de pasageri.

CAT.IDE.A.220 Trusa de prim ajutor

(a) Avioanele trebuie să fie echipate cu truse de prim ajutor, în conformitate cu tabelul 1.

Tabelul 1 Numărul truselor de prim ajutor necesare

Numărul scaunelor pentru pasageri instalate	Numărul truselor de prim ajutor
0-100	1
101-200	2
201-300	3
301-400	4
401-500	5
501 sau mai multe	6

(b) Trusele de prim ajutor trebuie să fie:

1. ușor accesibile pentru folosire; și
2. păstrate în termen de valabilitate.

CAT.IDE.A.225 Trusa medicală de urgență

(a) Avioanele cu o MOPSC de peste 30 de locuri trebuie să fie echipate cu o trusă medicală de urgență atunci când orice punct de pe ruta planificată se află la mai mult de 60 de minute timp de zbor la viteza normală de croazieră de un aerodrom la care se poate estima că este disponibilă asistență medicală calificată.

(b) Comandantul se asigură că medicamentele nu sunt administrate decât de persoane calificate corespunzător.

(c) Trusa medicală de urgență menționată la litera (a) trebuie să fie:

1. etanșă la praf și umiditate;
2. transportată astfel încât să se prevină accesul neautorizat; și
3. păstrată în termen de valabilitate.

CAT.IDE.A.230 Oxigen pentru primul ajutor

(a) Avioanele presurizate exploatate la altitudini barometrice mai mari de 25 000 ft, în cazul operațiunilor pentru care este necesar un membru al echipajului de cabină, trebuie să fie echipate cu o sursă de oxigen nediluat pentru pasagerii care, din motive fiziologice, ar putea avea nevoie de oxigen ca urmare a depresurizării cabinei.

(b) Cantitatea de oxigen menționată la lit.(a) trebuie să fie suficientă pentru durata de zbor rămasă după depresurizarea cabinei, atunci când altitudinea cabinei depășește 8 000 ft, dar nu depășește 15 000 ft, pentru cel puțin 2 % din pasagerii transportați, dar în niciun caz pentru mai puțin de o persoană.

(c) Trebuie să existe un număr suficient de unități de distribuire, dar în niciun caz mai puțin de două, cu o modalitate de a fi folosite de echipajul de cabină.

(d) Echipamentul de oxigen pentru primul ajutor trebuie să aibă capacitatea de a genera un debit masic către fiecare persoană.

CAT.IDE.A.235 Oxigen suplimentar – avioane presurizate

(a) Avioanele presurizate exploatate la altitudini barometrice mai mari de 10 000 ft trebuie să fie dotate cu echipament suplimentar de oxigen care să aibă capacitatea de a stoca și distribui oxigenul în conformitate cu tabelul 1.

(b) Avioanele presurizate exploatate la altitudini barometrice mai mari de 25 000 ft trebuie să fie echipate cu:

1. măști cu fixare rapidă pentru membrii echipajului de zbor;
2. suficiente prize de rezervă și măști sau unități portabile de oxigen cu măști distribuite egal în tot compartimentul pentru pasageri, pentru a asigura disponibilitatea imediată a oxigenului pentru utilizarea de către toți membrii echipajului de cabină necesari;
3. o unitate de distribuire a oxigenului conectată la terminalele de alimentare cu oxigen disponibile imediat fiecărui membru al echipajului de cabină, fiecărui membru suplimentar al echipajului și fiecărui ocupant al scaunelor pentru pasageri, oriunde ar fi așezat; și
4. un dispozitiv care să asigure alertarea echipajului de zbor în legătură cu orice depresurizare.

(c) În cazul avioanelor presurizate, al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată după 8 noiembrie 1998 și care sunt exploatate la altitudini barometrice mai mari de 25 000 ft sau care sunt exploatate la altitudini barometrice de cel mult 25 000 ft în condiții care nu le-ar permite coborârea în siguranță la 13 000 ft în patru minute, echipamentele individuale de distribuire a oxigenului menționate la lit.(b) pct.3 trebuie să aibă desprindere automată.

(d) Numărul total al unităților de distribuire și al prizelor menționate la lit.(b) pct.3 și la lit.(c) trebuie să fie mai mare decât numărul locurilor cu cel puțin 10 %. Unitățile suplimentare sunt distribuite uniform în compartimentul pentru pasageri.

(e) Fără a aduce atingere lit. (a), cerințele privind alimentarea cu oxigen a membrului (membrilor) echipajului de cabină, a membrului (membrilor) suplimentar(i) ai echipajului de cabină și a pasagerului (pasagerilor), în cazul avioanelor necertificate să zboare la altitudini mai mari de 25 000 ft, pot fi limitate la durata întregului timp de zbor la altitudini barometrice ale cabinei cuprinse între 10 000 ft și 13 000 ft pentru toți membrii echipajului de cabină necesari și pentru cel puțin 10 % din pasageri dacă, în toate punctele de pe ruta de zbor, avionul poate coborî în siguranță în patru minute la o altitudine barometrică a cabinei de 13 000 ft.

(f) Cantitatea minimă necesară indicată în tabelul 1 rândul 1 (b)(1) și rândul 2 trebuie să acopere cantitatea de oxigen necesară pentru o rată constantă a coborârii de la altitudinea maximă certificată de operare a avionului la 10 000 ft în 10 minute, urmată de 20 de minute la 10 000 ft.

(g) Cantitatea minimă necesară indicată în tabelul 1 rândul 1 (b)(2) trebuie să acopere cantitatea de oxigen necesară pentru o rată constantă a coborârii de la altitudinea maximă certificată de operare a avionului la 10 000 ft în 10 minute, urmată de 110 minute la 10 000 ft.

(h) Cantitatea minimă necesară indicată în tabelul 1 rândul 3 trebuie să acopere cantitatea de oxigen necesară pentru o rată constantă a coborârii de la altitudinea maximă certificată de operare a avionului la 15 000 ft în 10 minute.

Tabelul 1 Cerințe minime de oxigen pentru avioanele presurizate

Cantitate pentru	Durată și altitudinea barometrică a cabinei
1. Ocupanții scaunelor din compartimentul pentru echipajul de zbor aflați de serviciu în compartimentul pentru echipajul de zbor	(a) Întregul timp de zbor când altitudinea barometrică a cabinei depășește 13 000 ft. (b) Restul timpului de zbor când altitudinea barometrică a cabinei depășește 10 000 ft, dar nu depășește 13 000 ft, după primele 30 de minute la aceste altitudini, dar în niciun caz mai puțin de: 1. cantitatea pentru 30 de minute, pentru avioanele certificate să zboare la altitudini care nu depășesc 25 000 ft; și 2. cantitatea pentru 2 ore, pentru avioanele certificate să zboare la altitudini mai mari de 25 000 ft.
2. Membrii echipajului de cabină necesari	(a) Întregul timp de zbor când altitudinea barometrică a cabinei depășește 13 000 ft, dar nu mai puțin de cantitatea pentru 30 de minute. (b) Restul timpului de zbor când altitudinea barometrică a cabinei depășește 10 000 ft, dar nu depășește 13 000 ft, după primele 30 de minute la aceste altitudini.
3. 100 % dintre pasageri (*)	Întregul timp de zbor când altitudinea barometrică a cabinei depășește 15 000 ft, dar în niciun caz mai puțin de cantitatea pentru 10 de minute.
4. 30 % dintre pasageri (*)	Întregul timp de zbor când altitudinea barometrică a cabinei depășește 14 000 ft, dar nu depășește 15 000 ft.
5. 10 % dintre pasageri (*)	Restul timpului de zbor când altitudinea barometrică a cabinei depășește 10 000 ft, dar nu depășește 14 000 ft, după primele 30 de minute la aceste altitudini.
(*) În sensul tabelului 1, numărul de pasageri se referă la pasagerii transportați efectiv la bord, inclusiv persoane cu vârste mai mici de 24 de luni.	

Avioanele nepresurizate exploatate la altitudini barometrice mai mari de 10 000 ft trebuie să fie dotate cu echipament de oxigen suplimentar care să aibă capacitatea de a stoca și distribui oxigenul în conformitate cu tabelul 1.

Tabelul 1 Cerințe minime de oxigen pentru avioanele nepresurizate

Cantitate pentru	Durată și altitudinea barometrică a cabinei
Ocupanții scaunelor din compartimentul pentru echipajul de zbor aflați de serviciu în compartimentul pentru echipajul de zbor și membrii echipajului de	Întregul timp de zbor la altitudini barometrice de peste 10 000 ft.
Membrii echipajului de cabină necesari	Întregul timp de zbor la altitudini barometrice de peste 13 000 ft și pentru orice perioadă mai mare de 30 de minute la altitudini barometrice de peste 10 000 ft, dar fără a depăși 13 000 ft.
Membrii suplimentari ai echipajului și 100 % dintre pasageri (*)	Întregul timp de zbor la altitudini barometrice de peste 13 000 ft.
10 % dintre pasageri (*)	Întregul timp de zbor după 30 de minute la altitudini barometrice de peste 10 000 ft, dar care nu depășesc 13 000 ft.
(*) În sensul tabelului 1, numărul de pasageri se referă la pasagerii transportați efectiv la bord, inclusiv persoane cu vârste mai mici de 24 de luni.	

CAT.IDE.A.245 Echipament de protecție a respirației pentru echipaj

(a) Toate avioanele presurizate și acele avioane nepresurizate cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg sau cu o MOPSC de peste 19 locuri trebuie să fie echipate cu PBE pentru a proteja ochii, nasul și gura și pentru a furniza timp de cel puțin 15 minute:

1. oxigen pentru fiecare membru al echipajului de zbor aflat de serviciu în compartimentul pentru echipajul de zbor;
2. gaz pentru respirație pentru fiecare membru al echipajului de cabină necesar, în vecinătatea postului său de lucru; și
3. gaz pentru respirație de la un PBE portabil pentru un membru al echipajului de zbor, în vecinătatea postului său de lucru, în cazul avioanelor operate cu un echipaj de zbor care cuprinde mai mult de un membru și niciun membru al echipajului de cabină.

(b) Un PBE destinat utilizării de către echipajul de zbor trebuie să fie instalat în compartimentul pentru echipajul de zbor și să fie accesibil spre utilizare imediată de către fiecare membru al echipajului de zbor necesar de la postul său de lucru.

(c) Un PBE destinat utilizării de către echipajul de cabină trebuie să fie instalat în vecinătatea fiecărui post de membru al echipajului de cabină necesar.

(d) Avioanele trebuie să fie echipate cu PBE portabile suplimentare, instalate în vecinătatea stingătoarelor de incendiu manuale menționate la punctul CAT.IDE.A.250 lit.(b) și (c) sau lângă intrarea în compartimentul pentru încărcătură, în cazul în care stingătorul de incendiu manual este instalat într-un compartiment pentru încărcătură.

(e) Un PBE în funcțiune nu trebuie să împiedice utilizarea mijloacelor de comunicare menționate la CAT.IDE.A.170, CAT.IDE.A.175, CAT.IDE.A.270 și CAT.IDE.A.330.

CAT.IDE.A.250 Stingătoare de incendiu manuale

(a) Avioanele trebuie să fie echipate cu cel puțin un stingător de incendiu manual în compartimentul pentru echipajul de zbor.

(b) Cel puțin un stingător de incendiu manual trebuie să fie amplasat în fiecare bucătărie care nu se află în compartimentul principal pentru pasageri sau să fie ușor accesibil spre utilizare din aceasta.

(c) Cel puțin un stingător de incendiu manual trebuie să fie disponibil pentru utilizare în fiecare compartiment pentru încărcătură sau bagaje de clasa A sau clasa B și în fiecare compartiment pentru încărcătură de clasa E care este accesibil membrilor echipajului în timpul zborului.

(d) Tipul și cantitatea agentului de stingere a incendiilor pentru stingătoarele de incendiu impuse trebuie să fie adecvate tipurilor de incendii probabile a se produce în compartimentul în care stingătorul este prevăzut spre utilizare și, pentru compartimentele ocupate de persoane, să reducă riscul de acumulare a gazelor toxice.

(e) Avioanele trebuie să fie echipate cu cel puțin numărul de stingătoare de incendiu manuale indicat în tabelul 1, amplasate convenabil astfel încât să fie corespunzător accesibile spre utilizare în fiecare compartiment pentru pasageri.

Tabelul 1 Număr de stingătoare de incendiu manual

MOPSC	Număr de stingătoare
7-30	1
31-60	2
61-200	3
201-300	4
301-400	5
401-500	6
501-600	7
601 sau mai multe	8

CAT.IDE.A.255 Topoare de siguranță și răngi de fier

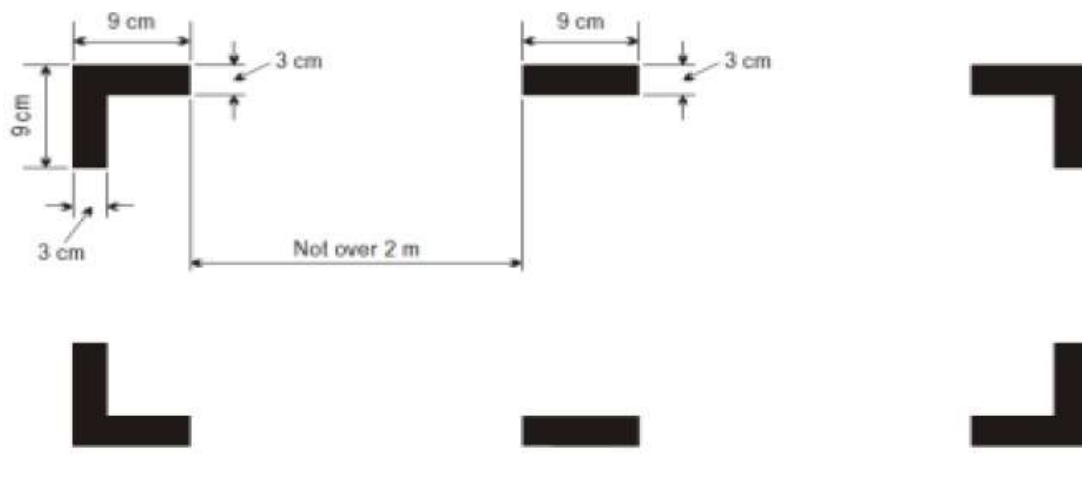
(a) Avioanele cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg sau cu o MOPSC de peste nouă locuri trebuie să fie echipate cu cel puțin un topor de siguranță sau o răngă în compartimentul pentru echipajul de zbor.

(b) În cazul avioanelor cu o MOPSC de peste 200 de locuri, un topor de siguranță sau o răngă suplimentară trebuie amplasată în bucătăria aflată cel mai în spate sau lângă aceasta.

(c) Topoarele de siguranță și răngile amplasate în compartimentul pentru pasageri nu trebuie să fie vizibile pentru aceștia.

CAT.IDE.A.260 Marcarea punctelor de spargere

Dacă pe avion 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.

Figura 1. Marcarea punctelor de spargere**CAT.IDE.A.265 Mijloace de evacuare de urgență**

(a) Avioanele cu pragurile ieșirilor de urgență pentru pasageri care depășesc 1,83 m (6 ft) față de sol trebuie să fie echipate la fiecare dintre aceste ieșiri cu mijloace care să permită pasagerilor și echipajului să ajungă la sol în siguranță în caz de urgență.

(b) Fără a aduce atingere lit.(a), aceste mijloace nu sunt necesare la ieșirile aflate deasupra aripilor dacă locul proiectat în structura avionului la care se termină traseul de evacuare este situat la o înălțime mai mică de 1,83 m (6 ft) față de sol, avionul fiind la sol, trenul de aterizare scos și flapsurile în poziție de decolare sau de aterizare, luându-se în considerare poziția în care flapsul este la înălțimea mai mare față de sol.

(c) Avioanele în care se impune existența unei ieșiri de urgență separate pentru echipajul de zbor pentru care punctul cel mai de jos al ieșirii de urgență este situat la o înălțime mai mare de 1,83 m (6 ft) față de sol trebuie să fie echipate cu un mijloc care să ajute toți membrii echipajului de zbor la coborâre pentru a ajunge la sol în siguranță în caz de urgență.

(d) Înălțimile menționate la lit.(a) și (c) se măsoară:

1. cu trenul de aterizare scos; și
2. după distrugerea sau scoaterea nereușită a uneia sau a mai multor jambe ale trenului de aterizare, în cazul avioanelor cu un certificat de tip eliberat după 31 martie 2000.

CAT.IDE.A.270 Megafoane

Avioanele cu o MOPSC de peste 60 de locuri care transportă cel puțin un pasager trebuie să fie echipate cu următoarele cantități de megafoane portabile alimentate cu baterii, ușor accesibile pentru utilizare de către membrii echipajului în timpul unei evacuări de urgență:

(a) pentru fiecare punte pentru pasageri:

Tabelul 1 Număr de megafoane

Configurația locurilor pentru pasageri	Număr de megafoane
61-99	1
100 sau mai multe	2

(b) pentru avioanele cu mai mult de o punte pentru pasageri, în toate cazurile în care configurația totală a locurilor pentru pasageri este mai mare de 60, se impune cel puțin un megafon.

CAT.IDE.A.275 Iluminarea și marcajele de urgență

(a) Avioanele cu o MOPSC de peste nouă locuri trebuie să fie echipate cu un sistem de iluminare în caz de urgență, care să aibă o sursă de alimentare independentă, pentru a facilita evacuarea avionului.

(b) În cazul avioanelor cu o MOPSC de peste 19 locuri, sistemul de iluminare în caz de urgență menționat la lit.(a) trebuie să includă:

1. surse pentru iluminarea generală a cabinei;
2. iluminarea internă la nivelul podelei în zonele ieșirilor de urgență;
3. marcaje și semne de localizare iluminate pentru ieșirile de urgență;
4. în cazul avioanelor pentru care cererea de certificat de tip sau pentru un document echivalent a fost depusă înainte de 1 mai 1972, atunci când sunt exploatate pe timp de noapte, iluminatul exterior de urgență la toate ieșirile aflate deasupra aripilor și la ieșirile la care sunt impuse mijloace de asistență pentru coborâre;

5. în cazul avioanelor pentru care cererea de certificat de tip sau pentru un document echivalent a fost depusă după 30 aprilie 1972, atunci când sunt exploatate pe timp de noapte, iluminatul exterior de urgență la toate ieșirile de urgență pentru pasageri; și

6. în cazul avioanelor al căror certificat de tip a fost eliberat prima dată la 31 decembrie 1957 sau după această dată, sistem(e) de marcare pentru calea de evacuare de urgență din vecinătatea podelei în compartimentele pentru pasageri.

(c) În cazul avioanelor cu o MOPSC de 19 sau mai puține locuri care sunt certificate de tip pe baza specificației de certificare, sistemul de iluminare în caz de urgență menționat la lit.(a) trebuie să includă echipamentele menționate la lit.(b) pct.1, 2 și 3.

(d) În cazul avioanelor cu o MOPSC de 19 sau mai puține locuri care nu sunt certificate de tip pe baza specificației de certificare, sistemul de iluminare în caz de urgență menționat la lit.(a) trebuie să includă echipamentele menționate la lit.(b) pct.1;

(e) Avioanele cu o MOPSC de nouă sau mai puține locuri, exploatate pe timp de noapte, trebuie să fie echipate cu o sursă pentru iluminarea generală a cabinei pentru a facilita evacuarea avionului.

CAT.IDE.A.280 Emițător pentru localizare în caz de urgență (ELT)

(a) Avioanele cu o MOPSC de peste 19 locuri trebuie să fie echipate cu cel puțin:

1. două ELT, dintre care unul este automat, sau un ELT și un mijloc de localizare a aeronavei care îndeplinește cerințele de la CAT.GEN.MPA.210, în cazul avioanelor pentru care s-a emis un certificat individual de navigabilitate după 1 iulie 2008; sau
2. un ELT automat sau două ELT de orice tip sau un mijloc de localizare a aeronavei care îndeplinește cerințele de la CAT.GEN.MPA.210, în cazul avioanelor al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată la 1 iulie 2008 sau înainte de această dată.

(b) Avioanele cu o MOPSC de 19 sau mai puține locuri trebuie să fie echipate cu cel puțin:

1. un ELT automat sau o localizare de aeronavă înseamnă îndeplinirea prevederilor de la CAT.GEN.MPA.210, în cazul avioanelor al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat după 1 iulie 2008; sau
2. un ELT sau o localizare de aeronavă înseamnă îndeplinirea prevederilor de la CAT.GEN.MPA.210, în cazul avioanelor al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată la 1 iulie 2008 sau înainte de această dată.

(c) Un ELT de orice tip trebuie să aibă capacitatea de a transmite simultan pe 121,5 MHz și 406 MHz.

CAT.IDE.A.285 Zborul deasupra întinderilor de apă

(a) Următoarele avioane trebuie să fie echipate cu o vestă de salvare pentru fiecare persoană de la bord sau cu un dispozitiv de flotabilitate echivalent pentru fiecare persoană de la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni, depozitat într-o poziție în care să fie ușor accesibil de pe scaunul sau din cușeta persoanei căreia îi este destinat:

1. avioanele terestre care sunt exploatate deasupra întinderilor de apă la o distanță de peste 50 de mile nautice de țărm sau care decolează sau aterizează pe un aerodrom unde traiectoria de decolare sau de apropiere este dispusă deasupra apei astfel încât, în cazul unui incident, există probabilitatea unei amerizări; și

2. hidroavioanele exploatate deasupra întinderilor de apă.

(b) Fiecare vestă de salvare sau dispozitiv individual de flotabilitate echivalent trebuie să fie echipat cu un mijloc de iluminare electrică în scopul ușurării localizării persoanelor.

(c) Hidroavioanele operate deasupra întinderilor de apă trebuie să fie echipate cu:

1. ancoră pentru apă sau alt echipament necesar pentru a facilita amararea, ancorarea sau manevrarea hidroavionului pe apă, adecvate mărimii, masei și caracteristicilor sale de manevrare;

2. echipamente pentru producerea semnalelor sonore prevăzute în reglementările internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, după caz.

(d) Avioanele exploatate deasupra întinderilor de apă la o distanță față de un teren potrivit pentru efectuarea unei aterizări de urgență mai mare decât cea corespunzătoare pentru:

1. 120 de minute de zbor la viteza de croazieră sau 400 de mile nautice, luându-se în considerare valoarea mai mică, în cazul avioanelor care au capacitatea de a continua zborul către un aerodrom cu motorul (motoarele) critic(e) devenit(e) inoperant(e) în orice punct de-a lungul rutei sau al devierilor planificate; sau

2. în cazul tuturor celorlalte avioane, 30 de minute de zbor la viteza de croazieră sau 100 de mile nautice, luându-se în considerare valoarea mai mică, trebuie să fie echipate cu echipamentele precizate la lit.(e).

(e) Avioanele care sunt conforme cu prevederile de la lit.(d) trebuie să transporte la bord următoarele echipamente:

1. suficiente bărci de salvare pentru a transporta toți pasagerii de la bord, depozitate astfel încât să se ușureze utilizarea lor imediată în caz de urgență și cu o capacitate suficientă pentru a asigura un loc tuturor supra- viețuitorilor în cazul pierderii bărcii cu cea mai mare capacitate nominală;

2. o lumină de localizare a supraviețuitorilor în fiecare barcă;

3. echipamente de salvare care să ofere mijloace de susținere a vieții, adecvate zborului care urmează a fi efectuat; și

4. cel puțin două ELT de supraviețuire (ELT(S)).

(f) Avioanele cu o MCTOM mai mare de 27 000 kg și cu o MOPSC de peste 19 locuri și toate avioanele cu o MCTOM mai mare de 45 500 kg trebuie să fie echipate cu un dispozitiv de localizare subacvatică fixat printr-un dispozitiv sigur care funcționează la o frecvență de 8,8 kHz \pm 1 kHz, cu excepția cazului în care:

1. avionul este operat pe rutele pe care se află în orice punct la o distanță de maxim 180 de mile nautice de mal; sau

2. avionul este echipat cu mijloace robuste și automate de determinare cu precizie, în urma unui accident în care avionul este grav avariat, a poziției punctului de încetare a zborului.

CAT.IDE.A.305 Echipamente de supraviețuire

(a) Avioanele exploatate peste zone în care operațiunile de căutare și salvare ar fi deosebit de dificile trebuie să fie echipate cu:

1. echipamente de semnalizare pentru a produce semnale de pericol;

2. cel puțin un ELT(S); și

3. echipamente suplimentare de supraviețuire pentru ruta pe care urmează să se zboare, luând în considerare numărul persoanelor de la bord.

(b) Nu este nevoie să se transporte echipamentele suplimentare de supraviețuire specificate la lit.(a) pct. 3 atunci când avionul:

1. rămâne la o distanță față de o zonă în care operațiunile de căutare și salvare nu sunt deosebit de dificile echivalentă cu:

(i) 120 de minute de zbor la viteza de croazieră cu un motor inoperant (OEI) pentru avioanele care au capacitatea de a continua zborul către un aerodrom cu motorul (motoarele) critic(e) devenit(e) inoperant(e) în orice punct de-a lungul rutei sau al devierilor planificate; sau

(ii) 30 de minute de zbor la viteza de croazieră pentru toate celelalte avioane;

2. rămâne la o distanță care nu este mai mare decât cea corespunzătoare pentru 90 de minute de zbor la viteza de croazieră față de o zonă adecvată pentru efectuarea unei aterizări de urgență, pentru avioanele certificate conform standardului de navigabilitate aplicabil.

CAT.IDE.A.325 Cască

(a) Avioanele trebuie să fie echipate cu cască cu microfon sau cu lavalieră sau cu un dispozitiv echivalent pentru fiecare membru al echipajului de zbor la postul său de lucru în compartimentul pentru echipajul de zbor.

(b) Avioanele exploatate în condiții IFR sau pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu un buton de transmisie pe comanda manuală a tangajului și ruliului pentru fiecare membru al echipajului de zbor necesar.

CAT.IDE.A.330 Echipamentele de radiocomunicații

(a) Avioanele trebuie să fie echipate cu echipamentele de radiocomunicații necesare conform cerințelor spațiului aerian aplicabil.

(b) Echipamentele de radiocomunicații asigură comunicațiile pe frecvența aeronautică de urgență de 121,5 MHz.

CAT.IDE.A.335 Panoul de selectare audio

Avioanele exploatate în condiții IFR trebuie să fie echipate cu un panou de selectare audio accesibil din fiecare post de lucru al membrilor echipajului de zbor necesari.

CAT.IDE.A.340 Echipamentele radio pentru operațiuni în condiții VFR pe rute pe care se navighează după repere vizuale terestre

Avioanele operate în condiții VFR pe rute pe care se navighează după repere vizuale terestre trebuie să fie echipate cu echipamente de radiocomunicații necesare în condiții normale de propagare a undelor radio pentru a îndeplini următoarele funcții:

(a) comunicarea cu stațiile adecvate de la sol;

(b) comunicarea cu stațiile ATC adecvate din orice punct din spațiul aerian controlat în care se intenționează executarea zborurilor; și

(c) primirea informațiilor meteorologice.

CAT.IDE.A.345 Echipament de comunicații, de navigație și de supraveghere pentru operațiuni în condiții IFR sau în condiții VFR pe rute pe care nu se navighează după repere vizuale terestre

(a) Avioanele operate în condiții IFR sau în condiții VFR pe rute pe care nu se navighează după repere vizuale terestre trebuie să fie echipate cu echipamente de radiocomunicații și de navigație, în conformitate cu cerințele spațiului aerian aplicabil.

(b) Echipamentele de radiocomunicații includ cel puțin două sisteme independente de radiocomunicații necesare în condiții de funcționare normală pentru a comunica cu o stație adecvată de la sol din orice punct de-a lungul rutei, inclusiv al devierilor.

(c) În pofida dispozițiilor de la lit.(b), avioanele operate pentru curse scurte în spațiul aerian superior al Atlanticului de Nord (NAT HLA) care nu traversează Atlanticul de Nord trebuie să fie echipate cu cel puțin un sistem de comunicații cu rază lungă, în cazul în care se publică proceduri alternative de comunicații pentru spațiul aerian în cauză.

(d) Avioanele trebuie să aibă suficiente echipamente de navigație pentru a se asigura că, în eventualitatea defectării unui echipament în orice etapă a zborului, restul echipamentelor permit navigarea sigură în conformitate cu planul de zbor.

(e) Avioanele care efectuează zboruri în care se prevede aterizarea în condiții IMC trebuie să fie echipate cu echipamente corespunzătoare care să poată asigura ghidarea spre un

punct de la care poate fi efectuată o aterizare după repere vizuale pentru fiecare aerodrom la care este prevăzută aterizarea în condiții IMC și pentru orice aerodrom de rezervă desemnat.

(f) Pentru operațiunile PBN, aeronava trebuie să îndeplinească cerințele de certificare a navigabilității pentru specificația de navigație corespunzătoare.

CAT.IDE.A.350 Transponderul

Avioanele trebuie să fie echipate cu un transponder radar secundar de supraveghere (SSR) care raportează altitudinea barometrică și cu orice altă funcție de transponder SSR necesară pentru ruta de zbor.

CAT.IDE.A.355 Gestionarea datelor electronice de navigație

(a) Bazele de date aeronautice utilizate în cadrul aplicațiilor sistemelor de aeronavă certificate respectă cerințele de calitate a datelor care sunt adecvate pentru utilizarea prevăzută a datelor.

(b) Operatorul trebuie să asigure distribuirea și introducerea în timp util a unor baze de date aeronautice actuale și nemodificate în toate aeronavele cărora le sunt necesare.

(c) În pofida oricăror alte cerințe de raportare a evenimentelor, astfel cum sunt definite în RAC-RAASEAC, operatorul raportează furnizorului bazei de date cazurile de date eronate, inconsecvente sau lipsă despre care s-ar putea preconiza în mod rezonabil că ar constitui un pericol pentru zbor.

În astfel de cazuri, operatorul informează echipajul de zbor și pe ceilalți membri ai personalului vizați și se asigură că datele afectate nu sunt utilizate.

Secțiunea 2

Elicoptere

CAT.IDE.H.100 Instrumente și echipamente – generalități

(a) Instrumentele și echipamentele impuse de prezenta subparte sunt aprobate în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile, cu excepția următoarelor elemente:

1. lanterne autonome;
2. un mijloc precis de indicare a timpului;
3. suport pentru hărți;
4. trusa de prim ajutor;
5. megafoane;
6. echipamente de supraviețuire și de semnalizare;
7. ancore pentru apă și echipamente pentru amarare;
8. dispozitive de siguranță pentru copii.

(b) Instrumentele și echipamentele care nu sunt impuse de anexa nr.4 (Partea CAT), precum și orice alte echipamente care nu sunt impuse de Regulament, dar care sunt transportate la bord în timpul unui zbor respectă următoarele cerințe:

1. informațiile oferite de aceste instrumente, echipamente sau accesorii nu se folosesc de către membrii echipajului de zbor pentru a se conforma anexei nr.1 la Codul aerian sau CAT.IDE.H.330, CAT.IDE.H.335, CAT.IDE.H.340 și CAT.IDE.H.345;

2. instrumentele și echipamentele nu afectează navigabilitatea elicopterului, nici în cazul defectării sau al proastei funcționări.

(c) În cazul în care echipamentul urmează să fie folosit de un membru al echipajului de zbor la postul său în timpul zborului, acesta este operabil rapid de la acel post. În cazul în care este necesar ca un echipament să fie utilizat de mai mult de un singur membru al echipajului de zbor, acesta se instalează astfel încât echipamentul să fie utilizabil rapid din orice post în care se impune utilizarea echipamentului.

(d) Acele instrumente care sunt folosite de oricare membru al echipajului de zbor trebuie dispuse astfel încât să permită membrului echipajului de zbor să vadă rapid indicațiile de la postul său, cu o deviere minimă posibilă a poziției și a direcției privirii adoptate în mod normal atunci când privește înainte, în sensul traiectoriei de zbor.

(e) Toate echipamentele de urgență impuse trebuie să fie ușor accesibile pentru utilizare imediată.

CAT.IDE.H.105 Echipamente minime de zbor

Nu se poate iniția un zbor în momentul în care oricare dintre instrumentele, echipamentele sau funcțiile elicopterului, necesare pentru zborul avut în vedere, sunt inoperante sau lipsesc, cu excepția cazului în care:

(a) elicopterul se exploatează în conformitate cu MEL a operatorului; sau

(b) operatorul are aprobarea AAC de a opera elicopterul în limitele MMEL în conformitate cu ORO.MLR.105 lit.(j)).

CAT.IDE.H.115 Lumini de operare

(a) Elicopterele exploatate pe timp de zi în condiții VFR trebuie să fie echipate cu un sistem de lumini anticoliziune.

(b) Elicopterele exploatate pe timp de noapte sau în condiții IFR trebuie să fie, în plus față de lit.(a), echipate cu:

1. sistem de lumini alimentat de sistemul electric al elicopterului pentru asigurarea iluminării adecvate a tuturor instrumentelor și echipamentelor esențiale pentru funcționarea în siguranță a elicopterului;

2. sistem de lumini alimentat de sistemul electric al elicopterului pentru asigurarea iluminării în toate compartimentele pentru pasageri;

3. o lanternă electrică independentă pentru fiecare membru necesar al echipajului, ușor accesibilă membrilor echipajului când aceștia sunt așezați la posturile lor de lucru;

4. lumini de navigație/poziție;

5. două faruri de aterizare dintre care unul singur ajustabil în zbor astfel încât să ilumineze terenul în fața elicopterului și sub acesta, precum și terenul pe ambele părți ale elicopterului; și

6. lumini care se conformează reglementărilor internaționale referitoare la prevenirea coliziunilor pe mare, dacă elicopterul este amfibiu.

CAT.IDE.H.125 Operațiuni VFR pe timp de zi – instrumente de zbor și de navigație și echipamente asociate

(a) Elicopterele exploatate în condiții VFR pe timp de zi trebuie să fie echipate cu următoarele elemente, disponibile la postul pilotului:

1. Un dispozitiv de măsurare și afișare pentru:

(i) capul magnetic;

(ii) timp în ore, minute și secunde;

(iii) altitudinea barometrică;

(iv) viteza față de aer indicată;

(v) viteza verticală;

(vi) glisadă; și

(vii) temperatura aerului exterior.

2. Un mijloc care să indice atunci când alimentarea cu energie a instrumentelor de zbor prevăzute nu este adecvată.

(b) În cazul în care sunt necesari doi piloți pentru exploatare, postul celui de-al doilea pilot trebuie să dispună de un mijloc separat suplimentar de afișare a următoarelor elemente:

1. altitudinea barometrică;

2. viteza față de aer indicată;

3. viteza verticală; și

4. glisadă.

(c) Elicopterele cu o MCTOM mai mare de 3 175 kg sau orice elicopter care efectuează operațiuni deasupra întinderilor de apă fără a vedea țărmul sau când vizibilitatea este sub 1 500 m trebuie să fie echipate cu un mijloc de măsurare și afișare pentru:

1. altitudine; și

2. capul-compas.

(d) Pentru elicopterele cu o MCTOM mai mare de 3 175 kg sau cu o MOPSC de peste nouă locuri trebuie să fie disponibil un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase a sistemelor de indicare a vitezei față de aer în urma condensului sau a jivrajului.

CAT.IDE.H.130 Operațiuni IFR sau pe timp de noapte – instrumente de zbor și de navigație și echipamente asociate

Elicopterele exploatate în condiții VFR pe timp de noapte sau în condiții IFR trebuie să fie echipate cu următoarele elemente, disponibile la postul pilotului:

(a) Un dispozitiv de măsurare și afișare pentru:

1. capul magnetic;
2. timp în ore, minute și secunde;
3. viteza față de aer indicată;
4. viteza verticală;
5. glisadă;
6. atitudine;
7. direcție stabilizată; și
8. temperatura aerului exterior.

(b) Două dispozitive de măsurare și afișare a altitudinii barometrice. Pentru operațiunile cu un singur pilot în condiții VFR pe timp de noapte, un altimetru barometric poate fi substituit de un radioaltimetru.

(c) Un mijloc care să indice atunci când alimentarea cu energie a instrumentelor de zbor prevăzute nu este adecvată.

(d) Un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase a sistemelor de indicare a vitezei față de aer prevăzute la lit.(a) pct.3 și la lit.(h) pct.2 din cauza condensului sau a jivrajului.

(e) Un mijloc de avertizare a echipajului de zbor în legătură cu defectarea mijloacelor prevăzute la lit.(d) pentru elicopterele:

1. pentru care s-a eliberat un certificat individual de navigabilitate la 1 august 1999 sau după această dată; sau

2. pentru care s-a eliberat un certificat individual de navigabilitate înainte de 1 august 1999, cu o MCTOM mai mare de 3 175 kg și cu o MOPSC de peste nouă locuri.

(f) Un dispozitiv de rezervă pentru măsurarea și afișarea atitudinii care:

1. este alimentat în permanență în timpul exploatării normale și, în eventualitatea cedării totale a sistemului normal de producere a energiei electrice, se alimentează de la o sursă independentă de sistemul normal de producere a energiei electrice;

2. funcționează independent de orice alt mijloc de măsurare și afișare a atitudinii;

3. poate fi folosit de la ambele posturi de pilotaj;

4. intră automat în funcțiune după cedarea totală a sistemului normal de producere a energiei electrice;

5. asigură funcționarea sigură timp de minim 30 de minute sau timpul necesar să se zboare către un loc de aterizare de rezervă potrivit atunci când se operează pe un teren ostil sau deasupra mării, luându-se în considerare valoarea mai mare, de la defectarea totală a sistemului normal de producere a energiei electrice, ținându-se seama de alte sarcini asupra sursei alimentare de urgență și procedurile operaționale;

6. este iluminat în mod adecvat în toate fazele operării; și

7. este asociat cu un mijloc de avertizare a echipajului de zbor atunci când funcționează din propria sursă de energie, inclusiv când funcționează din sursa de alimentare de urgență.

(g) O sursă alternativă de presiune statică pentru mijloacele de măsurare a altitudinii, vitezei față de aer și vitezei verticale.

(h) În cazul în care sunt necesari doi piloți pentru exploatare, postul celui de-al doilea pilot trebuie să dispună de un mijloc separat de afișare a:

1. altitudinea barometrică;

2. vitezei față de aer indicate;
3. vitezei verticale;
4. glisadei;
5. atitudinii; și
6. direcției stabilizate.

(i) Pentru operațiuni în condiții IFR, un suport pentru hărți într-o poziție ușor de citit care poate fi iluminat pentru operațiuni pe timp de noapte.

CAT.IDE.H.135 Echipamente suplimentare pentru operațiuni cu un singur pilot în condiții IFR

Elicopterele exploatare în condiții IFR cu un singur pilot trebuie să fie echipate cu pilot automat care să aibă cel puțin modurile de menținere a altitudinii și a capului-compas.

CAT.IDE.H.145 Radioaltimetre

(a) Elicopterele care efectuează zboruri deasupra întinderilor de apă trebuie să fie echipate cu un radioaltimetru cu capacitatea de a emite o avertizare sonoră sub o înălțime selectată și o avertizare vizuală la o înălțime selectabilă de către pilot, atunci când efectuează operațiuni:

1. fără vederea țărmului;
2. în condiții de vizibilitate sub 1 500 m;
3. pe timp de noapte; sau
4. la o distanță de țărm echivalentă cu mai mult de 3 minute de zbor la viteza normală de croazieră.

CAT.IDE.H.160 Echipament radar meteorologic la bord

Elicopterele cu o MOPSC de peste nouă locuri exploatare în condiții IFR sau pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu un echipament radar meteorologic la bord atunci când rapoartele meteorologice curente indică faptul că sunt probabile, de-a lungul rutei, furtuni sau alte condiții meteorologice potențial periculoase considerate detectabile cu ajutorul unui echipament radar meteorologic la bord.

CAT.IDE.H.165 Echipament suplimentar pentru operațiuni în condiții de jivraj pe timp de noapte

(a) Elicopterele exploatare în condiții probabile sau certe de jivraj pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu mijloace de iluminare sau detectare a jivrajului.

(b) Mijloacele de iluminare a jivrajului trebuie să nu producă orbirea sau reflexia, ceea ce ar împiedica membrii echipajului să-și îndeplinească sarcinile.

CAT.IDE.H.170 Sistemul interfon pentru echipajul de zbor

Elicopterele exploatare de mai mult de un membru al echipajului de zbor trebuie să fie echipate cu un sistem interfon pentru echipajul de zbor, care să includă căști și microfoane destinate utilizării de către toți membrii echipajului de zbor.

CAT.IDE.H.175 Sistemul interfon pentru membrii echipajului

Elicopterele trebuie să fie echipate cu un sistem interfon pentru membrii echipajului atunci când transportă un membru al echipajului care nu este membru al echipajului de zbor.

CAT.IDE.H.180 Sistemul de adresare către pasageri

(a) Elicopterele cu o MOPSC de peste nouă locuri trebuie să fie echipate cu un sistem de adresare către pasageri, cu excepția cazurilor prevăzute la lit.(b).

(b) Fără a aduce atingere prevederilor de la lit.(a), elicopterele cu o MOPSC de peste nouă, dar sub 20 de locuri sunt scutite de echiparea cu un sistem de adresare către pasageri dacă:

1. elicopterul este proiectat fără perete despărțitor între pilot și pasageri; și
2. operatorul este capabil să demonstreze că, în timpul zborului, vocea pilotului este audibilă și inteligibilă din toate scaunele pentru pasageri.

CAT.IDE.H.185 Înregistratorul de voce din carlingă

(a) Următoarele tipuri de elicoptere trebuie să fie echipate cu un CVR:

1. toate elicopterele cu o MCTOM mai mare de 7 000 kg; și
2. elicopterele cu o MCTOM mai mare de 3 175 kg și cu un certificat individual de navigabilitate eliberat pentru prima dată la 1 ianuarie 1987 sau după această dată.

(b) CVR trebuie să aibă capacitatea de a păstra datele înregistrate cel puțin în timpul:

1. ultimelor 2 ore, în cazul elicopterelor menționate la lit.(a) pct.1 și 2, dacă certificatul individual de navigabilitate este eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată;
2. ultimei ore, în cazul elicopterelor menționate la lit.(a) pct.1, dacă certificatul individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată la 1 august 1999 sau după această dată și înainte de 1 ianuarie 2016;
3. ultimelor 30 de minute, în cazul elicopterelor menționate la lit.(a) pct.1, dacă certificatul individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată înainte de 1 august 1999; sau
4. ultimelor 30 de minute, în cazul elicopterelor menționate la lit.(a) pct.2, dacă certificatul individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată înainte de 1 ianuarie 2016.

(c) CVR trebuie să înregistreze pe alte mijloace decât bandă magnetică sau fir magnetic.

(d) CVR înregistrează în raport cu o scală de timp:

1. comunicațiile vocale transmise din sau recepționate în compartimentul echipajului de zbor prin radio;
2. comunicațiile vocale ale membrilor echipajului de zbor cu ajutorul sistemului interfon și al sistemului de adresare către pasageri, dacă este instalat;
3. mediul sonor din compartimentul echipajului de zbor, incluzând fără întrerupere:

(i) pentru elicopterele al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată la 1 august 1999 sau după această dată, semnalele audio recepționate de la fiecare microfon al echipajului;

(ii) pentru elicopterele al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat înainte de 1 august 1999 sau după această dată, semnalele audio recepționate de la fiecare microfon al echipajului, după caz;

4. semnalele vocale sau audio de identificare a echipamentelor de navigație sau de apropiere transmise într-o cască sau într-un difuzor.

(e) CVR trebuie să înceapă să înregistreze înainte ca elicopterul să înceapă deplasarea prin mijloace proprii și trebuie să continue înregistrarea până la încheierea zborului, când elicopterul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.

(f) În plus față de lit.(e), în cazul elicopterelor menționate la lit.(a) pct.2 al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat la 1 august 1999 sau după această dată:

1. CVR trebuie să înceapă să înregistreze automat, înainte ca elicopterul să înceapă deplasarea prin mijloace proprii și să continue înregistrarea până la terminarea zborului, când elicopterul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii; și

2. în funcție de disponibilitatea energiei electrice, CVR trebuie să înceapă să înregistreze cât mai devreme posibil, în timpul verificărilor din carlingă efectuate înainte de pornirea motoarelor la începutul zborului, până la verificările din carlingă efectuate imediat după oprirea motoarelor la sfârșitul zborului.

(g) Dacă CVR nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă CVR este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.

CAT.IDE.H.190 Înregistratorul de date de zbor

(a) Următoarele elicoptere trebuie să fie echipate cu un FDR care utilizeze o metodă digitală de înregistrare și stocare a datelor și pentru care să fie disponibilă o metodă de extragere rapidă a datelor din mediul de stocare:

1. elicopterele cu o MCTOM mai mare de 3 175 kg al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată la 1 august 1999 sau după această dată;

2. elicopterele cu o MCTOM mai mare de 7 000 kg sau cu o MOPSC de peste nouă locuri, al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 1989 sau după această dată, dar înainte de 1 august 1999.

(b) FDR înregistrează parametrii necesari pentru determinarea cu acuratețe a:

1. traiectoria de zbor, vitezei, atitudinii, puterii motorului, configurației și funcționării elicopterului și are capacitatea de a reține informațiile înregistrate cel puțin în timpul ultimelor 10 de ore, pentru elicopterele menționate la lit.(a) pct.1 al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată;

2. traiectoria de zbor, vitezei, atitudinii, puterii motorului și funcționării și are capacitatea de a reține informațiile înregistrate cel puțin în timpul ultimelor 8 ore, pentru elicopterele menționate la lit.(a) pct.1 al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată înainte de 1 ianuarie 2016;

3. traiectoria de zbor, vitezei, atitudinii, puterii motorului și funcționării și are capacitatea de a reține informațiile înregistrate cel puțin în timpul ultimelor 5 de ore, pentru elicopterele menționate la lit.(a) pct.2.

(c) Datele se obțin de la sursele elicopterului care permit corelarea cu acuratețe cu informațiile afișate pentru echipajul de zbor.

(d) FDR începe să înregistreze automat datele înainte ca elicopterul să se poată deplasa prin mijloace proprii și trebuie să se oprească automat după ce elicopterul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.

(e) Dacă FDR nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă FDR este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.

CAT.IDE.H.191 Înregistrator de zbor de construcție ușoară

(a) Elicopterele cu motor cu turbină care au o MCTOM de minimum 2 250 kg trebuie echipate cu un înregistrator de zbor dacă sunt îndeplinite toate condițiile următoare:

1. respectivele elicoptere nu intră în sfera de aplicare a punctului CAT.IDE.H.190 litera (a);

2. certificatul individual de navigabilitate al acestor elicoptere a fost eliberat pentru prima dată la sau după 5 septembrie 2022.

(b) Înregistratorul de zbor trebuie să înregistreze, pe baza datelor sau a imaginilor colectate în timpul zborului, informații suficiente pentru a determina traiectoria de zbor și viteza aeronavei.

(c) Înregistratorul de zbor trebuie să fie în măsură să păstreze cel puțin datele de zbor și imaginile înregistrate în ultimele cinci ore.

(d) Înregistratorul de zbor trebuie să înceapă să înregistreze automat înainte ca elicopterul să se poată deplasa prin mijloace proprii și să se oprească automat după ce elicopterul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.

(e) Dacă înregistratorul de zbor înregistrează imagini sau sunete din compartimentului echipajului de zbor, trebuie pusă la dispoziție o funcție care poate fi utilizată de comandant și care modifică înregistrările de imagine și de sunet realizate înainte de utilizarea funcției în cauză astfel încât aceste înregistrări să nu poată fi extrase prin tehnici de redare sau de copiere obișnuite.

CAT.IDE.H.195 Înregistrarea legăturilor de date

(a) Elicopterele al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată la 8 aprilie 2014 sau după această dată, care au capacitatea de a utiliza comunicațiile prin legături de date și pentru care este necesară o echipare cu un CVR trebuie să înregistreze pe un înregistrator, dacă este posibil:

1. mesajele comunicărilor prin legături de date referitoare la comunicările ATS adresate către și dinspre elicopter, inclusiv mesajele aplicabile următoarelor aplicații:

(i) inițierea de legături de date;

- (ii) comunicarea controlor-pilot;
 - (iii) supraveghere specifică;
 - (iv) informații referitoare la zbor;
 - (v) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, supravegherea semnalului de la aeronavă;
 - (vi) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, datele privind controlul operațional al aeronavei;
 - (vii) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, graficele;
2. informațiile care permit corelarea cu orice înregistrări asociate referitoare la comunicările legăturilor de date și păstrate separat de elicopter; și
3. informațiile privind timpul și prioritatea mesajelor comunicărilor prin legături de date, ținând seama de arhitectura sistemului.
- (b) Înregistratorul trebuie să utilizeze o metodă digitală de înregistrare și păstrare a datelor și informațiilor și o metodă de extragere rapidă a acestor date. Metoda de înregistrare trebuie să permită realizarea unei corespondențe între aceste date și datele înregistrate la sol.
- (c) Înregistratorul trebuie să aibă capacitatea de a reține date înregistrate pentru cel puțin aceeași perioadă prevăzută în cazul CVR la CAT.IDE.H.185.
- (d) Dacă înregistratorul nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă înregistratorul este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.
- (e) Cerințele aplicabile pentru pornirea și oprirea funcționării înregistratorului sunt aceleași cu cerințele aplicabile pentru pornirea și oprirea funcționării CVR cuprinse la CAT.IDE.H.185 lit.(d) și (e).

CAT.IDE.H.200 Înregistratorul combinat format dintr-un înregistrator de date de zbor și un înregistrator de voce din carlingă

Respectarea cerințelor privind CVR și FDR se poate realiza prin transportul la bord al unui înregistrator combinat.

CAT.IDE.H.205 Scaune, centuri de siguranță ale scaunelor, sisteme de reținere și dispozitive de siguranță pentru copii

- (a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu:
- 1. un scaun sau o cușetă pentru fiecare persoană de la bord care are vârsta de cel puțin 24 de luni;
 - 2. o centură de siguranță pentru fiecare scaun pentru pasageri și hamuri de siguranță pentru fiecare cușetă;
 - 3. pentru elicopterele al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată la 1 august 1999 sau după această dată, 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;
 - 4. un CRD pentru fiecare persoană de la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni;
 - 5. o centură de siguranță cu sistem de reținere a bustului incluzând un dispozitiv care va reține automat bustul ocupantului în cazul decelerării rapide pentru fiecare scaun al membrilor echipajului de zbor;
 - 6. o centură de siguranță cu sistem de reținere a bustului pentru fiecare scaun destinat numărului minim necesar de membri ai echipajului de cabină.
- (b) O centură de siguranță cu sistem de reținere a bustului trebuie:
- 1. să aibă un singur punct de eliberare; și
 - 2. să includă, pentru scaunele echipajului de zbor și pentru scaunele pentru numărul minim necesar de membri ai echipajului de cabină, două chingi peste umăr și o centură de siguranță care pot fi folosite independent.

CAT.IDE.H.210 Indicatoare de legare a centurilor de siguranță și de interzicere a fumatului

Elicopterele în care nu sunt vizibile toate scaunele pentru pasageri de pe scaunul (scaunele) echipajului de zbor trebuie să fie echipate cu un mijloc care să indice tuturor pasagerilor și echipajului de cabină când trebuie să își lege centurile de siguranță și când fumatul nu este permis.

CAT.IDE.H.220 Truse de prim ajutor

(a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu cel puțin o trusă de prim ajutor.

Trusele de prim ajutor trebuie să fie:

1. ușor accesibile pentru folosire;
2. păstrate în termen de valabilitate.

CAT.IDE.H.240 Oxigen suplimentar – elicoptere nepresurizate

Elicopterele nepresurizate exploatate la altitudini barometrice mai mari de 10 000 ft trebuie să fie dotate cu echipament de oxigen suplimentar care să aibă capacitatea de a stoca și distribui oxigenul în conformitate cu următoarele tabele.

Tabelul 1 Cerințe minime de oxigen pentru elicoptere complexe nepresurizate

Cantitate pentru	Durată și altitudinea barometrică a cabinei
1. Ocupanții scaunelor din compartimentul pentru echipajul de zbor aflați de serviciu în compartimentul pentru echipajul de zbor și membrii echipajului de cabină care asistă echipajul de zbor în îndeplinirea	Întregul timp de zbor la altitudini barometrice de peste 10 000 ft.
2. Membrii echipajului de cabină necesari	Întregul timp de zbor la altitudini barometrice de peste 13 000 ft și pentru orice perioadă mai mare de 30 de minute la altitudini barometrice de peste 10 000 ft, dar fără a depăși 13 000 ft.
3. Membrii suplimentari ai echipajului și 100 % dintre pasageri (*)	Întregul timp de zbor la altitudini barometrice de peste 13 000 ft.
4. 10 % dintre pasageri (*)	Întregul timp de zbor după 30 de minute la altitudini barometrice de peste 10 000 ft, dar care nu depășesc 13 000 ft.
(*) În sensul tabelului 1, numărul de pasageri se referă la pasagerii transportați efectiv la bord, inclusiv persoane cu vârste mai mici de 24 de luni.	

Tabelul 2 Cerințe minime de oxigen pentru alte elicoptere decât cele complexe nepresurizate

Cantitate pentru	Durată și altitudinea barometrică a cabinei
1. Ocupanții scaunelor din compartimentul echipajului de zbor aflați la posturile de comandă, membrii echipajului care asistă echipajul de zbor în îndeplinirea sarcinilor și membrii echipajului de cabină necesari	Întregul timp de zbor la altitudini barometrice de peste 13 000 ft și pentru orice perioadă mai mare de 30 de minute la altitudini barometrice de peste 10 000 ft, dar fără a depăși 13 000 ft.

2. Membrii suplimentari ai echipajului și 100 % dintre pasageri (*)	Întregul timp de zbor la altitudini barometrice de peste 13 000 ft.
3. 10 % dintre pasageri (*)	Întregul timp de zbor după 30 de minute la altitudini barometrice de peste 10 000 ft, dar care nu depășesc 13 000 ft.
(*) În sensul tabelului 2, numărul de pasageri se referă la pasagerii transportați efectiv la bord, inclusiv persoane cu vârste mai mici de 24 de luni.	

CAT.IDE.H.250 Stingătoare de incendiu manuale

(a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu cel puțin un stingător de incendiu manual în compartimentul pentru echipajul de zbor.

(b) Cel puțin un stingător de incendiu manual trebuie să fie amplasat în fiecare oficiu care nu se află în compartimentul principal pentru pasageri sau să fie ușor accesibil spre utilizare din oficiu.

(c) Cel puțin un stingător de incendiu manual trebuie să fie disponibil pentru utilizare în fiecare compartiment pentru încărcătură sau bagaje care este accesibil membrilor echipajului în timpul zborului.

(d) Tipul și cantitatea agentului de stingere a incendiilor pentru stingătoarele de incendiu impuse trebuie să fie adecvate tipurilor de incendii probabile a se produce în compartimentul în care stingătorul este prevăzut spre utilizare și, pentru compartimentele ocupate de persoane, să reducă riscul de acumulare a gazelor toxice.

(e) Elicopterul trebuie să fie echipat cu cel puțin numărul de stingătoare de incendiu manuale indicat în tabelul 1, amplasate convenabil astfel încât să fie corespunzător accesibile spre utilizare în fiecare compartiment pentru pasageri.

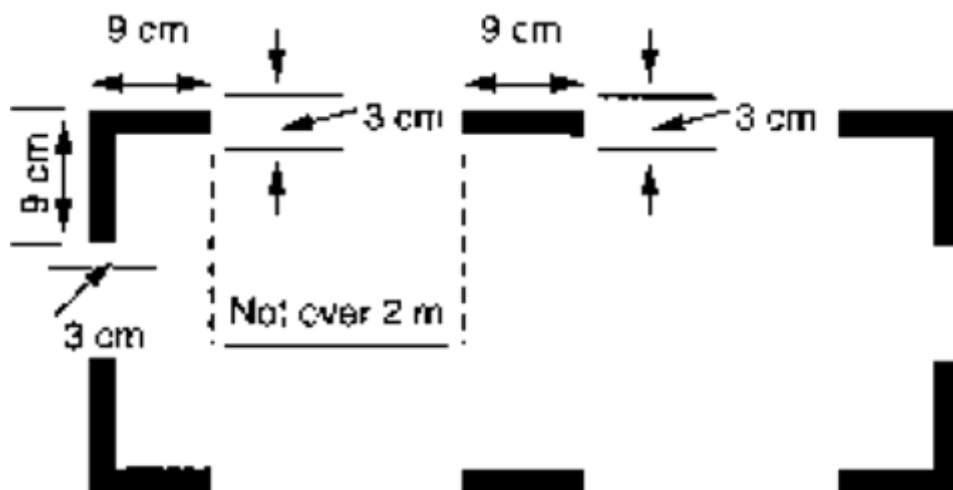
Tabelul 1 Număr de stingătoare de incendiu manuale

MOPSC	Număr de stingătoare
7-30	1
31-60	2
61-200	3

CAT.IDE.H.260 Marcarea punctelor de spargere

Dacă pe elicopter 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.

Figura 1. Marcarea punctelor de spargere

**CAT.IDE.H.270 Megafoane**

Elicopterele cu o MOPSC de peste 19 locuri trebuie să fie echipate cu un megafon portabil alimentat cu baterii, ușor accesibil spre utilizare de către membrii echipajului în timpul unei evacuări în caz de urgență.

CAT.IDE.H.275 Iluminarea și marcajele de urgență

(a) Elicopterele cu o MOPSC de peste 19 locuri trebuie să fie echipate cu:

1. un sistem de iluminare în caz de urgență, care să aibă o sursă de alimentare independentă, pentru a asigura iluminarea generală a cabinei pentru a facilita evacuarea elicopterului; și

2. marcaje și semne de localizare pentru ieșirile de urgență, vizibile la lumina zilei sau pe întuneric.

(b) Elicopterele trebuie să fie echipate cu marcaje pentru ieșirile de urgență vizibile la lumina zilei și pe întuneric atunci când efectuează:

1. operațiuni în clasa de performanță 1 sau 2 într-un zbor deasupra întinderilor de apă la o distanță față de țărm echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră;

2. operațiuni în clasa de performanță 3 într-un zbor deasupra întinderilor de apă la o distanță echivalentă cu mai mult de 3 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră.

CAT.IDE.H.280 Emițător pentru localizare în caz de urgență (ELT)

(a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu cel puțin un ELT automat.

(b) Un ELT de orice tip trebuie să aibă capacitatea de a transmite simultan pe 121,5 MHz și 406 MHz.

CAT.IDE.H.290 Veste de salvare

(a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu veste de salvare pentru fiecare persoană de la bord sau cu dispozitive de flotabilitate echivalente pentru fiecare persoană de la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni, depozitat într-o poziție în care să fie ușor accesibil de pe scaunul sau din cușeta persoanei căreia îi este destinat, dacă se efectuează operațiuni:

1. în clasa de performanță 1 sau 2 într-un zbor deasupra întinderilor de apă la o distanță față de țărm echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră;

2. în clasa de performanță 3 într-un zbor deasupra întinderilor de apă la o distanță față de țărm mai mare decât distanța în autorotație;

3. în clasa de performanță 2 sau 3 atunci când decolează sau aterizează la un aerodrom sau un loc de operare unde traiectoria de decolare sau de apropiere este deasupra apei.

Fiecare vestă de salvare sau dispozitiv individual de flotabilitate echivalent trebuie să fie echipat cu un mijloc de iluminare electrică în scopul ușurării localizării persoanelor.

CAT.IDE.H.295 Costume de supraviețuire pentru echipaj

Fiecare membru al echipajului trebuie să poarte un costum de supraviețuire atunci când efectuează operațiuni în clasa de performanță 3 în cadrul unui zbor deasupra apei la o distanță față de țărm mai mare decât distanța de aterizare în autorotație sau distanța de aterizare forțată în condiții de siguranță, atunci când buletinul sau prognozele meteorologice disponibile comandantului indică o temperatură a apei mării mai mică de 10 °C pe durata zborului.

CAT.IDE.H.300 Bărci de salvare, ELT și echipamente de supraviețuire pentru zborurile extinse deasupra întinderilor de apă

Elicopterele care efectuează operațiuni:

(a) în clasa de performanță 1 sau 2 într-un zbor deasupra întinderilor de apă la o distanță față de țărm echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră;

(b) în clasa de performanță 3 într-un zbor deasupra întinderilor de apă la o distanță echivalentă cu mai mult de 3 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră, trebuie să fie echipate cu:

1. în cazul elicopterelor care transportă mai puțin de 12 persoane, minim o barcă de salvare cu o capacitate nominală nu mai mică decât numărul maxim de persoane de la bord, depozitată astfel încât să se ușureze utilizarea sa imediată în caz de urgență;

2. în cazul elicopterelor care transportă mai mult de 11 persoane, minim două bărci de salvare, depozitate astfel încât să se ușureze utilizarea lor imediată în caz de urgență, cu o capacitate totală suficientă pentru a asigura un loc tuturor persoanelor care pot fi transportate la bord și, în cazul pierderii uneia dintre bărci, cea sau cele rămase având suficientă capacitate de supraîncărcare pentru toate persoanele din elicopter;

3. cel puțin un ELT de supraviețuire [ELT(S)] pentru fiecare barcă de salvare necesară; și

4. echipamente de salvare, inclusiv mijloace de susținere a vieții, adecvate zborului care urmează a fi efectuat.

CAT.IDE.H.305 Echipamente de supraviețuire

Elicopterele exploatate peste zone în care operațiunile de căutare și salvare ar fi deosebit de dificile trebuie să fie echipate cu:

(a) echipamente de semnalizare pentru a produce semnale de pericol;

(b) cel puțin un ELT(S); și

(c) echipamente suplimentare de supraviețuire pentru ruta pe care urmează să se zboare, luând în considerare numărul persoanelor de la bord.

CAT.IDE.H.315 Elicoptere certificate pentru operațiuni pe apă – diverse echipamente

Elicopterele certificate pentru operațiuni pe apă trebuie să fie echipate cu:

(a) ancoră pentru apă sau alt echipament necesar pentru a facilita amararea, ancorarea sau manevrarea elicopterului pe apă, adecvate mărimii, masei și caracteristicilor sale de manevrare, și

(b) echipament pentru producerea semnalelor sonore prevăzute în reglementările internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, după caz.

CAT.IDE.H.320 Toate elicopterele care efectuează zboruri deasupra întinderilor de apă – amerizarea de urgență

(a) Elicopterele trebuie să fie proiectate pentru amerizare sau certificate pentru amerizare de urgență în conformitate cu specificația de certificare relevantă dacă operează în clasa de performanță 1 sau 2 într-un zbor deasupra întinderilor de apă la o distanță de uscat echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră.

(b) Elicopterele trebuie să fie proiectate pentru amerizare sau certificate pentru amerizare de urgență în conformitate cu specificația de certificare relevantă sau să fie dotate cu echipamente de flotabilitate în caz de urgență atunci când efectuează operațiuni în:

1. clasa de performanță 1 sau 2 într-un zbor deasupra întinderilor de apă într-un mediu neostil la o distanță față de țărm echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră;

2. clasa de performanță 2, la decolare sau aterizare deasupra apei, cu excepția operațiunilor de servicii medicale de urgență cu elicopterul („HEMS”), în cazul cărora, în scopul minimizării expunerii, aterizarea sau decolarea într-un loc de operare HEMS situat într-un mediu aglomerat este executată deasupra apei;

3. clasa de performanță 3 într-un zbor deasupra întinderilor de apă la o distanță față de țărm mai mare decât distanța care asigură o aterizare forțată în siguranță pe uscat.

CAT.IDE.H.325 Cască

Ori de câte ori este necesar un sistem de radiocomunicații și/sau un sistem de radio navigație, elicopterele trebuie să fie echipate cu o cască cu microfon sau un dispozitiv echivalent și un buton de transmitere pe comenzile de zbor pentru fiecare pilot și/sau membru al echipajului necesar la postul de lucru desemnat.

CAT.IDE.H.330 Echipament de radiocomunicații

(a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu echipamentele de radiocomunicații necesare conform cerințelor spațiului aerian aplicabil.

(b) Echipamentele de radiocomunicații asigură comunicațiile pe frecvența aeronautică de urgență de 121,5 MHz.

CAT.IDE.H.335 Panoul de selectare audio

Elicopterele exploatare în condiții IFR trebuie să fie echipate cu un panou de selectare audio accesibil din fiecare post de lucru al membrilor echipajului de zbor necesari.

CAT.IDE.H.340 Echipament radio pentru operațiuni în condiții VFR pe rute pe care se navighează după repere vizuale terestre

Elicopterele operate în condiții VFR pe rute pe care se poate naviga după repere vizuale terestre trebuie să fie echipate cu echipamentele de radiocomunicații necesare în condiții normale de propagare a undelor radio pentru a îndeplini următoarele funcții:

(a) comunicarea cu stațiile adecvate de la sol;

(b) comunicarea cu stațiile ATC adecvate din orice punct din spațiul aerian controlat în care se intenționează executarea zborurilor; și

(c) primirea informațiilor meteorologice.

CAT.IDE.H.345 Echipament de comunicații, de navigație și de supraveghere pentru operațiuni în condiții IFR sau în condiții VFR pe rute pe care nu se navighează după repere vizuale terestre

(a) Elicopterele operate în condiții IFR sau în condiții VFR pe rute pe care nu se navighează după repere vizuale terestre trebuie să fie echipate cu echipamente de radiocomunicații, de navigație și de supraveghere în conformitate cu cerințele spațiului aerian aplicabil.

(b) Echipamentele de radiocomunicații includ cel puțin două sisteme independente de radiocomunicații necesare în condiții de funcționare normală pentru a comunica cu o stație adecvată de la sol din orice punct de-a lungul rutei, inclusiv al devierilor.

(c) Elicopterele trebuie să aibă suficiente echipamente de navigație pentru a se asigura că, în eventualitatea defectării unui echipament în orice etapă a zborului, restul echipamentelor permit navigarea sigură în conformitate cu planul de zbor.

(d) Elicopterele care efectuează zboruri în care se prevede aterizarea în condiții IMC trebuie să fie echipate cu echipamente corespunzătoare care să poată asigura ghidarea spre un punct de la care poate fi efectuată o aterizare după repere vizuale pentru fiecare aerodrom la care este prevăzută aterizarea în condiții IMC și pentru orice aerodrom de rezervă desemnat.

(e) Pentru operațiunile PBN, aeronava trebuie să îndeplinească cerințele de certificare a navigabilității pentru specificația de navigație corespunzătoare.

CAT.IDE.H.350 Transponderul

Elicopterele trebuie să fie echipate cu un transponder radar secundar de supraveghere (SSR) care raportează altitudinea barometrică și cu orice altă funcție de transponder SSR necesară pentru ruta de zbor.

CAT.IDE.H.355 Gestionarea datelor electronice de navigație

(a) Bazele de date aeronautice utilizate în cadrul aplicațiilor sistemelor de aeronavă certificate respectă cerințele de calitate a datelor care sunt adecvate pentru utilizarea prevăzută a datelor.

(b) Operatorul trebuie să asigure distribuirea și introducerea în timp util a unor baze de date aeronautice actuale și nemodificate în toate aeronavele cărora le sunt necesare.

(c) În pofida oricăror alte cerințe de raportare a evenimentelor, astfel cum sunt definite în RAC-RAASEAC, operatorul raportează furnizorului bazei de date cazurile de date eronate, inconsecvente sau lipsă despre care s-ar putea preconiza în mod rezonabil că ar constitui un pericol pentru zbor.

În astfel de cazuri, operatorul informează echipajul de zbor și pe ceilalți membri ai personalului vizați și se asigură că datele afectate nu sunt utilizate.

Anexa nr.5
la Regulamentul de stabilire a cerințelor
tehnice și a procedurilor administrative
referitoare la operațiunile aeriene

APROBĂRI SPECIFICE (Partea SPA)

SUBPARTEA A CERINȚE GENERALE

SPA.GEN.100 Autoritatea competentă

(a) AAC este autoritatea competentă pentru eliberarea unei aprobări specifice pentru:

1. operatorii comerciali, care își au sediul principal de activitate în Republica Moldova;
2. pentru operatorii necomerciali, dacă Republica Moldova este statul în care își are sediul principal de activitate sau își are reședința operatorul.

(b) În pofida dispozițiilor de la lit.(a) pct.2, pentru operatorii necomerciali care folosesc aeronave înmatriculate într-un alt stat, cerințele aplicabile în temeiul anexe nr.5 (Partea SPA) pentru aprobarea următoarelor operațiuni nu se aplică dacă aprobările în cauză sunt eliberate de statul de înmatriculare respectiv:

1. PBN;
2. MNPS;
3. RVSM;
4. LVO.

SPA.GEN.105 Solicitarea unei aprobări specifice

(a) Operatorul care solicită eliberarea inițială a unei aprobări specifice trebuie să pună la dispoziția AAC documentele prevăzute în subpartea aplicabilă, împreună cu următoarele informații:

1. numele, adresa și adresa de corespondență a solicitantului;
2. o descriere a operațiunii avute în vedere.

(b) Operatorul trebuie să prezinte AAC dovada:

1. conformității cu cerințele din subpartea aplicabilă;
2. faptului că sunt luate în considerare elementele relevante definite în partea obligatorie a datele privind conformitatea operațională instituite în conformitate cu Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție.

(c) Operatorul trebuie să păstreze înregistrări referitoare la lit. (a) și (b) cel puțin pe durata operațiunii care necesită o aprobare specifică sau, dacă este cazul, în conformitate cu anexa nr.3 (Partea ORO).

SPA.GEN.110 Privilegiile unui operator titular al unei aprobări specifice

Sfera activității pe care un operator a primit aprobare să o desfășoare trebuie documentată și specificată:

- (a) pentru operatorii titulari ai unui AOC, în specificațiile de operare anexate la AOC;
- (b) pentru toți ceilalți operatori, în lista de aprobări specifice.

SPA.GEN.115 Modificări aduse unei aprobări specifice

În cazul în care condițiile unei aprobări specifice sunt afectate de modificări, operatorul trebuie să pună la dispoziția AAC documentația relevantă și să obțină aprobarea prealabilă pentru operațiune.

SPA.GEN.120 Prelungirea valabilității unei aprobări specifice

Aprobările specifice se eliberează pe durată nedeterminată și rămân valabile cu condiția ca operatorul să își mențină conformitatea cu cerințele asociate aprobării specifice și având în vedere elementele relevante definite în datele stabilite în partea obligatorie a datelor privind conformitatea operațională instituite în conformitate cu Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție.

SUBPARTEA B

Operațiuni de navigație bazată pe performanțe (PBN)

SPA.PBN.100 Operațiuni PBN

(a) Este necesară o aprobare pentru fiecare dintre următoarele specificații PBN:

1. RNP AR APCH; și
2. RNP 0.3 pentru operațiuni cu elicoptere.

(b) O aprobare pentru operațiuni RNP AR APCH permite efectuarea de operațiuni pe baza procedurilor publice de apropiere instrumentală care îndeplinesc criteriile aplicabile ale OACI privind concepția procedurilor.

(c) O aprobare specifică procedurii pentru RNP AR APCH sau RNP 0.3 este necesară pentru procedurile private de apropiere instrumentală sau pentru orice procedură publică de apropiere instrumentală care nu îndeplinește criteriile aplicabile ale OACI privind concepția procedurilor ori atunci când este impusă de publicația de informare aeronautică (AIP) sau de AAC.

SPA.PBN.105 Aprobare operațională PBN

Pentru a obține o aprobare PBN specifică din partea AAC, operatorul trebuie să facă dovada că:

(a) certificarea de navigabilitate relevantă, adecvată pentru operațiunea PBN prevăzută, este specificată în AFM sau în alt document în cadrul unei evaluări a navigabilității sau care se bazează pe o astfel de aprobare;

(b) a fost instituit un program de pregătire pentru membrii echipajului de zbor și pentru membrii personalului relevant implicați în pregătirea zborurilor;

(c) a fost efectuată o evaluare a siguranței;

(d) au fost instituite proceduri operaționale care precizează:

1. echipamentele care trebuie transportate la bord, inclusiv limitările de operare ale acestora și articolele corespunzătoare din MEL;
2. componența, calificările și experiența echipajului de zbor;
3. procedurile pentru situații normale, anormale și de urgență; și
4. managementul datelor electronice de navigație;

(e) a fost specificată o listă a evenimentelor raportabile; și

(f) a fost instituit un program de monitorizare a gestionării RNP pentru operațiuni RNP AR APCH, dacă este cazul.

SUBPARTEA C

Operațiuni cu specificații de performanțe de navigație minime (MNPS)

SPA.MNPS.100 Operațiuni MNPS

Aeronavele se exploatează numai în cadrul spațiului aerian desemnat cu MNPS în conformitate cu procedurile suplimentare regionale, în care se prevăd specificații de performanțe de navigație minime, dacă operatorul a primit o aprobare pentru desfășurarea unor astfel de operațiuni din partea AAC.

SPA.MNPS.105 Aprobare operațională MNPS

Pentru a obține o aprobare operațională MNPS din partea AAC, operatorul trebuie să facă dovada că:

- (a) echipamentul de navigație îndeplinește standardele de performanță necesare;
- (b) afișajele de navigație, indicatoarele și comenzile de zbor sunt vizibile și operabile de către fiecare pilot din postul său de lucru;
- (c) a instituit un program de pregătire pentru membrii echipajului de zbor angajați în aceste operațiuni;
- (d) procedurile de operare instituite specifică:
 1. echipamentele care trebuie transportate la bord, inclusiv limitările de operare ale acestora și articolele corespunzătoare din MEL;
 2. componența echipajului de zbor și cerințele privind experiența;
 3. procedurile normale;
 4. procedurile pentru situații de urgență, inclusiv cele specificate de autoritatea responsabilă pentru spațiul aerian în cauză;
 5. monitorizarea și raportarea incidentelor.

SUBPARTEA D
Operațiuni în spațiul aerian cu eșalonare
verticală minimă (RVSM)

SPA.RVSM.100 Operațiuni RVSM

Aeronavele se exploatează numai în spațiul aerian desemnat în cazul căruia se aplică o eșalonare verticală minimă de 300 m (1 000 ft) între nivelul de zbor (FL) 290 și FL 410, inclusiv, dacă operatorul a primit o aprobare pentru desfășurarea unor astfel de operațiuni din partea AAC.

SPA.RVSM.105 Aprobare operațională RVSM

Pentru a obține o aprobare operațională RVSM din partea AAC, operatorul trebuie să facă dovada că:

- (a) a obținut certificarea de navigabilitate RVSM;
- (b) au fost instituite proceduri de monitorizare și de raportare a erorilor de menținere a înălțimii;
- (c) a instituit un program de pregătire pentru membrii echipajului de zbor angajați în aceste operațiuni;
- (d) procedurile de operare instituite specifică:
 1. echipamentele care trebuie transportate la bord, inclusiv limitările de operare ale acestora și articolele corespunzătoare din MEL;
 2. componența echipajului de zbor și cerințele privind experiența;
 3. planificarea zborului;
 4. procedurile înainte de zbor;
 5. procedurile înainte de intrarea în spațiul aerian RVSM;
 6. procedurile în timpul zborului;
 7. procedurile după zbor;
 8. raportarea incidentelor;
 9. procedurile operaționale regionale specifice.

SPA.RVSM.110 Cerințe privind echipamentul RVSM

Aeronavele utilizate pentru operațiuni în spațiul aerian RVSM trebuie să fie echipate cu:

- (a) două sisteme independente de măsurare a altitudinii;
- (b) un sistem de avertizare referitor la altitudine;
- (c) un sistem automat de control al altitudinii;

un SSR cu un sistem de raportare a altitudinii care poate fi conectat la sistemul de măsurare a altitudinii utilizat pentru controlul acesteia.

SPA.RVSM.115 Erori de menținere a înălțimii RVSM

(a) Operatorul trebuie să raporteze evenimentele înregistrate sau comunicate referitoare la erori de menținere a înălțimii provocate de funcționarea defectuoasă a echipamentelor aeronavei sau de natură operațională, egale sau mai mari decât:

1. o eroare verticală totală (TVE) de ± 90 m (± 300 ft);
2. o eroare a sistemului altimetric (ASE) de ± 75 m (± 245 ft); și
3. o deviere de la altitudinea desemnată (AAD) de ± 90 m (± 300 ft).

(b) Rapoartele cu privire la astfel de evenimente se trimit AAC în termen de 72 de ore. Rapoartele cuprind o analiză inițială a factorilor cauzali și a măsurilor întreprinse pentru prevenirea repetării evenimentelor.

(c) Dacă se înregistrează sau se primesc erori de menținere a înălțimii, operatorul ia imediat măsuri de rectificare a condițiilor care au provocat erorile și pune la dispoziție rapoarte de urmărire, dacă AAC solicită acest lucru.

SUBPARTEA E

Operațiuni în condiții de vizibilitate redusă (LVO)

SPA.LVO.100 Operațiuni în condiții de vizibilitate redusă

Operatorul desfășoară următoarele operațiuni în condiții LVO numai dacă a primit aprobare din partea AAC:

- (a) operațiuni de decolare în condiții de vizibilitate redusă (LVTO);
- (b) operațiuni de categoria I inferioară celei standard (LTS CAT I);
- (c) operațiuni de categoria II standard (CAT II);
- (d) operațiuni de categoria II diferită de cea standard (OTS CAT II);
- (e) operațiuni de categoria III standard (CAT III);
- (f) operațiuni de apropiere utilizând EVS pentru care se aplică un credit operațional pentru reducerea RVR cu cel mult o treime din RVR publicată.

SPA.LVO.105 Aprobare LVO

Pentru a obține aprobarea LVO din partea AAC, operatorul trebuie să demonstreze conformitatea cu cerințele prezentei subpărți.

SPA.LVO.110 Cerințe generale de operare

- (a) Operatorul desfășoară operațiuni LTS CAT I numai dacă:
 1. fiecare aeronavă implicată este certificată pentru operațiuni CAT II; și
 2. apropierea se execută:
 - (i) autocuplată la o aterizare automată care trebuie aprobată pentru operațiuni CAT IIIA; sau
 - (ii) utilizând un sistem de aterizare prin ghidare HUD (HUDLS) aprobat la cel puțin 150 ft deasupra pragului pistei.
- (b) Operatorul desfășoară operațiuni CAT II, OTS CAT II sau CAT III numai dacă:
 1. fiecare aeronavă implicată este certificată pentru operațiuni cu o înălțime de decizie (DH) sub 200 ft sau fără DH și echipată în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile;
 2. se instituie și se menține un sistem de înregistrare a succesului și eșecului apropiierilor și/sau aterizărilor automate pentru monitorizarea siguranței globale a operațiunii;
 3. DH se determină cu ajutorul radioaltimetrului;
 4. echipajul de zbor este format din cel puțin doi piloți;
 5. toate semnalele auditive referitoare la înălțimile sub 200 ft deasupra pragului aerodromului sunt determinate de un radioaltimetru.
- (c) Operatorul desfășoară operațiuni de apropiere folosind un EVS numai dacă:

1. EVS este certificat în scopul prezentei subpărți și combină imagini de la un senzor infraroșu și informații de zbor pe HUD;

2. pentru operațiuni cu o RVR sub 550 m, echipajul de zbor este format din cel puțin doi piloți;

3. pentru operațiuni CAT I, reperarea vizuală naturală a marcajelor de semnalizare ale pistei se realizează la cel puțin 100 ft deasupra pragului aerodromului;

4. pentru procedura de apropiere cu ghidare verticală (AVP) și pentru operațiunile NPA executate cu tehnica CDFA, reperarea vizuală naturală a marcajelor de semnalizare ale pistei se realizează la cel puțin 200 ft deasupra pragului aerodromului și se respectă următoarele cerințe:

- (i) apropierea se execută utilizând un sistem de ghidare a pantei de coborâre aprobat;
- (ii) segmentul de apropiere de la punctul de apropiere finală (FAF) până la pragul pistei este drept, iar diferența dintre cursul de apropiere finală și axul pistei să nu depășească 2°;
- (iii) traiectoria de apropiere finală se publică și nu depășește 3,7°;
- (iv) nu se depășesc componentele vântului lateral maxim stabilite în cursul certificării EVS.

SPA.LVO.115 Cerințe referitoare la aerodrom

(a) Operatorul nu folosește un aerodrom pentru operațiuni LVO sub o vizibilitate de 800 m decât dacă:

- 1. aerodromul a primit autorizarea pentru astfel de operațiuni din partea AAC; și
- 2. au fost instituite LVP.

(b) Dacă operatorul selectează un aerodrom la care termenul LVP nu se utilizează, acesta se asigură că, în respectivul aerodrom, există proceduri echivalente care respectă cerințele pentru LVP. Această situație se menționează clar în manualul de operațiuni sau în manualul de proceduri, incluzându-se orientări pentru echipajul de zbor cu privire la modul de a determina dacă există LVP echivalente în vigoare.

SPA.LVO.120 Pregătirea și calificările echipajului de zbor

Înainte de desfășurarea unei LVO, operatorul se asigură că:

(a) fiecare membru al echipajului de zbor:

- 1. respectă cerințele privind pregătirea și verificarea prevăzute în manualul de operațiuni, inclusiv pregătirea pe un echipament de pregătire sintetică pentru zbor (FSTD), la efectuarea de operațiuni până la valorile limită ale RVR/VIS (vizibilitate) și DH specifice operațiunii și tipului de aeronavă;

- 2. este calificat în conformitate cu standardele prevăzute în manualul de operațiuni;

(b) pregătirea și verificarea se desfășoară în conformitate cu o programă detaliată.

SPA.LVO.125 Proceduri de operare

(a) Operatorul instituie proceduri și instrucțiuni care trebuie utilizate pentru operațiunile LVO. Aceste proceduri și instrucțiuni se includ în manualul de operațiuni sau în manualul de proceduri și cuprind sarcinile echipajului de zbor în timpul rulajului la sol, decolării, apropierii, redresării, aterizării, decelerării și întreruperii apropierii, după caz.

(b) Înainte de inițierea unei operațiuni LVO, pilotul comandant/comandantul trebuie să se asigure că:

- 1. starea dotărilor vizuale și nevizuale este satisfăcătoare;

- 2. sunt în vigoare LVP corespunzătoare în conformitate cu informațiile primite de la ATS;

- 3. membrii echipajului de zbor sunt calificați corespunzător.

SPA.LVO.130 Echipament minim

(a) Operatorul include echipamentul minim care trebuie să fie funcțional la începutul unei operațiuni LVO în conformitate cu AFM sau alt document aprobat în manualul de operațiuni sau în manualul de proceduri, după caz.

(b) Pilotul comandant/comandantul trebuie să se asigure că starea aeronavei și a

sistemelor relevante de la bord este corespunzătoare pentru operațiunea care urmează a fi desfășurată.

SUBPARTEA F

Operațiuni pe rază extinsă cu avioane bimotoare (ETOPS)

SPA.ETOPS.100 ETOPS

În cadrul operațiunilor de transport aerian comercial, avioanele bimotoare se operează în afara limitei de distanță determinată în conformitate cu CAT.OP.MPA.140 numai dacă operatorul a obținut o aprobare operațională ETOPS din partea AAC.

SPA.ETOPS.105 Aprobare operațională ETOPS

Pentru a obține o aprobare operațională ETOPS din partea AAC, operatorul trebuie să facă dovada că:

- (a) combinația avion/motor deține o aprobare de tip și fiabilitate pentru ETOPS pentru operațiunea avută în vedere;
- (b) a instituit un program de pregătire pentru membrii echipajului de zbor și pentru întregul personal operațional angajat în aceste operațiuni, iar membrii echipajului de zbor și întregul personal operațional angajat sunt calificați corespunzător pentru desfășurarea operațiunii avute în vedere;
- (c) organizarea și experiența operatorului sunt corespunzătoare pentru a susține desfășurarea operațiunii avute în vedere;
- (d) a instituit proceduri de operare.

SPA.ETOPS.110 Aerodrom de rezervă pe o rută ETOPS

(a) Un aerodrom de rezervă pe o rută ETOPS se consideră ca adecvat dacă, la momentul prevăzut pentru utilizare, aerodromul este disponibil și echipat cu serviciile auxiliare necesare, precum ATS, iluminare suficientă, comunicații, rapoarte meteorologice, sisteme de navigație și servicii de urgență și dacă dispune de cel puțin o procedură de apropiere instrumentală.

(b) Înainte de efectuarea unui zbor ETOPS, operatorul trebuie să se asigure că este disponibil un aerodrom de rezervă pe o rută ETOPS, care se încadrează fie în timpul de deviere aprobat al operatorului, fie într-un timp de deviere bazat pe starea de operabilitate a avionului în funcție de MEL, luându-se în considerare timpul cel mai scurt dintre acestea.

(c) Operatorul trebuie să indice în planul de zbor operațional și în planul de zbor ATS orice aerodrom (aerodromuri) de rezervă pe o rută ETOPS necesar(e).

SPA.ETOPS.115 Minime pentru planificarea zborurilor pe un aerodrom de rezervă pe o rută ETOPS

(a) Operatorul nu selectează un aerodrom ca aerodrom de rezervă pe o rută ETOPS decât în cazul în care rapoartele sau prognozele meteorologice corespunzătoare, sau orice combinație a acestora, indică faptul că, în intervalul dintre ora estimată de aterizare și o oră după ora maximă de aterizare posibilă, condițiile vor fi egale sau superioare minimelor pentru planificarea zborurilor calculate prin însumarea limitelor suplimentare din tabelul 1.

(b) Operatorul include în manualul de operațiuni metoda de determinare a minimelor de operare la aerodromul de rezervă planificat pe o rută ETOPS.

Tabelul 1 Minime pentru planificarea zborurilor pentru aerodromul de rezervă pe o rută ETOPS

Tip de apropiere	Minime pentru planificare
Apropiere de precizie	DA/H + 200 ft RVR/VIS + 800 m (*)
Apropiere de nonprecizie sau Apropiere cu manevre la vedere (circling)	MDA/H + 400 ft (*) RVR/VIS + 1 500 m
(*) VIS: vizibilitate; MDA/H: altitudine/înălțime minimă de coborâre	

SUBPARTEA G TRANSPORTUL BUNURILOR PERICULOASE

SPA.DG.100 Transportul bunurilor periculoase

Cu excepția dispozițiilor din anexa nr.4 (Partea CAT), nr.6 (Partea NCC), nr.7 (Partea NCO) și din nr. 8 (Partea SPO), operatorul transportă bunuri periculoase pe calea aerului numai dacă a obținut aprobarea din partea AAC, în conformitate cu CT-TABP.

SPA.DG.105 Aprobarea pentru transportul de bunuri periculoase

Pentru a obține aprobarea pentru transportul de bunuri periculoase, în conformitate cu CT-TABP, operatorul trebuie:

(a) să instituie și să mențină un program de pregătire pentru întregul personal implicat și să demonstreze AAC că întregul personal a beneficiat de pregătirea adecvată;

(b) să instituie proceduri de operare pentru a asigura manipularea în siguranță a bunurilor periculoase pe parcursul tuturor fazelor transportului aerian, care să cuprindă informații și instrucțiuni referitoare la:

1. politica operatorului privind transportul bunurilor periculoase;
2. cerințele privind acceptarea, manipularea, încărcarea, depozitarea și izolarea bunurilor periculoase;
3. acțiuni în caz de accident sau incident cu o aeronavă, atunci când se transportă bunuri periculoase;
4. răspunsul la situații de urgență care implică bunuri periculoase;
5. înlăturarea oricărei posibile contaminări;
6. sarcinile tuturor membrilor personalului implicați, în special în ceea ce privește manipularea la sol și în aeronavă;
7. inspecția pentru a detecta deteriorarea, scurgerile sau contaminarea;
8. raportarea accidentelor și a incidentelor care implică bunuri periculoase.

SPA.DG.110 Informații și documente referitoare la bunuri periculoase

În conformitate cu CT-TABP și instrucțiunile tehnice (Doc 9284), operatorul trebuie:

- (a) să pună la dispoziția pilotului comandant/comandantului informații scrise:
1. referitoare la bunurile periculoase transportate pe aeronavă;
 2. care să fie utilizate atunci când se răspunde unor situații de urgență în timpul zborului;

(b) să folosească o listă de acceptare;

(c) să se asigure că bunurile periculoase sunt însoțite de documentul (documentele) de transport al bunurilor periculoase impus(e), completat(e) de persoana care a predat bunurile periculoase spre transport aerian, cu excepția cazului în care informațiile aplicabile bunurilor periculoase sunt furnizate sub formă electronică;

(d) să se asigure că, în cazul în care un document de transport al bunurilor periculoase este furnizat în formă scrisă, o copie a documentului se păstrează la sol, unde poate fi consultat într-un interval de timp rezonabil până când bunurile ajung la destinația lor finală;

(e) să se asigure că o copie a informațiilor furnizate pilotului comandant sau comandantului se păstrează la sol și că respectiva copie sau informațiile pe care le cuprinde sunt accesibile imediat dispecerului operațiunii de zbor, dispecerului de zbor sau personalului de la sol desemnat responsabil cu partea sa din operațiunile de zbor, până după încheierea zborului la care se referă informațiile în cauză;

(f) să păstreze lista de acceptare, documentul de transport și informațiile furnizate pilotului comandant/comandantului timp de cel puțin trei luni după încheierea zborului;

(g) să păstreze documentele referitoare la pregătirea întregului personal timp de cel puțin trei ani.

SUBPARTEA H

Operațiuni cu elicoptere cu ajutorul sistemelor de redare a imaginii pe timp de noapte

SPA.NVIS.100 Operațiuni cu ajutorul sistemelor de redare a imaginii pe timp de noapte (NVIS)

(a) Elicopterele se operează în condiții VFR pe timp de noapte cu ajutorul NVIS numai dacă operatorul a obținut aprobarea din partea AAC.

(b) Pentru a obține o astfel de aprobare din partea AAC, operatorul trebuie:

1. să își desfășoare activitatea în transportul aerian comercial (CAT) și să fie titularul unui AOC, în conformitate cu anexa nr.3 (Partea ORO);

2. să demonstreze AAC că:

(i) respectă cerințele aplicabile din prezenta subparte;

(ii) integrează cu succes toate elementele NVIS.

SPA.NVIS.110 Cerințe referitoare la echipamentele pentru operațiuni NVIS

(a) Înainte de a desfășura operațiuni NVIS, fiecare elicopter și toate echipamentele NVIS asociate trebuie să fi obținut certificarea de navigabilitate relevantă în conformitate cu Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție.

(b) Radioaltimetru. Elicopterul trebuie să fie echipat cu un radioaltimetru cu avertizare sonoră înaintea atingerii unei înălțimi prestabilite și o avertizare vizuală și sonoră la o înălțime care să poată fi selectată de pilot, decelabilă imediat în timpul tuturor fazelor de zbor NVIS.

(c) Iluminarea compatibilă cu NVIS a aeronavei. Pentru a reduce efectul numărului diminuat de repere vizuale periferice și nevoia de îmbunătățire a conștientizării situației, se pun la dispoziție următoarele:

1. iluminarea panoului de instrumente cu proiectoare compatibile cu NVIS, dacă sunt instalate, care să ilumineze toate instrumentele de zbor esențiale;

2. lămpi utilitare compatibile cu NVIS;

3. lanterne portabile compatibile cu NVIS; și

4. un mijloc de înlăturare sau stingere a luminilor interioare care nu sunt compatibile cu NVIS.

(d) Echipamente NVIS suplimentare. Se furnizează următoarele echipamente NVIS suplimentare:

1. o sursă de alimentare de rezervă sau secundară pentru ochelarii de vedere pe timp de noapte (NVG);

2. o cască cu NVG adecvată.

(e) Toți ochelarii de vedere pe timp de noapte necesari pentru un zbor NVIS trebuie să fie de același tip, generație și model.

(f) Menținerea navigabilității

1. Procedurile de menținere a navigabilității trebuie să cuprindă informațiile necesare pentru realizarea operațiunilor de întreținere continuă și a inspecțiilor echipamentelor NVIS instalate pe elicopter și trebuie să acopere minimum:

- (i) parbrizul și ferestrele elicopterului;
- (ii) iluminarea NVIS;
- (iii) ochelarii de vedere pe timp de noapte; și
- (iv) orice echipament suplimentar care vine în sprijinul operațiunilor NVIS.

2. Orice modificare sau operațiune de întreținere ulterioară a aeronavei trebuie să fie conformă cu certificarea de navigabilitate a NVIS.

SPA.NVIS.120 Minime de operare NVIS

(a) Operațiunile nu se desfășoară sub minimele meteorologice VFR pentru tipul de operațiuni pe timp de noapte desfășurate.

(b) Operatorul trebuie să stabilească o înălțime minimă de tranziție de la care poate continua o schimbare spre/dinspre zborul asistat.

SPA.NVIS.130 Cerințe referitoare la echipaj pentru operațiuni NVIS

(a) Selecție. Operatorul instituie criterii de selecție a membrilor echipajului pentru sarcini NVIS.

(b) Experiență. Experiența minimă pentru comandant nu poate fi de mai puțin de 20 de ore VFR pe timp de noapte în calitate de pilot comandant/comandant al unui elicopter înainte de începerea pregătirii.

(c) Pregătirea operațională. Toți piloții trebuie să fi urmat pregătirea operațională în conformitate cu procedurile NVIS cuprinse în manualul de operațiuni.

(d) Experiența recentă. Toți piloții și membrii personalului tehnic NVIS care desfășoară operațiuni NVIS trebuie să fi efectuat trei zboruri NVIS în cursul ultimelor 90 de zile. Experiența recentă poate fi redobândită cu ocazia unui zbor de instruire pe elicopter sau pe un FFS aprobat, care să cuprindă elementele de la lit. (f) pct.1.

(e) Componenta echipajului. Numărul minim de membri ai echipajului trebuie să fie mai mare decât cel specificat:

- 1. în AFM;
- 2. pentru activitatea în cauză; sau
- 3. în aprobarea operațională pentru operațiuni NVIS.

(f) Pregătirea și verificarea echipajului

1. Pregătirea și verificarea se desfășoară în conformitate cu o programă detaliată aprobată de AAC și inclusă în manualul de operațiuni.

2. Membrii echipajului

(i) Programele de pregătire a echipajului trebuie să îmbunătățească cunoștințele despre mediul de lucru și echipamentele NVIS, să îmbunătățească coordonarea echipajului și să cuprindă măsuri de minimizare a riscurilor asociate intrării în condiții de vizibilitate redusă și proceduri NVIS normale și de urgență.

(ii) Măsurile menționate la lit.(f) pct.2 sbp. (i) se evaluează în timpul:

- (A) verificării competenței pe timp de noapte; și
- (B) verificărilor în zbor de linie.

SPA.NVIS.140 Informații și documentație

Operatorul trebuie să se asigure că, în cadrul procesului de analiză și management al riscurilor, riscurile asociate mediului NVIS sunt reduse la minimum prin specificarea în manualul de operațiuni a selecției, componentei și pregătirii echipajelor; nivelurilor de echipare și criteriilor de trimitere în operațiune; și procedurilor și minimelor de operare, astfel încât operațiunile normale și potențial anormale să fie descrise și reduse corespunzător.

SUBPARTEA I

Operațiuni cu încărcături speciale efectuate cu elicopterul

SPA.HHO.100 Operațiuni cu încărcături speciale efectuate cu elicopterul (HHO)

(a) Elicopterele se operează în scopul unor operațiuni cu încărcături speciale CAT numai dacă operatorul a obținut aprobarea din partea AAC.

(b) Pentru a obține o astfel de aprobare din partea AAC, operatorul trebuie:

(i) să își desfășoare activitatea în CAT și să fie titularul unui AOC în conformitate cu anexa nr.3 (Partea ORO);

(ii) să demonstreze AAC conformitatea cu cerințele din prezenta subparte.

SPA.HHO.110 Cerințe privind echipamentele pentru HHO

(a) Instalarea tuturor echipamentelor pentru operațiuni cu încărcături speciale cu elicoptere altele decât un sistem de dispozitive de transport al personalului (PCDS) simplu, inclusiv a oricărui tip de echipament radio pentru respectarea SPA.HHO.115, și orice modificări ulterioare trebuie să fie acoperite de o certificare de navigabilitate adecvată pentru funcția prevăzută. Echipamentele auxiliare trebuie să fie proiectate și testate la standardul corespunzător, conform cerințelor AAC.

(b) Instrucțiunile de întreținere pentru echipamentele și sistemele HHO se stabilesc de către operator în colaborare cu producătorul și sunt introduse în programul de întreținere a elicopterului al operatorului, conform Regulamentului privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu.

SPA.HHO.115 Comunicații HHO

Se stabilesc comunicații radio bidirecționale cu organizația pentru care se efectuează operațiuni HHO și, dacă este posibil, un mijloc de comunicare cu personalul de la sol din zona HHO pentru:

(a) operațiuni deasupra mării pe timp de zi și de noapte;

(b) operațiuni pe uscat pe timp de noapte, cu excepția operațiunilor HHO la un loc de operare pentru HEMS.

SPA.HHO.125 Cerințe privind performanțele pentru HHO

Cu excepția operațiunilor HHO desfășurate într-un loc de operare HEMS, operațiunile HHO trebuie să poată fi continuate în cazul unei cedări a motorului critic cu motorul (motoarele) rămase funcționând în regim corespunzător fără a pune în pericol persoana (persoanele)/încărcătura suspendată, părțile terțe sau bunurile materiale.

SPA.HHO.130 Cerințe privind echipajul pentru HHO

(a) Selecție. Operatorul instituie criterii de selecție a membrilor echipajului de zbor pentru sarcinile aferente HHO, având în vedere experiența anterioară.

(b) Experiență. Nivelul minim de experiență pentru comandanții care execută zboruri HHO nu este mai mic decât cel prevăzut în continuare:

1. pe mare:

(i) 1 000 de ore în calitate de pilot comandant/comandant pe elicoptere sau 1 000 de ore în calitate de copilot în cadrul HHO, din care 200 de ore în calitate de pilot comandant sub supraveghere; și

(ii) 50 de cicluri de ridicare desfășurate deasupra mării, din care 20 de cicluri desfășurate pe timp de noapte în cazul în care se desfășoară operațiuni pe timp de noapte, unde un ciclu de ridicare înseamnă un ciclu de urcare-coborâre a cârligului trolului.

2. pe uscat:

(i) 500 de ore în calitate de pilot comandant/comandant pe elicoptere sau 500 de ore în calitate de copilot în cadrul HHO, din care 100 de ore în calitate de pilot comandant sub supraveghere;

(ii) 200 de ore experiență operațională pe elicoptere dobândită într-un mediu operațional similar cu cel al operațiunii avute în vedere; și

(iii) 50 de cicluri de ridicare, dintre care 20 de cicluri desfășurate pe timp de noapte, în cazul în care se desfășoară operațiuni pe timp de noapte.

(c) Pregătirea operațională și experiența. Finalizarea cu succes a pregătirii în conformitate cu procedurile HHO cuprinse în manualul de operațiuni și experiența relevantă în rolul și în mediul în care se desfășoară operațiunile HHO.

(d) Experiența recentă. Toți piloții și membrii echipajului HHO care desfășoară operațiuni HHO trebuie să fi finalizat în cursul ultimelor 90 de zile:

1. dacă își desfășoară activitatea pe timp de zi: orice combinație de trei cicluri de ridicare pe timp de zi sau pe timp de noapte, fiecare dintre acestea cuprinzând o tranziție către și de la un punct fix;

2. dacă își desfășoară activitatea pe timp de noapte: trei cicluri de ridicare pe timp de noapte, fiecare dintre acestea cuprinzând o tranziție către și de la un punct fix.

(e) Componenta echipajului. Numărul minim de membri ai echipajului pentru operațiuni pe timp de zi sau de noapte trebuie să fie cel precizat în manualul de operațiuni. Numărul minim de membri ai echipajului va depinde de tipul de elicopter, condițiile meteorologice, tipul de sarcină de îndeplinit și, în plus pentru operațiunile HHO deasupra mării, de mediul zonei HHO, starea mării și mișcarea vasului. În niciun caz echipajul minim nu poate cuprinde mai puțin de un pilot și un membru al echipajului HHO.

(f) Pregătirea și verificarea

1. Pregătirea și verificarea se desfășoară în conformitate cu o programă detaliată aprobată de AAC și inclusă în manualul de operațiuni.

2. Membrii echipajului

(i) Programele de pregătire a echipajului trebuie să îmbunătățească cunoștințele despre mediul de lucru și echipamentele HHO; să îmbunătățească coordonarea echipajului și să cuprindă măsuri de minimizare a riscurilor asociate procedurilor HHO normale și de urgență și descărcării electricității statice.

(ii) Măsurile menționate la lit.(f) pct.2 sbp.(i) se evaluează prin verificări ale competenței pe timp de zi în condiții VMC sau pe timp de noapte în condiții VMC, dacă operatorul efectuează operațiuni HHO pe timp de noapte.

SPA.HHO.135 Informarea pasagerilor HHO

Înainte de orice zbor sau serie de zboruri HHO, pasagerii HHO trebuie informați și atenționați cu privire la pericolele descărcărilor de electricitate statică și la alte aspecte legate de HHO.

SPA.HHO.140 Informații și documentație

(a) Operatorul trebuie să se asigure că, în cadrul procesului de analiză și management al riscurilor, riscurile asociate mediului HHO sunt reduse la minimum prin specificarea în manualul de operațiuni a selecției, componentei și pregătirii echipajelor; nivelurilor de echipare și criteriilor de trimitere în operațiune; și procedurilor și minimelor de operare, astfel încât operațiunile normale și potențial anormale să fie descrise și reduse corespunzător.

(b) Organizației pentru care se efectuează operațiunile HHO i se pun la dispoziție extrase relevante din manualul de operațiuni.

SUBPARTEA J

OPERAȚIUNI DE SERVICII MEDICALE DE URGENȚĂ CU ELICOPTERUL

SPA.HEMS.100 Operațiuni de servicii medicale de urgență cu elicopterul (HEMS)

(a) Elicopterele se operează în scopul unor operațiuni HEMS numai dacă operatorul a obținut aprobarea din partea AAC.

(b) Pentru a obține o astfel de aprobare din partea AAC, operatorul trebuie:

(i) să își desfășoare activitatea în CAT și să fie titularul unui AOC în conformitate cu anexa nr.3 (Partea ORO);

(ii) să demonstreze AAC conformitatea cu cerințele din prezenta subparte.

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

Instalarea tuturor echipamentelor medicale destinate utilizării pe elicoptere și orice modificări ulterioare și, dacă este cazul, manevrarea acestora trebuie să fie aprobate în conformitate cu Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție.

SPA.HEMS.115 Comunicații

În plus față de cele prevăzute la CAT.IDE.H, elicopterele care execută zboruri HEMS trebuie să fie echipate cu echipamente capabile să asigure comunicarea bilaterală cu organizația pentru care se execută HEMS și, dacă este posibil, pentru a comunica cu personalul serviciilor de urgență de la sol.

SPA.HEMS.120 Minime de operare HEMS

(a) Zborurile HEMS efectuate în clasele de performanță 1 și 2 respectă minimele meteorologice din tabelul 1 pentru trimiterea în operațiune și faza de zbor pe rută a zborului HEMS. În cazul în care, în timpul fazei de zbor pe rută, condițiile meteorologice scad sub minimele prezentate 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 pot să oprească zborul, să se întoarcă la bază sau să aplice din toate punctele de vedere prevederile zborului executat în conformitate cu IFR, cu condiția ca echipajul de zbor să fie adecvat calificat.

Tabelul 1 Minime de operare HEMS

2 PILOȚI		1 PILOT	
ZIUA			
Plafon	Vizibilitate	Plafon	Vizibilitate
500 ft (150 m) și peste	Așa cum este definită de minimele VFR ale spațiului aerian aplicabil	500 ft (150 m) și peste	Așa cum este definită de minimele VFR ale spațiului aerian aplicabil
499-400 ft	1 000 m (*)	499-400 ft	2 000 m
399-300 ft	2 000 m	399-300 ft	3 000 m
NOAPTE			
Baza norilor	Vizibilitate	Baza norilor	Vizibilitate
1 200 ft (**)	2 500 m	1 200 ft (**)	3 000 m
(*) Pe durata fazei de zbor pe rută, vizibilitatea poate fi redusă sub 800 m pentru perioade scurte de timp când este vizibil pământul și dacă elicopterul este manevrat la o viteză care va oferi posibilitatea observării oricărui obstacol în timp util pentru a evita o coliziune.			
(**) Pe durata fazei de zbor pe rută, baza norilor poate fi redusă la 1 000 ft pentru perioade scurte.			

(b) Minimele meteorologice pentru trimiterea în operațiune și faza de zbor pe rută a unui zbor HEMS executat în clasa de performanță 3 sunt un plafon al norilor de 600 ft și o vizibilitate de 1 500 m. Vizibilitatea poate fi redusă la 800 m pentru perioade scurte de timp când este vizibil pământul și dacă elicopterul este manevrat la o viteză care va oferi posibilitatea observării oricărui obstacol în timp util pentru a evita o coliziune.

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

(a) Nu se desfășoară operațiuni în clasa de performanță 3 deasupra unui mediu ostil.

(b) Decolarea și aterizarea

1. Elicopterele care execută zboruri spre/de la o FATO către un spital care se află într-un mediu ostil aglomerat și care este folosit ca bază de operare HEMS se operează în conformitate cu clasa de performanță 1.

2. Elicopterele care execută zboruri spre/de la o FATO către un spital care se află într-un mediu ostil aglomerat și care nu este folosit ca bază de operare HEMS se operează 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 execută zboruri spre/de la un loc de operare HEMS situat într-un mediu ostil se operează în conformitate cu clasa de performanță 2 și sunt scutite de aprobarea impusă de CAT.POL.H.305 lit.(a), cu condiția demonstrării respectării dispozițiilor de la CAT.POL.H.305 lit.(b) pct.2 și 3.

4. Locul de operare HEMS trebuie să fie suficient de mare pentru a asigura o degajare adecvată față de toate obstacolele. Pentru operațiunile desfășurate pe timp de noapte, locul trebuie să fie iluminat pentru a permite identificarea acestuia și a eventualelor obstacole.

SPA.HEMS.130 Cerințe privind echipajul

(a) Selecție. Operatorul instituie criterii de selecție a membrilor echipajului de zbor pentru sarcinile aferente HEMS, având în vedere experiența anterioară.

(b) Experiență. Nivelul minim de experiență pentru comandanții care execută zboruri HEMS nu este mai mic de:

1. fie:

(i) 1 000 de ore în calitate de pilot comandant/comandant de aeronavă, din care 500 de ore în calitate de pilot comandant/comandant pe elicoptere; fie

(ii) 1 000 de ore în calitate de copilot în operațiuni HEMS, din care 500 de ore în calitate de pilot comandant sub supraveghere și 100 de ore în calitate de pilot comandant/comandant pe elicoptere;

2. 500 de ore experiență operațională pe elicoptere dobândită într-un mediu operațional similar cu cel al operațiunii avute în vedere; și

3. pentru piloți angrenați în operațiuni pe timp de noapte, 20 de ore VMC pe timp de noapte în calitate de pilot comandant/comandant.

(c) Pregătirea operațională. Finalizarea cu succes a pregătirii operaționale în conformitate cu procedurile HEMS cuprinse în manualul de operațiuni.

(d) Experiența recentă. Toți piloții care execută operațiuni HEMS trebuie să fi efectuat cel puțin 30 de minute de zbor numai cu ajutorul instrumentelor pe un elicopter sau pe un FSTD în ultimele șase luni.

(a) Componenta echipajului

1. Zbor pe timp de zi. Echipajul minim pe timp de zi este alcătuit dintr-un pilot și un membru al personalului tehnic HEMS.

(i) Acesta se poate reduce la un singur pilot atunci când:

(A) într-un loc de operare HEMS comandantul trebuie să aducă articole medicale suplimentare. În astfel de cazuri, membrul personalului tehnic HEMS poate fi lăsat să acorde asistență persoanelor bolnave sau rănite în timp ce comandantul efectuează zborul;

(B) după sosirea la locul de operare HEMS, instalarea unei brancarde îl împiedică pe membrul personalului tehnic HEMS să ocupe locul din față; sau

(C) pasagerul cu pregătire medicală necesită asistența membrului personalului tehnic HEMS în zbor.

(i) În cazurile descrise la sbp.(i), minimele de operare sunt cele definite în cerințele ale spațiului aerian aplicabil. Nu se utilizează minimele de operare HEMS cuprinse în tabelul 1 de la SPA.HEMS.120.

(iii) Numai în cazul descris la sbp.(i) lit.(A) comandantul poate ateriza într-un loc de operare HEMS fără ca membrul personalului tehnic să îl asiste de pe scaunul din față.

2. Zbor pe timp de noapte. Echipajul minim pe timp de noapte este alcătuit din:

(i) doi piloți; sau
 (ii) un pilot și un membru al personalului tehnic HEMS în zone geografice specifice definite de operator în manualul de operațiuni luând în considerare următoarele:

- (A) reperiile terestre adecvate;
 - (B) sistemul de urmărire a zborului pe durata misiunii HEMS;
 - (C) fiabilitatea stațiilor meteorologice;
 - (D) lista echipamentului minim pentru HEMS;
 - (E) continuitatea conceptului de echipaj;
 - (F) calificarea minimă a echipajului, pregătirea inițială și periodică;
 - (G) procedurile de operare, inclusiv coordonarea echipajului;
 - (H) minimele meteorologice; și
 - (I) considerațiile suplimentare generate de condițiile locale specifice.
- (f) Pregătirea și verificarea echipajului

1. Pregătirea și verificarea se desfășoară în conformitate cu o programă detaliată aprobată de AAC și inclusă în manualul de operațiuni.

2. Membrii echipajului

(i) Programele de pregătire a echipajului trebuie să îmbunătățească cunoștințele despre mediul de lucru și echipamentele HEMS, 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 profilelor de apropiere și de plecare.

(ii) Măsurile menționate la lit.(f) pct.2 sbp.(i) se evaluează în timpul:

- (A) verificărilor competenței VMC pe timp de zi sau a verificărilor competenței VMC pe timp de noapte atunci când operatorul desfășoară operațiuni HEMS pe timp de noapte; și
- (B) verificărilor în zbor de linie.

SPA.HEMS.135 Informarea HEMS a pasagerului cu pregătire medicală și a altor membri ai personalului

(a) Pasager cu pregătire medicală. Înainte de orice zbor sau serie de zboruri HEMS, pasagerii cu pregătire medicală trebuie să fie informați pentru a se asigura faptul că sunt familiarizați cu mediul de lucru și echipamentele HEMS, că pot manevra echipamentele medicale și de urgență de la bord și că pot lua parte la proceduri de intrare și ieșire normale și de urgență.

(b) Personalul serviciilor de urgență de la sol. Operatorul ia toate măsurile rezonabile pentru a se asigura că personalul serviciilor de urgență de la sol este familiarizat cu mediul de lucru și echipamentele HEMS și cu riscurile asociate operațiunilor de la sol într-un loc de operare HEMS.

(c) Pacient. Fără a aduce atingere dispozițiilor CAT.OP.MPA.170, informarea acestuia se realizează numai în cazul în care starea sa de sănătate permite acest lucru.

SPA.HEMS.140 Informații și documentație

(a) Operatorul trebuie să se asigure că, în cadrul procesului de analiză și management al riscurilor, riscurile asociate mediului HEMS sunt reduse la minimum prin specificarea în manualul de operațiuni a selecției, componenței și pregătirii echipajelor; nivelurilor de echipare și criteriilor de trimitere în operațiune; și procedurilor și minimelor de operare, astfel încât operațiunile normale și potențial anormale să fie descrise și reduse corespunzător.

(b) Organizației pentru care se prestează HEMS i se pun la dispoziție extrase relevante din manualul de operațiuni.

SPA.HEMS.145 Facilitățile bazei de operare HEMS

(a) Dacă membrilor echipajului li se cere să stea în așteptare cu un timp de reacție mai mic de 45 de minute, sunt furnizate spații adaptate specifice în apropierea fiecărei baze de operare.

(b) La fiecare bază de operare, piloților li se oferă mijloace de a obține informații despre starea curentă și probabilă a vremii și li se asigură o legătură de comunicație adecvată

cu unitățile ATS corespunzătoare. Se pun la dispoziție mijloacele adecvate pentru planificarea tuturor sarcinilor.

SPA.HERMS.150 Aproxizionarea cu combustibil/energie - relaxare

Ca alternativă la punctul CAT.OP.MPA.191 literele (b), (c) și (d), atunci când o misiune de zbor pentru îndeplinirea serviciului medical de urgență pe elicopter (HERMS) se desfășoară în conformitate cu regulile de zbor la vedere (VFR) în cadrul unei zone geografice locale și definite, politica privind combustibilul/energia trebuie să asigure faptul că, la finalizarea misiunii, rezerva finală de combustibil/energie este suficientă pentru:

- (a) o durată de zbor de 30 de minute la viteză optimă sau
- (b) o durată de zbor de 20 de minute la viteză optimă pe timp de zi, atunci când se operează într-o zonă care asigură locuri de operare continue și adecvate.

SPA.HERMS.155 Realimentarea cu pasageri la bord

Trebuie prevăzută o procedură de realimentare fie cu rotoarele oprite, fie cu rotoarele în funcțiune, în conformitate cu CAT.OP.MPA.200 „Realimentarea sau extragerea combustibilului aeronavei în regim special”.

SUBPARTEA K Operațiuni deasupra mării cu elicoptere

SPA.HOFO.100 Operațiuni deasupra mării cu elicoptere (HOFO)

Cerințele prezentei subpărți se aplică:

- (a) unui operator de transport aerian comercial care deține un AOC valabil în conformitate cu anexa nr.3 (Partea ORO);
- (b) unui operator de operațiuni comerciale specializate care deține autorizația pentru operațiuni comerciale specializate valabilă în conformitate cu Partea ORO; sau
- (c) unui operator necomercial care și-a declarat activitatea în conformitate cu Partea ORO.

SPA.HOFO.105 Aprobarea operațiunilor deasupra mării cu elicoptere

- (a) Înainte de implicarea în operațiunile menționate în prezenta subparte, AAC trebuie să fi eliberat operatorului o aprobare specifică.
- (b) Pentru a obține o astfel de aprobare, operatorul trebuie să depună o cerere la AAC, conform SPA.GEN.105, și trebuie să demonstreze că respectă cerințele din prezenta subparte.
- (c) Înainte de a desfășura operațiuni cu pornire dintr-un alt stat decât statul care a eliberat aprobarea menționată la lit.(a), operatorul trebuie să informeze autoritățile competente din ambele state cu privire la operațiunea avută în vedere.

SPA.HOFO.110 Proceduri operaționale

(a) În cadrul procesului său de management al siguranței, operatorul trebuie să diminueze și să reducă la minimum riscurile și pericolele specifice operațiunilor deasupra mării cu elicoptere. Operatorul trebuie să specifice, în manualul de operațiuni:

1. selecția, componența și pregătirea echipajelor;
2. sarcinile și responsabilitățile membrilor echipajului și ale altor membri ai personalului implicați;
3. echipamentul necesar și criteriile de trimitere în operațiune; și
4. procedurile și minimele de operare, astfel încât operațiunile normale și potențial anormale să fie descrise și tratate în mod corespunzător.

(b) Operatorul trebuie să se asigure că:

1. înainte de fiecare zbor este elaborat un plan de zbor operațional;
2. informațiile de siguranță pentru pasageri includ, de asemenea, orice informație specifică privind elementele legate de operarea deasupra mării și sunt puse la dispoziție înainte de îmbarcarea în elicopter;

3. fiecare membru al echipajului de zbor poartă un costum de supraviețuire aprobat:

(i) atunci când buletinul sau prognozele meteorologice disponibile pilotului comandant/comandantului indică o temperatură a apei mării mai mică de 10 °C pe durata zborului; sau

(ii) atunci când timpul estimat necesar salvării depășește timpul de supraviețuire calculat; sau

(iii) atunci când zborul este planificat a fi efectuat pe timp de noapte într-un mediu ostil;

1. este respectată structura rutei de zbor deasupra mării pusă la dispoziție de unitatea ATS corespunzătoare, dacă este stabilită o asemenea structură;

2. piloții utilizează în mod optim sistemele automate de control al zborului (AFCS) pe parcursul întregului zbor;

3. sunt stabilite profiluri specifice de apropiere deasupra mării, inclusiv parametri de apropiere stabili și măsurile corective care trebuie luate în cazul în care o apropiere devine instabilă;

4. în cazul operațiunilor multipilot, sunt stabilite procedurile pentru monitorizarea instrumentelor de zbor de către un membru al echipajului de zbor în timpul unui zbor deasupra mării, în special pe parcursul apropierii sau al plecării, pentru a asigura menținerea unei traiectorii de zbor sigure;

5. echipajul de zbor ia măsuri imediate și corespunzătoare atunci când se declanșează o alertă de altitudine;

6. sunt stabilite proceduri care să impună ca sistemele de flotație pentru cazuri de urgență să fie armate, atunci când acest lucru poate fi făcut în condiții de siguranță, în cazul tuturor operațiunilor de sosire și de plecare desfășurate deasupra apei; și

7. operațiunile sunt efectuate în conformitate cu orice restricții de pe rutele sau din zonele de operare specificate de AAC sau de autoritatea relevantă responsabilă pentru spațiul aerian.

SPA.HOFO.115 Utilizarea locațiilor din larg

Operatorul utilizează numai locațiile din larg care sunt adecvate pentru dimensiunea și masa tipului de elicopter și pentru operațiunile avute în vedere.

SPA.HOFO.120 Selectarea aerodromurilor și a locurilor de operare

(a) Aerodrom de rezervă la destinație pe uscat. Prin derogare de la CAT.OP.MPA.192, NCC.OP.152 și SPO.OP.151, pilotul comandant/comandantului nu trebuie să specifice un aerodrom de rezervă la destinație în planul de zbor operațional atunci când efectuează zboruri de la o locație din larg către un aerodrom de pe uscat în cazul în care:

1. aerodromul de destinație este definit ca un aerodrom de coastă sau

2. sunt îndeplinite următoarele criterii:

(i) aerodromul de destinație dispune de o procedură de apropiere instrumentală publicată;

(ii) timpul de zbor este mai mic de 3 ore; precum și

(iii) în prognozele meteorologice publicate valabile cu 1 oră înainte și la 1 oră după ora de aterizare prevăzută se specifică următoarele:

A. baza norilor este la cel puțin 700 ft deasupra minimelor asociate cu apropierea instrumentală sau la 1 000 ft deasupra aerodromului de destinație, oricare dintre aceste valori este mai mare; precum și

B. vizibilitatea este de cel puțin 2 500 de metri.

(b) Helipunte de rezervă la destinație în larg. Operatorul poate selecta o helipunte de rezervă la destinație în larg atunci când sunt îndeplinite toate criteriile următoare:

1. O helipunte de rezervă la destinație în larg trebuie utilizată numai după punctul de la care întoarcerea nu mai este posibilă (PNR) și atunci când, din punct de vedere geografic, nu

este disponibil un aerodrom de rezervă la destinație pe uscat. Înainte de PNR, se utilizează un aerodrom de rezervă la destinație pe uscat.

2. Posibilitatea de aterizare cu un motor inoperant (OEI) trebuie să fie realizabilă la helipuntea de rezervă la destinație din larg.

3. În măsura posibilului, disponibilitatea helipunții trebuie să fie garantată înaintea atingerii PRN. Dimensiunile, configurația și distanța de trecere peste obstacole caracteristice fiecărei helipunți sau altor locuri trebuie să fie adecvate pentru utilizarea acestora sau acestora ca helipunte de rezervă de către fiecare tip de elicopter prevăzut a fi utilizat.

4. Minimele meteorologice trebuie stabilite luând în considerare exactitatea și fiabilitatea informațiilor meteorologice.

5. MEL conține prevederi specifice pentru acest tip de operațiune.

6. O helipunte de rezervă la destinație în larg trebuie selectată numai dacă operatorul a stabilit o procedură în manualul de operațiuni.

SPA.HOFO.125 Apropieri cu ajutorul radarului de bord (ARA) către locații din larg – operațiuni CAT

(a) Un operator de transport aerian comercial trebuie să stabilească proceduri operaționale și să se asigure că ARA se efectuează numai dacă:

1. elicopterul este echipat cu un radar capabil să furnizeze informații cu privire la obstacolele din împrejurimi; și

2. fie:

(i) MDH se determină cu ajutorul unui radioaltimetru; fie

(ii) se aplică altitudinea minimă de coborâre (MDA) plus o marjă corespunzătoare.

(b) Operațiunile ARA către platforme maritime sau nave în mișcare se efectuează ca operațiuni multipilot.

(c) Distanța de decizie trebuie să asigure o distanță corespunzătoare de trecere peste obstacole în cazul unei apropieri întrerupte de la orice destinație pentru care este prevăzută o ARA.

(d) Apropierea se continuă dincolo de distanța de decizie sau sub altitudinea/înălțimea minimă de coborâre (MDA/H) numai dacă s-a stabilit contactul vizual cu destinația.

(e) Pentru operațiunile CAT cu un singur pilot, la MDA/H și la distanța de decizie se fac adăugiri corespunzătoare.

(f) Atunci când o ARA se efectuează către o locație fixă din larg (și anume o instalație fixă sau o navă ancorată), iar în sistemul de navigație este disponibilă o poziție GPS fiabilă pentru locația respectivă, se utilizează sistemul de navigație GPS/de suprafață, pentru a spori siguranța operațiunii ARA.

SPA.HOFO.130 Condiții meteorologice

În pofida CAT.OP.MPA.247, NCC.OP.180 și SPO.OP.170, în cazul zborurilor dintre locații din larg aflate într-un spațiu aerian de clasa G în care sectorul de deasupra apei este mai mic de 10 MN, se pot desfășura zboruri în condiții VFR dacă limitele sunt egale sau superioare următoarelor valori:

Tabel. Minimele pentru zborul între locații din larg aflate într-un spațiu aerian de clasa G

	Zi		Noapte	
	Înălțime*	Vizibilitate	Înălțime*	Vizibilitate
Un singur pilot	300 ft	3 km	500 ft	5 km
Doi piloți	300 ft	2 km**	500 ft	5 km***

* Baza norilor trebuie să permită zborul la înălțimea specificată, sub și fără nori.

** Elicopterele pot fi operate cu o vizibilitate în zbor redusă la 800 m, cu condiția ca destinația sau o structură intermediară să fie în permanență vizibilă.

*** Elicopterele pot fi operate cu o vizibilitate în zbor redusă la 1 500 m, cu condiția ca destinația sau o structură intermediară să fie în permanență vizibilă.

SPA.HOFO.135 Limitări legate de vânt pentru operațiunile către locații din larg

Operațiunile către o locație din larg se efectuează numai atunci când viteza vântului la helipunte este raportată ca fiind de maximum 60 de noduri, inclusiv rafalele.

SPA.HOFO.140 Cerințe de performanță la locațiile din larg

Elicopterele care decolează de la locații din larg și care aterizează în locații din larg trebuie să fie operate în conformitate cu cerințele de performanță incluse în anexa corespunzătoare, în funcție de tipul operațiunii.

SPA.HOFO.145 Sistemul de monitorizare a datelor de zbor (FDM)

(a) În cazul efectuării unor operațiuni CAT cu un elicopter echipat cu un înregistrator de date de zbor, operatorul trebuie să instituie și să mențină un sistem FDM în cadrul sistemului său de management integrat.

(b) Sistemul FDM trebuie să nu fie punitiv și trebuie să cuprindă măsuri adecvate de protecție a sursei (surselor) de date.

SPA.HOFO.150 Sistemul de urmărire a aeronavelor

Operatorul trebuie să instituie și să mențină un sistem de urmărire a aeronavelor monitorizat pentru operațiunile deasupra mării efectuate într-un mediu ostil, din momentul plecării elicopterului până la sosirea acestuia la destinația finală.

SPA.HOFO.155 Sistemul de monitorizare a vibrațiilor (VHM)

(a) Următoarele elicoptere care efectuează operațiuni CAT deasupra mării într-un mediu ostil trebuie să fie echipate cu un sistem VHM capabil să monitorizeze starea sistemelor esențiale ale rotoarelor și a sistemelor de acționare a rotoarelor:

1. elicopterele motorizate complexe al căror certificat de navigabilitate individual a fost obținut după 31 decembrie 2016;

2. toate elicopterele cu o configurație maximă operațională a locurilor pentru pasageri (MOPSC) mai mare de 9, al căror certificat de navigabilitate individual a fost obținut înainte de 1 ianuarie 2017;

3. toate elicopterele al căror certificat de navigabilitate individual a fost obținut după 31 decembrie 2018.

(b) Operatorul trebuie să dispună de un sistem pentru:

1. colectarea datelor, inclusiv a alertelor generate de sistem;
2. analizarea și determinarea bunei funcționări a componentelor; și
3. intervenția în cazul defecțiunilor detectate în stadiu incipient.

SPA.HOFO.160 Cerințe privind echipamentele

(a) Operatorul trebuie să respecte următoarele cerințe privind echipamentele:

1. Un sistem de sonorizare (PA) în elicopterele utilizate pentru operațiuni CAT și necomerciale cu elicoptere motorizate complexe (NCC):

(i) elicopterele cu o configurație maximă operațională a locurilor pentru pasageri (MOPSC) mai mare de 9 trebuie echipate cu un sistem PA;

(ii) elicopterele cu o MOPSC de 9 sau mai mică nu trebuie echipate cu un sistem PA dacă operatorul poate demonstra că vocea pilotului poate fi înțeleasă de pe toate scaunele de pasageri în timpul zborului.

2. Radioaltimetru. Elicopterele trebuie să fie echipate cu un radioaltimetru capabil să emită o avertizare sonoră sub o înălțime preselectată și o avertizare vizuală la o înălțime selectabilă de către pilot.

(b) Ieșirile de urgență. Toate ieșirile de urgență, inclusiv ieșirile de urgență pentru echipaj, și eventualele uși, ferestre sau alte deschizături potrivite a fi utilizate pentru evacuarea de urgență, precum și mijloacele de deschidere a acestora trebuie să fie marcate în mod clar

pentru ghidarea ocupanților care le utilizează la lumina zilei sau pe întuneric. Aceste marcaje trebuie proiectate astfel încât să rămână vizibile dacă elicopterul este răsturnat sau cabina este sub apă.

(c) Sistemul de avertizare și de informare asupra configurației terenului pentru elicoptere (HTAWS). Elicopterele utilizate în operațiuni CAT cu o masă maximă certificată la decolare de peste 3 175 kg sau cu o MOPSC mai mare de 9, al căror certificat de navigabilitate individual a fost obținut după 31 decembrie 2018, trebuie să fie echipate cu un sistem HTAWS care să respecte cerințele pentru echipamentele de clasa A specificate într-un standard admisibil.

SPA.HOFO.165 Proceduri și echipamente suplimentare pentru operațiuni efectuate într-un mediu ostil

(a) Veste de salvare. Toate persoanele de la bord trebuie să poarte în permanență veste de salvare aprobate, cu excepția cazului în care poartă costume de supraviețuire integrate care respectă cerințele combinate privind costumele de supraviețuire și vestele de salvare.

(b) Costume de supraviețuire. Toți pasagerii de la bord trebuie să poarte costume de supraviețuire aprobate:

1. atunci când buletinul sau prognozele meteorologice disponibile comandantului/pilotului comandant indică faptul că temperatura apei mării va fi mai mică de 10 °C pe durata zborului; sau

2. atunci când timpul estimat necesar salvării depășește timpul de supraviețuire calculat; sau

3. atunci când zborul este planificat a fi efectuat pe timp de noapte.

(c) Sistemul de respirație de urgență. Toate persoanele de la bord trebuie să fie echipate cu sisteme de respirație în situații de urgență și să fie instruite cu privire la utilizarea acestora.

(d) Plute de salvare

1. Toate plutele de salvare transportate trebuie instalate astfel încât să poată fi utilizate în condițiile de pe mare în care au fost evaluate pentru certificare caracteristicile de amerizare de urgență, de flotabilitate și de echilibru ale elicopterului.

2. Toate plutele de salvare transportate trebuie instalate astfel încât să poată fi utilizate imediat în caz de urgență.

3. Numărul de plute de salvare instalate:

(i) în cazul elicopterelor care transportă mai puțin de 12 persoane, minimum o plută de salvare cu o capacitate nominală corespunzând cel puțin numărului maxim de persoane de la bord; sau

(ii) în cazul elicopterelor care transportă mai mult de 11 persoane, minimum două plute de salvare, cu o capacitate totală suficientă pentru a asigura un loc tuturor persoanelor care pot fi transportate la bord și, în cazul pierderii uneia dintre plute, cea sau cele rămase având suficientă capacitate de supraîncărcare pentru a transporta toate persoanele din elicopter.

4. Fiecare plută de salvare trebuie să fie echipată cu cel puțin un emițător de supraviețuire pentru localizare în caz de urgență [(ELT(S)], și

5. Fiecare plută de salvare trebuie să fie echipată cu echipamente de salvare, inclusiv cu mijloace de susținere a vieții, adecvate zborului care urmează a fi efectuat.

(e) Sistemul de iluminare a cabinei în caz de urgență. Elicopterul trebuie să fie echipat cu un sistem de iluminare în caz de urgență care să aibă o sursă de alimentare independentă, pentru a asigura iluminarea generală a cabinei în vederea facilitării evacuării elicopterului.

(f) Emițător de supraviețuire pentru localizare în caz de urgență cu declanșare automată [ELT(AD)]. Elicopterul trebuie să fie echipat cu un ELT(AD) care să fie capabil să transmită simultan pe frecvențele de 121,5 MHz și de 406 MHz.

Securizarea ușilor care nu se pot desprinde. Ușile care nu se pot desprinde și care sunt proiectate ca ieșiri de urgență în cazul unei amerizări de urgență trebuie să dispună de un mijloc de menținere a acestora în poziție deschisă în așa fel încât să nu împiedice ieșirea

ocupanților în orice condiții de pe mare, până la condițiile maxime de pe mare necesare pentru evaluarea privind amerizarea de urgență și flotabilitatea.

(h) Ieșirile de urgență și trapele de evacuare. Toate ieșirile de urgență, inclusiv ieșirile de urgență pentru echipaj și eventualele uși, ferestre sau alte deschizături care se pretează a fi utilizate în scopul evacuării sub apă trebuie să fie echipate astfel încât să poată fi utilizate în caz de urgență.

(i) În pofida lit.(a), (b) și (c) de mai sus, operatorul poate, pe baza unei evaluări a riscurilor, să permită pasagerilor aflați într-o stare de incapacitate medicală la o locație din larg să poarte parțial sau să nu poarte vestele de salvare, costumele de supraviețuire sau sistemele de respirație în situații de urgență în timpul zborurilor de întoarcere sau în timpul zborurilor între locații din larg.

SPA.HOFO.170 Cerințe referitoare la echipaj

(a) Operatorul trebuie să instituie:

1. criterii de selecție a membrilor echipajului de zbor, ținând seama de experiența anterioară a acestora;

2. un nivel minim de experiență pentru un comandant/pilot comandant care intenționează să efectueze operațiuni deasupra mării; și

3. un program de pregătire și de verificare a echipajului de zbor pe care fiecare membru al echipajului de zbor trebuie să îl finalizeze cu succes. Acest program trebuie să fie adaptat la mediul din larg și să includă proceduri pentru condiții normale, anormale și de urgență, pregătire în domeniul managementului resurselor de echipaj, al intrării în apă și al supraviețuirii pe mare.

(b) Cerințe privind experiența recentă

Un pilot nu poate opera un elicopter care transportă pasageri:

1. către o locație din larg, în calitate de comandant sau de pilot comandant sau copilot, decât atunci când a efectuat, în ultimele 90 de zile, cel puțin 3 decolări, plecări, apropieri și aterizări la o locație din larg cu un elicopter de același tip sau cu un FFS care reprezintă respectivul tip de elicopter; sau

2. pe timp de noapte către o locație din larg, în calitate de comandant sau de pilot comandant sau copilot, decât atunci când a efectuat, în ultimele 90 de zile, cel puțin 3 decolări, plecări, apropieri și aterizări pe timp de noapte la o locație din larg cu un elicopter de același tip sau cu un FFS care reprezintă respectivul tip de elicopter.

Cele trei decolări și aterizări trebuie executate fie în operațiuni multipilot, fie în operațiuni cu un singur pilot, în funcție de operațiunea care urmează să fie efectuată.

(c) Cerințe specifice pentru operațiuni CAT:

1. Perioada de 90 de zile menționată la lit.(b) pct.1 și 2 de mai sus poate fi prelungită la 120 de zile, atât timp cât pilotul efectuează zboruri de linie sub supravegherea unui examinator sau a unui instructor pentru calificare de tip.

2. Dacă pilotul nu respectă cerințele prevăzute la pct.1, el trebuie să finalizeze un zbor de pregătire cu elicopterul sau cu un FFS de tipul elicopterului care urmează să fie utilizat, care să includă cel puțin cerințele descrise la lit.(b) pct.1 și 2, înainte de a-și putea exercita privilegiile.

SUBPARTEA L

Operațiuni cu avioane monomotor cu turbină pe timp de noapte sau în condiții meteorologice de zbor instrumental (SET-IMC)

SPA.SET-IMC.100 SET-IMC Operațiuni

În transportul aerian comercial (CAT), avioanele monomotor cu turbină sunt operate pe timp de noapte sau în condiții IMC numai dacă operatorul a primit o aprobare SET-IMC din partea AAC.

SPA.SET-IMC.105 Aprobarea operațiunilor

Pentru a obține o aprobare SET-IMC din partea AAC, operatorul trebuie să facă dovada că toate condițiile de mai jos sunt îndeplinite:

(a) este constatat în exploatare la nivelul flotei mondiale un nivel acceptabil de fiabilitate a motorului cu turbină pentru combinația specifică corp aeronavă-motor;

(b) au fost elaborate și incluse în programul de întreținere a aeronavei al operatorului, în conformitate cu Regulamentul privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu, instrucțiuni și proceduri de întreținere specifice pentru a asigura nivelurile preconizate de menținere a navigabilității și de fiabilitate a avionului și a sistemului său de propulsie, inclusiv toate elementele următoare:

1. un program de monitorizare a tendințelor motorului, cu excepția avioanelor cărora li s-a emis pentru prima dată un certificat individual de navigabilitate după 31 decembrie 2004 și care dispun de un sistem automat de monitorizare a tendințelor;

2. un program de fiabilitate a sistemului de propulsie și a sistemelor asociate.

(c) au fost stabilite componența echipajului de zbor și un program de formare/verificare pentru membrii echipajului de zbor implicați în aceste operațiuni;

(d) au fost instituite proceduri operaționale care specifică toate elementele următoare:

1. echipamentele care trebuie transportate la bord, inclusiv limitările de operare ale acestora și articolele corespunzătoare din MEL;

2. planul de zbor;

3. procedurile normale;

4. procedurile de urgență, inclusiv procedurile care trebuie aplicate în cazul unei defecțiuni a sistemului de propulsie, precum și procedurile de aterizare forțată în toate condițiile meteorologice;

5. monitorizarea și raportarea incidentelor;

(e) a fost realizată o evaluare a riscurilor în materie de siguranță, incluzând determinarea unei perioade acceptabile a riscului dacă operatorul intenționează să facă uz de aceasta.

SPA.SET-IMC.110 Cerințe referitoare la echipamente pentru operațiuni SET-IMC

Avioanele utilizate pentru operațiuni SET-IMC trebuie dotate cu toate echipamentele următoare:

(a) două sisteme separate de generare a energiei electrice, fiecare dintre acestea capabile să furnizeze energia electrică necesară pentru toate instrumentele de zbor esențiale, pentru sistemele de navigație și pentru sistemele avionului necesare continuării zborului până la destinație sau la aerodromul de rezervă;

(b) doi indicatori de atitudine alimentați din surse independente;

(c) pentru transporturile de pasageri, un ham sau o centură de siguranță peste umăr cu o centură diagonală peste umăr pentru fiecare scaun pentru pasageri;

(d) echipament la bord de detecție meteo;

(e) într-un avion presurizat, suficient oxigen de subzistență pentru toți ocupanții pentru a permite coborârea, ca urmare a cedării motorului, de la altitudinea de croazieră maximă certificată până la altitudini mai mici de 13 000 ft, în planare la viteză și configurație de planare optime, presupunând o rată de depresurizare maximă a cabinei;

(f) un sistem de navigație de suprafață în care pot fi programate pozițiile locurilor de aterizare și care furnizează echipajului navigant ghidare laterală pentru a ajunge la locurile respective;

(g) un radioaltimetru;

(h) un far de aterizare, capabil să lumineze punctul de contact cu solul pe traiectoria de planare de la o distanță de 200 ft;

(e) un sistem de alimentare cu electricitate în caz de urgență cu o capacitate și o duranță suficiente pentru a putea furniza energie, după o pană a tuturor sistemelor de producere de energie, pentru sarcinile suplimentare necesare tuturor elementelor următoare:

1. instrumentele de zbor și de navigație de suprafață esențiale în timpul coborârii de la altitudinea maximă de operare după cedarea motorului;

2. mijloacele care permit o încercare de repornire a motorului;

3. dacă este cazul, ieșirea trenului de aterizare și acționarea flapsurilor;

4. utilizarea radioaltimetrului pe tot parcursul încercării de aterizare;

5. farul de aterizare;

6. un încălzitor pentru tubul Pitot;

7. în cazul în care sunt instalate, mijloacele electrice necesare pentru a oferi suficientă protecție împotriva deprecierii câmpului vizual al piloților la aterizare;

(j) un sistem de aprindere care se activează automat sau poate fi pus în funcțiune manual, pentru decolare, pentru aterizare și pe durata zborului, în condiții de umiditate vizibilă;

(k) un mijloc de monitorizare permanentă a sistemului de lubrifiere a grupului motopropulsor pentru a detecta prezența de deșeuri asociate cu defectarea iminentă a unei componente a sistemului de transmisie, inclusiv o indicație de avertizare în cabina echipajului de zbor;

(kk) sistem de avertizare a incendiului;

(l) un dispozitiv de control al puterii motorului de avarie care permite continuarea funcționării motorului într-un domeniu de putere suficient pentru a încheia zborul în siguranță în eventualitatea oricăror defecțiuni previzibile în mod rezonabil ale unității de control al debitului de combustibil/energie.

SUBPARTEA M

DOCUMENTATIA DE ZBOR IN FORMAT ELECTRONIC (EFB)

SPA.EFB.100 Utilizarea documentației de zbor în format electronic (EFB) – aprobare operațională

(a) Un operator de transport aerian comercial utilizează o aplicație EFB de tip B numai dacă AAC a acordat respectivului operator o aprobare pentru o astfel de utilizare.

(b) Pentru a obține, din partea AAC, o aprobare operațională pentru utilizarea unei aplicații EFB de tip B, operatorul trebuie să facă dovada că:

1. s-a efectuat o evaluare a riscurilor legată de utilizarea dispozitivului EFB care găzduiește aplicația, precum și de aplicația EFB și de funcția sau funcțiile asociate, în cadrul căreia s-au identificat riscurile asociate și s-a asigurat că acestea sunt gestionate și reduse în mod corespunzător;

2. interfețele om-mașină ale dispozitivului EFB și ale aplicației EFB au fost evaluate în raport cu principiile legate de factorii umani;

3. a instituit un sistem de administrare a EFB și a elaborat și implementat proceduri și cerințe de pregătire pentru administrarea și utilizarea dispozitivului EFB și a aplicației EFB. Este vorba despre proceduri:

(i) de utilizare a EFB;

(ii) de management al schimbărilor aduse sistemului EFB;

(iii) de gestionare a datelor EFB;

(iv) de întreținere a EFB; și

(v) de securitate a EFB;

4. platforma-gazdă pentru EFB este adecvată pentru utilizarea prevăzută a

aplicației EFB.

Această demonstrație trebuie să fie specifică aplicației EFB și platformei-gazdă pentru EFB pe care este instalată aplicația.

Anexa nr. 6
la Regulamentul de stabilire a cerințelor
tehnice și a procedurilor administrative
referitoare la operațiunile aeriene

**Operațiuni Aeriene Necomerciale Efectuate cu Aeronave
Motorizate Complexe
(Partea NCC)**

**SUBPARTEA A
CERINȚE GENERALE**

NCC.GEN.100 Autoritatea competentă

AAC este autoritatea competentă pentru operatorul care își are sediul principal de activitate, este stabilit sau își are reședința în Republica Moldova.

NCC.GEN.101 Cerințe suplimentare pentru organizațiile de pregătire pentru zbor

Organizațiile de pregătire aprobate (ATO) care trebuie să se conformeze prezentei anexe trebuie, de asemenea, să respecte:

- (a) ORO.GEN.310, după caz, și
- (b) ORO.MLR.105.

NCC.GEN.105 Responsabilitățile echipajului

(a) Membrul echipajului este responsabil de executarea corespunzătoare a îndatoririlor sale care sunt:

- 1. legate de siguranța aeronavei și a ocupanților acesteia; și
- 2. precizate în instrucțiunile și procedurile din manualul de operațiuni.

(b) În timpul fazelor critice ale zborului sau ori de câte ori pilotul comandant consideră că este necesar din motive de siguranță, membrul echipajului trebuie să rămână așezat la postul său și să nu efectueze nici o activitate în afara celor necesare pentru operarea aeronavei în condiții de siguranță.

(c) În timpul zborului, membrul echipajului de zbor își păstrează centura de siguranță cuplată atunci când se află la postul său.

(d) În timpul zborului, cel puțin un membru calificat al echipajului de zbor trebuie să se afle la comenzile aeronavei în orice moment.

(e) Membrul echipajului nu îndeplinește sarcini pe o aeronavă:

1. dacă știe sau suspectează că suferă de oboseală, după cum se menționează la pct.26 din anexa nr.3 la Codul aerian, sau dacă se simte inapt din alte motive, într-o așa măsură încât zborul poate fi pus în pericol; sau

2. în cazul în care se află sub influența unor substanțe psihoactive ori din alte motive, așa cum se menționează la pct.27 din anexa nr.3 la Codul aerian.

(f) Membrul echipajului care îndeplinește sarcini pentru mai mult de un operator trebuie:

1. să țină la zi evidențele proprii referitoare la timpul de zbor și de serviciu și la perioadele de odihnă, menționate în subpartea FTL din anexa nr.3 (Partea ORO); și

2. să pună la dispoziția fiecărui operator datele necesare pentru programarea activităților în conformitate cu cerințele FTL aplicabile.

(g) Membrul echipajului trebuie să raporteze pilotului comandant:

1. orice pană, defecțiune, funcționare necorespunzătoare sau defect care, în opinia sa, ar putea afecta starea de navigabilitate sau operarea în siguranță a aeronavei, inclusiv a sistemelor de urgență; și

2. orice incident care a pus sau ar putea pune în pericol siguranța operării.

NCC.GEN.106 Responsabilitățile și autoritatea pilotului comandant

(a) Pilotul comandant răspunde de:

1. siguranța aeronavei și a tuturor membrilor echipajului, a pasagerilor și a încărcăturii de la bord în timpul operațiunilor cu aeronava, după cum se menționează la pct.3 din anexa nr.3 la Codul aerian;

2. inițierea, continuarea, încheierea sau devierea unui zbor din motive de siguranță;

3. asigurarea faptului că toate instrucțiunile, procedurile operaționale și listele de verificare sunt respectate în conformitate cu manualul de operațiuni și după cum se menționează la pct.2 din anexa nr.3 la Codul aerian;

4. inițierea unui zbor numai în cazul în care este convins că sunt respectate toate limitările operaționale menționate la pct.6 alin.3) din anexa nr.3 la Codul aerian, după cum urmează:

(i) aeronava îndeplinește condițiile de navigabilitate;

(ii) aeronava este înmatriculată corespunzător;

(iii) instrumentele și echipamentele necesare pentru efectuarea respectivului zbor sunt instalate în aeronavă și sunt funcționale, cu excepția cazului în care MEL sau un document echivalent permite operarea cu echipamente nefuncționale, conform prevederilor de la NCC.IDE.A.105 sau NCC.IDE.H.105;

(iv) masa aeronavei și poziția centrului său de greutate permit efectuarea zborului în limitele prevăzute în documentația de navigabilitate;

(v) toate bagajele transportate în cabină și în cală, precum și mărfurile au fost încărcate și asigurate corespunzător;

(vi) limitările de operare ale aeronavei, precizate în AFM, nu vor fi depășite în niciun moment al zborului;

(vii) fiecare membru al echipajului de zbor deține certificat valabil în conformitate cu Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă;

(viii) membrii echipajului de zbor sunt evaluați corespunzător și îndeplinesc cerințele privind competența și experiența recentă; și

(ix) orice bază de date de navigație necesară pentru navigația bazată pe performanțe este corespunzătoare și actuală.

5. neinițierea unui zbor în cazul în care un membru al echipajului de zbor se află în incapacitatea de a-și îndeplini atribuțiile din cauze precum vătămare corporală, boală, oboseală sau efecte ale unor substanțe psihoactive;

6. necontinuarea unui zbor dincolo de cel mai apropiat aerodrom sau loc de operare cu condiții meteorologice admisibile în cazul în care capacitatea oricărui membru al echipajului de zbor de a-și îndeplini atribuțiile este semnificativ redusă din cauze precum oboseală, boală sau lipsă de oxigen;

7. decizia referitoare la acceptarea unei aeronave care prezintă elemente inutilizabile permise de CDL sau de MEL, după caz;

8. înregistrarea datelor de utilizare și a tuturor defecțiunilor cunoscute sau suspectate din aeronavă în jurnalul tehnic al aeronavei sau în jurnalul de bord al acesteia la încheierea zborului sau a seriei de zboruri; și

9. se asigură că:

(i) înregistratoarele de zbor nu sunt dezactivate sau oprite pe timpul zborului;

(ii) în cazul unui eveniment, altul decât un accident sau un incident grav, care este raportat în conformitate cu ORO.GEN.160 lit.(a), înregistrările înregistratoarelor de zbor nu sunt șterse intenționat; și

(iii) în cazul unui accident sau al unui incident grav, sau dacă păstrarea înregistrărilor înregistratoarelor de zbor este dispusă de autoritatea responsabilă de investigare:

(A) înregistrările înregistratoarelor de zbor nu sunt șterse intenționat;

(B) înregistratoarele de zbor sunt dezactivate imediat după încheierea zborului; și

(C) înainte de ieșirea din compartimentul echipajului de zbor se iau măsuri de precauție pentru a păstra înregistrările înregistratoarelor de zbor.

(b) Pilotul comandant este autorizat să refuze transportul sau să debarce orice persoană, bagaj sau marfă care poate reprezenta un pericol potențial pentru siguranța aeronavei sau a ocupanților acesteia.

(c) Pilotul comandant raportează, cât mai curând posibil, serviciilor de trafic aerian (ATS) corespunzătoare oricărei condiții meteorologice sau condiții de zbor periculoase întâlnite care ar putea afecta siguranța altor aeronave.

(d) Fără a aduce atingere dispoziției de la lit.(a) pct.6, în cadrul operațiunilor cu echipaj multiplu, pilotul comandant poate continua un zbor dincolo de cel mai apropiat aerodrom cu condiții meteorologice admisibile atunci când există proceduri adecvate de reducere a riscurilor.

(e) Într-o situație de urgență care necesită decizii și acțiuni imediate, pilotul comandant ia toate măsurile pe care le consideră necesare în circumstanțele respective, în conformitate cu pct.24 din anexa nr.3 la Codul aerian. În astfel de cazuri, acesta se poate abate, din motive de siguranță, de la reguli, proceduri și metode operaționale.

(f) Pilotul comandant înaintează fără întârziere AAC un raport cu privire la un act de intervenție ilicită și informează autoritatea locală desemnată.

(g) Pilotul comandant înștiințează AAC și autoritatea responsabilă de investigare, prin cele mai rapide mijloace disponibile cu privire la orice accident care implică aeronava și care are ca rezultat vătămări corporale grave sau decesul unei persoane sau daune semnificative provocate aeronavei sau bunurilor.

NCC.GEN.110 Respectarea actelor cu putere de lege și a procedurilor

(a) Pilotul comandant respectă actele cu putere de lege și procedurile statelor în care se derulează operațiunile.

(b) Pilotul comandant trebuie să cunoască actele cu putere de lege și procedurile relevante pentru îndeplinirea atribuțiilor sale, prevăzute pentru zonele care urmează a fi traversate, pentru aerodromurile sau locurile de operare care urmează a fi utilizate și pentru infrastructurile de navigație aeriană conexe, după cum se menționează la pct.1 din anexa nr.3 la Codul aerian.

NCC.GEN.115 Limbă comună

Operatorul se asigură că toți membrii echipajului pot comunica între ei într-o limbă comună.

NCC.GEN.119 Rulajul la sol al aeronavelor

Operatorul stabilește proceduri pentru rulajul la sol în scopul de a asigura operarea în condiții de siguranță și de a spori siguranța pistei.

NCC.GEN.120 Rularea la sol a avioanelor

Operatorul se asigură că un avion 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;
2. este calificată să folosească radiotelefonie dacă sunt necesare radiocomunicațiile;
3. a fost instruită cu privire la configurația, rutele, semnele, marcajele, luminile aerodromului, precum și la semnalele, instrucțiunile, frazeologia și procedurile ATC; și
4. se poate conforma standardelor operaționale necesare pentru deplasarea în siguranță a avionului pe aerodrom.

NCC.GEN.125 Pornirea rotoarelor – elicoptere

Un rotor al unui elicopter se pornește numai în scopul efectuării unui zbor cu un pilot calificat la comenzi.

NCC.GEN.130 Dispozitive electronice portabile

Operatorul nu permite nici unei persoane să utilizeze la bordul unei aeronave un dispozitiv electronic portabil (PED) care poate afecta negativ performanțele sistemelor și ale echipamentelor aeronavei.

NCC.GEN.131 Utilizarea documentației de zbor în format electronic (EFB)

(a) În cazul în care se utilizează EFB la bordul unei aeronave, operatorul se asigură că EFB nu afectează negativ performanțele sistemelor sau ale echipamentelor aeronavei ori capacitatea membrului echipajului de zbor de a opera aeronava.

(b) Înainte de a utiliza o aplicație EFB de tip B, operatorul are obligația:

1. de a efectua o evaluare a riscurilor legată de utilizarea dispozitivului EFB care găzduiește aplicația, precum și de aplicația EFB în cauză și de funcția sau funcțiile asociate, în cadrul căreia se identifică riscurile asociate și se asigură că acestea sunt gestionate și reduse în mod corespunzător. Evaluarea riscurilor abordează riscurile asociate interfeței om-mașină a dispozitivului EFB și a aplicației EFB în cauză; și

2. de a institui un sistem de administrare a EFB, inclusiv proceduri și cerințe de pregătire pentru administrarea și utilizarea dispozitivului și a aplicației EFB.

NCC.GEN.135 Informații privind echipamentele de urgență și de supraviețuire transportate

Operatorul trebuie să aibă permanent liste cu informații privind echipamentele de urgență și de supraviețuire de la bord, care să fie disponibile pentru comunicarea imediată către RCC.

NCC.GEN.140 Documente, manuale și informații care trebuie păstrate la bord

(a) Următoarele documente, manuale și informații se păstrează la bord în timpul fiecărui zbor, în original sau copie, cu excepția cazurilor în care există dispoziții contrare:

1. AFM sau un document ori documente echivalent(e);
2. certificatul de înmatriculare în original;
3. CofA în original;
4. certificatul de zgomot;
5. declarația prevăzută la ORO.DEC.100;
6. lista aprobărilor specifice, dacă este cazul;
7. autorizația pentru stația radio a aeronavei, dacă este cazul;
8. copia contractului (contractelor) de asigurare și a certificatului/poliței (certificatelor/polițelor) de asigurare pentru răspunderea civilă față de pasageri, bagaje și mărfuri, precum și pentru răspunderea civilă față de părți terțe;
9. jurnalul de bord al aeronavei sau un document echivalent;
10. detaliile planului de zbor ATS depus, dacă este cazul;
11. hărți aeronautice actualizate și corespunzătoare pentru ruta zborului propus și pentru toate rutele pe care este rezonabil să se prevadă că poate fi deviat zborul;
12. procedurile și informațiile privind semnalele vizuale care trebuie utilizate de aeronava interceptoare și aeronava interceptată;
13. informații privind serviciile de căutare și salvare pentru zona zborului avut în vedere;
14. părțile în vigoare ale manualului de operațiuni relevante pentru atribuțiile membrilor echipajului, care trebuie să fie ușor accesibile membrilor echipajului;
15. MEL sau CDL;
16. NOTAM și documentația de informare AIS corespunzătoare;
17. informațiile meteorologice corespunzătoare;
18. manifestul mărfurilor și/sau lista de pasageri, dacă este cazul; și
19. orice alte documente care pot fi relevante pentru zbor sau care sunt cerute de statele implicate în zborul respectiv.

(b) În cazul pierderii sau furtului documentelor indicate la lit.(a) pct. 2-8, se permite continuarea operațiunii până când zborul ajunge la destinație sau într-un loc în care se pot

furniza documente înlocuitoare.

NCC.GEN.145 Tratarea înregistrărilor efectuate de înregistratoarele de zbor: păstrare, producere, protejare și utilizare

(a) După un accident, un incident grav sau un eveniment identificat de autoritatea responsabilă de investigare, operatorul unei aeronave trebuie să păstreze datele originale înregistrate de înregistratoarele de zbor timp de 60 de zile sau până la primirea unor dispoziții contrare din partea autorității responsabile de investigare.

(b) Operatorul trebuie să realizeze verificări și evaluări operaționale ale înregistrărilor pentru a asigura buna funcționare neîntreruptă a înregistratoarelor de zbor care trebuie să fie transportate la bord.

(c) Operatorul trebuie să asigure păstrarea înregistrărilor parametrilor de zbor și ale mesajelor comunicărilor prin legături de date care trebuie înregistrate de înregistratoarele de zbor. Cu toate acestea, în scopul încercării și întreținerii acestor înregistratoare de zbor, se poate șterge, în momentul încercării, până la o oră din cel mai vechi material înregistrat.

(d) Operatorul trebuie să păstreze și să țină la zi documentația care prezintă informațiile necesare pentru transformarea datelor de zbor neprelucrate în parametri de zbor exprimați prin unități operabile.

(e) Operatorul trebuie să pună la dispoziție orice înregistrări efectuate de un înregistrator de zbor care au fost păstrate, dacă AAC decide astfel.

(f) Fără a aduce atingere cadrului normativ cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor din aviația civilă și cadrului normativ privind protecția datelor cu caracter personal

1. Cu excepția cazului în care se urmărește asigurarea bunei funcționări a înregistratorului de zbor, înregistrările audio efectuate de un înregistrator de zbor nu sunt divulgate sau utilizate decât dacă se îndeplinesc toate condițiile următoare:

(i) există o procedură referitoare la tratarea acestor înregistrări audio și a transcrierii lor;

(ii) toți membrii echipajului și întregul personal de întreținere implicat și-au dat acordul în prealabil;

(iii) aceste înregistrări audio sunt utilizate numai pentru menținerea sau îmbunătățirea siguranței.

1a. Atunci când se inspectează înregistrările audio efectuate de înregistratorul de zbor pentru a se asigura buna funcționare a înregistratorului de zbor, operatorul trebuie să protejeze confidențialitatea acestor înregistrări audio și să se asigure că nu sunt divulgate sau folosite în alte scopuri decât pentru a asigura buna funcționare a înregistratorului de zbor.

2. Parametrii de zbor sau mesajele comunicate prin legături de date înregistrate de un înregistrator de zbor nu se folosesc în alte scopuri decât pentru investigarea unui accident sau incident a cărui raportare este obligatorie, cu excepția cazurilor în care aceste înregistrări îndeplinesc una dintre condițiile următoare:

(i) sunt folosite de operator exclusiv în scopuri de navigabilitate sau de întreținere;

(ii) sunt anonimizate;

(iii) sunt divulgate în cadrul unor proceduri securizate.

3. Cu excepția cazului în care se urmărește asigurarea bunei funcționări a înregistratorului de zbor, imaginile din compartimentul echipajului de zbor care sunt înregistrate de un înregistrator de zbor nu sunt divulgate sau utilizate decât dacă se îndeplinesc toate condițiile următoare:

(i) există o procedură referitoare la tratarea acestor înregistrări de imagini;

(ii) toți membrii echipajului și întregul personal de întreținere implicat și-au dat acordul în prealabil;

(iii) aceste înregistrări de imagini sunt utilizate numai pentru menținerea sau îmbunătățirea siguranței.

3a. Atunci când imaginile din compartimentul echipajului de zbor care sunt înregistrate de un înregistrator de zbor sunt inspectate pentru a se asigura buna funcționare a înregistratorului de zbor:

(i) aceste imagini nu sunt divulgate sau utilizate în alte scopuri decât pentru a asigura buna funcționare a înregistratorului de zbor;

(ii) dacă există probabilitatea ca în imagini să fie vizibile părți ale corpului membrilor echipajului, operatorul trebuie să asigure confidențialitatea acestor imagini.

NCC.GEN.150 Transportul bunurilor periculoase

(a) Transportul aerian al bunurilor periculoase se desfășoară în conformitate cu CT-TABP și instrucțiunile tehnice (Doc 9284).

(b) Bunurile periculoase pot fi transportate numai de către un operator care a obținut aprobarea din partea AAC în conformitate cu CT-TABP și subpartea G din anexa nr.5 (Partea SPA), cu excepția cazului în care:

1. nu fac obiectul instrucțiunilor tehnice (Doc 9284) în conformitate cu partea 1 a acestor instrucțiuni; sau

2. sunt transportate de pasageri sau de membri ai echipajului sau se află în bagaje, în conformitate cu partea 8 a instrucțiunilor tehnice (Doc 9284).

(c) Operatorul instituie proceduri care să asigure luarea tuturor măsurilor rezonabile pentru prevenirea transportului neintenționat de bunuri periculoase la bord.

(d) Operatorul pune la dispoziția personalului informațiile necesare care să îi permită acestuia să își îndeplinească responsabilitățile, așa cum se prevede în Instrucțiunile tehnice.

(e) În conformitate cu CT-TABP și instrucțiunile tehnice (Doc 9284), dacă au loc orice incidente sau accidente legate de bunurile periculoase, operatorul raportează fără întârziere autorității responsabilă de investigare, AAC și autorității corespunzătoare a statului în care a avut loc evenimentul.

(f) Operatorul se asigură că pasagerii sunt informați în legătură cu bunurile periculoase în conformitate cu CT-TABP și instrucțiunile tehnice (Doc 9284).

(g) Operatorul se asigură că la punctele de acceptare a mărfurilor sunt disponibile afișe care oferă informații despre transportul bunurilor periculoase, conform prevederilor CT-TABP și instrucțiunile tehnice (Doc 9284).

SUBPARTEA B PROCEDURI OPERAȚIONALE

NCC.OP.100 Folosirea aerodromurilor și a locurilor de operare

Operatorul utilizează numai aerodromuri sau locuri de operare care sunt adecvate tipului de aeronavă și operațiunii în cauză.

NCC.OP.105 Specificarea aerodromurilor izolate – avioane

Pentru politica de selectare a aerodromurilor de rezervă și pentru politica de planificare a combustibilului/energiei și de replanificare în timpul zborului, operatorul trebuie să nu considere un aerodrom ca aerodrom izolat decât dacă timpul de zbor până la cel mai apropiat aerodrom de rezervă la destinație cu condiții meteorologice admisibile este mai mare de:

(a) pentru avioane cu motoare cu piston, 60 de minute sau

(b) pentru avioane cu motor cu turbină, 90 de minute.

NCC.OP.110 Minime de operare pentru aerodromuri – generalități

(a) Pentru zborurile desfășurate în conformitate cu regulile de zbor instrumental (IFR), operatorul stabilește minimele de operare ale aerodromului pentru fiecare aerodrom de plecare, de destinație și de rezervă planificate pentru utilizare. Aceste minime trebuie:

1. să nu fie mai mici decât cele stabilite pentru aerodromul respectiv, cu excepția cazului în care se obține o aprobare specifică din partea AAC; și

2. atunci când se efectuează operațiuni în condiții de vizibilitate redusă, să fie aprobate

de AAC în conformitate cu subpartea E din anexa nr.5 (Partea SPA).

(b) La stabilirea minimelor de operare ale aerodromului, operatorul trebuie să țină seama de următoarele:

1. tipul, performanța și caracteristicile de manevrabilitate ale aeronavei;
2. componența, competența și experiența echipajului de zbor;
3. dimensiunile și caracteristicile pistelor și ale zonelor de apropiere finală și de aterizare (FATO) care pot fi selectate în vederea utilizării;
4. caracterul adecvat și performanța mijloacelor vizuale și nevizuale de asistență disponibile la sol;
5. echipamentele disponibile la bordul aeronavei pentru navigație și/sau controlul traiectoriei de zbor în timpul decolării, apropierii, redresării, aterizării, decelerării și apropierii întrerupte;
6. obstacolele de pe suprafețele de apropiere, de apropiere întreruptă și de urcare la decolare necesare pentru executarea procedurilor pentru situații neprevăzute;
7. altitudinea/înălțimea de trecere a obstacolelor pentru procedurile de apropiere instrumentală;
8. mijloacele de determinare și raportare a condițiilor meteorologice; și
9. tehnica de zbor de folosit pentru apropierea finală.

(c) Minimele de operare pentru un tip specific de procedură de apropiere și de aterizare se folosesc numai dacă sunt îndeplinite cumulativ următoarele condiții:

1. echipamentele de la sol necesare pentru procedura prevăzută sunt în funcțiune;
2. sistemele aeronavei necesare pentru tipul de apropiere sunt în funcțiune;
3. criteriile de performanță prevăzute pentru aeronavă sunt îndeplinite; și
4. echipajul este calificat corespunzător.

NCC.OP.111 Minime de operare pentru aerodromuri – operațiuni NPA, APV, CAT I

(a) DH care urmează a fi utilizată pentru o NPA executată folosind CDFA, o APV sau o operațiune de categoria I (CAT I) trebuie să nu fie mai mică decât cea mai mare dintre următoarele:

1. înălțimea minimă la care echipamentele de asistență pentru apropiere se pot utiliza fără reperul vizual necesar;
2. înălțimea de trecere a obstacolelor (OCH) pentru categoria de aeronavă în cauză;
3. DH publicată pentru procedura de apropiere, dacă este cazul;
4. minimele sistemului specificate în tabelul 1; sau
5. DH minimă specificată în AFM sau într-un document echivalent, dacă este precizată.

(b) MDH pentru o NPA executată fără tehnica CDFA trebuie să nu fie mai mică decât cea mai mare dintre următoarele:

1. OCH pentru categoria de aeronavă în cauză;
2. minimele sistemului specificate în tabelul 1; sau
3. MDH minimă specificată în AFM, dacă este precizată.

Tabelul 1. Minime de sistem

Mijloace	Cea mai mică DH/MDH (ft)
Sistem de aterizare instrumentală (ILS)	200
Sistem global de navigație prin satelit (GNSS)/sistem de augmentare bazat pe sateliți (SBAS) [apropiere laterală de precizie cu ghidare verticală (LPV)]	200
GNSS [navigație laterală (LNAV)]	250
GNSS/navigație barometrică verticală (VNAV) (LNAV/VNAV)	250

Localizator (LOC) cu sau fără echipament de măsurare a distanței (DME)	250
Apropiere supravegheată radar (SRA) (încheiată la ½ MN)	250
SRA (încheiată la 1 MN)	300
SRA (încheiată la 2 MN sau mai mult)	350
Radiofar omnidirecțional VHF (VOR)	300
VOR/DME	250
Baliză nedirecțională (NDB)	350
NDB/DME	300
Radiogoniometru VHF (VDF)	350

NCC.OP.112 Minime de operare pentru aerodromuri – operațiuni de apropiere cu manevre la vedere efectuate cu avioane

(a) MDH pentru o operațiune de apropiere cu manevre la vedere cu avioane trebuie să nu fie mai mică decât cea mai mare dintre următoarele:

1. OCH publicată pentru apropierea cu manevre la vedere pentru categoria de avion în cauză;

2. înălțimea minimă pentru apropierea cu manevre la vedere determinată pe baza tabelului 1; sau

3. DH/MDH pentru procedura de apropiere instrumentală precedentă.

(b) Vizibilitatea minimă pentru o operațiune de apropiere cu manevre la vedere cu avioane trebuie să fie cea mai mare dintre următoarele:

1. vizibilitatea pentru apropierea cu manevre la vedere pentru categoria de avion în cauză, dacă este publicată;

2. vizibilitatea minimă determinată pe baza tabelului 2; sau

3. distanța vizuală în lungul pistei/vizibilitatea meteorologică convertită (RVR/CMV) a procedurii precedente de apropiere instrumentală.

Tabelul 1. MDH și vizibilitatea minimă pentru apropierea cu manevre la vedere pe categorii de avioane

	Categorie de avion			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
Vizibilitate meteorologică minimă (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

NCC.OP.113 Minime de operare pentru aerodromuri – operațiuni de apropiere cu manevre la vedere pe uscat efectuate cu elicoptere

MDH pentru o operațiune de apropiere cu manevre la vedere pe uscat cu elicoptere nu trebuie să fie mai mică de 250 ft, iar vizibilitatea meteorologică nu trebuie să fie mai mică de 800 m.

NCC.OP.115 Proceduri de plecare și de apropiere

(a) Pilotul comandant utilizează procedurile de plecare și de apropiere stabilite pentru aerodromul respectiv, dacă astfel de proceduri au fost publicate pentru pista sau FATO care urmează a fi utilizată.

(b) Fără a aduce atingere lit.(a), pilotul comandant acceptă o autorizare ATC de a se abate de la o procedură publicată numai:

1. cu condiția să se respecte criteriile de trecere a obstacolelor și să se țină seama în totalitate de condițiile de operare; sau

2. dacă este dirijat radar de către o unitate ATC.

(c) În orice caz, segmentul de apropiere finală trebuie parcurs în zbor după repere vizuale sau în conformitate cu procedurile de apropiere publicate.

NCC.OP.116 Navigația bazată pe performanțe – avioane și elicoptere

Operatorul se asigură că, atunci când PBN este necesară pentru ruta sau procedura de zbor:

(a) specificația PBN relevantă este precizată în AFM sau în alt document care a fost aprobat de autoritatea de certificare în cadrul unei evaluări a navigabilității sau care se bazează pe o astfel de aprobare; și

(b) aeronava este operată în conformitate cu specificația de navigație și cu limitările relevante indicate în AFM sau în celălalt document menționat mai sus.

NCC.OP.120 Proceduri de reducere a zgomotului

Operatorul elaborează proceduri operaționale ținând seama de necesitatea de a reduce la minimum efectul zgomotului produs de aeronave, asigurând în același timp prioritatea siguranței față de reducerea zgomotului.

NCC.OP.125 Altitudini minime de trecere a obstacolelor – zboruri în condiții IFR

(a) Operatorul specifică o metodă de stabilire a altitudinilor minime de zbor care asigură distanța necesară pentru depășirea obstacolelor de la sol pentru toate segmentele de rută care urmează să fie parcurse în condiții IFR.

(b) Pilotul comandant stabilește altitudinile minime de zbor pentru fiecare zbor pe baza acestei metode. Altitudinile minime de zbor trebuie să nu fie mai mici decât cele publicate în AIP.

NCC.OP.130 Schema de combustibil/energie – avioane și elicoptere

(a) Operatorul trebuie să stabilească, să implementeze și să mențină o schemă de combustibil/energie care să cuprindă:

1. o politică de planificare a combustibilului/energiei și de replanificare în timpul zborului; precum și

2. o politică de gestionare a combustibilului/energiei în timpul zborului.

(b) Schema de combustibil/energie trebuie:

1. să fie adecvată pentru tipul sau tipurile de operațiuni efectuate; precum și

2. să corespundă capacității operatorului de a sprijini implementarea sa.

NCC.OP.131 Schema de combustibil/energie – politica de planificare a combustibilului/energiei și de replanificare în timpul zborului – avioane și elicoptere

(a) Ca parte a schemei de combustibil/energie, operatorul trebuie să stabilească o politică de planificare a combustibilului/energiei și de replanificare în timpul zborului pentru a se asigura că aeronava transportă o cantitate suficientă de combustibil/energie utilizabil(ă) pentru a finaliza în condiții de siguranță zborul planificat și pentru a permite devieri de la operațiunea planificată.

(b) Operatorul trebuie să se asigure că planificarea zborurilor din punctul de vedere al combustibilului/energiei se bazează cel puțin pe următoarele elemente:

1. proceduri cuprinse în manualul de operațiuni, precum și:

(i) date actuale specifice aeronavei, obținute dintr-un sistem de monitorizare a consumului de combustibil/energie sau, dacă nu sunt disponibile;

(ii) date furnizate de producătorul aeronavei; precum și

2. condițiile de operare în care urmează să se desfășoare zborul, inclusiv:

(i) date privind consumul de combustibil/energie;

(ii) masele anticipate;

(iii) condițiile meteorologice preconizate;

(iv) efectele elementelor de întreținere amânate sau ale abaterilor de configurație sau ambele; precum și

(v) întârzierile anticipate.

(c) Pentru avioane, operatorul trebuie să se asigure că în calculul combustibilului/energiei utilizabil(e) necesar(e) pentru un zbor, efectuat înainte de începerea zborului, sunt incluse:

1. combustibilul/energia pentru rulajul la sol, care trebuie să nu fie sub cantitatea preconizată a fi utilizată înainte de decolare;

2. combustibilul/energia pentru zborul pe rută, care trebuie să fie cantitatea de combustibil/energie necesară pentru a permite avionului să zboare de la decolare sau de la punctul de replanificare în timpul zborului până la aterizarea pe aerodromul de destinație;

3. rezerva operațională de combustibil/energie, care trebuie să fie cantitatea de combustibil/energie necesară pentru a compensa factorii neprevăzuți;

4. combustibilul/energia pentru aerodromul de rezervă la destinație:

(i) atunci când un zbor este operat cu cel puțin un aerodrom de rezervă la destinație, acesta/aceasta trebuie să fie cantitatea de combustibil/energie necesară pentru a zbura de la aerodromul de destinație la aerodromul de rezervă la destinație sau

(ii) atunci când un zbor este operat fără un aerodrom de rezervă la destinație, acesta/aceasta trebuie să fie cantitatea de combustibil/energie necesară pentru a aștepta la aerodromul de destinație, în scopul de a compensa lipsa unui aerodrom de rezervă la destinație;

5. rezerva finală de combustibil/energie care reprezintă cantitatea de combustibil/energie calculată la viteza de așteptare la 1 500 ft (450 m) deasupra cotei aerodromului în condiții standard, în conformitate cu masa estimată a aeronavei la sosirea la aerodromul de rezervă la destinație sau la aerodromul de destinație atunci când nu este necesar un aerodrom de rezervă la destinație, și care trebuie să nu fie mai mică de:

(i) pentru avioanele cu motoare cu piston care efectuează zboruri în conformitate cu regulile de zbor la vedere (VFR) pe timp de noapte și zboruri în conformitate cu regulile de zbor instrumental (IFR), combustibilul/energia necesar(ă) pentru a zbura timp de 45 de minute sau

(ii) pentru avioanele cu motoare cu piston care efectuează zboruri VFR pe timp de zi, combustibilul/ energia necesar(ă) pentru a zbura timp de 30 de minute;

(iii) pentru avioanele cu motor cu turbină, combustibilul/energia necesar(ă) pentru a zbura timp de 30 de minute;

6. combustibilul/energia suplimentar(ă), dacă este necesar(ă) pentru tipul de operațiune în cauză; acesta/aceasta este cantitatea de combustibil/energie care permite avionului să efectueze o aterizare în siguranță la un aerodrom de rezervă pe rută pentru combustibil/energie (scenariu critic cu ERA pentru combustibil/ energie) în eventualitatea unei defecțiuni la motoare sau a depresurizării, oricare dintre acestea necesită cantitatea cea mai mare de combustibil/energie, pe baza ipotezei că această defecțiune survine în punctul cel mai critic de-a lungul rutei; acest combustibil/această energie suplimentar(ă) este necesar(ă) numai în cazul în care cantitatea minimă de combustibil/energie calculată în conformitate cu litera (c) subpunctele 2-5 nu este suficientă pentru o astfel de eventualitate;

7. combustibilul/energia suplimentar(ă) pentru a ține seama de constrângerile operaționale specifice sau de întârzierile anticipate; precum și

8. combustibilul/energia discreționar(ă), dacă este solicitat(ă) de comandant.

(d) Pentru elicoptere, operatorul trebuie să se asigure că în calculul combustibilului/energiei utilizabil(e) necesar(e) pentru un zbor, efectuat înainte de începerea zborului, sunt incluse toate cele de mai jos:

1. combustibilul/energia necesar(ă) pentru a zbura către aerodromul sau locul de operare unde este prevăzută aterizarea;

2. dacă este necesar un aerodrom de rezervă la destinație, combustibilul/energia pentru aerodromul de rezervă la destinație, care trebuie să fie cantitatea de combustibil/energie necesară pentru a executa o apropiere întreruptă la aerodromul sau locul de operare unde este prevăzută aterizarea și, după aceea, pentru a zbura până la aerodromul de rezervă la destinație specificat, pentru a se apropia și a ateriza; precum și

3. rezerva finală de combustibil/energie, care nu trebuie să fie mai mică de:

(i) pentru zborurile VFR, combustibilul/energia necesar(ă) pentru a zbura timp de cel puțin 20 de minute la viteză optimă sau

(ii) pentru zborurile IFR, combustibilul/energia necesar(ă) pentru a zbura timp de cel puțin 30 de minute la viteza de așteptare la 450 m (1 500 ft) deasupra aerodromului sau locului de operare unde este prevăzută aterizarea sau a locului de rezervă la destinație, în condiții de temperatură standard.

(e) Operatorul trebuie să se asigure că, dacă un zbor trebuie să se îndrepte către alt aerodrom de destinație decât cel planificat inițial, sunt disponibile proceduri de replanificare în timpul zborului pentru a calcula combustibilul/ energia necesar(ă), proceduri care respectă dispozițiile literei (c) subpunctele 2-7 pentru avioane și ale literei (d) pentru elicoptere.

(f) Pilotul comandant nu inițiază un zbor și nici nu îl continuă în eventualitatea unei replanificări în timpul zborului decât după ce s-a asigurat de faptul că aeronava are la bord cel puțin cantitatea planificată de combustibil/energie și de ulei utilizabil(ă) pentru a finaliza zborul în condiții de siguranță.

NCC.OP.135 Depozitarea bagajelor și a mărfurilor

Operatorul instituie proceduri pentru a se asigura că:

(a) în compartimentul pentru pasageri sunt admise numai bagajele de mână care pot fi depozitate în mod corespunzător și în siguranță; și

(b) toate bagajele și mărfurile aflate la bord care, dacă s-ar deplasa de la locurile lor, ar putea produce vătămări corporale sau daune sau ar putea să blocheze coridoarele de trecere și ieșirile sunt depozitate astfel încât să se prevină deplasarea lor.

NCC.OP.140 Informarea pasagerilor

Pilotul comandant se asigură că:

(a) înainte de decolare, pasagerii au fost informați cu privire la amplasamentul și modul de utilizare al următoarelor:

1. centurile de siguranță;

2. ieșirile de urgență; și

3. fișele de informare a pasagerilor cu privire la situațiile de urgență; precum și, dacă este cazul:

4. vestele de salvare;

5. echipamentele de distribuire a oxigenului;

6. plutele de salvare; și

7. alte echipamente de urgență puse la dispoziția pasagerilor pentru uz individual;

(b) într-o situație de urgență pe durata zborului, pasagerii sunt instruiți cu privire la acțiunile de urgență adecvate circumstanțelor.

NCC.OP.145 Pregătirea zborului

(a) Înainte de a iniția un zbor, pilotul comandant se asigură, prin toate mijloacele rezonabile disponibile, că instalațiile spațiale, de la sol și/sau de pe apă, inclusiv echipamentele de comunicare și mijloacele de navigație disponibile și necesare în mod direct pentru respectivul zbor în vederea operării în siguranță a aeronavei, sunt adecvate pentru tipul de operațiune în cadrul căreia urmează să fie efectuat zborul.

(b) Înainte de a iniția un zbor, pilotul comandant trebuie să cunoască toate informațiile meteorologice disponibile pertinente pentru zborul avut în vedere. Pregătirea pentru un zbor în afara vecinătății locului de plecare, precum și pentru fiecare zbor în condiții IFR trebuie să cuprindă:

1. un studiu al buletinelor și prognozelor meteorologice curente disponibile; și
2. un plan de acțiune alternativ pentru cazul în care zborul nu se poate efectua cum s-a prevăzut din cauza condițiilor meteorologice.

NCC.OP.150 Aerodromuri de rezervă la decolare – avioane

(a) Pentru zborurile în condiții IFR, pilotul comandant trebuie să specifice în planul de zbor cel puțin un aerodrom de rezervă la decolare cu condiții meteorologice admisibile, în cazul în care condițiile meteorologice de la aerodromul de plecare sunt la nivelul sau sub nivelul minimelor de operare ale aerodromului aplicabile sau în cazul în care revenirea la aerodromul de plecare nu ar fi posibilă din alte motive.

(b) Aerodromul de rezervă la decolare trebuie să se afle la următoarea distanță față de aerodromul de plecare:

1. pentru avioanele cu două motoare, nu mai mult de o distanță echivalentă cu un timp de zbor de o oră la viteza de croazieră cu un singur motor în condiții standard de atmosferă calmă; și

2. pentru avioanele cu trei sau mai multe motoare, nu mai mult de o distanță echivalentă cu un timp de zbor de două ore la viteza de croazieră cu un motor inoperant (OEI) în conformitate cu AFM, în condiții standard de atmosferă calmă.

(c) Pentru ca un aerodrom să fie selectat ca aerodrom de rezervă la decolare, informațiile disponibile trebuie să indice că, la momentul estimat al utilizării, condițiile vor fi la nivelul sau peste nivelul minimelor de operare ale aerodromului pentru respectiva operațiune.

NCC.OP.151 Aerodromuri de rezervă la destinație – avioane

Pentru zborurile în condiții IFR, pilotul comandant trebuie să specifice în planul de zbor cel puțin un aerodrom de rezervă la destinație cu condiții meteorologice admisibile, cu excepția cazului în care:

(a) informațiile meteorologice curente disponibile indică faptul că, în perioada cuprinsă între o oră înainte și o oră după ora estimată de sosire sau între ora reală de plecare și o oră după ora estimată de sosire, luându-se în considerare perioada mai scurtă dintre acestea, apropierea și aterizarea pot fi efectuate în condiții VMC; sau

(b) locul avut în vedere pentru aterizare este desemnat ca aerodrom izolat și:

1. pentru aerodromul avut în vedere pentru aterizare este prevăzută o procedură de apropiere instrumentală; precum și

2. informațiile meteorologice curente disponibile indică faptul că, în perioada cuprinsă între 2 ore înainte și 2 ore după ora estimată de sosire, vor exista următoarele condiții meteorologice:

- (i) baza norilor este cu cel puțin 300 m (1 000 ft) peste minima asociată procedurii de apropiere instrumentală; precum și

- (ii) vizibilitatea este de cel puțin 5,5 km sau cu 4 km peste minima asociată procedurii.

NCC.OP.152 Aerodromuri de rezervă la destinație – elicoptere

Pentru zborurile în condiții IFR, pilotul comandant trebuie să specifice în planul de zbor cel puțin un aerodrom de rezervă la destinație cu condiții meteorologice admisibile, cu excepția cazului în care:

(a) pentru aerodromul avut în vedere pentru aterizare este prevăzută o procedură de apropiere instrumentală, iar informațiile meteorologice curente disponibile indică faptul că, în perioada cuprinsă între două ore înainte și două ore după ora estimată de sosire sau între ora reală de plecare și două ore după ora estimată de sosire, luându-se în considerare perioada mai scurtă dintre acestea, vor exista următoarele condiții meteorologice:

1. baza norilor este cu cel puțin 120 m (400 ft) peste minima asociată procedurii de apropiere instrumentală; și

2. vizibilitatea este cu cel puțin 1 500 m peste minima asociată procedurii; sau

(b) locul prevăzut pentru aterizare este izolat și:

1. pentru aerodromul avut în vedere pentru aterizare este prevăzută o procedură de apropiere instrumentală;

2. informațiile meteorologice curente disponibile indică faptul că, în perioada cuprinsă între două ore înainte și două ore după ora estimată de sosire, vor exista următoarele condiții meteorologice:

(i) baza norilor este cu cel puțin 120 m (400 ft) peste minima asociată procedurii de apropiere instrumentală;

(ii) vizibilitatea este cu cel puțin 1 500 m peste minima asociată procedurii;

NCC.OP.153 Aerodromuri de destinație – operațiuni de apropiere instrumentală

Pilotul comandant trebuie să se asigure că sunt disponibile mijloace suficiente pentru navigare și pentru aterizarea la aerodromul de destinație sau la orice aerodrom de rezervă la destinație în cazul pierderii de capacitate pentru apropierea și aterizarea avute în vedere.

NCC.OP.155 Realimentarea pe durata îmbarcării sau debarcării pasagerilor sau în timp ce pasagerii se află la bord

(a) Aeronava nu se realimentează cu combustibil de aviație (AVGAS) sau cu combustibil de tip fracțiune largă sau cu un amestec din aceste tipuri de combustibil pe durata îmbarcării sau debarcării pasagerilor sau în timp ce aceștia se află la bord.

(b) Pentru toate celelalte tipuri de combustibil/energie, trebuie să se ia măsurile necesare de precauție, iar la bordul aeronavei trebuie asigurat personal calificat, pregătit să inițieze și să conducă o evacuare a aeronavei prin cele mai practice și rapide mijloace disponibile.

NCC.OP.160 Folosirea căștii

(a) Fiecare membru al echipajului de zbor care trebuie să fie prezent în compartimentul echipajului de zbor trebuie să poarte o cască sau un dispozitiv echivalent. Casca se folosește ca dispozitiv principal pentru comunicațiile vocale cu ATS:

1. la sol:

(i) când se primește autorizarea de plecare din partea ATC prin intermediul comunicațiilor vocale; și

(ii) când motoarele sunt pornite;

2. în zbor:

(i) sub altitudinea de tranziție; sau

(ii) la 10 000 ft, luându-se în considerare valoarea mai mare; și

(iii) ori de câte ori pilotul comandant consideră că este necesar.

(b) În condițiile enumerate la lit.(a), microfonul de cască sau dispozitivul echivalent trebuie să fie într-o poziție care să permită utilizarea sa pentru comunicații radio bidirecționale.

NCC.OP.157 Realimentarea cu motorul (motoarele) și/sau cu rotoarele în funcțiune – elicoptere

(a) Realimentarea cu motorul (motoarele) și/sau cu rotoarele în funcțiune se efectuează numai:

1. dacă nu există pasageri care se îmbarcă sau debarcă;

2. dacă operatorul aerodromului/locului de operare permite astfel de operațiuni;

3. în conformitate cu orice proceduri și limitări specifice din manualul de zbor al aeronavei (AFM);

4. cu tipurile de combustibil JET A sau JET A-1; precum și

5. în prezența instalațiilor sau echipamentelor adecvate de salvare și de stingere a incendiilor (RFF).

(b) Operatorul trebuie să evalueze riscurile asociate realimentării cu motorul (motoarele) și/sau cu rotoarele în funcțiune.

(c) Operatorul trebuie să stabilească proceduri adecvate care trebuie urmate de către întregul personal implicat, precum membrii echipajului și personalul operațional de la sol.

(d) Operatorul trebuie să își pregătească membrii echipajului și să se asigure că personalul operațional de la sol implicat este pregătit în mod corespunzător.

(e) Operatorul trebuie să se asigure că procedura de realimentare a elicopterului cu motorul (motoarele) și/sau cu rotoarele în funcțiune este specificată în manualul de operațiuni. Această procedură, precum și orice modificare a sa necesită aprobarea prealabilă a AAC.

NCC.OP.165 Transportul pasagerilor

Operatorul instituie proceduri pentru a se asigura că:

(a) pasagerii sunt așezați în așa fel încât, în cazul în care se impune o evacuare de urgență, aceștia pot contribui la evacuarea aeronavei și nu împiedică desfășurarea acestei acțiuni;

(b) înainte și în timpul rulajului la sol, decolării și aterizării, precum și ori de câte ori pilotul comandant consideră că este necesar din motive de siguranță, fiecare pasager aflat la bord ocupă un scaun sau o cușetă și are centura de siguranță sau dispozitivul de reținere cuplat(ă) în mod corespunzător; și

(c) ocuparea unui scaun al avionului de către mai mult de o persoană este permisă numai pentru anumite scaune, ocupate de un adult și un copil de vârstă mică asigurat în mod corespunzător cu o centură suplimentară ventrală sau cu alt dispozitiv de siguranță.

NCC.OP.170 Asigurarea compartimentului pentru pasageri și a bucătăriei (bucătăriilor)

Pilotul comandant se asigură că:

(a) înainte de rulajul la sol, decolare și aterizare, toate ieșirile și căile de evacuare sunt libere; și

(b) înainte de decolare și aterizare și ori de câte ori se consideră necesar din motive de siguranță, toate echipamentele și bagajele sunt asigurate în mod corespunzător.

NCC.OP.175 Fumatul la bord

Pilotul comandant nu permite fumatul la bord:

(a) ori de câte ori se consideră că este necesar din motive de siguranță;

(b) pe durata alimentării cu combustibil a aeronavei;

(c) atât timp cât aeronava se află la sol, cu excepția cazului în care operatorul a instituit proceduri pentru reducerea riscurilor pe durata operațiunilor la sol;

(d) în afara zonelor desemnate pentru fumat, pe culoarul (culoarele) de trecere și în toaletă (toaile);

(e) în compartimentele de marfă și/sau în alte zone în care se transportă mărfuri care nu sunt depozitate în recipiente rezistente la foc sau acoperite cu materiale textile rezistente la foc; și

(f) în acele zone ale compartimentelor pentru pasageri în care se furnizează oxigen.

NCC.OP.180 Condiții meteorologice

(a) Pilotul comandant inițiază sau continuă un zbor în condiții VFR numai dacă cele mai recente informații meteorologice disponibile indică faptul că, de-a lungul rutei și la destinația avută în vedere, în momentul estimat al utilizării condițiile meteorologice vor fi la nivelul sau peste nivelul minimelor de operare VFR aplicabile.

(b) Pilotul comandant inițiază sau continuă un zbor în condiții IFR către aerodromul de destinație planificat numai dacă cele mai recente informații meteorologice disponibile indică faptul că, la ora estimată de sosire, condițiile meteorologice la aerodromul de destinație sau la cel puțin la un aerodrom de rezervă la destinație sunt la nivelul sau peste nivelul minimelor de operare ale aerodromului aplicabile.

(c) Dacă un zbor conține segmente VFR și IFR, informațiile meteorologice menționate la lit.(a) și (b) se aplică în măsura în care sunt relevante.

NCC.OP.185 Gheața și alți contaminanți – proceduri la sol

(a) Operatorul instituie proceduri care trebuie urmate în cazul în care sunt necesare operațiuni de dejivrare și antiijivraj la sol și inspecții conexe ale aeronavei pentru a permite operarea în siguranță a acesteia.

(b) Pilotul comandant nu trebuie să inițieze decolarea decât atunci când aeronava nu prezintă nicio depunere care ar putea afecta negativ performanța sau posibilitatea de control al aeronavei, cu excepția cazurilor permise în conformitate cu procedurile menționate la lit.(a) și în conformitate cu AFM.

NCC.OP.190 Gheața și alți contaminanți – proceduri în zbor

(a) Operatorul instituie proceduri pentru zboruri desfășurate în condiții probabile sau certe de jivraj.

(b) Pilotul comandant nu inițiază zborul și nici nu zboară intenționat în condiții de jivraj probabile sau certe decât în cazul în care aeronava este certificată și echipată pentru a face față unor astfel de condiții, după cum se menționează la pct.6 alin.5) din anexa nr.3 la Codul aerian.

(c) Dacă jivrajul depășește intensitatea pentru care aeronava este certificată sau dacă o aeronavă necertificată pentru zborul în condiții cunoscute de jivraj se confruntă cu condiții de jivraj, pilotul comandant părăsește fără întârziere zona cu condiții de jivraj, printr-o modificare de nivel și/sau rută, declarând, dacă este necesar, o urgență la ATC.

NCC.OP.195 Condiții de decolare

Înainte de a iniția decolarea, pilotul comandant trebuie să se asigure că:

(a) în conformitate cu informațiile disponibile, condițiile meteorologice la aerodrom sau la locul de operare și starea pistei sau a FATO care urmează să fie utilizată nu ar împiedica decolarea și plecarea în condiții de siguranță; și

(b) vor fi respectate minimele de operare aplicabile ale aerodromului.

NCC.OP.200 Situații simulate în zbor

(a) Atunci când transportă pasageri sau mărfuri, pilotul comandant nu simulează:

1. situații care necesită aplicarea procedurilor pentru situații anormale și de urgență; sau

2. zborul IMC.

(b) În pofida dispozițiilor de la lit.(a), atunci când se efectuează zboruri de pregătire de către o organizație de pregătire menționate în Capitolul XII din Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă, astfel de situații pot fi simulate cu elevi piloți la bord.

NCC.OP.205 Schema de combustibil/energie – Politica de gestionare a combustibilului/energiei în timpul zborului

(a) Operatorul trebuie să instituie proceduri prin care să se asigure că în timpul zborului sunt efectuate verificări ale combustibilului/energiei și gestionarea combustibilului/energiei.

(b) Pilotul comandant trebuie să monitorizeze cantitatea de combustibil/energie utilizabil(ă) rămasă la bord, pentru a se asigura că este protejată și că nu este mai mică decât cantitatea de combustibil/energie necesară pentru a se îndrepta către un aerodrom sau loc de operare unde se poate efectua o aterizare în siguranță.

(c) Pilotul comandant trebuie să informeze controlul traficului aerian (ATC) cu privire la o stare de «combustibil/ energie minim(ă)» declarând «MINIMUM FUEL» atunci când pilotul comandant:

1. a hotărât să aterizeze pe un anumit aerodrom sau loc de operare; precum și

2. a calculat că orice modificare a autorizării existente pentru aerodromul sau locul de operare respectiv ori alte întârzieri în traficul aerian pot avea ca rezultat aterizarea cu mai puțin decât rezerva finală de combustibil/ energie planificată.

(d) Pilotul comandant trebuie să declare o situație de «urgență de combustibil/energie» prin difuzarea mesajului «MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL» atunci când cantitatea de combustibil/energie utilizabil(ă) estimată a fi disponibilă la aterizarea la cel mai apropiat aerodrom sau loc de operare unde se poate efectua o aterizare în siguranță este mai mică decât rezerva finală de combustibil/energie planificată.

NCC.OP.210 Utilizarea oxigenului suplimentar

Pilotul comandant se asigură că atât el/ea, cât și membrii echipajului de zbor implicați în îndeplinirea sarcinilor esențiale pentru operarea în siguranță a unei aeronave în zbor folosesc continuu oxigen suplimentar ori de câte ori altitudinea cabinei depășește 10 000 ft pentru o perioadă mai lungă de 30 de minute și ori de câte ori altitudinea cabinei depășește 13 000 ft.

NCC.OP.215 Detectarea apropierii de sol

Atunci când se detectează o apropiere nedorită față de sol, de către un membru al echipajului de zbor sau de către un sistem de avertizare privind apropierea față de sol, pilotul aflat la comenzi ia imediat acțiuni corective pentru a stabili condiții de zbor în siguranță.

NCC.OP.220 Sistemul de evitare a coliziunii în zbor (ACAS)

Atunci când ACAS este instalat și în stare de funcțiune, operatorul stabilește proceduri operaționale și programe de pregătire astfel încât echipajul de zbor să fie pregătit în mod corespunzător pentru evitarea coliziunilor și să fie calificat pentru utilizarea de echipamente ACAS II.

NCC.OP.225 Condiții de apropiere și aterizare - avioane

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 să fie utilizată nu ar împiedica o apropiere, o aterizare sau o apropiere întreruptă în condiții de siguranță.

NCC.OP.226 Condiții de apropiere și de aterizare – elicoptere

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 FATO care urmează să fie utilizată nu ar împiedica o apropiere, o aterizare sau o apropiere întreruptă în condiții de siguranță.

NCC.OP.230 Inițierea și continuarea apropierii

(a) Pilotul comandant poate iniția o apropiere instrumentală indiferent de distanța vizuală în lungul pistei/vizibilitatea (RVR/VIS) raportată.

(b) Dacă valoarea RVR/VIS raportată este mai mică decât minima aplicabilă, apropierea nu se continuă:

1. sub 1 000 ft deasupra aerodromului; sau

2. în segmentul de apropiere finală, în cazul în care altitudinea/înălțimea de decizie (DA/H) sau altitudinea/înălțimea minimă de coborâre (MDA/H) este mai mare de 1 000 ft deasupra aerodromului.

(c) Atunci când RVR nu este disponibilă, valorile RVR pot fi obținute prin conversia vizibilității raportate.

(d) Dacă, după depășirea a 1 000 ft deasupra aerodromului, RVR/VIS raportată se încadrează sub minima aplicabilă, apropierea poate fi continuată până la DA/H sau MDA/H.

(e) Apropierea poate fi continuată sub DA/H sau MDA/H, iar aterizarea poate fi finalizată cu condiția ca, la DA/H sau MDA/H, să se stabilească și să se mențină contactul vizual necesar pentru tipul de operațiune de apropiere și pentru pista avută în vedere.

(f) RVR pentru zona de contact trebuie să fie în permanență determinantă.

SUBPARTEA C PERFORMANȚELE AERONAVEI ȘI LIMITĂRILE DE OPERARE ALE ACESTEIA

NCC.POL.100 Limitări de operare – toate aeronavele

(a) În orice fază a operării, încărcarea, masa și poziția CG ale aeronavei trebuie să respecte orice limitare specificată în AFM sau în manualul de operațiuni, în cazul în care acesta este mai restrictiv.

(b) Plăcile, listele, marcajele instrumentelor sau combinațiile acestora care conțin

respectivele limitări de operare prevăzute în AFM pentru prezentarea vizuală trebuie afișate în aeronavă.

NCC.POL.105 Masa și centrul, încărcarea

(a) Operatorul stabilește masa și CG ale oricărei aeronave prin cântărire efectivă înainte de darea în exploatare inițială. Efectele cumulate ale modificărilor și reparațiilor asupra masei și centrului trebuie să fie motivate și dovedite în mod corespunzător prin documente. Aeronavele trebuie să fie recântărite atunci când efectul modificărilor asupra masei și centrului nu se cunoaște cu precizie.

(b) Cântărirea se efectuează de producătorul aeronavei sau de o organizație de întreținere aprobată (AMO).

(c) Operatorul stabilește masa tuturor elementelor de operare și a membrilor echipajului, inclusă în masa operațională a aeronavei goale, prin cântărire efectivă, incluzând toate bagajele echipajului, sau prin utilizarea de mase standard. Influența poziției lor asupra CG al aeronavei trebuie să fie determinată. Atunci când se utilizează masele standard, trebuie folosite următoarele valori ale masei pentru membrii echipajului în vederea stabilirii masei operaționale a aeronavei goale:

1. 85 kg, inclusiv bagajele de mână, pentru membrii echipajului de zbor/personalului tehnic; și

2. 75 kg pentru membrii echipajului de cabină.

(d) Operatorul instituie proceduri pentru a permite pilotului comandant stabilirea masei încărcăturii transportate, inclusiv orice balast, prin:

1. cântărire efectivă;

2. determinarea masei încărcăturii transportate în conformitate cu masele standard ale pasagerilor și bagajelor; sau

3. calculul masei pasagerilor pe baza unei declarații efectuate de fiecare pasager sau în numele acestuia și adunarea acestei mase la o masă prestabilită a bagajelor de mână și îmbrăcămintei, atunci când numărul de locuri pentru pasageri disponibile în aeronavă este:

(i) mai mic de 10 pentru avioane; sau

(ii) mai mic de 6 pentru elicoptere.

(e) Atunci când se utilizează mase standard, trebuie utilizate următoarele valori ale masei:

1. pentru pasageri, cele din tabelele 1 și 2, în care sunt incluse bagajele de mână și masa oricărui copil de vârstă mică ținut în brațe de un adult pe un loc de pasager:

Tabelul 1. Mase standard pentru pasageri – aeronave cu un număr total de locuri pentru pasageri de 20 sau mai mult

Locuri pentru pasageri	20 și peste		30 și peste
	Bărbați	Femei	Numai adulți
Adulți	88 kg	70 kg	84 kg
Copii	35 kg	35 kg	35 kg

Tabelul 2. Mase standard pentru pasageri – aeronave cu un număr total de locuri pentru pasageri de 19 sau mai puțin

Locuri pentru pasageri	1-5	6-9	10-19
Bărbați	104 kg	96 kg	92 kg
Femei	86 kg	78 kg	74 kg
Copii	35 kg	35 kg	35 kg

Tabelul 3 Mase standard pentru bagaje – avioane cu un număr total de locuri pentru pasageri de 20 sau mai mult

Tip de zbor	Masa standard a bagajelor
Intern	11 kg
În interiorul regiunii europene	13 kg
Intercontinental	15 kg
Toate celelalte	13 kg

(ii) pentru elicoptere, dacă numărul total de locuri pentru pasageri disponibil în elicopter este de 20 sau mai mult, valoarea standard a masei pentru bagaje înregistrate de 13 kg.

(f) Pentru aeronavele cu 19 locuri pentru pasageri sau mai puțin, masa reală a bagajelor înregistrate se stabilește:

1. prin cântărire; sau

2. prin calcul, pe baza unei declarații efectuate de fiecare pasager sau în numele acestuia. În cazul în care acest lucru nu este posibil din punct de vedere practic, se utilizează o masă standard minimă de 13 kg.

(g) Operatorul instituie proceduri care să permită pilotului comandant să determine masa combustibilului transportat folosind densitatea reală sau, în cazul în care aceasta nu este cunoscută, densitatea calculată după o metodă specificată în manualul de operațiuni.

(h) Pilotul comandant se asigură că încărcarea:

1. aeronavei se efectuează sub supravegherea personalului calificat; și

2. încărcăturii transportate se face în conformitate cu datele utilizate pentru calculul masei și centrajului aeronavei.

(i) Operatorul instituie proceduri care să permită pilotului comandant să respecte limitele structurale suplimentare, cum ar fi limitările de rezistență a podelei, sarcina maximă pe metru liniar, masa maximă pentru fiecare compartiment de marfă și limita maximă de locuri.

(j) Operatorul trebuie să specifice, în manualul de operațiuni, principiile și metodele folosite în procesul de încărcare și în sistemul de masă și centraj care îndeplinesc cerințele de la lit. (a)-(i). Acest sistem trebuie să acopere toate tipurile de operațiuni avute în vedere.

NCC.POL.110 Datele și documentația referitoare la masă și centraj

(a) Operatorul trebuie să stabilească datele privind masa și centrajul și să întocmească documentația privind masa și centrajul înainte de fiecare zbor, specificând încărcătura și repartizarea acesteia, în așa fel încât limitele de masă și centraj ale aeronavei să nu fie depășite. Documentația privind masa și centrajul trebuie să conțină următoarele informații:

1. înmatricularea și tipul aeronavei;

2. numărul și data de identificare ale zborului, după caz;

3. numele pilotului comandant;

4. persoanei care a întocmit documentul;

5. masa operațională a aeronavei goale și CG corespunzător al aeronavei;

6. masa combustibilului/energiei la decolare și masa combustibilului/energiei pentru zborul pe rută;

7. masa altor consumabile în afara combustibilului/energiei, dacă este cazul;

8. componentele încărcăturii, inclusiv pasageri, bagaje, marfă și balast;

9. masa la decolare, masa la aterizare și masa fără combustibil/energie;

10. pozițiile aplicabile ale CG al aeronavei; și

11. valorile de limită ale masei și CG.

(b) Atunci când datele și documentația privind masa și centrajul sunt generate de un

sistem computerizat de masă și centraj, operatorul trebuie să verifice integritatea datelor rezultate.

(c) Dacă încărcarea aeronavei nu este supravegheată de pilotul comandant, persoana care supraveghează încărcarea aeronavei trebuie să confirme prin semnătură sau o metodă echivalentă faptul că încărcătura și repartizarea acesteia sunt în conformitate cu documentația privind masa și centrulul întocmită de pilotul comandant. Pilotul comandant își declară acceptul prin contrasemnare sau o metodă echivalentă.

(d) Operatorul trebuie să specifice proceduri pentru schimbări de ultim moment ale încărcăturii pentru a se asigura că:

1. orice schimbare de ultim moment apărută după finalizarea documentației privind masa și centrulul este introdusă în documentele de planificare a zborului care cuprind documentația privind masa și centrulul;

2. este specificată limita maximă a numărului de pasageri sau a încărcăturii în cală care poate fi acceptată ca schimbare de ultim moment; și

3. în cazul în care se depășește această valoare maximă, se întocmește o nouă documentație privind masa și centrulul.

NCC.POL.111 Datele și documentația referitoare la masă și centraj – cerințe mai puțin restrictive

Fără a aduce atingere dispozițiilor de la NCC.POL.110 lit.(a) pct.5, nu este neapărat necesar ca poziția CG să apară în documentația privind masa și centrulul, dacă repartizarea încărcăturii este conformă cu tabelul centrulului calculat în prealabil sau dacă se poate demonstra că, pentru operațiunile planificate, se poate asigura un centraj corect, oricare ar fi încărcătura reală.

NCC.POL.115 Performanța – generalități

Pilotul comandant operează aeronava numai în cazul în care performanța este suficientă pentru a se conforma reglementărilor aeronautice aplicabile și oricăror alte restricții aplicabile zborului, spațiului aerian sau aerodromurilor ori locurilor de operare utilizate, ținând seama de precizia graficelor din orice diagrame și hărți utilizate.

NCC.POL.120 Limitări privind masa la decolare – avioane

Operatorul se asigură că:

- (a) masa avionului la începutul decolării nu depășește limitările de masă:

1. la decolare, după cum se prevede la NCC.POL.125;

2. în timpul zborului pe rută cu un motor inoperant (OEI), după cum se prevede la NCC.POL.130; și

3. la aterizare, după cum se prevede la NCC.POL.135;

ținând cont de reducerile prevăzute de masă pe parcursul desfășurării zborului și de largarea combustibilului.

- (b) masa la începutul decolării nu depășește niciodată masa maximă la decolare specificată în AFM pentru altitudinea barometrică corespunzătoare altitudinii aerodromului sau locului de operare, iar dacă se utilizează ca parametru pentru a determina masa maximă la decolare, pentru orice altă condiție atmosferică locală; și

- (c) masa estimată pentru ora preconizată de aterizare la aerodromul sau locul de operare prevăzut pentru aterizare sau la orice alt aerodrom de rezervă la destinație nu depășește niciodată masa maximă la aterizare specificată în AFM pentru altitudinea barometrică corespunzătoare altitudinii respectivelor aerodromuri sau locuri de operare, iar dacă se utilizează ca parametru pentru a determina masa maximă la aterizare, pentru orice altă condiție atmosferică locală.

NCC.POL.125 Decolarea – avioane

- (a) La determinarea masei maxime la decolare, pilotul comandant ține seama de următoarele:

1. distanța de decolare calculată nu trebuie să depășească distanța de decolare

disponibilă, cu o lungime a prelungirii degajate care să nu depășească jumătate din distanța de rulare la decolare disponibilă;

2. distanța de rulare la decolare calculată nu trebuie să depășească distanța de rulare la decolare disponibilă;

3. se utilizează o singură valoare a V_1 în cazul decolării întrerupte sau continuate, în cazul în care în AFM se specifică o V_1 ; și

4. pe o pistă udă sau contaminată, masa la decolare nu trebuie să depășească masa permisă pentru decolarea de pe o pistă uscată în aceleași condiții.

(b) Cu excepția unui avion echipat cu motoare turbopropulsoare, care are o masă maximă la decolare de maximum 5 700 kg, în cazul cedării unui motor în timpul decolării, pilotul comandant trebuie să se asigure că avionul are capacitatea:

1. de a întrerupe decolarea și de a se opri pe distanța de accelerare-oprire disponibilă sau pe pista disponibilă; sau

2. de a continua decolarea și de a depăși toate obstacolele de pe traiectoria de zbor cu o marjă adecvată până când avionul se află în poziția în care se conformează dispozițiilor de la NCC.POL.130.

NCC.POL.130 Zborul pe rută – un motor inoperant – avioane

Pilotul comandant se asigură că, în eventualitatea în care un motor devine inoperant în orice punct de-a lungul rutei, un avion multimotor are capacitatea de a continua zborul către un aerodrom sau loc de operare adecvat fără să zboare în niciun punct sub altitudinea minimă de trecere a obstacolelor.

NCC.POL.135 Aterizarea – avioane

Pilotul comandant se asigură că la orice aerodrom sau loc de operare, după depășirea tuturor obstacolelor de pe traiectoria de apropiere cu o marjă de siguranță, avionul poate să aterizeze și să oprească sau, în cazul unui hidroavion, să ajungă la o viteză suficient de scăzută, pe distanța de aterizare disponibilă. Se prevăd toleranțe pentru variații prevăzute în tehnicile de apropiere și de aterizare, în cazul în care nu s-au prevăzut astfel de toleranțe la programarea datelor de performanță.

SUBPARTEA D **INSTRUMENTE, DATE ȘI ECHIPAMENTE**

Secțiunea 1 **Avioane**

NCC.IDE.A.100 Instrumente și echipamente – generalități

(a) Instrumentele și echipamentele obligatorii conform prezentei subpărți trebuie să fie aprobate în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile dacă sunt:

1. utilizate de echipajul de zbor pentru a controla traiectoria de zbor;
2. utilizate pentru a respecta NCC.IDE.A.245;
3. utilizate pentru a respecta NCC.IDE.A.250; sau
4. instalate în avion.

(b) Pentru următoarele elemente, atunci când sunt obligatorii conform prezentei subpărți, nu este necesară aprobarea echipamentului:

1. siguranțe de rezervă;
2. lanterne autonome;
3. un mijloc precis de indicare a timpului;
4. suport pentru hărți;
5. truse de prim ajutor;
6. echipamente de supraviețuire și de semnalizare;
7. ancoră plutitoare și echipamente pentru amarare; și

8. dispozitive de siguranță pentru copii.

(c) Instrumentele și echipamentele sau accesoriile care nu sunt impuse de anexa nr.6 (Partea NCC), precum și orice alte echipamente care nu sunt impuse de Regulament, dar care sunt transportate la bord în timpul unui zbor respectă următoarele cerințe:

1. informațiile oferite de aceste instrumente, echipamente sau accesorii nu se folosesc de către membrii echipajului de zbor pentru a se conforma anexei nr.1 la Codul aerian sau NCC.IDE.A.245 și NCC.IDE.A.250;

2. instrumentele și echipamentele nu afectează navigabilitatea avionului, nici în cazul defectării sau al proastei funcționări.

(d) Instrumentele și echipamentele trebuie să fie utilizabile rapid sau ușor accesibile din postul la care este așezat membrul echipajului de zbor care are nevoie să le utilizeze.

(e) Acele instrumente care sunt folosite de un membru al echipajului de zbor trebuie dispuse astfel încât să permită membrului echipajului de zbor să vadă rapid indicațiile de la postul său, cu devierea minimă posibilă a poziției și a direcției privirii adoptate în mod normal de acesta atunci când privește înainte, în sensul traiectoriei de zbor.

(f) Toate echipamentele de urgență obligatorii trebuie să fie ușor accesibile pentru utilizare imediată.

NCC.IDE.A.105 Echipamentul minim de zbor

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

(a) avionul este operat în conformitate cu MEL a operatorului;

(b) operatorul are aprobarea AAC de a opera avionul în limitele MMEL în conformitate cu ORO.MLR.105 lit. (j), sau

(c) avionul dispune de o autorizație de zbor emisă în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile.

NCC.IDE.A.110 Siguranțe electrice de rezervă

Avioanele trebuie să fie echipate cu siguranțe electrice de rezervă, cu puterile nominale prevăzute pentru protecția integrală a circuitului, pentru înlocuirea acelor siguranțe a căror înlocuire este permisă în zbor.

NCC.IDE.A.115 Lumini de operare

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

(a) un sistem de lumini anticoliziune;

(b) lumini de navigație/poziție;

(c) lumină de aterizare;

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

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

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

(g) lumini pentru a respecta reglementările internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, dacă avionul este exploatat ca hidroavion.

NCC.IDE.A.120 Operațiuni în condiții VFR – instrumente de zbor și de navigație și echipamente asociate

(a) Avioanele operate în condiții VFR pe timp de zi trebuie să fie echipate cu un mijloc de măsurare și afișare a următoarelor:

1. capul magnetic;

2. timpul în ore, minute și secunde;

3. altitudinea barometrică;

4. viteza față de aer indicată;

5. glisada; și

6. numărul Mach, ori de câte ori limitările de viteză se exprimă cu ajutorul numărului Mach.

(b) Avioanele operate în condiții VMC deasupra apei fără a vedea țărmul, în condiții VMC pe timp de noapte sau în condiții în care avionul nu poate fi menținut pe o traiectorie de zbor dorită fără a se recurge la unul sau mai multe instrumente suplimentare trebuie să fie echipate, în plus față de cele de la lit.(a), cu:

1. un mijloc de măsurare și afișare a următoarelor:

(ii) virajul și glisada;

(iii) atitudinea;

(iv) viteza verticală; și

(v) direcția stabilizată;

2. un mijloc de indicare a momentului în care alimentarea cu energie electrică a instrumentelor giroscopice nu este corespunzătoare; și

3. un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase, din cauza condensului sau jivrajului, a sistemului de indicare a vitezei față de aer obligatoriu conform lit.(a) pct.4.

(c) În cazul în care sunt necesari doi piloți pentru operare, avioanele trebuie să fie echipate cu un mijloc separat suplimentar de afișare a următoarelor:

1. altitudinea barometrică;

2. viteza față de aer indicată;

3. glisada sau virajul și glisada, după caz;

4. atitudinea, dacă este cazul;

5. viteza verticală, dacă este cazul;

6. direcția stabilizată, dacă este cazul; și

7. numărul Mach, ori de câte ori limitările de viteză se exprimă cu ajutorul numărului Mach, dacă este cazul.

NCC.IDE.A.125 Operațiuni în condiții IFR – instrumente de zbor și de navigație și echipamente asociate

Avioanele operate în condiții IFR trebuie să fie echipate cu:

(a) un mijloc de măsurare și afișare a următoarelor:

1. capul magnetic;

2. timpul în ore, minute și secunde;

3. altitudinea barometrică;

4. viteza față de aer indicată;

5. viteza verticală;

6. virajul și glisada;

7. atitudinea;

8. direcția stabilizată;

9. temperatura aerului exterior; și

10. numărul Mach, ori de câte ori limitările de viteză se exprimă cu ajutorul numărului Mach;

(b) un mijloc de indicare a momentului în care alimentarea cu energie electrică a instrumentelor giroscopice nu este corespunzătoare;

(c) în cazul în care sunt necesari doi piloți pentru operare, un mijloc separat suplimentar de afișare pentru al doilea pilot pentru:

1. altitudinea barometrică;

2. viteza față de aer indicată;

3. viteza verticală;

4. virajul și glisada;

5. atitudinea;

6. direcția stabilizată; și

7. numărul Mach, ori de câte ori limitările de viteză se exprimă cu ajutorul numărului Mach, dacă este cazul;

(d) un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase, din cauza condensului sau jivrajului, a sistemelor de indicare a vitezei față de aer obligatorii conform lit.(a) pct.4 și lit.(c) pct.2;

(e) o sursă alternativă de presiune statică;

(f) un suport pentru hărți într-o poziție ușor de citit, care poate fi iluminat pentru operațiuni pe timp de noapte;

(g) un mijloc de rezervă independent de măsurare și afișare a altitudinii; și

(h) o sursă de alimentare de urgență cu energie electrică, separată de generatorul electric principal, pentru operarea și iluminarea unui sistem de indicare a altitudinii timp de minimum 30 de minute. Sursa de alimentare de urgență intră în funcțiune în mod automat după defectarea totală a generatorului electric principal, iar pe instrument sau pe panoul de instrumente trebuie să se semnaleze în mod clar faptul că indicatorul de altitudine funcționează pe baza sursei de alimentare de urgență.

NCC.IDE.A.130 Echipamente suplimentare pentru operațiuni în condiții IFR cu un singur pilot

Avioanele operate în condiții IFR cu un singur pilot trebuie să fie echipate cu un pilot automat care să dispună cel puțin de modurile de menținere a altitudinii și a capului-compas.

NCC.IDE.A.135 Sistemul de avertizare și de informare asupra configurației terenului (TAWS)

Avioanele cu motor cu turbină cu o MCTOM de peste 5 700 kg sau cu o MOPSC de peste nouă locuri trebuie să fie echipate cu un TAWS care îndeplinește cerințele necesare pentru:

(a) echipamente de clasă A, așa cum se specifică într-un standard admisibil, în cazul avioanelor pentru care CofA individual a fost eliberat prima dată după 1 ianuarie 2011; sau

(b) echipamente de clasă B, așa cum se specifică într-un standard admisibil, în cazul avioanelor pentru care CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2011 sau înainte de această dată.

NCC.IDE.A.140 Sistemul de evitare a coliziunii în zbor (ACAS)

Cu excepția cazului în care CT-ACAS II prevăd altfel, avioanele echipate cu motor cu turbină cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg sau cu o MOPSC de peste 19 locuri trebuie să fie echipate cu ACAS II.

NCC.IDE.A.145 Echipamentul radar meteorologic la bord

Următoarele tipuri de avioane trebuie să fie echipate cu echipament radar meteorologic la bord dacă sunt operate pe timp de noapte sau în condiții IMC în zone în care sunt probabile, de-a lungul rutei, furtuni sau alte condiții meteorologice potențial periculoase considerate detectabile cu ajutorul unui echipament radar meteorologic la bord:

(a) avioane presurizate;

(b) avioane nepresurizate cu o MCTOM de peste 5 700 kg; și

(c) avioane nepresurizate cu o MOPSC de peste nouă locuri.

NCC.IDE.A.150 Echipamente suplimentare pentru operațiuni în condiții de jivraj pe timp de noapte

(a) Avioanele operate în condiții probabile sau certe de jivraj pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu un mijloc de iluminare sau de detectare a jivrajului.

(b) Tipul de mijloc de iluminare a jivrajului utilizat trebuie să nu producă orbirea sau reflexia, ceea ce ar împiedica membrii echipajului de zbor să își îndeplinească sarcinile.

NCC.IDE.A.155 Sistemul interfon al echipajului de zbor

Avioanele operate de un echipaj de zbor format din mai mult de un membru trebuie să fie echipate cu un sistem interfon pentru echipajul de zbor, care să includă căști și microfoane destinate utilizării de către toți membrii echipajului de zbor.

NCC.IDE.A.160 Înregistratorul de voce din carlingă

(a) Următoarele tipuri de avioane trebuie să fie echipate cu un CVR:

1. avioanele cu o MCTOM de peste 27 000 kg al căror CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată; și

2. avioanele cu o MCTOM de peste 2 250 kg:

(i) certificate pentru a fi operate cu un echipaj minim format din cel puțin doi piloți;

(ii) echipate cu unul sau mai multe motoare turboreactoare sau cu mai mult de un motor turbopropulsor; și

(iii) al căror certificat de tip a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată.

(b) CVR trebuie să aibă capacitatea de a păstra datele înregistrate cel puțin în timpul:

1. celor 25 de ore anterioare, pentru avioanele cu o MCTOM de mai mult de 27 000 kg și pentru care s-a emis un certificat individual de navigabilitate la data de 1 ianuarie 2022 sau ulterior; sau

2. ultimelor 2 ore în toate celelalte cazuri.

(c) CVR înregistrează în raport cu o scală de timp:

1. comunicațiile vocale transmise din sau recepționate în compartimentul echipajului de zbor prin radio;

2. comunicațiile vocale ale membrilor echipajului de zbor cu ajutorul sistemului interfon și al sistemului de adresare către pasageri, dacă este instalat;

3. mediul sonor din compartimentul echipajului de zbor, incluzând, fără întrerupere, semnalele audio recepționate de la fiecare microfon de cască și de mască în uz; și

4. semnalele vocale sau audio de identificare a echipamentelor de navigație sau de apropiere transmise într-o cască sau într-un difuzor.

(d) CVR trebuie să înceapă automat să înregistreze înainte ca avionul să înceapă deplasarea prin mijloace proprii și să continue înregistrarea până la încheierea zborului, când avionul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.

(e) În plus față de lit.(d), în funcție de disponibilitatea energiei electrice, CVR trebuie să înceapă să înregistreze cât mai devreme posibil în timpul verificărilor din carlingă efectuate înainte de pornirea motoarelor la începutul zborului, până la verificările din carlingă efectuate imediat după oprirea motoarelor la sfârșitul zborului.

(f) Dacă CVR nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă CVR este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.

NCC.IDE.A.165 Înregistratorul de date de zbor

(a) Avioanele cu o MCTOM de peste 5 700 kg al căror CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată trebuie să fie echipate cu un FDR care utilizează o metodă digitală de înregistrare și stocare a datelor și pentru care este disponibilă o metodă de extragere rapidă a datelor din mediul de stocare.

(b) FDR trebuie să înregistreze parametrii necesari pentru determinarea cu acuratețe a traiectoriei de zbor, vitezei, atitudinii, puterii motorului, configurației și funcționării avionului și să aibă capacitatea de a păstra cel puțin datele înregistrate în timpul ultimelor 25 de ore.

(c) Datele se obțin de la sursele avionului care permit corelarea cu acuratețe cu informațiile afișate pentru echipajul de zbor.

(d) FDR trebuie să înceapă automat să înregistreze datele înainte ca avionul să se poată deplasa prin mijloace proprii și să se oprească automat după ce avionul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.

(e) Dacă FDR nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă FDR este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.

NCC.IDE.A.170 Înregistrarea transmisiunilor prin legături de date

(a) Avioanele al căror CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată, care au capacitatea de a utiliza comunicațiile prin legături de date și pentru care este obligatorie echiparea cu un CVR trebuie să înregistreze pe un înregistrator, dacă este cazul:

1. mesajele comunicărilor prin legături de date referitoare la comunicările ATS adresate către și dinspre avion, inclusiv mesajele aplicabile următoarelor aplicații:

- (i) inițierea de transmisiuni prin legături de date;
- (ii) comunicarea controlor-pilot;
- (iii) supraveghere specifică;
- (iv) transmiterea de informații referitoare la zbor;
- (v) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, supravegherea semnalului de la aeronavă;
- (vi) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, datele privind controlul operațional al aeronavei; și
- (vii) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, graficele;

2. informații care permit corelarea cu orice înregistrări asociate referitoare la comunicările prin legături de date și păstrate separat de avion; și

3. informații privind ora și prioritatea mesajelor comunicărilor prin legături de date, având în vedere arhitectura sistemului.

(b) Înregistratorul trebuie să utilizeze o metodă digitală de înregistrare și stocare a datelor și informațiilor și o metodă de extragere rapidă a acestor date. Metoda de înregistrare trebuie să permită realizarea unei corespondențe între aceste date și datele înregistrate la sol.

(c) Înregistratorul trebuie să aibă capacitatea de a reține date înregistrate pentru cel puțin aceeași perioadă prevăzută în cazul CVR la NCC.IDE.A.160.

(d) Dacă înregistratorul nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă înregistratorul este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.

(e) Cerințele aplicabile pentru pornirea și oprirea funcționării înregistratorului sunt aceleași cu cerințele aplicabile pentru pornirea și oprirea funcționării CVR cuprinse la NCC.IDE.A.160 lit. (d) și (e).

NCC.IDE.A.175 Înregistratorul combinat format dintr-un înregistrator de date de zbor și un înregistrator de voce din carlingă

Conformitatea cu cerințele privind CVR și FDR se poate obține prin intermediul:

(a) unui înregistrator combinat format dintr-un înregistrator de date de zbor și un înregistrator de voce din carlingă, dacă avionul trebuie să fie echipat cu un CVR sau un FDR; sau

(b) a două înregistratoare combinate formate dintr-un înregistrator de date de zbor și un înregistrator de voce din carlingă, dacă avionul trebuie să fie echipat cu un CVR și un FDR.

NCC.IDE.A.180 Scaune, centuri de siguranță ale scaunelor, sisteme de reținere și dispozitive de siguranță pentru copii

(a) Avioanele trebuie să fie echipate cu:

1. un scaun sau o cușetă pentru fiecare persoană de la bord care are vârsta de cel puțin 24 de luni;

2. o centură de siguranță pentru fiecare scaun pentru pasageri și hamuri de siguranță pentru fiecare cușetă;

3. un CRD pentru fiecare persoană de la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni;

4. o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului incluzând un dispozitiv care va reține automat trunchiul ocupantului în cazul decelerării rapide:

(i) pentru fiecare scaun pentru echipajul de zbor și pentru orice scaun situat lângă

scaunul pilotului; și

(ii) pentru fiecare scaun pentru observatori aflat în compartimentul echipajului de zbor; și

5. o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului pentru scaunele prevăzute pentru numărul minim necesar de membri ai echipajului de cabină, în cazul avioanelor al căror CofA individual a fost eliberat pentru prima dată după 31 decembrie 1980.

b) o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului trebuie să aibă:

1. un singur punct de decuplare;
2. pentru scaunele prevăzute pentru numărul minim necesar de membri ai echipajului de cabină, două chingi peste umăr și o centură de siguranță care pot fi folosite independent;
3. pentru scaunele membrilor echipajului de zbor și pentru orice scaun situat lângă un scaun de pilot, oricare dintre următoarele:

(i) două chingi peste umăr și o centură de siguranță care pot fi folosite independent;

(ii) chingă diagonală peste umăr și o centură de siguranță care pot fi folosite independent pentru următoarele tipuri de avioane:

(A) avioanele cu o MCTOM de 5 700 kg sau mai mică și cu o MOPSC de maximum nouă locuri care sunt conforme cu condițiile dinamice de aterizare de urgență definite în specificația de certificare aplicabilă;

(B) avioanele cu o MCTOM de 5700 kg sau mai mică și cu o MOPSC de maximum nouă locuri care nu sunt conforme cu condițiile dinamice de aterizare de urgență definite în specificația de certificare aplicabilă și care dispun de un certificat de navigabilitate individual obținut înainte de 25 august 2016.

NCC.IDE.A.185 Indicatoarele de cuplare a centurilor de siguranță și de interzicere a fumatului

Avioanele în care nu sunt vizibile toate scaunele pentru pasageri de pe scaunul (scaunele) echipajului de zbor trebuie să fie echipate cu un mijloc care să indice tuturor pasagerilor și echipajului de cabină când trebuie să își cupleze centurile de siguranță și când fumatul nu este permis.

NCC.IDE.A.190 Trusa de prim ajutor

(a) Avioanele trebuie să fie echipate cu truse de prim ajutor, în conformitate cu tabelul 1.

Tabelul 1. Numărul truselor de prim ajutor necesare

Numărul scaunelor pentru pasageri instalate	Numărul truselor de prim ajutor necesare
0-100	1
101-200	2
201-300	3
301-400	4
401-500	5
501 sau mai multe	6

(b) Trusele de prim ajutor trebuie să fie:

1. ușor accesibile pentru folosire; și
2. menținute în termenul de valabilitate.

NCC.IDE.A.195 Oxigen suplimentar – avioane presurizate

(a) Avioanele presurizate operate la altitudini de zbor la care alimentarea cu oxigen este necesară în conformitate cu lit.(b) trebuie să fie dotate cu echipamente specifice capabile să stocheze și să distribuie rezerva de oxigen necesară.

(b) Avioanele presurizate operate peste altitudinile de zbor la care altitudinea barometrică în compartimentele pentru pasageri depășește 10 000 ft trebuie să transporte oxigen pentru respirație suficient pentru a alimenta:

1. toți membrii echipajului și:

(i) 100 % din pasageri, pentru orice perioadă în care altitudinea barometrică în cabină depășește 15 000 ft, însă în niciun caz pentru mai puțin de 10 minute;

(ii) cel puțin 30 % din pasageri, pentru orice perioadă în care, în eventualitatea depresurizării și ținând seama de circumstanțele de zbor, altitudinea barometrică în compartimentul pentru pasageri se va situa între 14 000 ft și 15 000 ft; și

(iii) cel puțin 10 % din pasageri, pentru orice perioadă mai mare de 30 de minute în care altitudinea barometrică în compartimentul pentru pasageri se va situa între 10 000 ft și 14 000 ft;

2. toți ocupanții compartimentului pentru pasageri, timp de cel puțin 10 minute, în cazul avioanelor operate la altitudini barometrice de peste 25 000 ft sau operate sub această altitudine, dar în condiții care nu le permit să coboare în patru minute în condiții de siguranță la o altitudine barometrică de 13 000 ft.

(c) Avioanele presurizate operate la altitudini de zbor mai mari de 25 000 ft trebuie să fie echipate suplimentar cu:

1. un dispozitiv care să avertizeze echipajul de zbor în cazul oricărei depresurizări; și

2. măști cu fixare rapidă pentru membrii echipajului de zbor.

NCC.IDE.A.200 Oxigen suplimentar – avioane nepresurizate

(a) Avioanele nepresurizate operate la altitudini de zbor la care alimentarea cu oxigen este necesară în conformitate cu lit.(b) trebuie să fie dotate cu echipamente specifice capabile să stocheze și să distribuie rezerva de oxigen necesară.

(b) Avioanele nepresurizate operate peste altitudinile de zbor la care altitudinea barometrică în compartimentele pentru pasageri depășește 10 000 ft trebuie să transporte oxigen pentru respirație suficient pentru a alimenta:

1. toți membrii echipajului și cel puțin 10 % din pasageri, pentru orice perioadă mai mare de 30 de minute în care altitudinea barometrică în compartimentul pentru pasageri se va situa între 10 000 ft și 13 000 ft; și

2. toți membrii echipajului și pasagerii, pentru orice perioadă în care altitudinea barometrică în compartimentele pentru pasageri se va situa peste 13 000 ft.

NCC.IDE.A.205 Stingătoare de incendiu manual

(a) Avioanele trebuie să fie echipate cu cel puțin un stingător de incendiu manual:

1. în compartimentul echipajului de zbor; și

2. în fiecare compartiment pentru pasageri care este separat de compartimentul echipajului de zbor, cu excepția cazului în care compartimentul este ușor accesibil pentru echipajul de zbor.

(b) Tipul și cantitatea agentului de stingere pentru stingătoarele de incendiu obligatorii trebuie să fie adecvate tipurilor de incendii care ar putea să se producă în compartimentul în care este destinat a fi utilizat stingătorul, iar pentru compartimentele ocupate de persoane, trebuie să reducă riscul de acumulare a gazelor toxice.

NCC.IDE.A.206 Topoare de siguranță și răngi

(a) Avioanele cu o MCTOM de peste 5 700 kg sau cu o MOPSC de peste nouă locuri trebuie să fie echipate cu cel puțin un topor de siguranță sau o rangă în compartimentul echipajului de zbor.

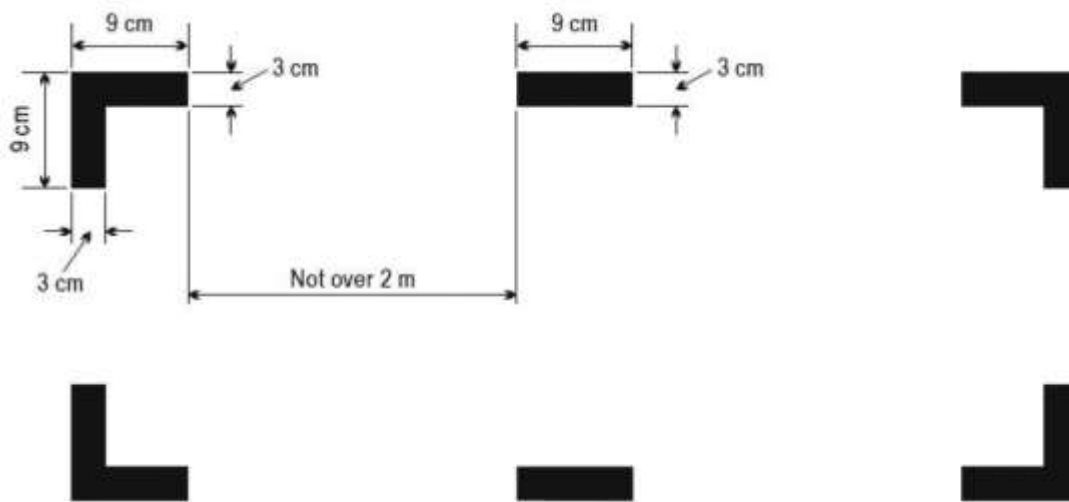
(b) În cazul avioanelor cu o MOPSC de peste 200 de locuri, un topor de siguranță sau o rangă suplimentară trebuie amplasată în bucătăria aflată cel mai în spate sau lângă aceasta.

(c) Topoarele de siguranță și răngile amplasate în compartimentul pentru pasageri nu trebuie să fie vizibile acestora.

NCC.IDE.A.210 Marcarea punctelor de spargere

Dacă pe avion 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.

Figura 1. Marcarea punctelor de spargere



NCC.IDE.A.215 Emițător pentru localizare în caz de urgență (ELT)

(a) Avioanele trebuie să fie echipate cu:

1. un ELT de orice tip sau localizarea unei aeronave trebuie să îndeplinească cerințele de la CAT.GEN.MPA.210, dacă CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 iulie 2008 sau înainte de această dată;

2. un ELT automat sau localizarea unei aeronave trebuie să îndeplinească cerințele de la CAT.GEN.MPA.210, dacă certificatul individual de navigabilitate a fost eliberat după 1 iulie 2008;

(b) Un ELT de orice tip trebuie să aibă capacitatea de a transmite simultan pe frecvențele de 121,5 MHz și 406 MHz.

NCC.IDE.A.220 Zborul deasupra apei

(a) Următoarele avioane trebuie să fie echipate cu câte o vestă de salvare pentru fiecare persoană de la bord sau cu un dispozitiv individual de flotabilitate echivalent pentru fiecare persoană de la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni, depozitat(ă) într-o poziție în care să fie ușor accesibil(ă) de pe scaunul sau din cușeta persoanei căreia îi este destinat(ă):

1. avioanele terestre operate deasupra apei la o distanță de peste 50 MN de uscat sau care decolează sau aterizează pe un aerodrom sau un loc de operare unde, în opinia pilotului comandant, traiectoria de decolare sau de apropiere este dispusă deasupra apei în așa fel încât ar exista probabilitatea unei amerizări de urgență; și

2. hidroavioanele operate 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) Hidroavioanele operate deasupra apei trebuie să fie echipate cu:

1. o ancoră plutitoare sau un alt echipament necesar pentru a facilita amararea, ancorarea sau manevrarea avionului pe apă, adecvat(ă) mărimei, greutateii și caracteristicilor sale de manevrare; și

2. echipamente pentru producerea semnalelor sonore prevăzute în reglementările internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, după caz.

(d) Pilotul comandant al unui avion operat la o distanță față de uscat, unde este posibilă o aterizare de urgență, mai mare decât cea corespunzătoare unui timp de zbor de 30 de minute

la viteza normală de croazieră sau 50 MN, luându-se în considerare valoarea mai mică, trebuie să determine riscurile pentru supraviețuirea ocupanților avionului 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 toți pasagerii de la bord, depozitate astfel încât să fie disponibile pentru utilizare imediată în caz de urgență; și
3. echipamente de salvare care asigură mijloace de susținere a vieții, adecvate zborului care urmează a fi efectuat.

NCC.IDE.A.230 Echipamente de supraviețuire

(a) Avioanele operate peste zone în care operațiunile de căutare și salvare ar fi deosebit de dificile trebuie să fie echipate cu:

1. echipamente de semnalizare pentru a produce semnale de ajutor;
2. cel puțin un ELT de supraviețuire [ELT(S)]; și
3. echipamente suplimentare de supraviețuire pentru ruta pe care urmează să se zboare, luând în considerare numărul persoanelor de la bord.

(b) Nu este nevoie să se transporte echipamentele suplimentare de supraviețuire specificate la lit.(a) pct. 3 atunci când avionul:

1. rămâne, față de o zonă în care operațiunile de căutare și salvare nu sunt deosebit de dificile, la o distanță echivalentă cu:

(i) 120 de minute de zbor la viteza de croazieră cu un motor inoperant (OEI) pentru avioanele care au capacitatea de a continua zborul către un aerodrom cu motorul (motoarele) critic(e) devenit(e) inoperant(e) în orice punct de-a lungul rutei sau al devierilor planificate; sau

(ii) 30 de minute de zbor la viteza de croazieră pentru toate celelalte avioane; sau

2. rămâne la o distanță care nu este mai mare decât cea corespunzătoare unui timp de zbor de 90 de minute la viteza de croazieră față de o zonă adecvată pentru efectuarea unei aterizări de urgență, pentru avioanele certificate conform standardului de navigabilitate aplicabil.

NCC.IDE.A.240 Cască

(a) Avioanele trebuie să fie echipate cu o cască cu microfon sau cu un dispozitiv echivalent pentru fiecare membru al echipajului de zbor, la postul acestuia din compartimentul echipajului de zbor.

(b) Avioanele operate în condiții IFR sau pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu un buton de transmisie pe comanda manuală a tangajului și ruliului pentru fiecare membru al echipajului de zbor necesar.

NCC.IDE.A.245 Echipament de radiocomunicații

(a) Avioanele operate în condiții IFR sau pe timp de noapte, sau atunci când acest lucru este impus de cerințele spațiului aerian aplicabil, trebuie să fie echipate cu un echipament de radiocomunicații care, în condițiile normale de propagare a undelor radio, să aibă capacitatea:

1. de a realiza comunicația bidirecțională în scopul controlului de aerodrom;
2. de a recepționa informații meteorologice în orice moment în timpul zborului;
3. de a realiza comunicația bidirecțională în orice moment în timpul zborului cu stațiile aeronautice și pe frecvențele alocate aviației civile; și
4. de a asigura comunicații pe frecvența aeronautică de urgență 121,5 MHz.

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

NCC.IDE.A.250 Echipamente de navigație

(a) Avioanele trebuie să fie echipate cu echipamente de navigație care să le permită să acționeze în conformitate cu:

1. planul de zbor ATS, dacă este cazul; și

2. cerințele spațiului aerian aplicabil.

(b) Avioanele trebuie să dispună de suficiente echipamente de navigație pentru a se asigura că, în eventualitatea defectării unui element al echipamentului în orice etapă a zborului, restul echipamentului permite navigarea în siguranță în conformitate cu lit.(a) sau executarea în siguranță a unei acțiuni de urgență corespunzătoare.

(c) Avioanele care efectuează zboruri pentru care se prevede aterizarea în condiții IMC trebuie să fie dotate cu un echipament corespunzător care poate asigura ghidajul spre un punct de la care poate fi efectuată aterizarea după repere vizuale. Acest echipament trebuie să aibă capacitatea de a oferi o astfel de orientare pentru fiecare aerodrom la care se are în vedere aterizarea în condiții IMC și pentru orice aerodromuri de rezervă desemnate.

(d) Pentru operațiunile PBN, aeronava trebuie să îndeplinească cerințele de certificare a navigabilității pentru specificația de navigație corespunzătoare.

(e) Avioanele trebuie să fie echipate cu echipamente de supraveghere conform cerințelor spațiului aerian aplicabil.

NCC.IDE.A.255 Transponder

Avioanele trebuie să fie echipate cu un transponder SSR care raportează altitudinea barometrică și cu orice altă funcție de transponder SSR necesară pentru ruta de zbor

NCC.IDE.A.260 Gestionarea bazelor de date aeronautice

(a) Bazele de date aeronautice utilizate în cadrul aplicațiilor sistemelor de aeronavă certificate respectă cerințele de calitate a datelor care sunt adecvate pentru utilizarea prevăzută a datelor.

(b) Operatorul trebuie să asigure distribuirea și introducerea în timp util a unor baze de date aeronautice actuale și nemodificate în toate aeronavele cărora le sunt necesare.

(c) În pofida oricăror alte cerințe de raportare a evenimentelor, astfel cum sunt definite în RAC-RAASEAC, operatorul raportează furnizorului bazei de date cazurile de date eronate, inconsecvente sau lipsă despre care s-ar putea preconiza în mod rezonabil că ar constitui un pericol pentru zbor.

În astfel de cazuri, operatorul informează echipajul de zbor și pe ceilalți membri ai personalului vizați și se asigură că datele afectate nu sunt utilizate.

Secțiunea 2 Elicoptere

NCC.IDE.H.100 Instrumente și echipamente – generalități

(a) Instrumentele și echipamentele obligatorii conform prezentei subpărți trebuie să fie aprobate în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile dacă sunt:

1. utilizate de echipajul de zbor pentru a controla traiectoria de zbor;
2. utilizate pentru a respecta NCC.IDE.H.245;
3. utilizate pentru a respecta NCC.IDE.H.250; sau
4. instalate în elicopter.

(b) Pentru următoarele elemente, atunci când sunt obligatorii conform prezentei subpărți, nu este necesară aprobarea echipamentului:

1. lanterne autonome;
2. un mijloc precis de indicare a timpului;
3. suport pentru hărți;
4. trusă de prim ajutor;
5. echipamente de supraviețuire și de semnalizare;
6. ancoră plutitoare și echipamente pentru amarare; și
7. dispozitive de siguranță pentru copii.

(c) Instrumentele și echipamentele sau accesoriile care nu sunt impuse de anexa nr.6 (Partea NCC) prezenta parte, precum și orice alte echipamente care nu sunt impuse de

Regulament, dar care sunt transportate la bord în timpul unui zbor respectă următoarele cerințe:

1. informațiile oferite de aceste instrumente, echipamente sau accesorii nu se folosesc de către membrii echipajului de zbor pentru a se conforma anexei nr.1 la Codul aerian sau NCC.IDE.A.245 și NCC.IDE.A.250;

2. instrumentele și echipamentele nu afectează navigabilitatea elicopterului, nici în cazul defectării sau al proastei funcționări.

(a) Instrumentele și echipamentele trebuie să fie utilizabile rapid sau ușor accesibile din postul la care este așezat membrul echipajului de zbor care are nevoie să le utilizeze.

(b) Instrumente care sunt folosite de un membru al echipajului de zbor trebuie dispuse astfel încât să permită membrului echipajului de zbor să vadă rapid indicațiile de la postul său, cu devierea minimă posibilă a poziției și a direcției privirii adoptate în mod normal de acesta atunci când privește înainte, în sensul traiectoriei de zbor.

(c) Toate echipamentele de urgență obligatorii trebuie să fie ușor accesibile pentru utilizare imediată.

NCC.IDE.H.105 Echipamentul minim de zbor

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

(a) elicopterul se operează în conformitate cu MEL a operatorului;

(b) operatorul are aprobarea AAC de a opera elicopterul în limitele MMEL în conformitate cu ORO.MLR.105 lit. (j), sau

(c) elicopterul dispune de o autorizație de zbor emisă în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile.

NCC.IDE.H.115 Lumini de operare

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

(a) un sistem de lumini anticoliziune;

(b) lumini de navigație/poziție;

(c) lumină de aterizare;

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

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

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

(g) lumini pentru a respecta reglementările internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, dacă elicopterul este amfibiu.

NCC.IDE.H.120 Operațiuni în condiții VFR – instrumente de zbor și de navigație și echipamente asociate

(a) Elicopterele operate în condiții VFR pe timp de zi trebuie să fie echipate cu un mijloc de măsurare și afișare a următoarelor:

1. capul magnetic;

2. timpul în ore, minute și secunde;

3. altitudinea barometrică;

4. viteza față de aer indicată; și

5. glisada.

(b) Elicopterele operate în condiții VMC deasupra apei fără a vedea uscatul sau în condiții VMC pe timp de noapte sau atunci când vizibilitatea este mai mică de 1 500 m sau în condiții în care elicopterul nu poate fi menținut pe o traiectorie de zbor dorită fără a se recurge

la unul sau mai multe instrumente suplimentare trebuie să fie echipate, în plus față de cele de la litera (a), cu:

1. un mijloc de măsurare și afișare a următoarelor:
 - (i) atitudinea;
 - (ii) viteza verticală; și
 - (iii) direcția stabilizată;
2. un mijloc de indicare a momentului în care alimentarea cu energie electrică a instrumentelor giroscopice nu este corespunzătoare; și
3. un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase, din cauza condensului sau jivrajului, a sistemului de indicare a vitezei față de aer obligatoriu conform lit.(a) pct.4.

(c) În cazul în care sunt necesari doi piloți pentru operare, elicopterele trebuie să fie echipate cu un mijloc separat suplimentar de afișare a următoarelor:

1. altitudinea barometrică;
2. viteza față de aer indicată;
3. glisada;
5. atitudinea, dacă este cazul;
6. verticală, dacă este cazul; și
7. direcția stabilizată, dacă este cazul.

NCC.IDE.H.125 Operațiuni în condiții IFR – instrumente de zbor și de navigație și echipamente asociate

Elicopterele operate în condiții IFR trebuie să fie echipate cu:

- (a) un mijloc de măsurare și afișare a următoarelor:
1. capul magnetic;
 2. timpul în ore, minute și secunde;
 3. altitudinea barometrică;
 4. viteza față de aer indicată;
 5. viteza verticală;
 6. glisada;
 7. atitudinea;
 8. direcția stabilizată; și
 9. temperatura aerului exterior;
- (b) un mijloc de indicare a momentului în care alimentarea cu energie electrică a instrumentelor giroscopice nu este corespunzătoare;
- (c) în cazul în care sunt necesari doi piloți pentru operare, un mijloc separat suplimentar de afișare a următoarelor:
1. altitudinea barometrică;
 2. viteza față de aer indicată;
 3. viteza verticală;
 4. glisada;
 5. atitudinea; și
 6. direcția stabilizată;
- (d) un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase, din cauza condensului sau jivrajului, a sistemelor de indicare a vitezei față de aer obligatorii conform lit.(a) pct.4 și lit.(c) pct.2;
- (e) o sursă alternativă de presiune statică;
- (f) un suport pentru hărți într-o poziție ușor de citit, care poate fi iluminat pentru operațiuni pe timp de noapte; și
- (g) un mijloc suplimentar de măsurare și afișare a atitudinii, ca instrument de rezervă.

NCC.IDE.H.130 Echipamente suplimentare pentru operațiuni în condiții IFR cu un singur pilot

Elicopterele operate în condiții IFR cu un singur pilot trebuie să fie echipate cu un pilot

automat care să dispună cel puțin de modurile de menținere a altitudinii și a capului-compas.

NCC.IDE.H.145 Echipamentul radar meteorologic la bord

Elicopterele cu o MOPSC de peste nouă locuri operate în condiții IFR sau pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu un echipament radar meteorologic la bord atunci când buletinele meteorologice curente indică faptul că sunt probabile, de-a lungul rutei, furtuni sau alte condiții meteorologice potențial periculoase considerate detectabile cu ajutorul unui echipament radar meteorologic la bord.

NCC.IDE.H.150 Echipamente suplimentare pentru operațiuni în condiții de jivraj pe timp de noapte

(a) Elicopterele operate în condiții probabile sau certe de jivraj pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu un mijloc de iluminare sau de detectare a jivrajului.

(b) Tipul de mijloc de iluminare a jivrajului utilizat trebuie să nu producă orbirea sau reflexia, ceea ce ar împiedica membrii echipajului de zbor să își îndeplinească sarcinile.

NCC.IDE.H.155 Sistemul interfon al echipajului de zbor

Elicopterele operate de un echipaj de zbor format din mai mult de un membru trebuie să fie echipate cu un sistem interfon pentru echipajul de zbor, care să includă căști și microfoane destinate utilizării de către toți membrii echipajului de zbor.

NCC.IDE.H.160 Înregistratorul de voce din carlingă

(a) Elicopterele cu o MCTOM de peste 7 000 kg al căror CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată trebuie să fie echipate cu un CVR.

(b) CVR trebuie să aibă capacitatea de a păstra cel puțin datele înregistrate în timpul ultimelor două ore.

(c) CVR înregistrează în raport cu o scală de timp:

1. comunicațiile vocale transmise din sau recepționate în compartimentul echipajului de zbor prin radio;

2. comunicațiile vocale ale membrilor echipajului de zbor cu ajutorul sistemului interfon și al sistemului de adresare către pasageri, dacă este instalat;

3. mediul sonor din carlingă, incluzând, fără întrerupere, semnalele audio recepționate de la fiecare microfon al echipajului; și

4. semnalele vocale sau audio de identificare a echipamentelor de navigație sau de apropiere transmise într-o cască sau într-un difuzor.

(d) CVR trebuie să înceapă automat să înregistreze înainte ca elicopterul să înceapă deplasarea prin mijloace proprii și să continue înregistrarea până la încheierea zborului, când elicopterul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.

(e) În plus față de lit.(d), în funcție de disponibilitatea energiei electrice, CVR trebuie să înceapă să înregistreze cât mai devreme posibil în timpul verificărilor din carlingă efectuate înainte de pornirea motoarelor la începutul zborului, până la verificările din carlingă efectuate imediat după oprirea motoarelor la sfârșitul zborului.

(f) Dacă CVR nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă CVR este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.

NCC.IDE.H.165 Înregistratorul de date de zbor

(a) Elicopterele cu o MCTOM de peste 3 175 kg al căror CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată trebuie să fie echipate cu un FDR care utilizează o metodă digitală de înregistrare și stocare a datelor și pentru care este disponibilă o metodă de extragere rapidă a datelor din mediul de stocare.

(b) FDR trebuie să înregistreze parametrii necesari pentru determinarea cu acuratețe a traiectoriei de zbor, vitezei, altitudinii, puterii motorului, configurației și funcționării elicopterului și să aibă capacitatea de a păstra cel puțin datele înregistrate în timpul ultimelor 10 ore.

(c) Datele se obțin de la sursele elicopterului care permit corelarea cu acuratețe cu

informațiile afișate pentru echipajul de zbor.

(d) FDR trebuie să înceapă automat să înregistreze datele înainte ca elicopterul să se poată deplasa prin mijloace proprii și să se oprească automat după ce elicopterul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.

(e) Dacă FDR nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă FDR este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.

NCC.IDE.H.170 Înregistrarea transmisiunilor prin legături de date

(a) Elicopterele al căror CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată, care au capacitatea de a utiliza comunicațiile prin legături de date și pentru care este necesară o echipare cu un CVR, trebuie să înregistreze pe un înregistrator, dacă este cazul:

1. mesajele comunicărilor prin legături de date referitoare la comunicările ATS adresate către și dinspre elicopter, inclusiv mesajele aplicabile următoarelor aplicații:

- (i) inițierea de transmisiuni prin legături de date;
- (ii) comunicarea controlor-pilot;
- (iii) supraveghere specifică;
- (iv) transmiterea de informații referitoare la zbor;
- (v) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, supravegherea semnalului de la aeronavă;
- (vi) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, datele privind controlul operațional al aeronavei; și
- (vii) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, graficele;

2. informații care permit corelarea cu orice înregistrări asociate referitoare la comunicările prin legături de date și păstrate separat de elicopter; și

3. informații privind ora și prioritatea mesajelor comunicărilor prin legături de date, având în vedere arhitectura sistemului.

(b) Înregistratorul trebuie să utilizeze o metodă digitală de înregistrare și stocare a datelor și informațiilor și o metodă de extragere rapidă a acestor date. Metoda de înregistrare trebuie să permită realizarea unei corespondențe între aceste date și datele înregistrate la sol.

(c) Înregistratorul trebuie să aibă capacitatea de a reține date înregistrate pentru cel puțin aceeași perioadă prevăzută în cazul CVR la NCC.IDE.H.160.

(d) Dacă înregistratorul nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă înregistratorul este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.

(e) Cerințele aplicabile pentru pornirea și oprirea funcționării înregistratorului sunt aceleași cu cerințele aplicabile pentru pornirea și oprirea funcționării CVR cuprinse la NCC.IDE.H.160 lit.(d) și (e).

NCC.IDE.H.175 Înregistratorul combinat format dintr-un înregistrator de date de zbor și un înregistrator de voce din carlingă

Conformitatea cu cerințele privind CVR și FDR poate fi obținută prin intermediul unui înregistrator combinat format dintr-un înregistrator de date de zbor și un înregistrator de voce din carlingă.

NCC.IDE.H.180 Scaune, centuri de siguranță ale scaunelor, sisteme de reținere și dispozitive de siguranță pentru copii

(a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu:

1. un scaun sau o cușetă pentru fiecare persoană de la bord care are vârsta de cel puțin 24 de luni;

2. o centură de siguranță pentru fiecare scaun pentru pasageri și hamuri de siguranță pentru fiecare cușetă;

3. pentru elicopterele al căror CofA individual a fost eliberat pentru 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 CRD pentru fiecare persoană de la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni;

5. o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului incluzând un dispozitiv care va reține automat trunchiul ocupantului în cazul decelerării rapide, pentru fiecare scaun al membrilor echipajului de zbor; și

6. o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului pentru scaunele prevăzute pentru numărul minim necesar de membri ai echipajului de cabină, în cazul elicopterelor al căror CofA individual a fost eliberat pentru prima dată după 31 decembrie 1980.

(b) O centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului trebuie:

1. să aibă un singur punct de eliberare; și

2. să includă, pentru scaunele echipajului de zbor, pentru orice scaun situat lângă scaunul pilotului și pentru scaunele prevăzute pentru numărul minim necesar de membri ai echipajului de cabină, două chingi peste umăr și o centură de siguranță care pot fi folosite independent.

NCC.IDE.H.185 Indicatoarele de cuplare a centurilor de siguranță și de interzicere a fumatului

Elicopterele în care nu sunt vizibile toate scaunele pentru pasageri de pe scaunul (scaunele) echipajului de zbor trebuie să fie echipate cu un mijloc care să indice tuturor pasagerilor și echipajului de cabină când trebuie să își cupleze centurile de siguranță și când fumatul nu este permis.

NCC.IDE.H.190 Trusa de prim ajutor

(a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu cel puțin o trusă de prim ajutor.

(b) Trusele de prim ajutor trebuie să fie:

1. ușor accesibile pentru folosire; și

2. menținute în termenul de valabilitate.

NCC.IDE.H.200 Oxigen suplimentar – elicoptere nepresurizate

(a) Elicopterele nepresurizate operate la altitudini de zbor la care alimentarea cu oxigen este necesară în conformitate cu lit.(b) trebuie să fie dotate cu echipamente specifice capabile să stocheze și să distribuie rezerva de oxigen necesară.

(b) Elicopterele nepresurizate operate peste altitudinile de zbor la care altitudinea barometrică în compartimentele pentru pasageri depășește 10 000 ft trebuie să transporte oxigen pentru respirație suficient pentru a alimenta:

1. toți membrii echipajului și cel puțin 10 % din pasageri, pentru orice perioadă mai mare de 30 de minute în care altitudinea barometrică în compartimentul pentru pasageri se va situa între 10 000 ft și 13 000 ft; și

2. toți membrii echipajului și pasagerii, pentru orice perioadă în care altitudinea barometrică în compartimentul pentru pasageri se va situa peste 13 000 ft.

NCC.IDE.H.205 Stingătoare de incendiu manual

(a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu cel puțin un stingător de incendiu manual:

1. în compartimentul echipajului de zbor; și

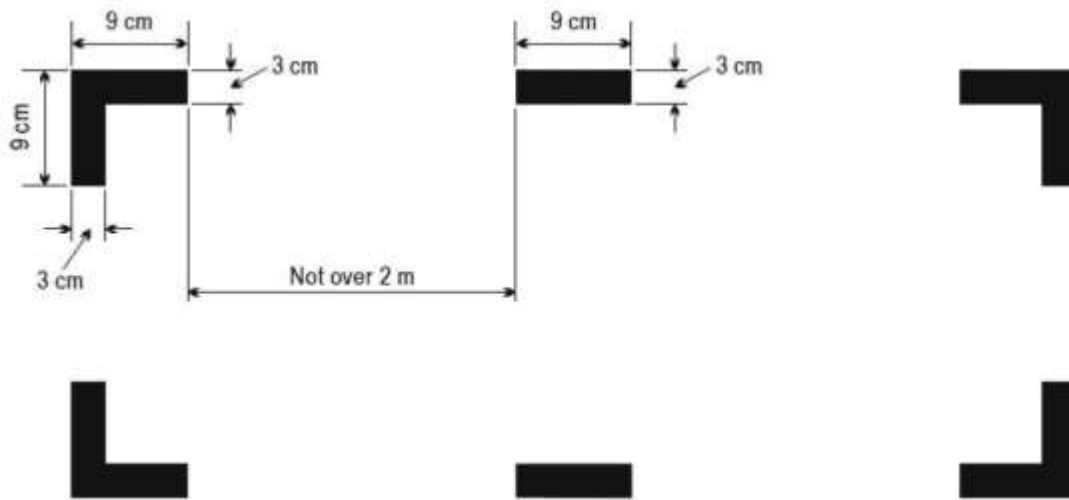
2. în fiecare compartiment pentru pasageri care este separat de compartimentul echipajului de zbor, cu excepția cazului în care compartimentul este ușor accesibil pentru echipajul de zbor.

(b) Tipul și cantitatea agentului de stingere pentru stingătoarele de incendiu obligatorii trebuie să fie adecvate tipurilor de incendii care ar putea să se producă în compartimentul în care este destinat a fi utilizat stingătorul, iar pentru compartimentele ocupate de persoane, trebuie să reducă riscul de acumulare a gazelor toxice.

NCC.IDE.H.210 Marcarea punctelor de spargere

Dacă pe elicopter sunt marcate zone ale fuselajului 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.

Figura 1. Marcarea punctelor de spargere



NCC.IDE.H.215 Emițător pentru localizare în caz de urgență (ELT)

- (a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu cel puțin un ELT automat.
- (b) Un ELT de orice tip trebuie să aibă capacitatea de a transmite simultan pe frecvențele de 121,5 MHz și 406 MHz.

NCC.IDE.H.225 Veste de salvare

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

1. zboară deasupra apei la o distanță față de uscat echivalentă cu un timp de zbor la viteza normală de croazieră de peste 10 minute, unde, în eventualitatea unei defecțiuni a motorului critic, elicopterul își poate menține zborul orizontal;

2. zboară deasupra apei, dincolo de distanța de aterizare în autorotație față de uscat, unde, în eventualitatea unei defecțiuni a motorului critic, elicopterul nu își poate menține zborul orizontal; sau

3. decolează sau aterizează la un aerodrom sau un loc de operare unde traiectoria de decolare sau aterizare 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.

NCC.IDE.H.226 Costume de supraviețuire pentru echipaj

Fiecare membru al echipajului trebuie să poarte un costum de supraviețuire atunci când acest lucru este stabilit de pilotul comandant pe baza unei evaluări a riscurilor având în vedere următoarele condiții:

(a) zboruri deasupra apei la o distanță față de țărm mai mare decât distanța de aterizare în autorotație sau distanța de aterizare forțată în condiții de siguranță, atunci când, în cazul unei defecțiuni a motorului sau motoarelor critice, elicopterul nu poate să mențină zborul orizontal; și

(b) buletinul sau prognozele meteorologice disponibile comandantului/pilotului comandant indică faptul că temperatura apei mării va fi mai mică de 10 °C pe durata zborului.

NCC.IDE.H.227 Plute de salvare, ELT de supraviețuire și echipamente de supraviețuire pentru zborurile extinse deasupra apei

Elicopterele care efectuează operațiuni:

(a) într-un zbor deasupra apei la o distanță față de uscat echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră, atunci când, în eventualitatea unei defecțiuni a motorului critic, elicopterul își poate menține zborul orizontal; sau

(b) într-un zbor deasupra apei la o distanță echivalentă cu mai mult de trei minute timp de zbor la viteza normală de croazieră, atunci când, în eventualitatea unei defecțiuni a motorului critic, elicopterul nu își poate menține zborul orizontal, precum și dacă pilotul comandant decide astfel pe baza unei evaluări a riscurilor;

trebuie să fie echipate cu:

1. în cazul elicopterelor care transportă mai puțin de 12 persoane, minimum o plută de salvare cu o capacitate nominală nu mai mică decât numărul maxim de persoane de la bord, depozitată astfel încât să poată fi utilizată imediat în caz de urgență;

2. în cazul elicopterelor care transportă mai mult de 11 persoane, minimum două plute de salvare, depozitate astfel încât să poată fi utilizate imediat în caz de urgență, cu o capacitate totală suficientă pentru a asigura un loc tuturor persoanelor care pot fi transportate la bord și, în cazul pierderii uneia dintre plute, cea sau cele rămase având suficientă capacitate de supraîncărcare pentru a transporta persoanele din elicopter;

3. cel puțin un ELT de supraviețuire [ELT(S)] pentru fiecare plută de salvare obligatorie; și

4. echipamente de salvare, inclusiv mijloace de susținere a vieții, adecvate zborului care urmează a fi efectuat.

NCC.IDE.H.230 Echipamente de supraviețuire

Elicopterele operate peste zone în care operațiunile de căutare și salvare ar fi deosebit de dificile trebuie să fie echipate cu:

(a) echipamente de semnalizare pentru a produce semnale de ajutor;

(b) cel puțin un ELT de supraviețuire [ELT(S)]; și

(c) echipamente suplimentare de supraviețuire pentru ruta pe care urmează să se zboare, luând în considerare numărul persoanelor de la bord.

NCC.IDE.H.232 Elicoptere certificate pentru operațiuni deasupra apei – diverse echipamente

Elicopterele certificate pentru operațiuni deasupra apei trebuie să fie echipate cu:

(a) o ancoră plutitoare sau alt echipament necesar pentru a facilita amararea, ancorarea sau manevrarea elicopterului pe apă, adecvat(ă) mărimii, greutatei și caracteristicilor sale de manevrare; și

(b) echipament pentru producerea semnalelor sonore prevăzute în reglementările internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, după caz.

NCC.IDE.H.235 Toate elicopterele care efectuează zboruri deasupra întinderilor de apă – amerizarea de urgență

Elicopterele trebuie să fie proiectate pentru amerizare sau certificate pentru amerizare de urgență în conformitate cu specificația de certificare relevantă sau să fie dotate cu echipamente de flotabilitate în caz de urgență atunci când efectuează un zbor deasupra întinderilor de apă la o distanță față de uscat echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră.

NCC.IDE.H.240 Cască

Ori de câte ori este obligatoriu un sistem de radiocomunicații și/sau un sistem de radio navigație, elicopterele trebuie să fie echipate cu o cască cu microfon sau un dispozitiv echivalent și un buton de transmitere pe comenzile de zbor, pentru fiecare pilot și/sau membru al echipajului necesar, la postul de lucru desemnat al acestuia.

NCC.IDE.H.245 Echipament de radiocomunicații

(a) Elicopterele operate în condiții IFR sau pe timp de noapte sau atunci când acest lucru este impus de cerințele spațiului aerian aplicabil trebuie să fie echipate cu un echipament

de radiocomunicații care, în condiții normale de propagare a undelor radio, să aibă capacitatea:

1. de a realiza comunicația bidirecțională în scopul controlului de aerodrom;
2. de a recepționa informații meteorologice;
3. de a realiza comunicația bidirecțională în orice moment în timpul zborului cu stațiile aeronautice și pe frecvențele alocate aviației civile; și
4. de a asigura comunicații pe frecvența aeronautică de urgență 121,5 MHz.

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

(c) Atunci când este necesar un sistem de radiocomunicații, elicopterele trebuie să fie echipate, în plus față de sistemul interfon al echipajului de zbor prevăzut la NCC.IDE.H.155, cu un buton de transmitere pe comenzile de zbor pentru fiecare pilot și membru al echipajului necesar, la postul de lucru desemnat al acestuia.

NCC.IDE.H.250 Echipamente de navigație

(a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu echipamente de navigație care să le permită să acționeze în conformitate cu:

1. planul de zbor ATS, dacă este cazul; și
2. cerințele spațiului aerian aplicabil.

(b) Elicopterele trebuie să dispună de suficiente echipamente de navigație pentru a se asigura că, în eventualitatea defectării unui element al echipamentului în orice etapă a zborului, restul echipamentului permite navigarea în siguranță în conformitate cu lit.(a) sau executarea în siguranță a unei acțiuni de urgență corespunzătoare.

(c) Elicopterele care efectuează zboruri pentru care se prevede aterizarea în condiții IMC trebuie să fie dotate cu un echipament de navigație care poate asigura ghidajul spre un punct de la care poate fi efectuată aterizarea după repere vizuale. Acest echipament trebuie să aibă capacitatea de a oferi o astfel de orientare pentru fiecare aerodrom la care se are în vedere aterizarea în condiții IMC și pentru orice aerodromuri de rezervă desemnate.

(d) Atunci când este necesară PBN, aeronava trebuie să îndeplinească cerințele de certificare a navigabilității pentru specificația de navigație corespunzătoare.

(e) Elicopterele trebuie să fie echipate cu echipamente de supraveghere conform cerințelor spațiului aerian aplicabil.

NCC.IDE.H.255 Transponder

Elicopterele trebuie să fie echipate cu un transponder SSR care raportează altitudinea barometrică și cu orice altă funcție de transponder SSR necesară pentru ruta de zbor.

NCC.IDE.H.260 Gestionarea bazelor de date aeronautice

(a) Bazele de date aeronautice utilizate în cadrul aplicațiilor sistemelor de aeronavă certificate respectă cerințele de calitate a datelor care sunt adecvate pentru utilizarea prevăzută a datelor.

(b) Operatorul trebuie să asigure distribuirea și introducerea în timp util a unor baze de date aeronautice actuale și nemodificate în toate aeronavele cărora le sunt necesare.

(c) În pofida oricăror alte cerințe de raportare a evenimentelor, astfel cum sunt definite RAC-RAASEAC, operatorul raportează furnizorului bazei de date cazurile de date eronate, inconsecvente sau lipsă despre care s-ar putea preconiza în mod rezonabil că ar constitui un pericol pentru zbor.

(d) În astfel de cazuri, operatorul informează echipajul de zbor și pe ceilalți membri ai personalului vizați și se asigură că datele afectate nu sunt utilizate.

Anexa nr. 7
la Regulamentul de stabilire a cerințelor
tehnice și a procedurilor administrative
referitoare la operațiunile aeriene

**Operațiuni Aeriene Necomerciale cu Alte Aeronave Decât Cele
Motorizate Complexe
(Partea – NCO)**

**SUBPARTEA A
CERINȚE GENERALE**

NCO.GEN.100 Autoritatea competentă

(a) AAC este autoritatea competentă dacă aeronava este înmatriculată în Republica Moldova.

(b) Dacă aeronava este înmatriculată într-un alt stat, AAC este autoritatea competentă pentru operatorul care își are sediul principal de activitate, este stabilit sau își are reședința în Republica Moldova.

NCO.GEN.101 Mijloace de conformare

Pentru a obține conformitatea cu Codul aerian și normele sale de aplicare, un operator poate utiliza mijloace de conformare alternative la cele adoptate de AAC.

NCO.GEN.103 Zboruri introductive

Zborurile introductive menționate la pct.24 sbp.3) din Regulament, în cazul în care sunt efectuate în conformitate cu prezenta parte:

- (a) au punctul de plecare și punctul de sosire pe același aerodrom sau loc de operare;
 - (b) se operează în condiții VFR pe timp de zi;
 - (c) sunt supravegheate de o persoană desemnată a fi responsabilă pentru siguranța lor;
- și

(d) respectă orice alte condiții stipulate de AAC.

NCO.GEN.104 Utilizarea aeronavelor înscrise pe un AOC de către un operator necomercial

(a) Un operator necomercial poate utiliza aeronave, altele decât cele motorizate complexe, înscrise pe AOC-ul unui operator pentru a desfășura operațiuni necomerciale în conformitate cu prezenta parte.

Operatorul necomercial care utilizează aeronavele în conformitate cu lit. (a) instituie o procedură:

1. care să descrie în mod clar modul în care se transferă controlul operațional al aeronavelor între titularul de AOC și operatorul necomercial, astfel cum se menționează la punctul ORO.GEN.310;

2. să descrie procedura de predare a aeronavei atunci când aceasta este returnată titularului AOC-ului.

Această procedură este inclusă într-un contract încheiat între titularul AOC-ului și operatorul necomercial.

Operatorul necomercial se asigură că personalul relevant este informat cu privire la procedură.

(c) Managementul menținerii navigabilității aeronavelor utilizate în temeiul lit. (a) este asigurat de organizația responsabilă cu menținerea navigabilității pentru aeronavele incluse în AOC, în conformitate cu Regulamentul privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu.

(d) Operator necomercial care utilizează aeronavele în conformitate cu lit.(a) se asigură

că se îndeplinesc următoarele cerințe:

1. fiecare zbor efectuat sub controlul său operațional este înregistrat în sistemul de jurnal tehnic al aeronavei;
2. nu se aduce nicio modificare sistemelor sau configurației aeronavei;
3. orice defect sau defecțiune tehnică care apare în timp ce aeronava se află sub controlul său operațional este raportată organizației menționate la lit.(c) imediat după zbor;
4. titularul de AOC primește o copie a oricărui raport de eveniment legat de zborurile efectuate cu aeronava, întocmit în conformitate cu RAC-RAASEAC.

NCO.GEN.105 Responsabilitățile și autoritatea pilotului comandant

(a) Pilotul comandant răspunde de:

1. siguranța aeronavei și a tuturor membrilor echipajului, a pasagerilor și a încărcăturii de la bord în timpul operațiunilor cu aeronava, după cum se menționează la pct. 3 din anexa nr.3 la Codul aerian;
2. inițierea, continuarea, încheierea sau devierea unui zbor din motive de siguranță;
3. asigurarea faptului că toate procedurile operaționale și listele de verificare sunt respectate, după cum se menționează la pct.2 din anexa nr.3 la Codul aerian;
4. inițierea unui zbor numai în cazul în care este convins că sunt respectate toate limitările operaționale menționate la pct.6 alin. 3) din anexa nr.3 la Codul aerian, după cum urmează:
 - (i) aeronava îndeplinește condițiile de navigabilitate;
 - (ii) aeronava este înmatriculată corespunzător;
 - (iii) instrumentele și echipamentele necesare pentru efectuarea respectivului zbor sunt instalate în aeronavă și sunt funcționale, cu excepția cazului în care MEL sau un document echivalent, după caz, permite operarea cu echipamente nefuncționale, conform prevederilor de la NCO.IDE.A.105 sau NCO.IDE.H.105;
 - (iv) masa aeronavei și poziția centrului său de greutate permit efectuarea zborului în limitele prevăzute în documentația de navigabilitate;
 - (v) toate echipamentele, bagajele și mărfurile sunt încărcate și asigurate corespunzător, fiind posibilă o evacuare de urgență;
 - (vi) limitările de operare ale aeronavei, precizate în AFM, nu vor fi depășite în niciun moment al zborului; și
 - (vii) orice bază de date de navigație necesară pentru PBN este corespunzătoare și actuală.

5. neinițierea unui zbor în cazul în care se află în incapacitatea de a-și îndeplini atribuțiile din cauze precum vătămare corporală, boală, oboseală sau efecte ale unor substanțe psihoactive;

6. necontinuarea unui zbor dincolo de cel mai apropiat aerodrom sau loc de operare cu condiții meteorologice admisibile în cazul în care capacitatea sa de a își îndeplini atribuțiile este semnificativ redusă din cauze precum oboseală, boală sau lipsă de oxigen;

7. decizia referitoare la acceptarea unei aeronave care prezintă elemente inutilizabile permise de CDL sau de MEL, după caz; și

8. înregistrarea datelor de utilizare și a tuturor defecțiunilor cunoscute sau suspectate ale aeronavei în jurnalul tehnic al aeronavei sau în jurnalul de bord al acesteia la încheierea zborului sau a seriei de zboruri.

(b) Pilotul comandant trebuie să se asigure că în timpul fazelor critice de zbor, sau ori de câte ori este considerat necesar din motive de siguranță, toți membrii echipajului sunt așezați la posturile lor desemnate și nu efectuează alte activități decât cele necesare pentru operarea aeronavei în condiții de siguranță.

(c) Pilotul comandant este autorizat să refuze transportul sau să debarce orice persoană, bagaj sau marfă care poate reprezenta un pericol potențial pentru siguranța aeronavei sau a ocupanților acesteia.

(d) Pilotul comandant raportează, cât mai curând posibil, unității corespunzătoare ATS orice condiții meteorologice sau condiții de zbor periculoase întâlnite care ar putea afecta siguranța altor aeronave.

(e) Într-o situație de urgență care necesită decizii și acțiuni imediate, pilotul comandant ia toate măsurile pe care le consideră necesare în circumstanțele respective, în conformitate cu pct.24 din anexa nr.3 la Codul aerian. În astfel de cazuri, pilotul comandant se poate abate, din motive de siguranță, de la reguli, proceduri și metode operaționale.

(f) În timpul zborului, pilotul comandant trebuie:

1. să își mențină centura de siguranță cuplată atunci când se află la postul său; și
2. să rămână la comenzile aeronavei în permanență, cu excepția cazului în care un alt pilot preia comenzile.

(g) Pilotul comandant înaintează fără întârziere AAC un raport cu privire la un act de intervenție ilicită și informează autoritatea locală desemnată.

(h) Pilotul comandant înștiințează AAC și autoritatea responsabilă de investigare, prin cele mai rapide mijloace disponibile, cu privire la orice accident care implică aeronava și care are ca rezultat vătămări corporale grave sau decesul unei persoane sau daune semnificative provocate aeronavei sau bunurilor.

NCO.GEN.110 Respectarea actelor cu putere de lege și a procedurilor

(a) Pilotul comandant respectă actele cu putere de lege și procedurile statelor în care se derulează operațiunile.

(b) Pilotul comandant trebuie să cunoască actele cu putere de lege și procedurile relevante pentru îndeplinirea atribuțiilor sale, prevăzute pentru zonele care urmează a fi traversate, pentru aerodromurile sau locurile de operare care urmează a fi utilizate și pentru infrastructurile de navigație aeriană conexe, după cum se menționează la pct.1 din anexa nr.3 la Codul aerian.

NCO.GEN.115 Rularea la sol avioanelor

Un avion 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;
 2. este calificată să folosească radiotelefonie, dacă este necesară radiocomunicația;
 3. a fost instruită cu privire la configurația, rutele, semnele, marcajele, luminile aerodromului, precum și la semnalele, instrucțiunile, frazeologia și procedurile ATC; și
 4. se poate conforma standardelor operaționale necesare pentru deplasarea în siguranță a avionului pe aerodrom.

NCO.GEN.120 Pornirea rotoarelor – elicoptere

Un rotor al unui elicopter se pornește numai în scopul efectuării unui zbor cu un pilot calificat la comenzi.

NCO.GEN.125 Dispozitive electronice portabile

Pilotul comandant nu permite niciunei persoane să utilizeze la bordul unei aeronave un PED, și nici EFB, care ar putea afecta în mod negativ performanțele sistemelor și ale echipamentelor aeronavei ori capacitatea membrului echipajului de zbor de a opera aeronava.

NCO.GEN.130 Informații privind echipamentele de urgență și de supraviețuire transportate

Cu excepția aeronavelor care decolează și aterizează pe același aerodrom/loc de operare, operatorul trebuie să aibă permanent liste cu informații privind echipamentele de urgență și de supraviețuire de la bord, care să fie disponibile pentru comunicarea imediată către RCC.

NCO.GEN.135 Documente, manuale și informații care trebuie păstrate la bord

(a) Următoarele documente, manuale și informații se păstrează la bord în timpul

fiecărui zbor, în original sau copie, cu excepția cazurilor în care există dispoziții contrare:

1. AFM sau un document ori documente echivalente;
2. certificatul de înmatriculare în original;
3. CofA în original;
4. certificatul de zgomot, dacă este cazul;
5. lista aprobărilor specifice, dacă este cazul;
6. autorizația pentru stația radio a aeronavei, dacă este cazul;
7. copia contractului (contractelor) de asigurare și a certificatului/poliței (certificatelor/polițelor) de asigurare pentru răspunderea civilă față de pasageri, bagaje și mărfuri, precum și pentru răspunderea civilă față de părți terțe;
8. jurnalul de bord al aeronavei sau un document echivalent;
9. detalii ale planului de zbor ATS depus, dacă este cazul;
10. hărți aeronautice actualizate și corespunzătoare pentru zona rutei zborului propus și pentru toate rutele pe care este rezonabil să se prevadă că poate fi deviat zborul;
11. procedurile și informațiile privind semnalele vizuale care trebuie utilizate de aeronava interceptoare și de aeronava interceptată;
12. MEL sau CDL, dacă este cazul; și
13. orice alte documente care pot fi relevante pentru zbor sau care sunt cerute de statele implicate în zborul respectiv.

(b) Fără a aduce atingere lit.(a), în cazul zborurilor:

1. care intenționează să decoleze și să aterizeze pe același aerodrom/loc de operare; sau
2. care rămân la o distanță sau într-o zonă determinată de AAC;

documentele și informațiile de la lit.(a) pct.2-8 pot fi păstrate la aerodrom sau la locul de operare.

(d) Pilotul comandant trebuie să pună la dispoziție, într-un termen rezonabil de la cererea în acest sens a AAC, documentele care trebuie să se afle la bord.

NCO.GEN.140 Transportul bunurilor periculoase

(a) Transportul aerian al bunurilor periculoase se desfășoară în conformitate cu CT-TABP și instrucțiunile tehnice (Doc 9284), incluzând orice alte adăugiri, anexe sau rectificări.

(b) Bunurile periculoase pot fi transportate numai de către un operator care a obținut aprobarea din partea AAC în conformitate cu CT-TABP și subpartea G din anexa nr.5 (Partea SPA), cu excepția cazului în care:

1. nu fac obiectul instrucțiunilor tehnice (Doc 9284) în conformitate cu partea 1 a acestor instrucțiuni; sau
2. sunt transportate de pasageri sau de pilotul comandant sau se află în bagaje, în conformitate cu partea 8 a instrucțiunilor tehnice (Doc 9284).
3. sunt transportate de operatori de aeronave ELA 2.

(c) Pilotul comandant trebuie să ia toate măsurile rezonabile pentru a preveni transportul neintenționat de bunuri periculoase la bord.

(d) În conformitate cu CT-TABP și instrucțiunile tehnice (Doc 9284), dacă au loc orice incidente sau accidente legate de bunurile periculoase, pilotul comandant trebuie să raporteze fără întârziere autorității responsabile de investigare, AAC și autorității corespunzătoare a statului în care a avut loc evenimentul.

(e) Pilotul comandant se asigură că pasagerii sunt informați în legătură cu bunurile periculoase, în conformitate cu CT-TABP și instrucțiunile tehnice (Doc 9284).

(f) Cantitățile rezonabile de articole și de substanțe care ar putea fi altfel clasificate ca bunuri periculoase și care sunt utilizate pentru a facilita siguranța zborului, în cazul în care transportul acestora la bordul aeronavei este recomandabil pentru a asigura disponibilitatea lor în timp util în scopuri operaționale, sunt considerate ca fiind autorizate conform punctului 1;2.2.1 lit.(a) din instrucțiunile tehnice. Această dispoziție se aplică indiferent dacă este sau nu necesar ca astfel de articole și de substanțe să fie transportate sau dacă acestea sunt sau nu

destinate a fi utilizate pentru un anumit zbor.

Ambalarea și încărcarea la bord a articolelor și substanțelor sus-menționate se efectuează, sub responsabilitatea pilotului comandant, în așa fel încât riscurile pentru membrii echipajului, pentru pasageri, pentru încărcătură sau pentru aeronavă să fie reduse la minimum pe durata operațiunilor efectuate cu aeronave.

NCO.GEN.145 Reacția imediată la o problemă de siguranță

Operatorul trebuie să implementeze:

(a) orice măsuri de siguranță impuse de AAC în conformitate cu ARO.GEN.135 lit. (c); și

(b) orice informații obligatorii relevante în materie de siguranță emise de AAC, inclusiv directivele privind navigabilitatea.

NCO.GEN.150 Jurnalul de bord

Caracteristicile aeronavei, ale echipajului și ale fiecărei călătorii se înregistrează pentru fiecare zbor sau serie de zboruri sub forma unui jurnal de bord sau a unui document echivalent.

NCO.GEN.155 Lista echipamentului minim

(a) Poate fi stabilită un MEL luând în considerare următoarele:

1. documentul trebuie să prevadă funcționarea aeronavei în condiții specifice, în care anumite instrumente, echipamente sau funcții sunt nefuncționale la începutul zborului;

2. documentul trebuie întocmit separat pentru fiecare aeronavă, ținând seama de condițiile relevante de operare și de întreținere ale operatorului; și

3. MEL trebuie să se bazeze pe MMEL, astfel cum este definită în datele stabilite în conformitate cu Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție și nu trebuie să fie mai puțin restrictivă decât MMEL.

(b) MEL și orice modificare a acestuia trebuie notificate AAC.

SUBPARTEA B PROCEDURI OPERAȚIONALE

NCO.OP.100 Folosirea aerodromurilor și a locurilor de operare

Pilotul comandant utilizează numai aerodromuri sau locuri de operare care sunt adecvate tipului de aeronavă și operațiunii în cauză.

NCO.OP.105 Specificarea aerodromurilor izolate - avioane

Pentru selectarea aerodromurilor de rezervă și a aprovizionării cu combustibil/energie, pilotul comandant trebuie să nu considere un aerodrom ca aerodrom izolat decât dacă timpul de zbor până la cel mai apropiat aerodrom de rezervă la destinație cu condiții meteorologice admisibile este mai mare de:

(a) pentru avioane cu motoare cu piston, 60 de minute sau

(b) pentru avioane cu motor cu turbină, 90 de minute.

NCO.OP.110 Minime de operare pentru aerodromuri - avioane și elicoptere

(a) Pentru zborurile desfășurate în conformitate cu regulile de zbor instrumental (IFR), pilotul comandant trebuie să selecteze și să utilizeze minime de operare pentru fiecare aerodrom de plecare, de destinație și de rezervă. Aceste minime trebuie:

1. să nu fie mai mici decât cele stabilite pentru aerodromul respectiv, cu excepția cazului când se obține o aprobare specifică din partea AAC; și

2. atunci când se efectuează operațiuni în condiții de vizibilitate redusă, să fie aprobate de AAC în conformitate cu subpartea E din anexa nr.5 (Partea SPA).

(a) La selectarea minimelor de operare ale aerodromului, pilotul comandant trebuie să țină seama de următoarele:

1. tipul, performanța și caracteristicile de manevrabilitate ale aeronavei;
 2. competența și experiența proprie;
 3. dimensiunile și caracteristicile pistelor și ale zonelor de apropiere finală și de decolare (FATO) care pot fi selectate în vederea utilizării;
 4. caracterul adecvat și performanța mijloacelor vizuale și nevizuale de asistență disponibile la sol;
 5. echipamentele disponibile la bordul aeronavei pentru navigație și/sau controlul traiectoriei de zbor în timpul decolării, apropierii, redresării, aterizării, decelerării și apropierii întrerupte;
 6. obstacolele de pe suprafețele de apropiere, de apropiere întreruptă și de urcare la decolare necesare pentru executarea procedurilor pentru situații neprevăzute;
 7. altitudinea/înălțimea de trecere a obstacolelor pentru procedurile de apropiere instrumentală;
 8. mijloacele de determinare și raportare a condițiilor meteorologice; și
 9. tehnica de zbor de folosit pentru apropierea finală.
- (c) Minimele pentru un tip specific de procedură de apropiere și de aterizare se folosesc numai dacă:
1. echipamentele de la sol necesare pentru procedura prevăzută sunt în funcțiune;
 2. sistemele aeronavei necesare pentru tipul de apropiere sunt în funcțiune;
 3. criteriile de performanță prevăzute pentru aeronavă sunt îndeplinite; și
 4. pilotul este calificat corespunzător.

NCO.OP.111 Minime de operare pentru aerodromuri - operațiuni NPA, APV, CAT I

(a) DH care urmează a fi utilizată pentru o NPA executată folosind CDFA, o procedură APV sau o operațiune de categoria I (CAT I) trebuie să nu fie mai mică decât cea mai mare dintre următoarele:

1. înălțimea minimă la care echipamentele de asistență pentru apropiere se pot utiliza fără reperul vizual necesar;
2. OCH pentru categoria de aeronavă;
3. DH publicată pentru procedura de apropiere, dacă este cazul;
4. minimele sistemului specificate în tabelul 1; sau
5. DH minimă specificată în AFM sau într-un document echivalent, dacă este precizată.

(b) MDH pentru o operațiune NPA executată fără tehnica CDFA trebuie să nu fie mai mică decât cea mai mare dintre următoarele:

1. OCH pentru categoria de aeronavă în cauză;
2. minimele sistemului specificate în tabelul 1; sau
3. MDH minimă specificată în AFM, dacă este precizată.

Tabelul 1. Minime de sistem

Mijloace	Cea mai mică DH/MDH (ft)
Sistem de aterizare instrumentală (ILS)	200
Sistem global de navigație prin satelit (GNSS)/sistem de augmentare bazat pe sateliți (SBAS) [apropiere laterală de precizie cu ghidare verticală (LPV)]	200
GNSS [navigație laterală (LNAV)]	250
GNSS/navigație barometrică verticală (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Localizator (LOC) cu sau fără echipament de măsurare a distanței (DME)	250

Apropiere supravegheată radar (SRA) (încheiată la ½ MN)	250
SRA (încheiată la 1 MN)	300
SRA (încheiată la 2 MN sau mai mult)	350
Radiofar omnidirecțional VHF (VOR)	300
VOR/DME	250
Baliză nedirecțională (NDB)	350
NDB/DME	300
Radiogoniometru VHF (VDF)	350

NCO.OP.112 Minime de operare pentru aerodromuri - operațiuni de apropiere cu manevre la vedere efectuate cu avioane

(a) MDH pentru o operațiune de apropiere cu manevre la vedere cu avioane trebuie să nu fie mai mică decât cea mai mare dintre următoarele:

1. OCH publicată pentru apropierea cu manevre la vedere pentru categoria de avion în cauză;

2. înălțimea minimă pentru apropierea cu manevre la vedere determinată pe baza tabelului 1; sau

3. DH/MDH pentru procedura de apropiere instrumentală precedentă.

(b) Vizibilitatea minimă pentru o operațiune de apropiere cu manevre la vedere cu avioane trebuie să fie cea mai mare dintre următoarele:

1. vizibilitatea pentru apropierea cu manevre la vedere pentru categoria de avion în cauză, dacă este publicată;

2. vizibilitatea minimă determinată pe baza tabelului 2; sau

3. distanța vizuală în lungul pistei/vizibilitatea meteorologică convertită (RVR/CMV) a procedurii precedente de apropiere instrumentală.

Tabelul 1. MDH și vizibilitatea minimă pentru apropierea cu manevre la vedere pe categorii de avioane

	Categorie de avion			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
Vizibilitate meteorologică minimă (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

NCO.OP.113 Minime de operare pentru aerodromuri – operațiuni de apropiere cu manevre la vedere pe uscat cu elicoptere

MDH pentru o operațiune de apropiere cu manevre la vedere pe uscat cu elicoptere nu trebuie să fie mai mică de 250 ft, iar vizibilitatea meteorologică nu trebuie să fie mai mică de 800 m.

NCO.OP.115 Proceduri de plecare și de apropiere - avioane și elicoptere

(a) Pilotul comandant utilizează procedurile de plecare și de apropiere stabilite pentru aerodromul respectiv, dacă astfel de proceduri au fost publicate pentru pista sau FATO care urmează a fi utilizată.

(b) Pilotul comandant poate devia de la o rută de plecare sau de sosire publicată sau de la o procedură de apropiere publicată:

1. cu condiția să se respecte criteriile de trecere a obstacolelor, să se țină seama în totalitate de condițiile de operare și să se respecte orice autorizare ATC; sau

2. dacă este dirijat radar de către o unitate ATC.

NCO.OP.116 Navigația bazată pe performanțe – avioane și elicoptere

Pilotul comandant se asigură că, atunci când PBN este necesară pentru ruta sau procedura de zbor:

(a) specificația de navigație PBN relevantă este precizată în AFM sau în alt document care a fost aprobat de autoritatea de certificare în cadrul unei evaluări a navigabilității sau care se bazează pe o astfel de aprobare; și

(b) aeronava este operată în conformitate cu specificația de navigație și cu limitările relevante indicate în AFM sau în celălalt document menționat mai sus.

NCO.OP.120 Proceduri de reducere a zgomotului – avioane și elicoptere

Pentru a reduce la minimum efectul zgomotului produs de aeronave, pilotul comandant trebuie să țină seama de procedurile de reducere a zgomotului publicate, asigurând în același timp prioritatea siguranței față de reducerea zgomotului.

NCO.OP.125 Aprovizionarea cu combustibil/energie și cu ulei – avioane și elicoptere

(a) Pilotul comandant trebuie să se asigure că cantitatea de combustibil/energie și de ulei care este transportată la bord este suficientă, ținând seama de condițiile meteorologice, de orice element care afectează performanța aeronavei, de orice întârzieri preconizate în timpul zborului și de orice situații neprevăzute care se preconizează, în mod rezonabil, că ar putea afecta zborul.

(b) Pilotul comandant trebuie să planifice o cantitate de combustibil/energie care să fie protejată ca rezervă finală de combustibil/energie pentru a asigura o aterizare în siguranță. Pilotul comandant trebuie să țină seama de toate elementele următoare, în ordinea de prioritate de mai jos, pentru a determina cantitatea rezervei finale de combustibil/energie:

1. gravitatea pericolului pentru persoane sau bunuri care ar putea rezulta în urma aterizării de urgență după epuizarea combustibilului/energiei; precum și

2. probabilitatea unor circumstanțe neprevăzute care fac ca rezerva finală de combustibil/energie să nu mai fie protejată.

(c) Pilotul comandant nu inițiază un zbor decât dacă aeronava transportă suficient(ă) combustibil/energie și ulei:

1. atunci când nu este necesar un aerodrom de rezervă la destinație, pentru a zbura până la aerodromul sau locul de operare unde este prevăzută aterizarea, plus rezerva finală de combustibil/energie sau

2. atunci când este necesar un aerodrom de rezervă la destinație, pentru a zbura până la aerodromul sau locul de operare unde este prevăzută aterizarea și, după aceea, către un aerodrom de rezervă, plus rezerva finală de combustibil/energie.

NCO.OP.130 Informarea pasagerilor

Pilotul comandant se asigură că, înainte de zbor sau, după caz, în timpul zborului, pasagerii sunt informați cu privire la echipamentele și procedurile în caz de urgență.

NCO.OP.135 Pregătirea zborului

(a) Înainte de a iniția un zbor, pilotul comandant se asigură, prin toate mijloacele rezonabile disponibile, că instalațiile spațiale, de la sol și/sau de pe apă, inclusiv echipamentele de comunicare și mijloacele de navigație disponibile și necesare în mod direct pentru respectivul zbor în vederea operării în siguranță a aeronavei, sunt adecvate pentru tipul de operațiune în cadrul căreia urmează să fie efectuat zborul.

(b) Înainte de a iniția un zbor, pilotul comandant trebuie să cunoască toate informațiile meteorologice disponibile pertinente pentru zborul avut în vedere. Pregătirea pentru un zbor în afara vecinătății locului de plecare, precum și pentru fiecare zbor în condiții IFR trebuie să cuprindă:

1. un studiu al buletinelor și prognozelor meteorologice curente disponibile; și

2. un plan de acțiune alternativ pentru cazul în care zborul nu se poate efectua cum s-a

prevăzut din cauza condițiilor meteorologice.

NCO.OP.140 Aerodromuri de rezervă la destinație - avioane

Pentru zborurile în condiții IFR, pilotul comandant trebuie să specifice în planul de zbor cel puțin un aerodrom de rezervă la destinație cu condiții meteorologice admisibile, cu excepția cazului în care:

(a) informațiile meteorologice curente disponibile indică faptul că, în perioada cuprinsă între o oră înainte și o oră după ora estimată de sosire sau între ora reală de plecare și o oră după ora estimată de sosire, luându-se în considerare perioada mai scurtă dintre acestea, apropierea și aterizarea pot fi efectuate în condiții meteorologice de zbor la vedere (VMC); sau

(b) locul avut în vedere pentru aterizare este izolat și:

1. pentru aerodromul avut în vedere pentru aterizare este prevăzută o procedură de apropiere instrumentală; și

2. informațiile meteorologice curente disponibile indică faptul că, în perioada cuprinsă între două ore înainte și două ore după ora estimată de sosire, vor exista următoarele condiții meteorologice:

(i) baza norilor este cu cel puțin 300 m (1 000 ft) peste minima asociată procedurii de apropiere instrumentală; și

(ii) vizibilitatea este de cel puțin 5,5 km sau cu 4 km peste minima asociată procedurii.

NCO.OP.141 Aerodromuri de rezervă la destinație - elicoptere

Pentru zborurile în condiții IFR, pilotul comandant trebuie să specifice în planul de zbor cel puțin un aerodrom de rezervă la destinație cu condiții meteorologice admisibile, cu excepția cazului în care:

(a) pentru aerodromul avut în vedere pentru aterizare este prevăzută o procedură de apropiere instrumentală, iar informațiile meteorologice curente disponibile indică faptul că, în perioada cuprinsă între două ore înainte și două ore după ora estimată de sosire sau între ora reală de plecare și două ore după ora estimată de sosire, luându-se în considerare perioada mai scurtă dintre acestea, vor exista următoarele condiții meteorologice:

1. baza norilor este cu cel puțin 120 m (400 ft) peste minima asociată procedurii de apropiere instrumentală; și

2. vizibilitatea este cu cel puțin 1 500 m peste minima asociată procedurii; sau

(b) locul prevăzut pentru aterizare este izolat și:

1. pentru aerodromul avut în vedere pentru aterizare este prevăzută o procedură de apropiere instrumentală;

2. informațiile meteorologice curente disponibile indică faptul că, în perioada cuprinsă între două ore înainte și două ore după ora estimată de sosire vor exista următoarele condiții meteorologice:

(i) baza norilor este cu cel puțin 120 m (400 ft) peste minima asociată procedurii de apropiere instrumentală;

(ii) vizibilitatea este cu cel puțin 1 500 m peste minima asociată procedurii; și

3. se stabilește un punct de la care întoarcerea nu mai este posibilă (PNR) în cazul unei destinații pe mare.

NCO.OP.142 Aerodromuri de destinație – operațiuni de apropiere instrumentală

Pilotul comandant trebuie să se asigure că sunt disponibile mijloace suficiente pentru navigare și pentru aterizarea la aerodromul de destinație sau la orice aerodrom de rezervă la destinație în cazul pierderii de capacitate pentru apropierea și aterizarea avute în vedere.

NCO.OP.145 Realimentarea pe durata îmbarcării sau debarcării pasagerilor sau în timp ce pasagerii se află la bord

(a) Aeronava nu se realimentează cu AVGAS sau cu combustibil de tip fracțiune largă sau cu un amestec din aceste tipuri de combustibil pe durata îmbarcării sau debarcării pasagerilor sau în timp ce aceștia se află la bord.

(b) Pentru toate celelalte tipuri de combustibil/energie, aeronava nu se realimentează pe

durata îmbarcării sau debarcării pasagerilor sau în timp ce aceștia se află la bord, cu excepția cazului în care aeronava este supravegheată de pilotul comandant sau de alt personal calificat, pregătit să inițieze și să conducă o evacuare a aeronavei prin cele mai practice și rapide mijloace disponibile.

NCO.OP.147 Realimentarea cu motorul (motoarele) și/sau cu rotoarele în funcțiune – elicoptere

Realimentarea cu motorul (motoarele) și/sau cu rotoarele în funcțiune se efectuează numai dacă sunt îndeplinite simultan toate condițiile de mai jos:

- (a) dacă nu este practic să se oprească sau să se repornească motorul;
- (b) în conformitate cu orice proceduri și limitări specifice din manualul de zbor al aeronavei (AFM);
- (c) cu tipurile de combustibil JET A sau JET A-1;
- (d) fără pasageri sau specialiști în executarea anumitor sarcini la bord și nu în timpul îmbarcării sau debarcării;
- (e) dacă operatorul aerodromului sau al locului de operare permite astfel de operațiuni;
- (f) în prezența instalațiilor sau echipamentelor adecvate de salvare și de stingere a incendiilor (RFF); precum și
- (g) în conformitate cu o listă de verificare care trebuie să conțină:
 1. proceduri normale și pentru situații de urgență;
 2. echipamentele necesare;
 3. orice limitări; precum și
 4. responsabilitățile și atribuțiile pilotului comandant, și, dacă este cazul, ale membrilor echipajului și ale specialiștilor în executarea anumitor sarcini.

NCO.OP.150 Transportul pasagerilor

Pilotul comandant trebuie să se asigure că, înainte de și în timpul rulajului la sol, al decolării și al aterizării, precum și ori de câte ori este considerat necesar din motive de siguranță, fiecare pasager aflat la bord ocupă un scaun sau o cușetă și are centura de siguranță sau dispozitivul de reținere cuplat(ă) în mod corespunzător.

NCO.OP.155 Fumatul la bord - avioane și elicoptere

Pilotul comandant nu permite fumatul la bord:

- (a) ori de câte ori se consideră că este necesar din motive de siguranță; și
- (b) pe durata alimentării cu combustibil a aeronavei.

NCO.OP.160 Condiții meteorologice

(a) Pilotul comandant inițiază sau continuă un zbor în condiții VFR numai dacă cele mai recente informații meteorologice disponibile indică faptul că, de-a lungul rutei și la destinația avută în vedere, în momentul estimat al utilizării condițiile meteorologice vor fi la nivelul sau peste nivelul minimelor de operare VFR aplicabile.

(b) Pilotul comandant inițiază sau continuă un zbor în condiții IFR către aerodromul de destinație planificat numai dacă cele mai recente informații meteorologice disponibile indică faptul că, la ora estimată de sosire, condițiile meteorologice la aerodromul de destinație sau cel puțin la un aerodrom de rezervă la destinație sunt la nivelul sau peste nivelul minimelor de operare ale aerodromului aplicabile.

(c) Dacă un zbor conține segmente VFR și IFR, informațiile meteorologice menționate la lit.(a) și (b) se aplică în măsura în care sunt relevante.

NCO.OP.165 Gheața și alți contaminanți - proceduri la sol

Pilotul comandant nu trebuie să inițieze decolarea decât atunci când aeronava nu prezintă nicio depunere care ar putea afecta negativ performanța sau posibilitatea de control al aeronavei, cu excepția situațiilor permise de AFM.

NCO.OP.170 Gheața și alți contaminanți - proceduri în zbor

(a) Pilotul comandant nu inițiază zborul și nici nu zboară intenționat în condiții de jivraj probabile sau certe decât în cazul în care aeronava este certificată și echipată pentru a

face față unor astfel de condiții, după cum se menționează la pct.6 alin.5) din anexa nr.3 la Codul aerian.

(b) Dacă jivrajul depășește intensitatea pentru care aeronava este certificată sau dacă o aeronavă necertificată pentru zborul în condiții cunoscute de jivraj se confruntă cu jivraj, pilotul comandant părăsește fără întârziere zona cu condiții de jivraj, printr-o modificare de nivel și/sau rută, declarând, dacă este necesar, o urgență la ATC.

NCO.OP.175 Condiții de decolare - avioane și elicoptere

Înainte de a iniția decolarea, pilotul comandant trebuie să se asigure că:

(a) în conformitate cu informațiile disponibile, condițiile meteorologice la aerodrom sau la locul de operare și starea pistei sau a FATO care urmează a fi utilizată nu ar împiedica decolarea și plecarea în condiții de siguranță; și

(b) vor fi respectate minimele de operare aplicabile ale aerodromului.

NCO.OP.180 Situații simulate în zbor

(a) Atunci când transportă pasageri sau mărfuri, pilotul comandant nu simulează:

1. situații care necesită aplicarea de proceduri pentru situații anormale și de urgență; sau

2. zborul în condiții IMC.

(b) În pofida dispozițiilor de la lit.(a), atunci când se efectuează zboruri de pregătire de către o organizație de pregătire menționată în Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă, astfel de situații pot fi simulate cu elevi piloți la bord.

NCO.OP.185 Gestionarea combustibilului/energiei în timpul zborului

(a) Pilotul comandant trebuie să monitorizeze cantitatea de combustibil/energie utilizabil(ă) rămasă la bord, pentru a se asigura că este protejată și că nu este mai mică decât cantitatea de combustibil/energie necesară pentru a se îndrepta către un aerodrom sau loc de operare unde se poate efectua o aterizare în siguranță.

(b) Pilotul comandant al unui zbor controlat trebuie să informeze controlul traficului aerian (ATC) cu privire la o stare de «combustibil/energie minim(ă)» declarând «MINIMUM FUEL» atunci când pilotul comandant:

1. a hotărât să aterizeze pe un anumit aerodrom sau loc de operare; precum și

2. a calculat că orice modificare a autorizării existente pentru aerodromul sau locul de operare respectiv ori alte întârzieri în traficul aerian pot avea ca rezultat aterizarea cu mai puțin decât rezerva finală de combustibil/ energie planificată.

(c) Pilotul comandant al unui zbor controlat trebuie să declare o situație de «urgență de combustibil/energie» prin difuzarea mesajului «MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL» atunci când cantitatea de combustibil/energie utilizabil(ă) estimată a fi disponibilă la aterizarea la cel mai apropiat aerodrom sau loc de operare unde se poate efectua o aterizare în siguranță este mai mică decât rezerva finală de combustibil/energie planificată.

NCO.OP.190 Utilizarea oxigenului suplimentar

(a) Pilotul comandant se asigură că toți membrii echipajului de zbor implicați în îndeplinirea unor sarcini esențiale pentru operarea în siguranță a unei aeronave în zbor utilizează în permanență oxigen suplimentar ori de câte ori acesta stabilește că, la altitudinea zborului avut în vedere, lipsa oxigenului ar putea avea ca rezultat afectarea capacităților membrilor echipajului și se asigură că se pune oxigen suplimentar la dispoziția pasagerilor atunci când lipsa oxigenului i-ar putea afecta în mod negativ pe pasageri.

(b) În orice altă situație în care pilotul comandant nu poate determina modul în care lipsa oxigenului i-ar putea afecta pe toți ocupanții de la bord, acesta trebuie să se asigure că:

1. toți membrii echipajului implicați în îndeplinirea unor sarcini esențiale pentru operarea în siguranță a unei aeronave în timpul zborului utilizează oxigen suplimentar în orice perioadă care depășește 30 de minute atunci când altitudinea barometrică din cabina de pasageri este cuprinsă între 10 000 ft și 13 000 ft; și

2. toți ocupanții utilizează oxigen suplimentar în orice perioadă în care altitudinea barometrică din cabina de pasageri este mai mare de 13 000 ft.

NCO.OP.195 Detectarea apropierii de sol

Atunci când se detectează o apropiere nedorită față de sol, de către pilotul comandant sau de către un sistem de avertizare privind apropierea față de sol, pilotul comandant ia imediat acțiuni corective pentru a stabili condiții de zbor în siguranță.

NCO.OP.200 Sistemul de evitare a coliziunii în zbor (ACAS II)

Atunci când se folosește ACAS II, procedurile operaționale și pregătirea trebuie să fie în conformitate cu (CT-ACAS II).

NCO.OP.205 Condiții de apropiere și de aterizare - avioane

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 să fie utilizată nu împiedică o apropiere, o aterizare sau o apropiere întreruptă în condiții de siguranță.

NCO.OP.206 Condiții de apropiere și de aterizare – elicoptere

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 FATO care urmează să fie utilizată nu împiedică o apropiere, o aterizare sau o apropiere întreruptă în condiții de siguranță.

NCO.OP.210 Inițierea și continuarea apropierii - avioane și elicoptere

(a) Pilotul comandant poate iniția o apropiere instrumentală indiferent de distanța vizuală în lungul pistei/vizibilitatea (RVR/VIS) raportată.

(b) Dacă valoarea RVR/VIS raportată este mai mică decât minima aplicabilă, apropierea nu se continuă:

1. sub 1 000 ft deasupra aerodromului; sau

2. în segmentul de apropiere finală, în cazul în care DA/H sau MDA/H este mai mare de 1 000 ft deasupra aerodromului.

(c) Atunci când RVR nu este disponibilă, valorile RVR pot fi obținute prin conversia vizibilității raportate.

(d) Dacă, după depășirea a 1 000 ft deasupra aerodromului, RVR/VIS raportată se încadrează sub minima aplicabilă, apropierea poate fi continuată până la DA/H sau MDA/H.

(e) Apropierea poate fi continuată sub DA/H sau MDA/H, iar aterizarea poate fi finalizată, cu condiția ca, la DA/H sau MDA/H, să se stabilească și să se mențină contactul vizual necesar pentru tipul de operațiune de apropiere și pentru pista avută în vedere.

(f) RVR pentru zona de contact trebuie să fie în permanență determinantă.

NCO.OP.220 Sistemul de evitare a coliziunii în zbor (ACAS II)

În cazul în care se utilizează ACAS II, pilotul comandant trebuie să aplice procedurile operaționale corespunzătoare și să fie pregătit în mod adecvat.

SUBPARTEA C

PERFORMANȚELE AERONAVEI ȘI LIMITĂRILE DE OPERARE ALE ACESTEIA

NCO.POL.100 Limitări de operare - toate aeronavele

(a) În orice fază a operării, încărcarea, masa și poziția CG ale aeronavei trebuie să respecte orice limitare specificată în AFM sau în documentul echivalent.

(b) Plăcile, listele, marcajele instrumentelor sau combinațiile acestora care conțin respectivele limitări de operare prevăzute în AFM pentru prezentarea vizuală trebuie afișate în aeronavă.

NCO.POL.105 Cântărirea

(a) Operatorul se asigură că masa și centrul de greutate ale aeronavei au fost stabilite prin cântărire efectivă înainte de darea în exploatare inițială a respectivei aeronave. Efectele

cumulate ale modificărilor și reparațiilor asupra masei și centrului trebuie să fie motivate și dovedite în mod corespunzător prin documente. Aceste informații trebuie să fie puse la dispoziția pilotului comandant. Aeronava trebuie recântărită dacă efectul modificărilor asupra masei și centrului nu se cunoaște cu precizie.

(b) Cântărirea se efectuează de către producătorul aeronavei sau de către o AMO.

NCO.POL.110 Performanța - generalități

Pilotul comandant operează aeronava numai în cazul în care performanța este suficientă pentru a se conforma reglementărilor aeronautice aplicabile și oricăror alte restricții aplicabile zborului, spațiului aerian sau aerodromurilor ori locurilor de operare utilizate, ținând seama de precizia graficelor din orice diagrame și hărți utilizate.

SUBPARTEA D INSTRUMENTE, DATE ȘI ECHIPAMENTE

Secțiunea 1 Avioane

NCO.IDE.A.100 Instrumente și echipamente - generalități

(a) Instrumentele și echipamentele obligatorii conform prezentei subpărți trebuie să fie aprobate în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile dacă sunt:

1. utilizate de echipajul de zbor pentru a controla traiectoria de zbor;
2. utilizate pentru a respecta NCO.IDE.A.190;
3. utilizate pentru a respecta NCO.IDE.A.195; sau
4. instalate în avion.

(b) Pentru următoarele elemente, atunci când sunt obligatorii în temeiul prezentei subpărți, nu este necesară aprobarea echipamentului:

1. siguranțe de rezervă;
2. lanterne autonome;
3. un mijloc precis de indicare a timpului;
4. trusă de prim ajutor;
5. echipamente de supraviețuire și de semnalizare;
6. ancore pentru apă și echipamente pentru amarare;
7. dispozitive de siguranță pentru copii.
8. un PCDS simplu utilizat ca dispozitiv de reținere de către un specialist în executarea unei sarcini.

(c) Instrumentele și echipamentele care nu sunt impuse de anexa nr.5 (Partea NCO), precum și orice alte echipamente care nu sunt impuse de Regulament, dar care sunt transportate la bord în timpul unui zbor respectă următoarele cerințe:

1. informațiile oferite de aceste instrumente sau echipamente nu se folosesc de către membrii echipajului de zbor pentru a se conforma anexei nr.1 la Codul aerian sau NCO.IDE.A.190 și NCO.IDE.A.195;

2. instrumentele și echipamentele nu afectează navigabilitatea avionului, nici în cazul defectării sau al proastei funcționări.

(d) Instrumentele și echipamentele trebuie să fie utilizabile rapid sau ușor accesibile din postul la care este așezat membrul echipajului de zbor care are nevoie să le utilizeze.

(e) Toate echipamentele de urgență obligatorii trebuie să fie ușor accesibile pentru utilizare imediată.

NCO.IDE.A.105 Echipamentul minim de zbor

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

- (a) avionul este operat în conformitate cu MEL, dacă aceasta este stabilită; sau
- (b) avionul dispune de o autorizație de zbor emisă în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile.

NCO.IDE.A.110 Siguranțe electrice de rezervă

Avioanele trebuie să fie echipate cu siguranțe electrice de rezervă, cu puterile nominale necesare pentru protecția integrală a circuitului, pentru înlocuirea acelor siguranțe a căror înlocuire este permisă în zbor.

NCO.IDE.A.115 Lumini de operare

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

- (a) un sistem de lumini anticoliziune;
- (b) lumini de navigație/poziție;
- (c) lumină de aterizare;
- (d) un sistem de lumini alimentat de la sistemul electric al avionului pentru asigurarea unei iluminări adecvate a tuturor instrumentelor și echipamentelor esențiale pentru operarea în siguranță a avionului;
- (e) un sistem de lumini alimentat de la sistemul electric al avionului pentru asigurarea iluminării în toate compartimentele pentru pasageri;
- (f) o lanternă autonomă pentru fiecare post de membru al echipajului; și
- (g) lumini pentru a respecta reglementările internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, dacă avionul este exploatat ca hidroavion.

NCO.IDE.A.120 Operațiuni în condiții VFR - instrumente de zbor și de navigație și echipamente asociate

(a) Avioanele operate în condiții VFR pe timp de zi trebuie să fie echipate cu un mijloc de măsurare și afișare a următoarelor:

1. capul magnetic;
2. timpul, în ore, minute și secunde;
3. altitudinea barometrică;
4. viteza față de aer indicată; și
5. numărul Mach, ori de câte ori limitările de viteză se exprimă cu ajutorul numărului Mach.

(b) Avioanele operate în condiții VMC pe timp de noapte sau în condiții în care avionul nu poate fi menținut pe o traiectorie de zbor dorită fără a se recurge la unul sau mai multe instrumente suplimentare trebuie să fie echipate, în plus față de cele de la lit.(a), cu:

1. un mijloc de măsurare și afișare a următoarelor:

- (i) virajul și glisada;
- (ii) atitudinea;
- (iii) viteza verticală; și
- (iv) direcția stabilizată; și

2. un mijloc de indicare a momentului în care alimentarea cu energie electrică a instrumentelor giroscopice nu este corespunzătoare.

(c) Avioanele operate în condiții în care nu pot fi menținute pe o traiectorie de zbor dorită fără a se recurge la unul sau mai multe instrumente suplimentare trebuie să fie echipate, în plus față de cele de la lit.(a) și (b), cu un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase, din cauza condensului sau jivrajului, a sistemului de indicare a vitezei față de aer obligatoriu conform lit.(a) pct.4.

NCO.IDE.A.125 Operațiuni în condiții IFR instrumente de zbor și de navigație și echipamente asociate

Avioanele operate în condiții IFR trebuie să fie echipate cu:

- (a) un mijloc de măsurare și afișare a următoarelor:

1. capul magnetic;
2. timpul în ore, minute și secunde;

3. altitudinea barometrică;
4. viteza față de aer indicată;
5. viteza verticală;
6. virajul și glisada;
7. altitudinea;
8. direcția stabilizată;
9. temperatura aerului exterior; și
10. numărul Mach, ori de câte ori limitările de viteză se exprimă cu ajutorul numărului

Mach;

(b) un mijloc de indicare a momentului în care alimentarea cu energie electrică a instrumentelor giroscopice nu este corespunzătoare; și

(c) un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase, din cauza condensului sau jivrajului, a sistemului de indicare a vitezei față de aer obligatoriu conform lit.(a) pct.4.

NCO.IDE.A.130 Sistemul de avertizare și de informare asupra configurației terenului (TAWS)

Avioanele cu motor cu turbină certificate pentru o configurație maximă a locurilor pentru pasageri de peste nouă locuri trebuie să fie echipate cu un TAWS care îndeplinește cerințele pentru:

(a) echipamente de clasă A, așa cum se specifică într-un standard admisibil, în cazul avioanelor pentru care CofA individual a fost eliberat prima dată după 1 ianuarie 2011; sau

(b) echipamente de clasă B, așa cum se specifică într-un standard admisibil, în cazul avioanelor pentru care CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2011 sau înainte de această dată.

NCO.IDE.A.135 Sistemul interfon al echipajului de zbor

Avioanele operate de un echipaj de zbor format din mai mult de un membru trebuie să fie echipate cu un sistem interfon pentru echipajul de zbor, care să includă căști și microfoane destinate utilizării de către toți membrii echipajului de zbor.

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

(a) Avioanele trebuie să fie echipate cu:

1. un scaun sau o cușetă pentru fiecare persoană de la bord care are vârsta de cel puțin 24 de luni;

2. centură de siguranță pe fiecare scaun și hamuri de siguranță pentru fiecare cușetă;

3. un CRD pentru fiecare persoană de la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni; și

4. o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului pentru fiecare scaun al echipajului de zbor, cu un singur punct de eliberare în cazul avioanelor care dispun de un certificat de navigabilitate obținut la 25 august 2016 sau după această dată.

NCO.IDE.A.145 Trusa de prim ajutor

(a) Avioanele trebuie să fie echipate cu o trusă de prim ajutor.

(b) Trusa de prim ajutor trebuie să fie:

1. ușor accesibilă pentru folosire; și

2. menținută în termenul de valabilitate.

NCO.IDE.A.150 Oxigen suplimentar - avioane presurizate

(a) Avioanele presurizate, operate la altitudini de zbor la care alimentarea cu oxigen este necesară în conformitate cu lit.(b), trebuie să fie dotate cu echipamente specifice capabile să stocheze și să distribuie rezerva de oxigen necesară.

(b) Avioanele presurizate operate peste altitudinile de zbor la care altitudinea barometrică în compartimentele pentru pasageri depășește 10 000 ft trebuie să transporte oxigen pentru respirație suficient pentru a alimenta:

1. toți membrii echipajului și:

(i) 100 % din pasageri, pentru orice perioadă în care altitudinea barometrică din cabină

depășește 15 000 ft, însă în niciun caz pentru mai puțin de 10 minute;

(ii) cel puțin 30 % din pasageri, pentru orice perioadă în care, în eventualitatea depresurizării și ținând seama de circumstanțele de zbor, altitudinea barometrică în compartimentul pentru pasageri se va situa între 14 000 ft și 15 000 ft; și

(iii) cel puțin 10 % din pasageri, pentru orice perioadă care depășește 30 de minute, atunci când altitudinea barometrică în compartimentul pentru pasageri se va situa între 10 000 ft și 14 000 ft; și

2. toți ocupanții compartimentului pentru pasageri, timp de cel puțin 10 minute, în cazul avioanelor operate la altitudini barometrice de peste 25 000 ft sau operate sub această altitudine, dar în condiții care nu le permit să coboare în patru minute în condiții de siguranță la o altitudine barometrică de 13 000 ft.

(c) Avioanele presurizate operate la altitudini de zbor mai mari de 25 000 ft trebuie să fie echipate suplimentar cu un dispozitiv care să avertizeze echipajul de zbor în cazul oricărei depresurizări.

NCO.IDE.A.155 Oxigen suplimentar - avioane nepresurizate

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

NCO.IDE.A.160 Stingătoare de incendiu manuale

(a) Avioanele, cu excepția avioanelor ELA 1, trebuie să fie echipate cu cel puțin un stingător de incendiu manual:

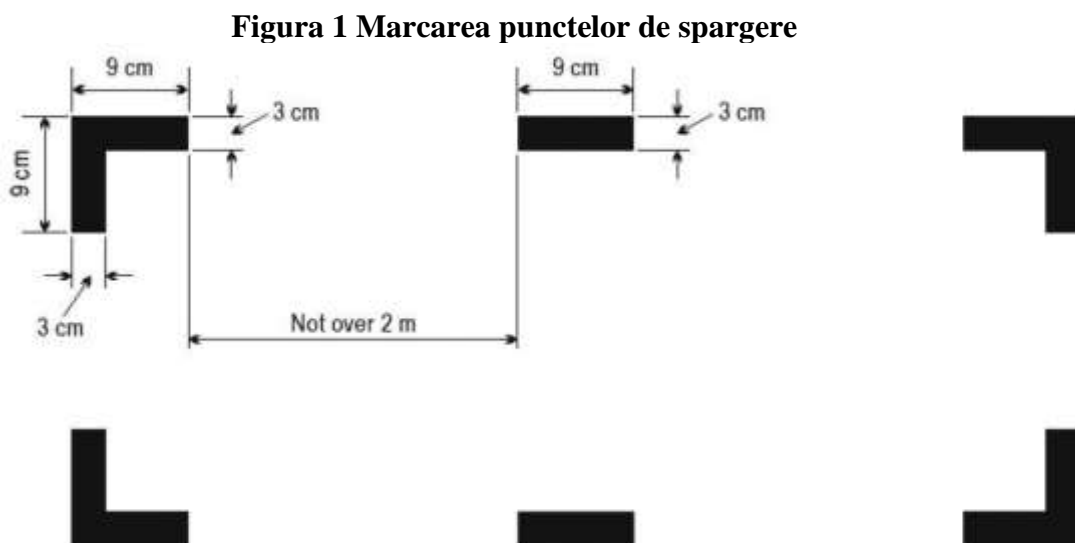
1. în compartimentul echipajului de zbor; și

2. în fiecare compartiment pentru pasageri care este separat de compartimentul echipajului de zbor, cu excepția cazului în care compartimentul este ușor accesibil echipajului de zbor.

(b) Tipul și cantitatea agentului de stingere pentru stingătoarele de incendiu obligatorii trebuie să fie adecvate tipurilor de incendii care ar putea să se producă în compartimentul în care este destinat a fi utilizat stingătorul, iar pentru compartimentele ocupate de persoane, trebuie să reducă riscul de acumulare a gazelor toxice.

NCO.IDE.A.165 Marcarea punctelor de spargere

Dacă pe avion 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.



NCO.IDE.A.170 Emițător pentru localizare în caz de urgență (ELT)

(a) Avioanele trebuie să fie echipate cu:

1. un ELT de orice tip, dacă li s-a eliberat prima dată un CofA individual la 1 iulie 2008 sau înainte de această dată;

2. un ELT automat, dacă li s-a eliberat prima dată un CofA individual după 1 iulie 2008; sau

3. un ELT de supraviețuire [ELT(S)] sau o baliză de localizare personală (PLB) transportată de un membru al echipajului sau de un pasager, atunci când sunt certificate pentru o configurație maximă a locurilor pentru pasageri de șase sau mai puține locuri.

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

NCO.IDE.A.175 Zborul deasupra apei

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

1. avioane terestre cu un singur motor, în cazul în care:

(i) zboară deasupra apei la o distanță față de uscat mai mare decât distanța de planare; sau

(ii) decolează sau aterizează pe un aerodrom sau loc de operare unde, în opinia pilotului comandant, traiectoria de decolare sau de apropiere este dispusă deasupra apei în așa fel încât ar exista probabilitatea unei amerizări de urgență;

2. hidroavioane operate deasupra apei; și

3. avioane operate la o distanță față de uscat, unde este posibilă o aterizare de urgență, mai mare decât cea corespunzătoare unui timp de zbor de 30 de minute la viteza normală de croazieră sau 50 MN, luându-se în considerare valoarea mai mică.

(b) Hidroavioanele operate deasupra apei trebuie să fie echipate cu:

1. ancoră;

2. o ancoră plutitoare (de frânare), atunci când este necesară pentru a facilita manevrarea; și

3. echipamente pentru producerea semnalelor sonore prevăzute în reglementările internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, după caz.

(c) Pilotul comandant al unui avion operat la o distanță față de uscat, unde este posibilă o aterizare de urgență, mai mare decât cea corespunzătoare unui timp de zbor de 30 de minute la viteza normală de croazieră sau 50 MN, luându-se în considerare valoarea mai mică, trebuie să determine riscurile pentru supraviețuirea ocupanților avionului în eventualitatea unei amerizări de urgență, pe baza cărora decide transportul de:

1. echipamente pentru a produce semnale de ajutor;

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

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

NCO.IDE.A.180 Echipamente de supraviețuire

Avioanele operate peste zone în care operațiunile de căutare și salvare ar fi deosebit de dificile trebuie să fie echipate cu dispozitive de semnalizare și echipamente de salvare, inclusiv mijloace de susținere a vieții, adecvate pentru zona survolată.

NCO.IDE.A.190 Echipament de radiocomunicații

(a) În cazul în care este necesar pentru spațiul aerian în care se desfășoară zborul, avioanele trebuie să fie echipate cu un echipament de radiocomunicații capabil să realizeze comunicația bidirecțională cu stațiile aeronautice și pe frecvențele necesare pentru a îndeplini

cerințele spațiului aerian.

(b) Echipamentul de radiocomunicații, dacă este obligatoriu conform lit.(a), trebuie să permită comunicațiile pe frecvența aeronautică de urgență de 121,5 MHz.

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

NCO.IDE.A.195 Echipamente de navigație

(a) Avioanele operate pe rute care nu sunt navigabile după repere terestre vizuale trebuie să fie echipate cu toate echipamentele de navigație necesare care să le permită să acționeze în conformitate cu:

1. planul de zbor ATS, dacă este cazul; și
2. cerințele spațiului aerian aplicabil.

(b) Avioanele trebuie să dispună de suficiente echipamente de navigație pentru a se asigura că, în eventualitatea defectării unui element al echipamentului în orice etapă a zborului, restul echipamentului permite navigarea sigură în conformitate cu lit.(a) sau executarea în siguranță a unei acțiuni de urgență corespunzătoare.

(c) Avioanele care efectuează zboruri pentru care se prevede aterizarea în condiții IMC trebuie să fie dotate cu un echipament corespunzător care poate asigura ghidajul spre un punct de la care poate fi efectuată aterizarea după repere vizuale. Acest echipament trebuie să aibă capacitatea de a oferi o astfel de orientare pentru fiecare aerodrom la care se are în vedere aterizarea în condiții IMC și pentru orice aerodromuri de rezervă desemnate.

(d) Pentru operațiunile PBN, aeronava trebuie să îndeplinească cerințele de certificare a navigabilității pentru specificația de navigație corespunzătoare.

(e) Avioanele trebuie să fie echipate cu echipamente de supraveghere conform cerințelor spațiului aerian aplicabil.

NCO.IDE.A.200 Transponder

În cazul în care este necesar pentru spațiul aerian în care se desfășoară zborul, avioanele trebuie să fie echipate cu un transponder radar secundar de supraveghere (SSR) cu toate capacitățile necesare.

NCO.IDE.A.205 Gestionarea bazelor de date aeronautice

(a) Bazele de date aeronautice utilizate în cadrul aplicațiilor sistemelor de aeronavă certificate respectă cerințele de calitate a datelor care sunt adecvate pentru utilizarea prevăzută a datelor.

(b) Pilotul comandant trebuie să asigure distribuirea și introducerea în timp util a unor baze de date aeronautice actuale și nemodificate în aeronava căreia îi sunt necesare.

(c) În pofida oricăror alte cerințe de raportare a evenimentelor, astfel cum sunt definite RAC-RAASEAC, pilotul comandant raportează furnizorului bazei de date cazurile de date eronate, inconsecvente sau lipsă despre care s-ar putea preconiza în mod rezonabil că ar constitui un pericol pentru un zbor.

În astfel de cazuri, pilotul comandant trebuie să nu utilizeze datele afectate.

Secțiunea 2

Elicoptere

NCO.IDE.H.100 Instrumente și echipamente - generalități

(a) Instrumentele și echipamentele obligatorii conform prezentei subpărți trebuie să fie aprobate în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile dacă sunt:

1. utilizate de echipajul de zbor pentru a controla traiectoria de zbor;
2. utilizate pentru a respecta NCO.IDE.H.190;
3. utilizate pentru a respecta NCO.IDE.H.195; sau
4. instalate în elicopter.

(b) Pentru următoarele elemente, atunci când sunt obligatorii în temeiul prezentei subpărți, nu este necesară aprobarea echipamentului:

1. lanterne autonome;
2. un mijloc precis de indicare a timpului;
3. trusă de prim ajutor;
4. echipamente de supraviețuire și de semnalizare;
5. ancore pentru apă și echipamente pentru amarare;
6. dispozitive de siguranță pentru copii;
7. un PCDS simplu utilizat ca dispozitiv de reținere de către un specialist în executarea unei sarcini.

(c) Instrumentele și echipamentele sau accesoriile care nu sunt impuse de anexa nr.7 (Partea NCO), precum și orice alte echipamente care nu sunt impuse de Regulament, dar care sunt transportate la bord în timpul unui zbor respectă următoarele cerințe:

1. informațiile oferite de aceste instrumente, echipamente sau accesorii nu se folosesc de către membrii echipajului de zbor pentru a se conforma anexei nr.1 la Codul aerian sau NCO.IDE.H.190 și NCO.IDE.H.195;

2. instrumentele și echipamentele sau accesoriile nu afectează navigabilitatea elicopterului, nici în cazul defectării sau al proastei funcționări.

(d) Instrumentele și echipamentele trebuie să fie utilizabile rapid sau ușor accesibile din postul la care este așezat membrul echipajului de zbor care are nevoie să le utilizeze.

(e) Toate echipamentele de urgență obligatorii trebuie să fie ușor accesibile pentru utilizare imediată.

NCO.IDE.H.105 Echipamentul minim de zbor

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

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

(b) elicopterul dispune de o autorizație de zbor emisă în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile.

NCO.IDE.H.115 Lumini de operare

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

(a) un sistem de lumini anticoliziune;

(b) lumini de navigație/poziție;

(c) lumină de aterizare;

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

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

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

(g) lumini pentru a respecta reglementările internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, dacă elicopterul este amfibiu.

NCO.IDE.H.120 Operațiuni în condiții VFR - instrumente de zbor și de navigație și echipamente asociate

(a) Elicopterele operate în condiții VFR pe timp de zi trebuie să fie echipate cu un mijloc de măsurare și afișare a următoarelor:

1. capul magnetic;

2. timpul în ore, minute și secunde;

3. altitudinea barometrică;

4. viteza față de aer indicată; și

5. glisada.

(b) Elicopterele operate în condiții VMC pe timp de noapte sau atunci când vizibilitatea este mai mică de 1 500 m sau în condiții în care elicopterul nu poate fi menținut pe o traiectorie de zbor dorită fără a se recurge la unul sau mai multe instrumente suplimentare trebuie să fie echipate, în plus față de cele de la lit.(a), cu:

1. un mijloc de măsurare și afișare a următoarelor:

- (i) atitudinea;
- (ii) viteza verticală; și
- (iii) direcția stabilizată; și

2. un mijloc de indicare a momentului în care alimentarea cu energie electrică a instrumentelor giroscopice nu este corespunzătoare.

(c) Elicopterele operate atunci când vizibilitatea este mai mică de 1 500 m sau în condiții în care elicopterul nu poate fi menținut pe o traiectorie de zbor dorită fără a se recurge la unul sau mai multe instrumente suplimentare trebuie să fie echipate, în plus față de cele de la lit.(a) și (b), cu un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase, din cauza condensului sau jivrajului, a sistemului de indicare a vitezei față de aer obligatoriu conform lit.(a) pct.4.

NCO.IDE.H.125 Operațiuni în condiții IFR — instrumente de zbor și de navigație și echipamente asociate

Elicopterele operate în condiții IFR trebuie să fie echipate cu:

(a) un mijloc de măsurare și afișare a următoarelor:

- 1. capul magnetic;
- 2. timpul în ore, minute și secunde;
- 3. altitudinea barometrică;
- 4. viteza față de aer indicată;
- 5. viteza verticală;
- 6. glisada;
- 7. atitudinea;
- 8. direcția stabilizată; și
- 9. temperatura aerului exterior;

(b) un mijloc de indicare a momentului în care alimentarea cu energie electrică a instrumentelor giroscopice nu este corespunzătoare;

(c) un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase, din cauza condensului sau jivrajului, a sistemului de indicare a vitezei față de aer obligatoriu conform lit.(a) pct.4; și

(d) un mijloc suplimentar de măsurare și afișare a atitudinii ca instrument de rezervă.

NCO.IDE.H.126 Echipamente suplimentare pentru operațiuni în condiții IFR cu un singur pilot

Elicopterele operate în condiții IFR cu un singur pilot trebuie să fie echipate cu un pilot automat care să dispună cel puțin de modurile de menținere a altitudinii și a capului-compas.

NCO.IDE.H.135 Sistemul interfon al echipajului de zbor

Elicopterele operate de un echipaj de zbor format din mai mult de un membru trebuie să fie echipate cu sistem interfon pentru echipajul de zbor, care să includă căști și microfoane destinate utilizării de către toți membrii echipajului de zbor.

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

(a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu:

1. un scaun sau o cușetă pentru fiecare persoană aflată la bord cu vârsta de 24 de luni sau mai mare 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 elicopterele 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 cazul decelerării rapide, pentru fiecare scaun al membrilor echipajului de zbor.

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

NCO.IDE.H.145 Trusa de prim ajutor

(a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu o trusă de prim ajutor.

(b) Trusa de prim ajutor trebuie să fie:

1. ușor accesibilă pentru folosire; și
2. menținută în termenul de valabilitate.

NCO.IDE.H.155 Oxigen suplimentar — elicoptere nepresurizate

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

NCO.IDE.H.160 Stingătoare de incendiu manual

(a) Elicopterele, cu excepția elicopterelor ELA 2, trebuie să fie echipate cu cel puțin un stingător de incendiu manual:

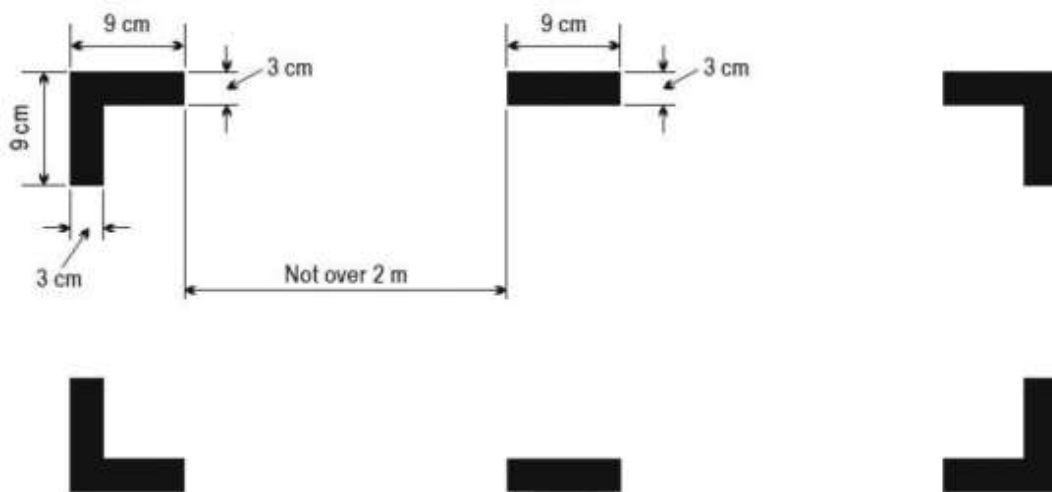
1. în compartimentul echipajului de zbor; și
2. în fiecare compartiment pentru pasageri care este separat de compartimentul echipajului de zbor, cu excepția cazului în care compartimentul este ușor accesibil pentru echipajul de zbor.

(b) Tipul și cantitatea agentului de stingere pentru stingătoarele de incendiu obligatorii trebuie să fie adecvate tipurilor de incendii care ar putea să se producă în compartimentul în care este destinat a fi utilizat stingătorul, iar pentru compartimentele ocupate de persoane, trebuie să reducă riscul de acumulare a gazelor toxice.

NCO.IDE.H.165 Marcarea punctelor de spargere

Dacă pe elicopter 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.

Figura 1. Marcarea punctelor de spargere



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

(a) Elicopterele certificate pentru o configurație 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 elicopterul este operat la o distanță față de uscat corespunzătoare unui timp de zbor de peste trei minute la viteza de croazieră normală.

(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 PLB transportat(ă) de un membru al echipajului sau de un pasager.

(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.

NCO.IDE.H.175 Zborul deasupra apei

(a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu o căte 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, elicopterul nu își poate menține zborul orizontal; sau

2. 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, elicopterul își poate menține zborul orizontal; sau

3. 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 elicopter 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 elicopterului în eventualitatea unei amerizări de urgență, pe baza cărora decide transportul de:

1. echipamente pentru a produce semnale de ajutor;
2. suficiente plute de salvare pentru a transporta toți pasagerii de la bord, depozitate astfel încât să fie disponibile pentru utilizare imediată în caz de urgență; și
3. echipamente de salvare care asigură mijloace de susținere a vieții adecvate zborului care urmează a fi efectuat.

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

NCO.IDE.H.180 Echipamente de supraviețuire

Elicopterele operate peste zone în care operațiunile de căutare și salvare ar fi deosebit de dificile trebuie să fie echipate cu dispozitive de semnalizare și echipamente de salvare, inclusiv mijloace de susținere a vieții, adecvate pentru zona survolată.

NCO.IDE.H.185 Toate elicopterele care efectuează zboruri deasupra întinderilor de apă – amerizarea de urgență

Elicopterele care efectuează zboruri 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.

NCO.IDE.H.190 Echipament de radiocomunicații

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

(b) Echipamentul de radiocomunicații, dacă este obligatoriu conform lit.(a), trebuie să permită comunicațiile pe frecvența aeronautică de urgență de 121,5 MHz.

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

(d) Atunci când este necesar un sistem de radiocomunicații, elicopterele 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.

NCO.IDE.H.195 Echipamente de navigație

(a) Elicopterele operate pe rute care nu sunt navigabile după repere terestre vizuale trebuie să fie echipate cu echipamente de navigație care să le permită să acționeze în conformitate cu:

1. planul de zbor ATS, dacă este cazul; și
2. cerințele spațiului aerian aplicabil.

(b) Elicopterele trebuie să dispună de suficiente echipamente de navigație pentru a se asigura că, în eventualitatea defectării unui element al echipamentului în orice etapă a zborului, restul echipamentului permite navigarea sigură în conformitate cu lit.(a) sau executarea în siguranță a unei acțiuni de urgență corespunzătoare.

(c) Elicopterele care efectuează zboruri pentru care se prevede aterizarea în condiții IMC trebuie să fie dotate cu un echipament de navigație care poate asigura ghidajul spre un punct de la care poate fi efectuată aterizarea după repere vizuale. Acest echipament trebuie să aibă capacitatea de a oferi o astfel de orientare pentru fiecare aerodrom la care se are în vedere aterizarea în condiții IMC și pentru orice aerodromuri de rezervă desemnate.

(d) Pentru operațiunile PBN, aeronava trebuie să îndeplinească cerințele de certificare a navigabilității pentru specificația de navigație corespunzătoare.

(e) Elicopterele trebuie să fie echipate cu echipamente de supraveghere conform cerințelor spațiului aerian aplicabil.

NCO.IDE.H.200 Transponder

În cazul în care este necesar pentru spațiul aerian în care se desfășoară zborul, elicopterele trebuie să fie echipate cu un transponder radar secundar de supraveghere (SSR) cu toate capacitățile necesare.

NCO.IDE.H.205 Gestionarea bazelor de date aeronautice

(a) Bazele de date aeronautice utilizate în cadrul aplicațiilor sistemelor de aeronavă certificate respectă cerințele de calitate a datelor care sunt adecvate pentru utilizarea prevăzută a datelor.

(b) Operatorul trebuie să asigure distribuirea și introducerea în timp util a unor baze de date aeronautice actuale și nemodificate în toate aeronavele cărora le sunt necesare.

(c) În pofida oricăror alte cerințe de raportare a evenimentelor, astfel cum sunt definite în RAC-RAASEAC, operatorul raportează furnizorului bazei de date cazurile de date eronate, inconsecvente sau lipsă despre care s-ar putea preconiza în mod rezonabil că ar constitui un pericol pentru zbor.

În astfel de cazuri, pilotul comandant trebuie să nu utilizeze datele afectate.

SUBPARTEA E **CERINȚE SPECIFICE**

Secțiunea 1 **Generalități**

NCO.SPEC.100 Domeniu de aplicare

Prezenta subparte stabilește cerințe specifice care trebuie respectate de un pilot comandant care efectuează operațiuni specializate necomerciale cu aeronave altele decât cele complexe motorizate.

NCO.SPEC.105 Lista de verificare

(a) Înainte de a iniția o operațiune specializată, pilotul comandant efectuează o evaluare a riscurilor prin care evaluează complexitatea activității în vederea determinării pericolelor și a riscurilor asociate inerente din cadrul operațiunii, precum și a stabilirii de măsuri de reducere a acestor riscuri.

(b) O operațiune specializată se efectuează în conformitate cu o listă de verificare. Pe baza evaluării riscurilor pilotul comandant întocmește astfel de liste de verificare corespunzătoare activității specializate și aeronavei utilizate, luând în considerare orice secțiune a prezentei subpărți.

(c) Lista de verificare relevantă pentru sarcinile pilotului comandant, ale membrilor echipajului și ale specialiștilor în executarea anumitor sarcini trebuie să fie ușor accesibilă în cazul fiecărui zbor.

(d) Lista de verificare trebuie revizuită și actualizată periodic, după caz.

NCO.SPEC.110 Responsabilitățile și autoritatea pilotului comandant

Ori de câte ori membrii echipajului sau specialiștii în executarea anumitor sarcini sunt implicați în operațiune, pilotul comandant

(a) asigură respectarea de către membrii echipajului și de către specialiștii în executarea anumitor sarcini din NCO.SPEC.115 și NCO.SPEC.120;

(b) nu inițiază niciun zbor în cazul în care vreun membru al echipajului sau vreun specialist în executarea anumitor sarcini se află în incapacitatea de a-și exercita atribuțiile din cauze precum vătămare corporală, boală, oboseală sau consumul de substanțe psihoactive;

(c) nu continuă un zbor dincolo de cel mai apropiat aerodrom sau loc de operare cu condiții meteorologice admisibile în cazul în care capacitatea de exercitare a atribuțiilor a oricărui membru al echipajului sau a oricărui specialist în executarea anumitor sarcini este semnificativ redusă din cauze precum oboseală, boală sau lipsă de oxigen;

(d) se asigură că membrii echipajului și specialiștii în executarea anumitor sarcini respectă legislația, reglementările și procedurile statelor în care se derulează operațiunile;

(e) se asigură că toți membrii echipajului și specialiștii în executarea anumitor sarcini pot comunica între ei într-o limbă comună; și

(f) se asigură că specialiștii în executarea anumitor sarcini și membrii echipajului utilizează în permanență oxigen suplimentar ori de câte ori acesta stabilește că, la altitudinea zborului avut în vedere, lipsa oxigenului ar putea avea ca rezultat afectarea capacităților membrilor echipajului sau i-ar putea afecta negativ pe specialiștii în executarea anumitor sarcini. Dacă pilotul comandant nu poate determina modul în care lipsa oxigenului i-ar putea afecta pe ocupanții de la bord, acesta se asigură că specialiștii în executarea anumitor sarcini și membrii echipajului utilizează în permanență oxigen suplimentar ori de câte ori altitudinea din cabină depășește 10 000 ft timp de peste 30 de minute și ori de câte ori altitudinea din cabină depășește 13 000 ft.

NCO.SPEC.115 Responsabilitățile echipajului

(a) Membrul echipajului este responsabil de executarea corespunzătoare a atribuțiilor sale. Atribuțiile echipajului sunt specificate în lista de verificare.

(b) În timpul fazelor critice ale zborului sau ori de câte ori pilotul comandant consideră necesar din motive de siguranță, membrul echipajului este reținut la postul său alocat dacă lista de verificare nu specifică altceva.

(c) În timpul zborului, membrul echipajului de zbor menține centura de siguranță cuplată atunci când se află la postul său.

(d) În timpul zborului, cel puțin un membru calificat al echipajului de zbor rămâne la comenzile aeronavei în orice moment.

(e) Membrul echipajului nu îndeplinește atribuții pe o aeronavă:

1. în cazul în care știe sau suspectează că suferă de oboseală, așa cum se menționează la pct.26 din anexa nr.3 la Codul aerian, sau nu se simte capabil de a își executa atribuțiile; sau

2. în cazul în care se află sub influența unor substanțe psihoactive ori din alte motive, așa cum se menționează la pct.27 din anexa nr.3 la Codul aerian.

(f) Membrul echipajului care îndeplinește atribuții pentru mai mult de un operator:

1. își păstrează documentele individuale cu privire la timpul de zbor și de serviciu și la perioadele de odihnă, așa cum se menționează în subpartea FTL din anexa nr.3 (Partea ORO), dacă este cazul; și

2. pune la dispoziția fiecărui operator datele necesare pentru programarea activităților în conformitate cu cerințele FTL aplicabile.

(g) Membrul echipajului raportează pilotului comandant:

1. orice avarie, funcționare necorespunzătoare sau defecțiune pe care o consideră ca putând afecta starea de navigabilitate sau operarea în siguranță a aeronavei, inclusiv a sistemelor de urgență; și

2. orice incident care a pus sau ar putea pune în pericol siguranța operațiunii.

NCO.SPEC.120 Responsabilitățile specialiștilor în executarea anumitor sarcini

(a) Specialistul în executarea anumitor sarcini este responsabil de executarea corespunzătoare a atribuțiilor sale. Atribuțiile specialistului în executarea anumitor sarcini sunt specificate în lista de verificare.

(b) În timpul fazelor critice ale zborului sau ori de câte ori pilotul comandant consideră necesar din motive de siguranță, specialistul în executarea anumitor sarcini este reținut la postul său alocat dacă lista de verificare nu specifică altceva.

(c) Specialistul în executarea anumitor sarcini se asigură că este reținut atunci când efectuează sarcini specializate cu ușile exterioare deschise sau demontate.

(d) Specialistul în executarea anumitor sarcini raportează pilotului comandant:

1. orice avarie, funcționare necorespunzătoare sau defecțiune pe care o consideră ca putând afecta starea de navigabilitate sau operarea în siguranță a aeronavei, inclusiv a sistemelor de urgență; și

2. orice incident care a pus sau ar putea pune în pericol siguranța operațiunii.

NCO.SPEC.125 Informare privind siguranța

(a) Înainte de decolare, pilotul comandant informează specialiștii în executarea anumitor sarcini în legătură cu:

1. echipamentele și procedurile în caz de urgență;

2. procedurile operaționale aferente sarcinii specializate înainte de fiecare zbor sau serie de zboruri.

(b) Informarea menționată la lit.(a) pct.2 poate să nu fie obligatorie dacă specialiștii în executarea anumitor sarcini au fost instruiți cu privire la procedurile operaționale înainte de începerea sezonului de operare din respectivul an calendaristic.

NCO.SPEC.130 Altitudini minime de trecere a obstacolelor - zboruri în condiții IFR

Pilotul comandant stabilește altitudini minime de zbor pentru fiecare zbor, asigurând

distanța necesară pentru depășirea obstacolelor de la sol pentru toate segmentele de rută care urmează să fie parcurse în condiții IFR. Altitudinile minime de zbor trebuie să nu fie mai mici decât cele publicate în AIP.

NCO.SPEC.145 Situații simulate în zbor

Cu excepția cazului în care un specialist în executarea anumitor sarcini se află la bordul aeronavei în scopul pregătirii, atunci când transportă astfel de specialiști, pilotul comandant nu simulează:

(a) situații care necesită aplicarea de proceduri pentru situații anormale și de urgență; sau

(b) zborul IMC.

NCO.SPEC.150 Detectarea apropierii de sol

Sistemul de avertizare privind apropierea față de sol poate fi dezactivat în timpul acestor sarcini specializate, care prin natura lor necesită ca aeronava să fie operată la o distanță față de sol inferioară celei care ar declanșa sistemul de avertizare privind apropierea față de sol.

NCO.SPEC.155 Sistemul de evitare a coliziunii în zbor (ACAS II)

Fără a aduce atingere NCO.OP.200, sistemul ACAS II poate fi dezactivat în timpul acestor sarcini specializate, care prin natura lor necesită ca aeronava să fie operată la o distanță față de sol inferioară celei care ar declanșa ACAS.

NCO.SPEC.160 Eliberarea de bunuri periculoase

În timpul eliberării de bunuri periculoase, pilotul comandant nu operează o aeronavă deasupra zonelor dens populate ale orașelor sau ale altor așezări ori deasupra unor adunări de persoane în aer liber.

NCO.SPEC.165 Transportul și utilizarea armelor

(a) Dacă într-un zbor se transportă arme în scopul unei sarcini specializate, pilotul comandant se asigură că acestea sunt asigurate atunci când nu se utilizează.

(b) Specialistul în executarea anumitor sarcini care utilizează arma ia toate măsurile necesare pentru a preveni punerea în pericol a aeronavei și a persoanelor de la bord sau de la sol.

NCO.SPEC.170 Criterii de performanță și de operare - avioane

Atunci când operează un avion la o înălțime mai mică de 150 m (500 ft) deasupra unei zone neaglomerate, pentru operațiunile cu avioane 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.

NCO.SPEC.175 Criterii de performanță și de operare - elicoptere

(a) Pilotul comandant poate opera o aeronavă deasupra unor zone aglomerate cu condiția:

1. ca elicopterul să fie certificat în categoria A sau B; și

2. să fie instituite măsuri de siguranță pentru a preveni punerea în pericol în mod nejustificat a persoanelor și a bunurilor de la sol.

(b) Pilotul comandant trebuie:

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

2. 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.

(c) Pilotul comandant se asigură că masa la decolare, la aterizare sau la zborul la punct fix nu depășește masa maximă specificată pentru:

1. un zbor la punct fix în afara efectului de sol (HOGES) cu toate motoarele funcționând

la puterea nominală corespunzătoare; sau

2. în cazul în care predomină condiții astfel încât nu este probabil să se realizeze un HOGE, masa elicopterului nu trebuie să depășească masa maximă specificată pentru un zbor la punct fix cu efect de sol (HIGE) cu toate motoarele funcționând la puterea nominală corespunzătoare, în situația în care condițiile predominante permit un zbor la punct fix cu efect de sol la masa maximă specificată.

Secțiunea 2

Operațiuni de transport cu elicopterul al unei încărcături acroșate (HESLO)

NCO.SPEC.HESLO.100 Listă de verificare

Lista de verificare pentru HESLO trebuie să conțină:

- (a) procedurile normale, anormale și de urgență;
- (b) datele relevante referitoare la performanță;
- (c) echipamentele necesare;
- (d) orice limitări; și
- (e) responsabilitățile și atribuțiile pilotului comandant, și, dacă este cazul, ale membrilor echipajului și ale specialiștilor în executarea anumitor sarcini.

NCO.SPEC.HESLO.105 Echipamente specifice pentru HESLO

Elicopterul se echipează cu cel puțin:

- (a) o oglindă de siguranță pentru încărcătură sau un mijloc alternativ de vizualizare a cârligului (cârligelor)/încărcăturii; și
- (b) un dispozitiv de măsurare a încărcăturii, cu excepția cazului în care există o altă metodă de determinare a greutateii încărcăturii.

NCO.SPEC.HESLO.110 Transportul bunurilor periculoase

Operatorul care transportă bunuri periculoase în/din zone fără personal sau locuri îndepărtate solicită AAC o derogare de la CT-TABP în cazul în care intenționează să nu respecte cerințele din instrucțiunilor tehnice (Doc 9284).

Secțiunea 3

Operațiuni de transport de persoane la exterior (HEC)

NCO.SPEC.HEC.100 Listă de verificare

Lista de verificare pentru HEC trebuie să conțină:

- (a) procedurile normale, anormale și de urgență;
- (b) datele relevante referitoare la performanță;
- (c) echipamentele necesare;
- (d) orice limitări; și
- (e) responsabilitățile și atribuțiile pilotului comandant, și, dacă este cazul, ale membrilor echipajului și ale specialiștilor în executarea anumitor sarcini.

NCO.SPEC.HEC.105 Echipamente specifice pentru HEC

(a) Elicopterul se echipează cu:

- 1. echipamente pentru operațiuni de ridicare sau cârlig de suspendare a încărcăturii;
- 2. o oglindă de siguranță pentru încărcătură sau un mijloc alternativ de vizualizare a cârligului; și
- 3. un dispozitiv de măsurare a încărcăturii, cu excepția cazului în care există o altă metodă de determinare a greutateii încărcăturii.

(b) Instalarea tuturor echipamentelor de ridicare și a cârligelor de suspendare a încărcăturii, altele decât un PCDS simplu, precum și orice modificări ulterioare trebuie să fie acoperite de o certificare de navigabilitate adecvată pentru funcția prevăzută.

Secțiunea 4

Operațiuni cu parașute (PAR)

NCO.SPEC.PAR.100 Listă de verificare

Lista de verificare pentru PAR trebuie să conțină:

- (a) procedurile normale, anormale și de urgență;
- (b) datele relevante referitoare la performanță;
- (c) echipamentele necesare;
- (d) orice limitări; și
- (e) responsabilitățile și atribuțiile pilotului comandant, și, dacă este cazul, ale membrilor echipajului și ale specialiștilor în executarea anumitor sarcini.

NCO.SPEC.PAR.105 Transportul membrilor echipajului și al specialiștilor în executarea anumitor sarcini

Cerința prevăzută la NCO.SPEC.120 lit.(c) nu se aplică în cazul specialiștii în executarea anumitor sarcini care efectuează salturi cu parașuta.

NCO.SPEC.PAR.110 Scaune

Fără a aduce atingere NCO.IDE.A.140 lit.(a) pct.1 și NCO.IDE.H.140 lit.(a) pct.1, podeaua poate fi utilizată pe post de scaun dacă specialistul în executarea anumitor sarcini are la dispoziție mijloace de care să se prindă cu mâinile sau să se fixeze cu chingi.

NCO.SPEC.PAR.115 Oxigen suplimentar

Fără a aduce atingere NCO.SPEC.110 lit.(f), cerința de a utiliza oxigen suplimentar nu se aplică în cazul altor membri ai echipajului decât pilotul comandant și nici specialiștilor în executarea anumitor sarcini care îndeplinesc atribuții esențiale pentru sarcina specializată ori de câte ori altitudinea cabinei:

- (a) depășește 13 000 ft, pentru o perioadă de nu mai mult de șase minute; sau
- (b) depășește 15 000 ft, pentru o perioadă de nu mai mult de trei minute.

NCO.SPEC.PAR.120 Transportul și eliberarea bunurilor periculoase

În pofida dispozițiilor de la NCO.SPEC.160, parașutiștii pot să aibă asupra lor dispozitive de producere a dârelor de fum și să iasă din aeronavă cu scopul de a efectua demonstrații de parașutism deasupra zonelor dens populate ale orașelor sau ale altor așezări ori deasupra unor adunări de persoane în aer liber, cu condiția ca respectivele dispozitive să fie fabricate în acest scop.

Secțiunea 5

Zborurile acrobatice (ABF)

NCO.SPEC.ABF.100 Listă de verificare

Lista de verificare pentru ABF trebuie să conțină:

- (a) procedurile normale, anormale și de urgență;
- (b) datele relevante referitoare la performanță;
- (c) echipamentele necesare;
- (d) orice limitări; și
- (e) responsabilitățile și atribuțiile pilotului comandant, și, dacă este cazul, ale membrilor echipajului și ale specialiștilor în executarea anumitor sarcini.

NCO.SPEC.ABF.105 Documente și informații

Următoarele documente și informații enumerate în NCO.GEN.135 lit.(a) nu trebuie transportate în timpul zborurilor acrobatice:

- (a) detalii ale planului de zbor ATS depus, dacă este cazul;
- (b) hărți aeronautice actualizate și corespunzătoare pentru ruta/zona zborului propus și pentru toate rutele pe care este rezonabil să se prevadă că poate fi deviat zborul; și
- (c) procedurile și informațiile privind semnalele vizuale care trebuie utilizate de aeronava interceptoare și de aeronava interceptată.

NCO.SPEC.ABF.110 Echipamente

În cazul zborurilor acrobatice nu este necesară aplicarea următoarelor cerințe privind echipamentele:

- (a) trusa de prim ajutor prevăzută la NCO.IDE.A.145 și NCO.IDE.H.145;
- (b) stingătoare de incendiu manuale prevăzute la NCO.IDE.A.160 și NCO.IDE.H.180; și
- (c) emițătoarele pentru localizare în caz de urgență sau balizele de localizare personale prevăzute la NCO.IDE.A.170 și NCO.IDE.H.170.

Secțiunea 6**Zboruri de verificare a întreținerii (MCF)****NCO.SPEC.MCF.100 Nivelurile zborurilor de verificare a întreținerii**

Înainte de a efectua un zbor de verificare a întreținerii, operatorul determină nivelul aplicabil al zborului de verificare a întreținerii după cum urmează:

- (a) un zbor de verificare a întreținerii de „nivel A” pentru un zbor în cazul căruia se preconizează că se vor utiliza procedurile pentru situații anormale sau de urgență, astfel cum sunt definite în manualul de zbor al aeronavei, sau dacă este necesară efectuarea unui zbor pentru a proba funcționarea unui sistem de rezervă sau a altor dispozitive de siguranță;
- (b) un zbor de verificare a întreținerii de „nivel B” pentru orice alt zbor de verificare a întreținerii diferit de un zbor de verificare a întreținerii de „nivel A”.

NCO.SPEC.MCF.105 Limitări operaționale

(a) Prin derogare de la NCO.GEN.105 lit.(a) pct.4 din prezenta parte, un zbor de control de întreținere poate fi efectuat cu o aeronavă care a fost pusă în serviciu în urma unei întrețineri incomplete în conformitate cu M.A.801 lit.(g) sau cu 145.A.50 lit.(e) din Regulamentul privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu.

(b) Prin derogare de la NCO.IDE.A.105 lit.(a) pct.4 din prezenta parte, un zbor de control de întreținere poate fi efectuat cu o aeronavă care a fost data în exploatare cu întreținere incomplete în conformitate cu M.A.801 lit.(f), cu 145.A.50 lit.(e) sau cu ML.A.801 lit.(f) din Regulamentul privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu.

NCO.SPEC.MCF.110 Lista de verificare și instructajul de siguranță

(a) Lista de verificare menționată la NCO.SPEC.105 se actualizează în funcție de necesități înainte de fiecare zbor de verificare a întreținerii și ține seama de procedurile de operare prevăzute a fi urmate în timpul respectivului zbor de verificare a întreținerii.

(b) În pofida dispozițiilor de la NCO.SPEC.125 lit.(b), înainte de fiecare zbor de verificare este necesar un instructaj de siguranță al specialistului în executarea anumitor sarcini.

NCO.SPEC.MCF.120 Cerințe privind echipajul de zbor

La selectarea unui membru al echipajului de zbor pentru un zbor de verificare a întreținerii, operatorul ține seama de complexitatea aeronavei și de nivelul zborului de verificare a întreținerii definit la NCO.SPEC.MCF.100.

NCO.SPEC.MCF.125 Componenta echipajului și persoanele de la bord

(a) Înainte de fiecare zbor de verificare a întreținerii avut în vedere, pilotul comandant identifică necesitatea suplimentării numărului de membri ai echipajului și/sau specialiști în executarea anumitor sarcini, ținând seama de sarcina de lucru anticipată a membrilor echipajului de zbor sau a specialiștilor în executarea anumitor sarcini și de evaluarea riscurilor.

(b) Pilotul comandant nu permite prezența la bord a altor persoane decât cele necesare

în temeiul lit.(a) în timpul unui zbor de verificare a întreținerii de „nivel A”.

NCO.SPEC.MCF.130 Simularea procedurilor anormale sau de urgență în zbor

Prin derogare de la NCO.SPEC.145, un pilot comandant poate simula situații care necesită aplicarea unor proceduri anormale sau de urgență, împreună cu un specialist în executarea anumitor sarcini prezent la bord, dacă simularea este necesară pentru a realiza intenția zborului și dacă a fost identificată în lista de verificare menționată la NCO.SPEC.MCF.110 sau în procedurile de operare.

NCO.SPEC.MCF.140 Sisteme și echipamente

În cazul în care un zbor de verificare a întreținerii are ca scop verificarea bunei funcționări a unui sistem sau a unui echipament, respectivul sistem sau echipament este identificat ca fiind potențial nefiabil, iar înainte de zbor se convine asupra unor măsuri adecvate de diminuare a riscurilor pentru a reduce la minimum riscurile la adresa siguranței zborului.

Anexa nr. 8
la Regulamentul de stabilire a cerințelor
tehnice și a procedurilor administrative
referitoare la operațiunile aeriene

Operațiuni Comerciale Specializate (PARTEA SPO)

SPO.GEN.005 Domeniul de aplicare

(a) Prezenta parte se aplică oricărei operațiuni comerciale specializate în cadrul căreia aeronava este utilizată pentru activități specializate din domenii precum agricultură, construcții, fotografiere, supraveghere, observare și patrulare, publicitate aeriană, lansări cu parașuta sau zboruri de verificare a întreținerii etc.

(b) Fără a aduce atingere lit.(a), operațiunile specializate necomerciale cu aeronave altele decât cele complexe motorizate respectă dispozițiile din anexa nr.7 (Partea NCO).

(c) Fără a aduce atingere lit.(a), următoarele operațiuni cu aeronave altele decât cele complexe motorizate pot fi desfășurate conform dispozițiilor din anexa nr.7 (Partea NCO).

1. zborurile de competiție sau demonstrațiile de zbor, cu condiția ca remunerația sau orice titlu oneros oferit pentru astfel de zboruri să se limiteze la recuperarea costurilor directe și la o contribuție proporțională cu costurile anuale;

2. lansări cu parașuta, remorcări de planoare cu un avion sau zboruri acrobatice efectuate fie de o organizație de pregătire cu sediul principal de activitate în Republica Moldova menționată în Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă, fie de o organizație creată cu scopul de a promova sporturile aeriene sau aviația de agrement, cu condiția ca organizația respectivă să opereze aeronava pe baza dreptului de proprietate sau a unui contract de închiriere fără echipaj, cu condiția ca zborul să nu genereze profituri distribuite în afara organizației, precum și cu condiția ca, ori de câte ori sunt implicate persoane care nu sunt membre ale organizației în cauză, astfel de zboruri să reprezinte doar o activitate marginală a organizației.

SUBPARTEA A CERINȚE GENERALE

SPO.GEN.100 Autoritatea competentă

AAC este autoritatea competentă pentru operatorul aerian care își are sediul principal de activitate, este stabilit sau își are reședința în Republica Moldova.

SPO.GEN.101 Mijloace de conformitate

Pentru a obține conformitatea cu Codul aerian și cu normele sale de punere în aplicare, un operator poate utiliza mijloacele de conformitate alternative la cele adoptate de AAC.

SPO.GEN.105 Responsabilitățile echipajului

(a) Membrul echipajului este responsabil de executarea corespunzătoare a atribuțiilor sale. Atribuțiile echipajului sunt specificate în SOP și, după caz, în manualul de operațiuni.

(b) În timpul fazelor critice ale zborului sau ori de câte ori pilotul comandant consideră necesar din motive de siguranță, membrul echipajului este reținut la postul său dacă SOP nu specifică altceva.

(c) În timpul zborului, membrul echipajului de zbor menține centura de siguranță cuplată atunci când se află la postul său.

(d) În timpul zborului, cel puțin un membru calificat al echipajului de zbor rămâne la comenzile aeronavei în orice moment.

(e) Membrul echipajului nu îndeplinește atribuții pe o aeronavă:

1. în cazul în care știe sau suspectează că suferă de oboseală, așa cum se menționează la pct.26 din anexa nr.3 la Codul aerian, sau nu se simte capabil de a-și executa atribuțiile din alte motive; sau

2. în cazul în care se află sub influența unor substanțe psihoactive sau a alcoolului ori din alte motive, așa cum se menționează la pct.27 din anexa nr.3 la Codul aerian.

(g) Membrul echipajului care îndeplinește atribuții pentru mai mult de un operator:

1. își păstrează documentele individuale cu privire la timpul de zbor și de serviciu și la perioadele de odihnă, așa cum se menționează în subpartea FTL anexa nr.3 (Partea ORO) dacă este cazul; și

2. pune la dispoziția fiecărui operator datele necesare pentru programarea activităților în conformitate cu cerințele FTL aplicabile.

(g) Membrul echipajului raportează pilotului comandant:

1. orice avarie, funcționare necorespunzătoare sau defecțiune pe care o consideră ca putând afecta starea de navigabilitate sau operarea în siguranță a aeronavei, inclusiv a sistemelor de urgență; și

2. orice incident care a pus sau ar putea pune în pericol siguranța operațiunii.

SPO.GEN.106 Responsabilitățile specialiștilor în executarea numitor sarcini

(a) Specialistul în executarea anumitor sarcini este responsabil de executarea corespunzătoare a atribuțiilor sale. Atribuțiile specialiștilor în executarea numitor sarcini sunt specificate în SOP.

(b) În timpul fazelor critice ale zborului sau ori de câte ori pilotul comandant consideră necesar din motive de siguranță, specialistul în executarea numitor sarcini este reținut la postul său alocat dacă SOP nu specifică altceva.

(c) Specialistul în executarea anumitor sarcini se asigură că este reținut atunci când efectuează sarcini specializate cu ușile exterioare deschise sau demontate.

(d) Specialistul în executarea anumitor sarcini raportează pilotului comandant:

1. orice avarie, funcționare necorespunzătoare sau defecțiune pe care o consideră ca putând afecta starea de navigabilitate sau operarea în siguranță a aeronavei, inclusiv a sistemelor de urgență; și

2. orice incident care a pus sau ar putea pune în pericol siguranța operațiunii.

SPO.GEN.107 Responsabilitățile și autoritatea pilotului comandant

(a) Pilotul comandant răspunde de:

1. siguranța aeronavei și a tuturor membrilor echipajului, a specialiștilor în executarea numitor sarcini și a încărcăturii aflate la bord în timpul operațiunilor cu aeronava;

2. inițierea, continuarea, terminarea sau devierea unui zbor din motive de siguranță;

3. garantarea faptului că toate procedurile operaționale și listele de verificare sunt respectate în conformitate cu manualul corespunzător;

4. inițierea unui zbor numai în cazul în care este convins că toate limitările operaționale menționate la pct.6 alin.3) din anexa nr.3 la Codul aerian sunt respectate, după cum urmează:

(i) aeronava îndeplinește condițiile de navigabilitate;

(ii) aeronava este înmatriculată corespunzător;

(iii) instrumentele și echipamentele necesare pentru efectuarea respectivului zbor sunt instalate în aeronavă și sunt funcționale, cu excepția cazului în care MEL sau un document echivalent, după caz, permite funcționarea cu echipamente nefuncționale, dacă este cazul, astfel cum se prevede la SPO.IDE.A.105 sau SPO.IDE.H.105;

(iv) masa aeronavei și poziția centrului său de greutate permit efectuarea zborului în limitele prevăzute în documentația de navigabilitate;

(v) toate echipamentele și bagajele sunt încărcate și asigurate corespunzător;

(vi) limitările de operare a aeronavei, așa cum sunt specificate în AFM, nu vor fi depășite în niciun moment al zborului; și

orice bază de date de navigație necesară pentru PBN este corespunzătoare și actuală.

5. neinițierea unui zbor în cazul în care acesta sau orice alt membru al echipajului sau specialist în executarea anumitor sarcini se află în incapacitatea de a-și exercita atribuțiile din cauze precum vătămare corporală, boală, oboseală sau efecte ale unor substanțe psihoactive;

6. necontinuarea unui zbor dincolo de cel mai apropiat aerodrom sau loc de operare cu condiții meteorologice admisibile în cazul în care capacitatea sa de exercitare a atribuțiilor sau cea a oricărui membru al echipajului sau specialist în executarea anumitor sarcini este semnificativ redusă din cauze precum oboseală, boală sau lipsă de oxigen;

7. decizia privind acceptarea unei aeronave care prezintă elemente inutilizabile permise de CDL sau MEL, după caz;

8. înregistrarea datelor de utilizare și a tuturor defecțiunilor cunoscute sau suspectate din aeronavă în jurnalul tehnic al aeronavei sau în jurnalul de bord al acesteia la terminarea zborului sau a seriei de zboruri; și

9. se asigură că:

(i) înregistratoarele de zbor nu sunt dezactivate sau oprite pe timpul zborului;

(ii) în cazul unui eveniment, altul decât un accident sau un incident grav, care este raportat în conformitate cu ORO.GEN.160 lit.(a), înregistrările înregistratoarelor de zbor nu sunt șterse intenționat; și

(iii) în cazul unui accident sau al unui incident grav, sau dacă păstrarea înregistrărilor înregistratoarelor de zbor este dispusă de autoritatea responsabilă de investigare:

(A) înregistrările înregistratoarelor de zbor nu sunt șterse intenționat;

(B) înregistratoarele de zbor sunt dezactivate imediat după încheierea zborului; și

(C) înainte de ieșirea din compartimentul echipajului de zbor se iau măsuri de precauție pentru a păstra înregistrările înregistratoarelor de zbor.

(b) Pilotul comandant este autorizat să refuze transportul sau să debarce orice persoană sau încărcătură care poate reprezenta un pericol potențial pentru siguranța aeronavei sau a ocupanților acesteia.

(c) Pilotul comandant raportează cât mai curând posibil către ATS corespunzătoare orice condiții meteorologice sau de zbor periculoase întâlnite, de natură să afecteze siguranța altor aeronave.

(d) Fără a aduce atingere dispoziției de la lit.(a) pct.6, într-o operațiune cu echipaj multiplu, pilotul comandant poate continua un zbor dincolo de cel mai apropiat aerodrom cu condiții meteorologice admisibile atunci când sunt instituite proceduri adecvate de reducere a riscurilor.

(e) Într-o situație de urgență care necesită decizii și acțiuni imediate, pilotul comandant ia toate măsurile pe care le consideră necesare în circumstanțele respective, în conformitate cu pct.24 din anexa nr.3 la Codul aerian. În aceste cazuri, el/ea se poate abate de la norme, proceduri și metode operaționale în interesul siguranței.

(f) Pilotul comandant înaintează fără întârziere AAC un raport asupra unui act de intervenție ilicită și informează autoritatea locală desemnată.

(g) Pilotul comandant înștiințează AAC și autoritatea responsabilă de investigare prin cele mai rapide mijloace disponibile cu privire la orice accident care implică aeronava și care are ca rezultat vătămări corporale grave sau decesul unei persoane sau daune semnificative provocate aeronavei sau bunurilor materiale.

SPO.GEN.110 Respectarea actelor cu putere de lege și a procedurilor

Pilotul comandant, membrii echipajului și specialiștii în executarea anumitor sarcini respectă actele cu putere de lege și procedurile statelor în care se derulează operațiunile.

SPO.GEN.115 Limbă comună

Operatorul se asigură că toți membrii echipajului și specialiștii în executarea anumitor sarcini pot comunica între ei într-o limbă comună.

SPO.GEN.119 Rulajul la sol al aeronavelor

Operatorul stabilește proceduri pentru rulajul la sol al aeronavelor în scopul de a asigura operarea în condiții de siguranță și de a spori siguranța pistei.

SPO.GEN.120 Rularea la sol a avioanelor

Operatorul se asigură că un avion rulează pe suprafața de mișcare a unui aerodrom doar în cazul în care în care persoana aflată la comenzi:

(a) este un pilot calificat corespunzător; sau

(b) a fost desemnată de operator și:

1. este competentă să efectueze rulajul la sol al avionului;
2. este competentă să folosească radiotelefonie dacă sunt necesare radiocomunicații;
3. a fost instruită cu privire la configurația, rutele, semnele, marcajele, luminile aerodromului, precum și la semnalele, instrucțiunile, frazeologia și procedurile ATC; și
4. se poate conforma standardelor operaționale necesare pentru deplasarea în siguranță a avionului pe aerodrom.

SPO.GEN.125 Pornirea rotoarelor - elicopter

Rotorul unui elicopter se pornește doar în scopul efectuării unui zbor cu un pilot calificat la comenzi.

SPO.GEN.130 Dispozitive electronice portabile (PED)

Operatorul nu permite nici unei persoane să utilizeze și ia toate măsurile necesare pentru a se asigura că nici o persoană nu utilizează, la bordul unei aeronave, un PED care poate afecta negativ performanțele sistemelor și ale echipamentelor aeronavei.

SPO.GEN.131 Utilizarea documentației de zbor în format electronic (EFB)

(a) În cazul în care se utilizează EFB la bordul unei aeronave, operatorul se asigură că EFB nu afectează negativ performanțele sistemelor sau ale echipamentelor aeronavei ori capacitatea membrului echipajului de zbor de a opera aeronava.

(b) Înainte de a utiliza o aplicație EFB de tip B, operatorul are obligația:

1. de a efectua o evaluare a riscurilor legată de utilizarea dispozitivului EFB care găzduiește aplicația, de aplicația EFB în cauză și de funcția sau funcțiile asociate, în cadrul căreia se identifică riscurile asociate și se asigură că acestea sunt reduse în mod corespunzător. Evaluarea riscurilor abordează riscurile asociate interfeței om-mașină a dispozitivului EFB și a aplicației EFB în cauză și
2. de a institui un sistem de administrare a EFB, inclusiv proceduri și cerințe de pregătire pentru administrarea și utilizarea dispozitivului EFB și a aplicației EFB.

SPO.GEN.135 Informații privind echipamentele de urgență și de supraviețuire transportate

Operatorul se asigură că, în orice moment, există liste disponibile pentru o comunicare imediată către RCC conținând informații privind echipamentele de urgență și de supraviețuire de la bord.

SPO.GEN.140 Documente, manuale și informații care trebuie păstrate la bord

(a) Următoarele documente, manuale și informații în original sau copii ale acestora se află la bord în timpul fiecărui zbor, dacă nu se specifică altfel mai jos:

1. AFM sau un document ori documente echivalent(e);
2. certificatul de înmatriculare în original;
3. CofA în original;
4. certificatul de zgomot, dacă este cazul;
5. o copie a autorizației pentru operațiuni comerciale specializate prevăzută la ORO.SPO.100;
6. lista aprobărilor specifice, dacă este cazul;
7. autorizația pentru stația radio a aeronavei, dacă este cazul;
8. copia contractului (contractelor) de asigurare și a certificatului/poliței (certificatelor/polițelor) de asigurare pentru răspunderea civilă față de pasageri, bagaje și mărfuri, precum și pentru răspunderea civilă față de părți terțe;

9. jurnalul de bord sau un document echivalent pentru aeronavă;
10. jurnalul tehnic al aeronavei, în conformitate cu Regulamentul privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu;
11. detaliile planului de zbor ATS depus, dacă este cazul;
12. hărțile aeronautice actualizate și corespunzătoare pentru ruta zborului propus și pentru toate rutele pe care este rezonabil să se prevadă că poate fi deviat zborul;
13. procedurile și informațiile privind semnalele vizuale care trebuie utilizate de aeronava interceptoare și de aeronava interceptată;
14. informații privind serviciile de căutare și salvare pentru zona zborului avut în vedere;
15. părțile în vigoare ale manualului de operațiuni și/sau ale SOP sau AFM care sunt relevante pentru atribuțiile membrilor echipajului și ale specialiștilor în executarea anumitor, care să fie ușor accesibile acestora;
16. MEL sau CDL, dacă este cazul;
17. NOTAM și documentația de informare AIS corespunzătoare;
18. informațiile meteorologice corespunzătoare, dacă este cazul;
19. manifestele încărcăturii, dacă este cazul; și
20. orice altă documentație care poate fi relevantă pentru zbor sau care este solicitată de statele implicate în zborul respectiv.

(b) Fără a aduce atingere lit.(a), documentele și informațiile de la lit.(a) pct.2-11, lit.(a) pct.14, lit.(a) pct.17, lit.(a) pct.18 și lit.(a) pct.19 pot fi păstrate la aerodrom sau la locul de operare în cazul zborurilor:

1. ale căror decolare și aterizare sunt prevăzute a avea loc pe același aerodrom sau loc de operare; sau
2. care rămân la o distanță sau într-o zonă determinată de AAC în conformitate ARO.OPS.210.

(d) În cazul pierderii sau furtului documentelor specificate la lit.(a) pct.2-8, se permite continuarea operațiunii până când zborul ajunge la destinație sau într-un loc în care se pot furniza documente înlocuitoare.

(e) Operatorul prezintă, într-o perioadă rezonabilă de timp de la solicitarea de către AAC, documentele care trebuie să se afle la bord.

SPO.GEN.145 Tratarea înregistrărilor efectuate de înregistratoarele de zbor: păstrare, producere, protejare și utilizare

(a) După un accident, un incident grav sau un eveniment identificat de autoritatea responsabilă de investigare, operatorul unei aeronave trebuie să păstreze datele originale înregistrate de înregistratoarele de zbor timp de 60 de zile sau până la primirea unor dispoziții contrare din partea autorității responsabile cu investigarea.

(b) Operatorul trebuie să realizeze verificări și evaluări operaționale ale înregistrărilor pentru a asigura buna funcționare neîntreruptă a înregistratoarelor de zbor care trebuie să fie transportate la bord.

(c) Operatorul trebuie să asigure păstrarea înregistrărilor parametrilor de zbor și ale mesajelor comunicărilor prin legături de date care trebuie înregistrate de înregistratoarele de zbor. Cu toate acestea, în scopul încercării și întreținerii acestor înregistratoare de zbor, se poate șterge, în momentul încercării, până la o oră din cel mai vechi material înregistrat.

(d) Operatorul trebuie să păstreze și să țină la zi documentația care prezintă informațiile necesare pentru transformarea datelor de zbor neprelucrate în parametri de zbor exprimați prin unități operabile.

(e) Operatorul trebuie să pună la dispoziție orice înregistrări efectuate de un înregistrator de zbor care au fost păstrate, dacă AAC decide astfel.

(f) Fără a aduce atingere cadrului normativ cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor din aviația civilă și cadrului normativ privind protecția datelor cu caracter personal și cu excepția cazului în care se urmărește asigurarea bunei funcționări a înregistratorului de zbor:

1. Înregistrările audio efectuate de un înregistrator de zbor nu sunt divulgate sau utilizate decât dacă se îndeplinesc toate condițiile următoare:

(i) există o procedură referitoare la tratarea acestor înregistrări audio și a transcrierii lor;

(ii) toți membrii echipajului și întregul personal de întreținere implicat și-au dat acordul în prealabil;

(iii) aceste înregistrări audio sunt utilizate numai pentru menținerea sau îmbunătățirea siguranței.

1a. Atunci când se inspectează înregistrările audio efectuate de înregistratorul de zbor pentru a se asigura buna funcționare a înregistratorului de zbor, operatorul trebuie să protejeze confidențialitatea acestor înregistrări audio și să se asigure că nu sunt divulgate sau folosite în alte scopuri decât pentru a asigura buna funcționare a înregistratorului de zbor.

2. Parametrii de zbor sau mesajele comunicate prin legături de date înregistrate de un înregistrator de zbor nu se folosesc în alte scopuri decât pentru investigarea unui accident sau incident a cărui raportare este obligatorie. Această limitare nu se aplică decât dacă înregistrările în cauză îndeplinesc oricare dintre următoarele condiții:

(i) sunt folosite de operator exclusiv în scopuri de navigabilitate sau de întreținere;

(ii) sunt anonimizate;

(iii) sunt divulgate în cadrul unor proceduri securizate.

3. Cu excepția cazului în care se urmărește asigurarea bunei funcționări a înregistratorului de zbor, imaginile din compartimentul echipajului de zbor care sunt înregistrate de un înregistrator de zbor nu sunt divulgate sau utilizate decât dacă se îndeplinesc toate condițiile următoare:

(i) există o procedură referitoare la tratarea acestor înregistrări de imagini;

(ii) toți membrii echipajului și întregul personal de întreținere implicat și-au dat acordul în prealabil;

(iii) aceste înregistrări de imagini sunt utilizate numai pentru menținerea sau îmbunătățirea siguranței.

3a. Atunci când imaginile din compartimentul echipajului de zbor care sunt înregistrate de un înregistrator de zbor sunt inspectate pentru a se asigura buna funcționare a înregistratorului de zbor:

(i) aceste imagini nu sunt divulgate sau utilizate în alte scopuri decât pentru a asigura buna funcționare a înregistratorului de zbor;

(ii) dacă există probabilitatea ca în imagini să fie vizibile părți ale corpului membrilor echipajului, operatorul trebuie să asigure confidențialitatea acestor imagini.

SPO.GEN.150 Transportul bunurilor periculoase

(a) Transportul aerian al bunurilor periculoase se desfășoară în conformitate cu CT-TABP și instrucțiunile tehnice (Doc 9284), incluzând apendicele, adăugirile și orice addendum sau rectificare a acesteia.

(b) Bunurile periculoase pot fi transportate numai de către un operator care a obținut aprobarea din partea AAC în conformitate cu CT-TABP și subpartea G din anexa nr.5 (Partea SPA), cu excepția cazului în care:

1. nu fac obiectul instrucțiunilor tehnice (Doc 9284) în conformitate cu partea 1 a acestor instrucțiuni;

2. sunt transportate de specialiști în executarea anumitor sarcini sau de membri ai echipajului sau se află în bagaje care nu se află la proprietar, în conformitate cu partea 8 a instrucțiunilor tehnice (Doc 9284);

3. sunt necesare la bordul aeronavei în scopuri specializate în conformitate cu instrucțiunile tehnice (Doc 9284);

4. se utilizează pentru a facilita siguranța zborului în cazul în care transportul la bordul aeronavei este rezonabil pentru asigurarea disponibilității acestora în timp util în scopuri operaționale, indiferent dacă se impune sau nu transportul ori se prevede sau nu utilizarea în legătură cu un anumit zbor a unor astfel de obiecte sau substanțe.

(c) Operatorul instituie proceduri care să asigure luarea tuturor măsurilor rezonabile pentru prevenirea transportului neintenționat de bunuri periculoase la bord.

(d) Operatorul pune la dispoziția membrilor personalului informațiile necesare care să le permită îndeplinirea responsabilităților, așa cum se prevede în Instrucțiunile tehnice.

(e) În conformitate cu CT-TABP și instrucțiunile tehnice (Doc 9284), operatorul trebuie să raporteze fără întârziere autorității responsabilă de investigare, AAC și autorității corespunzătoare a statului în care a avut loc evenimentul în cazul:

1. oricărui incident sau accident legat de bunurile periculoase;

2. găsirii de bunuri periculoase care sunt transportate de specialiști în executarea anumitor sarcini sau de membri ai echipajului sau care se află în bagajele acestora, atunci când nu se respectă partea 8 a instrucțiunilor tehnice (Doc 9284).

(f) Operatorul se asigură că specialiștilor în executarea anumitor sarcini li se oferă informații în legătură cu bunurile periculoase.

(g) Operatorul se asigură că la punctele de acceptare a încărcăturii sunt disponibile afișe care oferă informații despre transportul bunurilor periculoase, conform prevederilor din Instrucțiunile tehnice.

SPO.GEN.155 Eliberarea de bunuri periculoase

În timpul eliberării de bunuri periculoase, operatorul nu operează o aeronavă deasupra zonelor dens populate ale orașelor sau ale altor așezări ori deasupra unor adunări de persoane în aer liber.

SPO.GEN.160 Transportul și utilizarea armelor

(a) Dacă într-un zbor se transportă arme în scopul unei sarcini specializate, operatorul se asigură că acestea sunt asigurate atunci când nu se utilizează.

(b) Un specialist în executarea anumitor sarcini care utilizează o armă ia toate măsurile necesare pentru a preveni punerea în pericol a aeronavei și a persoanelor de la bord sau de la sol.

SPO.GEN.165 Accesul în compartimentul echipajului de zbor

Pilotul comandant ia decizia finală privind accesul în compartimentul echipajului de zbor și se asigură că:

(a) din motive de siguranță, accesul în compartimentul echipajului de zbor nu distrage atenția și/sau nu împiedică efectuarea zborului; și

(b) toate persoanele transportate în compartimentul echipajului de zbor sunt familiarizate cu procedurile de siguranță relevante.

SUBPARTEA B PROCEDURI OPERAȚIONALE

SPO.OP.100 Folosirea aerodromurilor și a locurilor de operare

Operatorul utilizează numai aerodromuri sau locuri de operare care sunt adecvate tipului de aeronavă și operațiunii în cauză.

SPO.OP.105 Specificarea aerodromurilor izolate - avioane

Pentru politica de selectare a aerodromurilor de rezervă și pentru politica de planificare a combustibilului/energiei și de replanificare în timpul zborului, operatorul trebuie să nu considere un aerodrom ca aerodrom izolat decât dacă timpul de zbor până la cel mai apropiat aerodrom de rezervă la destinație cu condiții meteorologice admisibile este mai mare de:

- (a) pentru avioane cu motoare cu piston, 60 de minute sau
- (b) pentru avioane cu motor cu turbină, 90 de minute.

SPO.OP.110 Minime de operare pentru aerodromuri - avioane și elicoptere

(a) Pentru zborurile IFR, pilotul comandant specifică minimele de operare ale aerodromului pentru fiecare aerodrom de plecare, de destinație și de rezervă planificate pentru utilizare. Aceste minime trebuie:

- 1. să nu fie mai mici decât cele stabilite pentru aerodromul respectiv, cu excepția cazului în care se obține o aprobare specifică din partea AAC; și
- 2. atunci când se efectuează operațiuni în condiții de vizibilitate redusă, să fie aprobate de AAC în conformitate cu subpartea E din anexa nr.5 (Partea SPA).

(b) Atunci când specifică minimele de operare ale aerodromului, operatorul sau pilotul comandant trebuie să țină seama de următoarele:

- 1. tipul, performanța și caracteristicile de maniabilitate ale aeronavei;
 - 2. competența și experiența echipajului de zbor și, dacă este cazul, componenta acestuia;
 - 3. dimensiunile și caracteristicile FATO care pot fi selectate în vederea utilizării;
 - 4. caracterul adecvat și performanța mijloacelor vizuale și nevizuale de asistență disponibile la sol;
 - 5. echipamentele disponibile la bordul aeronavei pentru navigație și/sau controlul traiectoriei de zbor în timpul decolării, apropierii, redresării, aterizării, decelerării și apropierii întrerupte;
 - 6. obstacolele de pe suprafețele de apropiere, de apropiere întreruptă și de urcare la decolare impuse pentru executarea procedurilor pentru situații neprevăzute;
 - 7. altitudinea/înălțimea de trecere a obstacolelor pentru procedurile de apropiere instrumentală;
 - 8. mijloacele de determinare și de raportare a condițiilor meteorologice; și
 - 9. tehnica de zbor ce trebuie utilizată în timpul apropierii finale.
- (c) Minimele pentru un tip specific de procedură de apropiere și de aterizare se folosesc numai dacă:
- 1. echipamentele de la sol necesare pentru procedura prevăzută sunt în funcțiune;
 - 2. sistemele aeronavei necesare pentru tipul de apropiere sunt în funcțiune;
 - 3. criteriile de performanță prevăzute pentru aeronavă sunt îndeplinite; și
 - 4. echipajul de zbor este calificat corespunzător.

SPO.OP.111 Minime de operare pentru aerodromuri – operațiuni NPA, APV,

CAT I

(a) DH care urmează a fi utilizată pentru o NPA executată folosind CDFA, o APV sau o operațiune de categoria I (CAT I) trebuie să nu fie mai mică decât cea mai mare dintre următoarele:

- 1. înălțimea minimă la care echipamentele de asistență pentru apropiere se pot utiliza fără reperul vizual necesar;
- 2. OCH pentru categoria de aeronavă;
- 3. DH publicată pentru procedura de apropiere, dacă este cazul;
- 4. minimele sistemului specificate în tabelul 1; sau
- 5. DH minimă specificată în AFM sau într-un document echivalent, dacă este precizată.

(b) MDH pentru o NPA executată fără tehnica CDFA trebuie să nu fie mai mică decât cea mai mare dintre următoarele:

- 1. OCH pentru categoria de aeronavă;
- 2. minimele sistemului specificate în tabelul 1; sau
- 3. MDH minimă specificată în AFM, dacă este precizată.

Tabelul 1. Minime de sistem

Mijloace	Cea mai mică DH/MDH (ft)
Sistem de aterizare instrumentală (ILS)	200
Sistem global de navigație prin satelit (GNSS)/sistem de augmentare bazat pe sateliți (SBAS) [apropiere laterală de precizie cu ghidare verticală (LPV)]	200
GNSS [navigație laterală (LNAV)]	250
GNSS/navigație barometrică verticală (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Localizator (LOC) cu sau fără echipament de măsurare a distanței (DME)	250
Apropiere supravegheată radar (SRA) (încheiată la ½ MN)	250
SRA (încheiată la 1 MN)	300
SRA (încheiată la 2 MN sau mai mult)	350
Radiofar omnidirecțional VHF (VOR)	300
VOR/DME	250
Baliză nedirecțională (NDB)	350
NDB/DME	300
Radiogoniometru VHF (VDF)	350

SPO.OP.112 Minime de operare pentru aerodromuri - operațiuni de apropiere cu manevre la vedere efectuate cu avioane

(a) MDH pentru o operațiune de apropiere cu manevre la vedere cu avioane trebuie să nu fie mai mică decât cea mai mare dintre următoarele:

1. OCH publicată pentru apropierea cu manevre la vedere pentru categoria de avion;
2. înălțimea minimă pentru apropierea cu manevre la vedere determinată pe baza tabelului 1; sau
3. DH/MDH pentru procedura de apropiere instrumentală precedentă.

(b) Vizibilitatea minimă pentru o operațiune de apropiere cu manevre la vedere cu avioane trebuie să fie cea mai mare dintre următoarele:

1. vizibilitatea pentru apropierea cu manevre la vedere pentru categoria de avion, dacă este publicată;
2. vizibilitatea minimă determinată pe baza tabelului 2; sau
3. distanța vizuală în lungul pistei/vizibilitatea meteorologică convertită (RVR/CMV) a procedurii precedente de apropiere instrumentală.

Tabelul 2. MDH și vizibilitatea minimă pentru apropierea cu manevre la vedere pe categorii de avioane

	Categorie de avion			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
Vizibilitate meteorologică minimă (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

SPO.OP.113 Minime de operare pentru aerodromuri - operațiuni de apropiere cu manevre la vedere pe uscat cu elicoptere

MDH pentru o operațiune de apropiere cu manevre la vedere pe uscat cu elicoptere nu trebuie să fie mai mică de 250 ft, iar vizibilitatea meteorologică nu trebuie să fie mai mică de 800 m.

SPO.OP.115 Proceduri de plecare și de apropiere – avioane și elicoptere

(a) Pilotul comandant utilizează procedurile de plecare și de apropiere stabilite pentru aerodromul respectiv, dacă astfel de proceduri au fost publicate pentru pista sau FATO care urmează a fi utilizată.

(b) Pilotul comandant poate devia de la o rută de plecare sau de sosire publicată sau de la o procedură de apropiere publicată:

1. cu condiția să se respecte criteriile de trecere a obstacolelor, să se țină seama în totalitate de condițiile de operare și să se respecte orice autorizare ATC; sau
2. dacă este dirijat radar de către o unitate ATC.

(c) În cazul operațiunilor cu aeronave complexe motorizate, segmentul de apropiere finală trebuie parcurs în zbor după repere vizuale sau în conformitate cu procedurile de apropiere publicate.

SPO.OP.116 Navigația bazată pe performanțe – avioane și elicoptere

Operatorul se asigură că, atunci când PBN este necesară pentru ruta sau procedura de zbor:

(a) specificația PBN relevantă este precizată în AFM sau în alt document care a fost aprobat de autoritatea de certificare în cadrul unei evaluări a navigabilității sau care se bazează pe o astfel de aprobare; și

(b) aeronava este operată în conformitate cu specificația de navigație și cu limitările relevante indicate în AFM sau în celălalt document menționat mai sus.

SPO.OP.120 Proceduri de reducere a zgomotului

Pentru a reduce la minimum efectul zgomotului produs de aeronave, pilotul comandant trebuie să țină seama de procedurile de reducere a zgomotului publicate, asigurând în același timp prioritatea siguranței față de reducerea zgomotului.

SPO.OP.125 Altitudini minime de trecere a obstacolelor – zboruri în condiții IFR

(a) Operatorul specifică o metodă de stabilire a altitudinilor minime de zbor care asigură distanța necesară pentru depășirea obstacolelor de la sol pentru toate segmentele de rută care urmează să fie parcurse în condiții IFR.

(b) Pilotul comandant stabilește altitudinile minime de zbor pentru fiecare zbor efectuat pe baza acestei metode. Altitudinile minime de zbor trebuie să nu fie mai mici decât cele publicate în AIP.

SPO.OP.130 Schema de combustibil/energie – avioane și elicoptere

(a) Operatorul trebuie să stabilească, să implementeze și să mențină o schemă de combustibil/energie care să cuprindă:

1. o politică de planificare a combustibilului/energiei și de replanificare în timpul zborului; precum și
2. o politică de gestionare a combustibilului/energiei în timpul zborului.

(b) Schema de combustibil/energie trebuie:

1. să fie adecvată pentru tipul sau tipurile de operațiuni efectuate; precum și
2. să corespundă capacității operatorului de a sprijini implementarea sa.

SPO.OP.131 Schema de combustibil/energie – politica de planificare a combustibilului/energiei și de replanificare în timpul zborului – avioane și elicoptere

(a) Ca parte a schemei de combustibil/energie, operatorul trebuie să stabilească o politică de planificare a combustibilului/energiei și de replanificare în timpul zborului pentru a se asigura că aeronava transportă o cantitate suficientă de combustibil/energie utilizabil(ă) pentru a finaliza în condiții de siguranță zborul planificat și pentru a permite devieri de la operațiunea planificată.

(b) Operatorul trebuie să se asigure că planificarea zborurilor din punctul de vedere al combustibilului/energiei se bazează cel puțin pe următoarele elemente:

1. proceduri cuprinse în manualul de operațiuni, precum și:

(i) date actuale specifice aeronavei, obținute dintr-un sistem de monitorizare a consumului de combustibil/energie sau, dacă nu sunt disponibile;

- (ii) date furnizate de producătorul aeronavei; precum și
- 2. condițiile de operare în care urmează să se desfășoare zborul, inclusiv:
 - (i) date privind consumul de combustibil/energie;
 - (ii) masele anticipate;
 - (iii) condițiile meteorologice preconizate;
 - (iv) efectele elementelor de întreținere amânate și/sau ale abaterilor de configurație; precum și
 - (v) întârzierile anticipate.

(c) Pentru avioane, operatorul trebuie să se asigure că în calculul combustibilului/energiei utilizabil(e) necesar(e) pentru un zbor, efectuat înainte de începerea zborului, sunt incluse:

1. combustibilul/energia pentru rulajul la sol, care trebuie să nu fie sub cantitatea preconizată a fi utilizată înainte de decolare;

2. combustibilul/energia pentru zborul pe rută, care trebuie să fie cantitatea de combustibil/energie necesară pentru a permite avionului să zboare de la decolare sau de la punctul de replanificare în timpul zborului până la aterizarea pe aerodromul de destinație;

3. rezerva operațională de combustibil/energie, care trebuie să fie cantitatea de combustibil/energie necesară pentru a compensa factorii neprevăzuți;

4. combustibilul/energia pentru aerodromul de rezervă la destinație:

(i) atunci când un zbor este operat cu cel puțin un aerodrom de rezervă la destinație, acesta/aceasta trebuie să fie cantitatea de combustibil/energie necesară pentru a zbura de la aerodromul de destinație la aerodromul de rezervă la destinație sau

(ii) atunci când un zbor este operat fără un aerodrom de rezervă la destinație, acesta/aceasta trebuie să fie cantitatea de combustibil/energie necesară pentru a aștepta la aerodromul de destinație, în scopul de a compensa lipsa unui aerodrom de rezervă la destinație;

5. rezerva finală de combustibil/energie care trebuie protejată pentru a asigura o aterizare în siguranță; operatorul trebuie să țină seama de toate elementele următoare, în ordinea de prioritate de mai jos, pentru a determina cantitatea rezervei finale de combustibil/energie:

(i) gravitatea pericolului pentru persoane sau bunuri care ar putea rezulta în urma aterizării de urgență după epuizarea combustibilului/energiei;

(ii) probabilitatea unor circumstanțe neprevăzute care fac ca rezerva finală de combustibil/energie să nu mai fie protejată;

6. combustibilul/energia suplimentar(ă), dacă este necesar(ă) pentru tipul de operațiune în cauză; acesta/aceasta este cantitatea de combustibil/energie care permite avionului să efectueze o aterizare în siguranță la un aerodrom de rezervă pe rută pentru combustibil/energie (scenariu critic cu ERA pentru combustibil/energie) în eventualitatea unei defecțiuni la motoare sau a depresurizării, oricare dintre acestea necesită cantitatea cea mai mare de combustibil/energie, pe baza ipotezei că această defecțiune survine în punctul cel mai critic de-a lungul rutei; acest combustibil/această energie suplimentar(ă) este necesar(ă) numai în cazul în care cantitatea minimă de combustibil/energie calculată în conformitate cu litera (c) subpunctele 2-5 nu este suficientă pentru o astfel de eventualitate;

7. combustibilul/energia suplimentar(ă) pentru a ține seama de constrângerile operaționale specifice sau de întârzierile anticipate; precum și

8. combustibilul/energia discreționar(ă), dacă este solicitat(ă) de pilotul comandant.

(d) Pentru elicoptere, operatorul trebuie să se asigure că în calculul combustibilului/energiei utilizabil(e) necesar(e) pentru un zbor, efectuat înainte de începerea zborului, sunt incluse toate cele de mai jos:

1. combustibilul/energia necesar(ă) pentru a zbura către aerodromul sau locul de operare unde este prevăzută aterizarea;

2. dacă este necesar un aerodrom de rezervă la destinație, combustibilul/energia pentru aerodromul de rezervă la destinație, care trebuie să fie cantitatea de combustibil/energie necesară pentru a executa o apropiere întreruptă la aerodromul sau locul de operare unde este prevăzută aterizarea și, după aceea, pentru a zbura până la aerodromul de rezervă la destinație specificat, pentru a se apropia și a ateriza; precum și

3. rezerva finală de combustibil/energie care trebuie protejată pentru a asigura o aterizare în siguranță; operatorul trebuie să țină seama de toate elementele următoare, în ordinea de prioritate de mai jos, pentru a determina cantitatea rezervei finale de combustibil/energie:

(i) gravitatea pericolului pentru persoane sau bunuri care ar putea rezulta în urma aterizării de urgență după epuizarea combustibilului/energiei; precum și

(ii) probabilitatea unor circumstanțe neprevăzute care fac ca rezerva finală de combustibil/energie să nu mai fie protejată;

4. combustibilul/energia suplimentar(ă) pentru a ține seama de constrângerile operaționale specifice sau de întârzierile anticipate; precum și

5. combustibilul/energia discreționar(ă), dacă este solicitat(ă) de pilotul comandant.

(e) Operatorul trebuie să se asigure că, dacă un zbor trebuie să se îndrepte către alt aerodrom de destinație decât cel planificat inițial, sunt disponibile proceduri de replanificare în timpul zborului pentru a calcula combustibilul/energia necesar(ă), proceduri care respectă dispozițiile literei (c) subpunctele 2-7 pentru avioane și ale literei (d) pentru elicoptere.

(f) Pilotul comandant nu inițiază un zbor și nici nu îl continuă în eventualitatea unei replanificări în timpul zborului decât după ce s-a asigurat de faptul că aeronava are la bord cel puțin cantitatea planificată de combustibil/energie și de ulei utilizabil(ă) pentru a finaliza zborul în condiții de siguranță.

SPO.OP.135 Informare privind siguranța

(a) Operatorul se asigură că, înainte de decolare, specialiștilor în executarea anumitor sarcini li se asigură o scurtă informare cu privire la:

1. echipamentele și procedurile în caz de urgență;

2. procedurile operaționale aferente sarcinii specializate înainte de fiecare zbor sau serie de zboruri.

(b) Informarea menționată la lit.(a) pct.2 poate fi înlocuită cu un program de pregătire inițială și periodică. Într-un astfel de caz, operatorul definește și cerințele privind experiența recentă.

SPO.OP.140 Pregătirea zborului

(a) Înainte de a iniția un zbor, pilotul comandant se asigură, prin toate mijloacele rezonabile disponibile, că instalațiile spațiale, de la sol și/sau de pe apă, inclusiv echipamentele de comunicare și mijloacele de navigație disponibile și necesare în mod direct pentru respectivul zbor în vederea operării în siguranță a aeronavei, sunt adecvate pentru tipul de operațiune în cadrul căreia urmează să fie efectuat zborul.

(b) Înainte de a iniția un zbor, pilotul comandant trebuie să cunoască toate informațiile meteorologice disponibile pertinente pentru zborul avut în vedere. Pregătirea pentru un zbor în afara vecinătății locului de plecare, precum și pentru fiecare zbor în condiții IFR trebuie să cuprindă:

1. un studiu al buletinelor și prognozelor meteorologice curente disponibile; și

2. un plan de acțiune alternativ pentru cazul în care zborul nu se poate efectua cum s-a prevăzut din cauza condițiilor meteorologice.

SPO.OP.145 Aerodromuri de rezervă la decolare - avioane motorizate complexe

(a) Pentru zborurile în condiții IFR, pilotul comandant trebuie să specifice în planul de zbor cel puțin un aerodrom de rezervă la decolare cu condiții meteorologice admisibile, în cazul în care condițiile meteorologice de la aerodromul de plecare sunt la nivelul sau sub

nivelul minimelor de operare ale aerodromului aplicabile sau în cazul în care revenirea la aerodromul de plecare nu ar fi posibilă din alte motive.

(b) Aerodromul de rezervă la decolare trebuie să se afle la următoarea distanță față de aerodromul de plecare:

1. pentru avioanele cu două motoare, nu mai mult de o distanță echivalentă cu un timp de zbor de o oră la viteza de croazieră cu un singur motor în condiții standard de atmosferă calmă; și

2. pentru avioanele cu trei sau mai multe motoare, nu mai mult de o distanță echivalentă cu un timp de zbor de două ore la viteza de croazieră cu un motor inoperant (OEI) în conformitate cu AFM, în condiții standard de atmosferă calmă.

(c) Pentru ca un aerodrom să fie selectat ca aerodrom de rezervă la decolare, informațiile disponibile trebuie să indice că, la momentul estimat al utilizării, condițiile vor fi la nivelul sau peste nivelul minimelor de operare ale aerodromului pentru respectiva operațiune.

SPO.OP.150 Aerodromuri de rezervă la destinație – avioane

Pentru zborurile în condiții IFR, pilotul comandant trebuie să specifice în planul de zbor cel puțin un aerodrom de rezervă la destinație cu condiții meteorologice admisibile, cu excepția cazului în care:

(a) informațiile meteorologice curente disponibile indică faptul că, în perioada cuprinsă între o oră înainte și o oră după ora estimată de sosire sau între ora reală de plecare și o oră după ora estimată de sosire, luându-se în considerare perioada mai scurtă dintre acestea, apropierea și aterizarea pot fi efectuate în condiții VMC; sau

(b) locul avut în vedere pentru aterizare este desemnat ca aerodrom izolat și:

1. pentru aerodromul avut în vedere pentru aterizare este prevăzută o procedură de apropiere instrumentală; precum și

2. informațiile meteorologice curente disponibile indică faptul că, în perioada cuprinsă între 2 ore înainte și 2 ore după ora estimată de sosire sau între ora reală de plecare și 2 ore după ora estimată de sosire, luându-se în considerare perioada mai scurtă dintre acestea, vor exista ambele condiții meteorologice următoare:

(i) baza norilor este cu cel puțin 300 m (1 000 ft) peste minima asociată procedurii de apropiere instrumentală;

(ii) vizibilitatea este de cel puțin 5,5 km sau cu 4 km peste minima asociată procedurii.

SPO.OP.151 Aerodromuri de rezervă la destinație - elicoptere

Pentru zborurile în condiții IFR, pilotul comandant trebuie să specifice în planul de zbor cel puțin un aerodrom de rezervă la destinație cu condiții meteorologice admisibile, cu excepția cazului în care:

(a) pentru aerodromul avut în vedere pentru aterizare este prevăzută o procedură de apropiere instrumentală, iar informațiile meteorologice curente disponibile indică faptul că, în perioada cuprinsă între două ore înainte și două ore după ora estimată de sosire sau între ora reală de plecare și două ore după ora estimată de sosire, luându-se în considerare perioada mai scurtă dintre acestea, vor exista următoarele condiții meteorologice:

1. baza norilor este cu cel puțin 120 m (400 ft) peste minima asociată procedurii de apropiere instrumentală; și

2. vizibilitatea este cu cel puțin 1 500 m peste minima asociată procedurii; sau

(b) locul prevăzut pentru aterizare este izolat și:

1. pentru aerodromul avut în vedere pentru aterizare este prevăzută o procedură de apropiere instrumentală;

2. informațiile meteorologice curente disponibile indică faptul că, în perioada cuprinsă între două ore înainte și două ore după ora estimată de sosire, vor exista următoarele condiții meteorologice:

(i) baza norilor este cu cel puțin 120 m (400 ft) peste minima asociată procedurii de apropiere instrumentală;

(ii) vizibilitatea este cu cel puțin 1 500 m peste minima asociată procedurii;

SPO.OP.152 Aerodromuri de destinație – operațiuni de apropiere instrumentală

Pilotul comandant trebuie să se asigure că sunt disponibile mijloace suficiente pentru navigare și pentru aterizarea la aerodromul de destinație sau la orice aerodrom de rezervă la destinație în cazul pierderii de capacitate pentru apropierea și aterizarea avute în vedere.

SPO.OP.155 Realimentarea pe durata îmbarcării sau debarcării persoanelor sau în timp ce la bord se află persoane

(a) Aeronava nu se realimentează cu AVGAS sau cu combustibil de tip fracțiune largă sau cu un amestec din aceste tipuri de combustibil pe durata îmbarcării sau debarcării persoanelor sau în timp ce la bord se află persoane.

(b) Pentru toate celelalte tipuri de combustibil/energie, trebuie să se ia măsurile necesare de precauție, iar la bordul aeronavei trebuie asigurat personal calificat, pregătit să inițieze și să conducă o evacuare a aeronavei prin cele mai practice și rapide mijloace disponibile.

SPO.OP.157 Realimentarea cu motorul (motoarele) și/sau cu rotoarele în funcțiune – elicoptere

(a) Realimentarea cu motorul (motoarele) și/sau cu rotoarele în funcțiune se efectuează numai:

1. fără specialiști în executarea anumitor sarcini la bord și nu în timpul îmbarcării sau debarcării;

2. dacă operatorul aerodromului sau al locului de operare permite astfel de operațiuni;

3. în conformitate cu orice proceduri și limitări specifice din manualul de zbor al aeronavei (AFM);

4. cu tipurile de combustibil JET A sau JET A-1; precum și

5. în prezența instalațiilor sau echipamentelor adecvate de salvare și de stingere a incendiilor (RFF).

(b) Operatorul trebuie să evalueze riscurile asociate realimentării cu motorul (motoarele) și/sau cu rotoarele în funcțiune.

(c) Operatorul trebuie să stabilească proceduri adecvate care trebuie urmate de către întregul personal implicat, precum membrii echipajului, specialiști în executarea anumitor sarcini și personalul operațional de la sol.

(d) Operatorul trebuie să se asigure că membrii echipajului său, personalul operațional de la sol, precum și orice specialist în executarea anumitor sarcini implicat în aceste proceduri sunt pregătiți în mod adecvat.

e) Operatorul trebuie să se asigure că procedurile de realimentare a elicopterului cu motorul (motoarele) și/sau cu rotoarele în funcțiune sunt specificate în manualul de operațiuni.

SPO.OP.160 Utilizarea căștii

Fiecare membru al echipajului de zbor care trebuie să fie prezent în compartimentul pentru echipajul de zbor poartă o cască cu microfon sau un dispozitiv echivalent și o/îl folosește ca dispozitiv principal pentru comunicarea cu ATS, cu alți membri ai echipajului și cu specialiștii în executarea anumitor sarcini.

SPO.OP.165 Fumatul

Pilotul comandant nu permite fumatul la bord sau în timpul realimentării sau golirii rezervoarelor aeronavei.

SPO.OP.170 Condiții meteorologice

(a) Pilotul comandant inițiază sau continuă un zbor în condiții VFR numai dacă cele mai recente informații meteorologice disponibile indică faptul că, de-a lungul rutei și la destinația avută în vedere, în momentul estimat al utilizării, condițiile meteorologice vor fi la nivelul sau peste nivelul minimelor de operare VFR aplicabile.

(b) Pilotul comandant inițiază sau continuă un zbor în condiții IFR către aerodromul de destinație planificat numai dacă cele mai recente informații meteorologice disponibile indică faptul că, la ora estimată de sosire, condițiile meteorologice la aerodromul de destinație sau la cel puțin la un aerodrom de rezervă la destinație sunt la nivelul sau peste nivelul minimelor de operare ale aerodromului aplicabile.

(c) Dacă un zbor conține segmente VFR și IFR, informațiile meteorologice menționate la lit.(a) și (b) se aplică în măsura în care sunt relevante.

SPO.OP.175 Gheața și alți contaminanți – proceduri la sol

(a) Pilotul comandant nu trebuie să inițieze decolarea decât atunci când aeronava nu prezintă nicio depunere care ar putea afecta negativ performanța sau posibilitatea de control al aeronavei, cu excepția situațiilor permise de AFM.

(b) În cazul operațiunilor cu aeronave complexe motorizate, operatorul instituie proceduri care trebuie urmate în cazul în care sunt necesare operațiuni de dejivrare și antiijvraj la sol și inspecții conexe ale aeronavei pentru a permite operarea în siguranță a acesteia.

SPO.OP.176 Gheața și alți contaminanți – proceduri în zbor

(a) Pilotul comandant nu inițiază zborul și nici nu zboară intenționat în condiții de jivraj probabile sau certe decât în cazul în care aeronava este certificată și echipată pentru a face față unor astfel de condiții, după cum se menționează la punctul 6 alin. 5) din anexa nr.3 la Codul aerian.

(b) Dacă jivrajul depășește intensitatea pentru care aeronava este certificată sau dacă o aeronavă necertificată pentru zborul în condiții cunoscute de jivraj se confruntă cu condiții de jivraj, pilotul comandant părăsește fără întârziere zona cu condiții de jivraj, printr-o modificare de nivel și/sau de rută, declarând, dacă este necesar, o urgență la ATC.

(c) În cazul operațiunilor cu aeronave complexe motorizate, operatorul instituie proceduri pentru zboruri în condiții de jivraj probabile sau certe.

SPO.OP.180 Condiții de decolare – avioane și elicoptere

Înainte de a iniția decolarea, pilotul comandant trebuie să se asigure că:

(a) în conformitate cu informațiile disponibile, condițiile meteorologice la aerodrom sau la locul de operare și starea pistei sau a FATO care urmează a fi utilizată nu ar împiedica decolarea și plecarea în condiții de siguranță; și

(b) vor fi respectate minimele de operare aplicabile ale aerodromului.

SPO.OP.185 Situații simulate în zbor

Cu excepția cazului în care un specialist în executarea anumitor sarcini se află la bordul aeronavei în scopul pregătirii, atunci când transportă astfel de specialiști în executarea anumitor sarcini, pilotul comandant nu simulează:

(a) situații care necesită aplicarea de proceduri pentru situații anormale și de urgență; sau

(b) zborul în condiții IMC.

SPO.OP.190 Schema de combustibil/energie – Politica de gestionare a combustibilului/ energiei în timpul zborului

(a) Operatorul de aeronave complexe motorizate trebuie să instituie proceduri prin care să se asigure că în timpul zborului sunt efectuate verificări ale combustibilului/energiei și gestionarea combustibilului/energiei.

(b) Pilotul comandant trebuie să monitorizeze cantitatea de combustibil/energie utilizabil(ă) rămasă la bord, pentru a se asigura că este protejată și că nu este mai mică decât cantitatea de combustibil/energie necesară pentru a se îndrepta către un aerodrom sau loc de operare unde se poate efectua o aterizare în siguranță.

(c) Pilotul comandant trebuie să informeze controlul traficului aerian (ATC) cu privire la o stare de «combustibil/ energie minim(ă)» declarând «MINIMUM FUEL» atunci când pilotul comandant:

1. a hotărât să aterizeze pe un anumit aerodrom sau loc de operare; precum și

2. a calculat că orice modificare a autorizării existente pentru aerodromul sau locul de operare respectiv ori alte întârzieri în traficul aerian pot avea ca rezultat aterizarea cu mai puțin decât rezerva finală de combustibil/energie planificată.

(d) Pilotul comandant trebuie să declare o situație de «urgență de combustibil/energie» prin difuzarea mesajului «MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL» atunci când cantitatea de combustibil/energie utilizabil(ă) estimată a fi disponibilă la aterizarea la cel mai apropiat aerodrom sau loc de operare unde se poate efectua o aterizare în siguranță este mai mică decât rezerva finală de combustibil/energie planificată.

SPO.OP.195 Utilizarea oxigenului suplimentar

(a) Operatorul se asigură că specialiștii în executarea anumitor sarcini și membrii echipajului utilizează continuu oxigen suplimentar ori de câte ori altitudinea cabinei depășește 10 000 ft pentru o perioadă mai lungă de 30 de minute și ori de câte ori altitudinea cabinei depășește 13 000 ft, cu excepția cazului în care AAC a aprobat altceva și în conformitate cu SOP.

(b) Fără a aduce atingere literei (a) și cu excepția operațiunilor cu parașuta, abaterile scurte, cu o durată specificată, la peste 13 000 ft fără a utiliza oxigen suplimentar pe alte avioane și elicoptere decât cele complexe motorizate sunt permise cu o aprobare prealabilă a AAC având în vedere următoarele:

1. durata abaterii la peste 13 000 ft nu depășește 10 minute sau, dacă este necesară pentru o perioadă mai lungă, intervalul de timp strict necesar pentru îndeplinirea sarcinii specializate;

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

3. informarea cu privire la siguranță în conformitate cu SPO.OP.135 cuprinde informații referitoare la efectele hipoxiei adecvate pentru membrii echipajului și specialiștii în executarea anumitor sarcini;

4. SOP-urile pentru operațiunea în cauză care reflectă pct.1, 2 și 3;

5. experiența anterioară a operatorului în derularea de operațiuni la peste 13 000 ft fără a utiliza oxigen suplimentar;

6. experiența individuală a membrilor echipajului și a specialiștilor în executarea anumitor sarcini și adaptarea lor fiziologică la altitudini mari; și

7. altitudinea bazei unde își are sediul operatorul sau de unde se derulează operațiunile.

SPO.OP.200 Detectarea apropierii de sol

(a) Atunci când se detectează o apropiere nedorită față de sol, de către un membru al echipajului de zbor sau de către un sistem de avertizare privind apropierea față de sol, pilotul aflat la comenzi ia imediat acțiuni corective pentru a stabili condiții de zbor în siguranță.

(b) Sistemul de avertizare privind apropierea față de sol poate fi dezactivat în timpul acestor sarcini specializate, care prin natura lor presupun ca aeronava să fie operată la o distanță față de sol inferioară celei care ar declanșa sistemul de avertizare privind apropierea față de sol.

SPO.OP.205 Sistemul de evitare a coliziunii în zbor (ACAS)

(a) Atunci când ACAS este instalat și în stare de funcțiune, operatorul stabilește proceduri operaționale și programe de pregătire astfel încât echipajul de zbor să fie pregătit în mod corespunzător pentru evitarea coliziunilor și să fie calificat pentru utilizarea de echipamente ACAS II.

(b) ACAS II poate fi dezactivat în timpul acestor sarcini specializate, care prin natura lor presupun ca aeronava să fie operată la o distanță față de sol inferioară celei care ar declanșa ACAS.

SPO.OP.210 Condiții de apropiere și de aterizare – avioane

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 să fie utilizată nu ar împiedica o apropiere, o aterizare sau o apropiere întreruptă în condiții de siguranță.

SPO.OP.211 Condiții de apropiere și de aterizare – elicoptere

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 zonei de apropiere finală și de decolare (FATO) care urmează să fie utilizată nu ar împiedica o apropiere, o aterizare sau o apropiere întreruptă în condiții de siguranță.

SPO.OP.215 Inițierea și continuarea apropierii – avioane și elicoptere

(a) Pilotul comandant poate iniția o apropiere instrumentală indiferent de distanța vizuală în lungul pistei/vizibilitatea (RVR/VIS) raportată.

(b) Dacă valoarea RVR/VIS raportată este mai mică decât minima aplicabilă, apropierea nu se continuă:

1. sub 1 000 ft deasupra aerodromului; sau

2. în segmentul de apropiere finală, în cazul în care DA/H sau MDA/H este mai mare de 1 000 ft deasupra aerodromului.

(c) Atunci când RVR nu este disponibilă, valorile RVR pot fi obținute prin conversia vizibilității raportate.

(d) Dacă, după depășirea a 1 000 ft deasupra aerodromului, RVR/VIS raportată se încadrează sub minima aplicabilă, apropierea poate fi continuată până la DA/H sau MDA/H.

(e) Apropierea poate fi continuată sub DA/H sau MDA/H, iar aterizarea poate fi finalizată, cu condiția ca, la DA/H sau MDA/H, să se stabilească și să se mențină contactul vizual necesar pentru tipul de operațiune de apropiere și pentru pista avută în vedere.

(f) RVR pentru zona de contact trebuie să fie în permanență determinantă.

SPO.OP.230 Proceduri de operare standard

(a) Înainte de a iniția o operațiune specializată, operatorul trebuie să efectueze o evaluare a riscurilor prin care să evalueze complexitatea activității în vederea determinării pericolelor și a riscurilor asociate inerente din cadrul operațiunii, precum și a stabilirii de măsuri de reducere a acestor riscuri.

(b) Pe baza acestei evaluări a riscurilor, operatorul stabilește SOP adecvate activității specializate și aeronavei utilizate, ținând seama de prevederile din subpartea E. SOP vor fi incluse în manualul de operațiuni sau pot constitui un document separat. SOP vor fi revizuite și actualizate periodic, după caz.

(c) Operatorul se asigură că operațiunile specializate sunt derulate în conformitate cu SOP.

SUBPARTEA C

PERFORMANȚELE AERONAVELOR ȘI LIMITĂRILE LOR DE OPERARE

SPO.POL.100 Limitări de operare – toate aeronavele

(a) În orice fază a operării, încărcarea, masa și poziția CG ale aeronavei trebuie să respecte orice limitare specificată în manualul corespunzător.

(b) Plăcile, listele, marcajele instrumentelor sau combinațiile acestora care conțin respectivele limitări de operare prevăzute în AFM pentru prezentarea vizuală trebuie afișate în aeronavă.

SPO.POL.105 Masa și centrul

(a) Operatorul se asigură că masa și centrul de greutate ale aeronavei au fost stabilite prin cântărire efectivă înainte de darea în exploatare inițială a respectivei aeronave. Efectele cumulate ale modificărilor și reparațiilor asupra masei și centrului trebuie să fie motivate și dovedite în mod corespunzător prin documente. Aceste informații trebuie să fie puse la

dispoziția pilotului comandant. Aeronava trebuie recântărită dacă efectul modificărilor asupra masei și centrajului nu se cunoaște cu precizie.

(b) Cântărirea se efectuează de către producătorul aeronavei sau de către o AMO:

SPO.POL.110 Sistemul de masă și centraj – operațiuni comerciale cu avioane și elicoptere și operațiuni necomerciale cu aeronave complexe motorizate

(a) Operatorul trebuie să instituie un sistem de masă și centraj pentru a determina, pentru fiecare zbor sau serie de zboruri, următoarele elemente:

1. masa operațională a aeronavei goale;
2. masa încărcăturii transportate;
3. masa combustibilului/energiei transportat(e);
4. încărcătura aeronavei și repartizarea încărcăturii;
5. masa la decolare, masa la aterizare și masa fără combustibil/energie; precum și
6. pozițiile aplicabile ale centrului de greutate al aeronavei (CG).

(b) Echipajului de zbor trebuie să i se furnizeze un mijloc de reproducere și de verificare a calculului masei și centrajului bazat pe calcule electronice.

(c) Operatorul trebuie să instituie proceduri care să permită pilotului comandant să determine masa combustibilului/energiei transportat(e) folosind densitatea reală sau, în cazul în care aceasta nu este cunoscută, densitatea calculată după o metodă specificată în manualul de operațiuni.

SPO.POL.115 Datele și documentația referitoare la masă și centraj – operațiuni comerciale cu avioane și elicoptere și operațiuni necomerciale cu aeronave complexe motorizate

(a) Operatorul trebuie să stabilească datele privind masa și centrajul și să întocmească documentația privind masa și centrajul înainte de fiecare zbor sau serie de zboruri, specificând încărcătura și repartizarea acesteia, în așa fel încât limitele de masă și centraj ale aeronavei să nu fie depășite. Documentația privind masa și centrajul trebuie să conțină următoarele informații:

1. înmatricularea și tipul aeronavei;
2. identificarea zborului, numărul și data acestuia, după caz;
3. numele pilotului comandant;
4. numele persoanei care a întocmit documentul;
5. masa operațională a aeronavei goale și CG corespunzător al aeronavei;
6. masa combustibilului/energiei la decolare și masa combustibilului/energiei pentru zborul pe rută;
7. masa altor consumabile în afara combustibilului/energiei, dacă este cazul;
8. componentele încărcăturii;
9. masa la decolare, masa la aterizare și masa fără combustibil/energie;
10. pozițiile aplicabile ale CG al aeronavei; și
11. valorile limită ale masei și ale CG.

(b) Atunci când datele și documentația privind masa și centrajul sunt generate de un sistem computerizat de masă și centraj, operatorul trebuie să verifice integritatea datelor rezultate.

SPO.POL.116 Datele și documentația referitoare la masă și centraj – cerințe mai puțin restrictive

Fără a aduce atingere dispozițiilor de la SPO.POL.115 lit.(a) pct.5, nu este neapărat necesar ca poziția CG să apară în documentația privind masa și centrajul dacă repartizarea încărcăturii este conformă cu un tabel al centrajului calculat în prealabil sau dacă se poate demonstra că, pentru operațiunile planificate, se poate asigura un centraj corect, oricare ar fi încărcătura reală.

SPO.POL.120 Performanța – generalități

Pilotul comandant operează aeronava numai în cazul în care performanța este suficientă pentru a se conforma reglementărilor aeronautice aplicabile și oricăror alte restricții aplicabile zborului, spațiului aerian sau aerodromurilor ori locurilor de operare utilizate, ținând seama de precizia graficelor din orice diagrame și hărți utilizate.

SPO.POL.125 Restricții privind masa la decolare – avioane complexe motorizate

Operatorul trebuie să se asigure că:

- (a) masa avionului la începutul decolării nu depășește limitările de masă:
 - 1. la decolare, după cum se prevede la SPO.POL.130;
 - 2. în timpul zborului pe rută cu un motor inoperant (OEI), după cum se prevede la SPO.POL.135; și
 - 3. la aterizare, după cum se prevede la SPO.POL.140,
- ținând cont de reducerile prevăzute de masă pe parcursul desfășurării zborului și de largarea combustibilului;

(b) masa la începutul decolării nu depășește niciodată masa maximă la decolare specificată în AFM pentru altitudinea barometrică corespunzătoare altitudinii aerodromului sau locului de operare, iar, dacă se utilizează ca parametru pentru a determina masa maximă la decolare, pentru orice altă condiție atmosferică locală; și

(c) masa estimată pentru ora preconizată de aterizare la aerodromul sau locul de operare prevăzut pentru aterizare sau la orice alt aerodrom de rezervă la destinație nu depășește niciodată masa maximă la aterizare specificată în AFM pentru altitudinea barometrică corespunzătoare altitudinii respectivelor aerodromuri sau locuri de operare, iar, dacă se utilizează ca parametru pentru a determina masa maximă la aterizare, pentru orice altă condiție atmosferică locală.

SPO.POL.130 Decolarea - avioane complexe motorizate

(a) La determinarea masei maxime la decolare, pilotul comandant ține seama de următoarele:

- 1. distanța de decolare calculată nu trebuie să depășească distanța de decolare disponibilă, cu o lungime a prelungirii degajate care să nu depășească jumătate din distanța de rulare la decolare disponibilă;
- 2. distanța de rulare la decolare calculată nu trebuie să depășească distanța de rulare la decolare disponibilă;
- 3. e utilizează o singură valoare a V_1 în caz de abandonare sau continuare a decolării, dacă este specificată o V_1 în AFM; și
- 4. pe o pistă udă sau contaminată, masa la decolare nu trebuie să depășească masa permisă pentru decolarea de pe o pistă uscată în aceleași condiții.

(b) Cu excepția unui avion echipat cu motoare turbopropulsoare, care are o masă maximă la decolare de maximum 5 700 kg, în cazul cedării unui motor în timpul decolării, pilotul comandant trebuie să se asigure că avionul are capacitatea:

- 1. de a întrerupe decolarea și de a se opri pe distanța de accelerare-oprire disponibilă sau pe pista disponibilă; sau
- 2. de a continua decolarea și de a depăși toate obstacolele de pe traiectoria de zbor cu o marjă adecvată până când avionul se află în poziția în care se conformează dispozițiilor de la SPO.POL.135.

SPO.POL.135 Zborul pe rută – un motor inoperant – avioane complexe motorizate

Pilotul comandant se asigură că, în eventualitatea în care un motor devine inoperant în orice punct de-a lungul rutei, un avion multimotor are capacitatea de a continua zborul către un aerodrom sau un loc de operare adecvat fără să zboare în niciun punct sub altitudinea minimă de trecere a obstacolelor.

SPO.POL.140 Aterizarea – avioane complexe motorizate

Pilotul comandant se asigură că la orice aerodrom sau loc de operare, după depășirea tuturor obstacolelor de pe traiectoria de apropiere cu o marjă de siguranță, avionul poate să aterizeze și să oprească sau, în cazul unui hidroavion, să ajungă la o viteză scăzută satisfăcătoare, pe distanța de aterizare disponibilă. Se prevăd toleranțe pentru variații prevăzute în tehnicile de apropiere și de aterizare, în cazul în care nu s-au prevăzut astfel de toleranțe la programarea datelor de performanță.

SPO.POL.145 Criterii de performanță și de operare - avioane

Atunci când operează un avion la o înălțime mai mică de 150 m (500 ft) deasupra unei zone neaglomerate, pentru operațiunile cu avioane care nu sunt capabile să își mențină nivelul de zbor în cazul unei defecțiuni a motorului critic, operatorul trebuie:

- (a) să instituie proceduri operaționale pentru a reduce la minimum consecințele unei defecțiuni a motorului;
- (b) să elaboreze un program de pregătire pentru membrii echipajului; și
- (c) să se asigure că toți membrii echipajului și specialiștii în executarea anumitor sarcini aflați la bord sunt informați cu privire la procedurile care trebuie executate în cazul unei aterizări forțate.

SPO.POL.146 Criterii de performanță și de operare - elicoptere

(a) Pilotul comandant poate opera o aeronavă deasupra unor zone aglomerate cu condiția:

- 1. ca elicopterul să fie certificat în categoria A sau B; și
- 2. să fie instituite măsuri de siguranță pentru a preveni punerea în pericol în mod nejustificat a persoanelor și a bunurilor de la sol, iar operațiunea și SOP-urile aferente să fie autorizate.

(b) Operatorul trebuie:

- 1. să instituie proceduri operaționale pentru a reduce la minimum consecințele unei defecțiuni a motorului;
- 2. să elaboreze un program de pregătire pentru membrii echipajului; și
- 3. să se asigure că toți membrii echipajului și specialiștii în executarea anumitor sarcini aflați la bord sunt informați cu privire la procedurile care trebuie executate în cazul unei aterizări forțate.

(b) Operatorul se asigură că masa la decolare, la aterizare sau la zborul la punct fix nu depășește masa maximă specificată pentru:

- 1. un HOGE cu toate motoarele funcționând la puterea nominală corespunzătoare; sau
- 2. în cazul în care predomină condiții astfel încât nu este probabil să se realizeze un HOGE, masa elicopterului nu trebuie să depășească masa maximă specificată pentru un HIGE cu toate motoarele funcționând la puterea nominală corespunzătoare, în situația în care condițiile predominante permit un zbor la punct fix cu efect de sol la masa maximă specificată.

SUBPARTEA D

INSTRUMENTE, DATE ȘI ECHIPAMENTE

Secțiunea 1

Avioane

SPO.IDE.A.100 Instrumente și echipamente – generalități

(a) Instrumentele și echipamentele obligatorii conform prezentei subpărți trebuie să fie aprobate în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile dacă sunt:

- 1. utilizate de echipajul de zbor pentru a controla traiectoria de zbor;
- 2. utilizate pentru a respecta SPO.IDE.A.215;
- 3. utilizate pentru a respecta SPO.IDE.A.220; sau
- 4. instalate în avion.

(b) Pentru următoarele elemente, atunci când sunt obligatorii în temeiul prezentei subpărți, nu este necesară aprobarea echipamentului:

1. siguranțe de rezervă,
2. lanterne autonome,
3. un mijloc precis de indicare a timpului,
4. suport pentru hărți,
5. truse de prim ajutor,
6. echipamente de supraviețuire și de semnalizare,
7. ancore pentru apă și echipamente pentru amarare;
8. un PCDS simplu utilizat ca dispozitiv de reținere de către un specialist în executarea unei sarcini.

c) Instrumentele, echipamentele sau accesoriile care nu sunt impuse de prezenta parte, precum și orice alte echipamente care nu sunt impuse de anexa nr.8 (Partea SPO), precum și orice alte echipamente care nu sunt impuse de Regulament, dar care sunt transportate la bord în timpul unui zbor respectă următoarele cerințe:

1. informațiile oferite de aceste instrumente, echipamente sau accesorii nu se folosesc de către membrii echipajului de zbor pentru a se conforma anexei nr.1 la Codul aerian sau SPO.IDE.A.215 și SPO.IDE.A.220;

2. instrumentele, echipamentele sau accesoriile nu afectează navigabilitatea avionului, nici chiar în cazul defectării sau al proastei funcționări.

(d) Instrumentele și echipamentele trebuie să fie utilizabile rapid sau ușor accesibile din postul la care este așezat membrul echipajului de zbor care are nevoie să le utilizeze.

(e) Acele instrumente care sunt folosite de un membru al echipajului de zbor trebuie dispuse astfel încât să permită membrului echipajului de zbor să vadă rapid indicațiile de la postul său, cu devierea minimă posibilă a poziției și a direcției privirii adoptate în mod normal de acesta atunci când privește înainte, în sensul traiectoriei de zbor.

(f) Toate echipamentele de urgență obligatorii trebuie să fie ușor accesibile pentru utilizare imediată.

SPO.IDE.A.105 Echipamentul minim de zbor

Nu se inițiază un zbor în cazul în care oricare dintre instrumentele, echipamentele sau funcțiile avionului necesare pentru zborul avut în vedere lipsește sau este nefuncțional(ă), cu excepția cazului în care este îndeplinită oricare dintre următoarele condiții:

- (a) avionul este operat în conformitate cu MEL;
- (b) pentru avioanele motorizate complexe și pentru orice avion utilizat în operațiuni comerciale, operatorul are aprobarea AAC de a opera avionul în limitele MMEL în conformitate ORO.MLR.105 litera (j);
- (c) avionul dispune de o autorizație de zbor eliberată în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile.

SPO.IDE.A.110 Siguranțe electrice de rezervă

Avioanele trebuie să fie echipate cu siguranțe electrice de rezervă, cu puterile nominale prevăzute pentru protecția integrală a circuitului, pentru înlocuirea acelor siguranțe a căror înlocuire este permisă în zbor.

SPO.IDE.A.115 Lumini de operare

Avioanele 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 avionului pentru asigurarea unei iluminări adecvate a tuturor instrumentelor și echipamentelor esențiale pentru exploatarea în siguranță a avionului;

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

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

(g) lumini pentru a respecta reglementările internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, dacă avionul este exploatat ca hidroavion.

SPO.IDE.A.120 Operațiuni în condiții VFR - instrumente de zbor și de navigație și echipamente asociate

(a) Avioanele operate în condiții VFR pe timp de zi trebuie să fie echipate cu un mijloc de măsurare și de afișare a următoarelor:

1. capul magnetic;

2. timpul în ore, minute și secunde;

3. altitudinea barometrică;

4. viteza față de aer indicată;

5. numărul Mach, ori de câte ori limitările de viteză se exprimă cu ajutorul numărului Mach; și

6. glisada pentru avioane complexe motorizate.

(b) Avioanele care operează în condiții VMC pe timp de noapte trebuie să fie echipate, în plus față de cele prevăzute la lit.(a), cu:

1. un mijloc de măsurare și de afișare a următoarelor:

(i) virajul și glisada;

(ii) atitudinea;

(iii) viteza verticală; și

(iv) direcția stabilizată;

2. un mijloc de indicare a momentului în care alimentarea cu energie electrică a instrumentelor giroscopice nu este corespunzătoare.

(c) Avioanele complexe motorizate care operează în condiții VMC deasupra apei și fără a vedea țărmul trebuie să fie echipate, în plus față de cele prevăzute la lit.(a) și (b), cu un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase, din cauza condensului sau a jivrajului, a sistemului de indicare a vitezei față de aer.

(d) Avioanele operate în condiții în care nu pot fi menținute pe o traiectorie 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 lit.(a) și (b), cu un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase, din cauza condensului sau jivrajului, a sistemului de indicare a vitezei față de aer obligatoriu conform lit.(a) pct.4.

(e) În cazul în care sunt necesari doi piloți pentru exploatare, avioanele trebuie să fie echipate cu un mijloc separat suplimentar de afișare a următoarelor:

1. altitudinea barometrică;

2. viteza față de aer indicată;

3. glisada sau virajul și glisada, după caz;

4. atitudinea, dacă este cazul;

5. viteza verticală, dacă este cazul;

6. direcția stabilizată, dacă este cazul; și

7. numărul Mach, ori de câte ori limitările de viteză se exprimă cu ajutorul numărului Mach, dacă este cazul.

SPO.IDE.A.125 Operațiuni în condiții IFR – instrumente de zbor și de navigație și echipamente asociate

Avioanele operate în condiții IFR trebuie să fie echipate cu:

(a) un mijloc de măsurare și de afișare a următoarelor:

1. capul magnetic;

2. timpul în ore, minute și secunde;

3. altitudinea barometrică;

4. viteza față de aer indicată;
5. viteza verticală;
6. virajul și glisada;
7. atitudinea;
8. direcția stabilizată;
9. temperatura aerului exterior; și
10. numărul Mach, ori de câte ori limitările de viteză se exprimă cu ajutorul numărului

Mach;

(b) un mijloc de indicare a momentului în care alimentarea cu energie electrică a instrumentelor giroscopice nu este corespunzătoare;

(c) în cazul în care sunt necesari doi piloți pentru exploatare, un mijloc separat suplimentar care să afișeze pentru al doilea pilot:

1. altitudinea barometrică;
2. viteza față de aer indicată;
3. viteza verticală,
4. virajul și glisada;
5. atitudinea;
6. direcția stabilizată; și
7. numărul Mach, ori de câte ori limitările de viteză se exprimă cu ajutorul numărului

Mach, dacă este cazul;

(d) un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase, din cauza condensului sau jivrajului, a sistemului de indicare a vitezei față de aer obligatoriu conform lit.(a) pct.4 și lit.(c) pct.2; și

(e) atunci când sunt exploatate în condiții IFR, avioanele complexe motorizate trebuie să fie echipate, în plus față de cele prevăzute la lit.(a), (b), (c) și (d), cu:

1. o sursă alternativă de presiune statică;
2. un suport pentru hărți într-o poziție ușor de citit, care poate fi iluminat pentru operațiuni pe timp de noapte;
3. un mijloc de rezervă independent de măsurare și de afișare a altitudinii, cu excepția cazului în care este deja instalat pentru a respecta lit.(e) pct. 1; și
4. o sursă de alimentare de urgență cu energie electrică, separată de generatorul electric principal, pentru operarea și iluminarea unui sistem de indicare a altitudinii timp de minimum 30 de minute. Sursa de alimentare de urgență intră în funcțiune în mod automat după defectarea totală a generatorului electric principal, iar pe instrument sau pe panoul de instrumente trebuie să se semnaleze în mod clar faptul că indicatorul de altitudine funcționează pe baza sursei de alimentare de urgență.

SPO.IDE.A.126 Echipamente suplimentare pentru operațiuni cu un singur pilot în condiții IFR

Avioanele complexe motorizate operate în condiții IFR cu un singur pilot trebuie să fie echipate cu un pilot automat care să dispună cel puțin de modurile de menținere a altitudinii și a capului-compas.

SPO.IDE.A.130 Sistemul de avertizare și de informare asupra configurației terenului (TAWS)

(a) Avioanele echipate cu motor cu turbină cu o MCTOM de peste 5700 kg sau cu o MOPSC de peste nouă locuri trebuie să fie echipate cu un TAWS care îndeplinește cerințele pentru:

1. echipamente de clasă A, așa cum se specifică într-un standard admisibil, în cazul avioanelor pentru care CofA individual a fost eliberat prima dată după 1 ianuarie 2011; sau
2. echipamente de clasă B, așa cum se specifică într-un standard admisibil, în cazul avioanelor pentru care CofA individual fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2011 sau înainte de această dată.

(b) Când sunt utilizate în cadrul unor operațiuni comerciale, avioanele echipate cu motor cu turbină pentru care CofA individual a fost eliberat prima dată după 1 ianuarie 2019 și care au o MCTOM de maximum 5 700 kg și o MOPSC de șase-nouă locuri trebuie să fie echipate cu un TAWS care îndeplinește cerințele pentru un echipament de clasă B, așa cum se specifică într-un standard admisibil.

SPO.IDE.A.131 Sistemul de evitare a coliziunii în zbor (ACAS II)

Cu excepția cazului în care CT-ACAS II prevăd altfel, avioanele echipate cu motor cu turbină cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg trebuie să fie echipate cu ACAS II.

SPO.IDE.A.132 Echipamentul radar meteorologic la bord - avioane complexe motorizate

Următoarele tipuri de avioane trebuie să fie echipate cu echipament radar meteorologic la bord dacă sunt operate pe timp de noapte sau în condiții IMC în zone în care sunt probabile, de-a lungul rutei, furtuni sau alte condiții meteorologice potențial periculoase considerate detectabile cu ajutorul unui echipament radar meteorologic la bord:

(a) avioane presurizate;

(b) avioane nepresurizate cu o MCTOM de peste 5 700 kg

SPO.IDE.A.133 Echipamente suplimentare pentru operațiuni în condiții de jivraj pe timp de noapte - avioane complexe motorizate

(a) Avioanele operate în condiții probabile sau certe de jivraj pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu un mijloc de iluminare sau de detectare a jivrajului.

(b) Tipul de mijloc de iluminare a jivrajului utilizat trebuie să nu producă orbirea sau reflexia care ar împiedica membrii echipajului de zbor să își îndeplinească sarcinile.

SPO.IDE.A.135 Sistemul interfon al echipajului de zbor

Avioanele operate de un echipaj de zbor format din mai mult de un membru trebuie să fie echipate cu un sistem interfon pentru echipajul de zbor, care să includă căști și microfoane destinate utilizării de către toți membrii echipajului de zbor.

SPO.IDE.A.140 Înregistratorul de voce din carlingă

(a) Următoarele avioane trebuie să fie echipate cu un CVR:

1. avioanele cu o MCTOM de peste 27 000 kg al căror CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată; și

2. avioanele cu o MCTOM de peste 2 250 kg:

(i) certificate pentru a fi operate cu un echipaj minim format din cel puțin doi piloți;

(ii) echipate cu unul sau mai multe motoare turboreactoare sau cu mai mult de un motor turbopropulsor; și

(iii) al căror certificat de tip a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată.

(b) CVR trebuie să aibă capacitatea de a păstra datele înregistrate cel puțin în timpul:

1. cele 25 de ore anterioare, pentru avioanele cu o MCTOM de mai mult de 27 000 kg și pentru care s-a emis un certificat individual de navigabilitate la data de 1 ianuarie 2022 sau ulterior; sau

2. ultimele 2 ore în toate celelalte cazuri.

(c) CVR înregistrează în raport cu o scală de timp:

1. comunicațiile vocale transmise din sau recepționate în compartimentul echipajului de zbor prin radio;

2. comunicațiile vocale ale membrilor echipajului de zbor cu ajutorul sistemului interfon și al sistemului de adresare către pasageri, dacă este instalat;

3. mediul sonor din compartimentul echipajului de zbor, incluzând, fără întrerupere, semnalele audio recepționate de la fiecare microfon de cască și de mască în uz; și

4. semnalele vocale sau audio de identificare a echipamentelor de navigație sau de apropiere transmise într-o cască sau într-un difuzor.

(d) CVR trebuie să înceapă automat să înregistreze înainte ca avionul să înceapă deplasarea prin mijloace proprii și să continue înregistrarea până la încheierea zborului, când avionul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.

(e) În plus față de lit.(d), în funcție de disponibilitatea energiei electrice, CVR trebuie să înceapă să înregistreze cât mai devreme posibil în timpul verificărilor din carlingă efectuate înainte de pornirea motoarelor la începutul zborului, până la verificările din carlingă efectuate imediat după oprirea motoarelor la sfârșitul zborului.

(f) Dacă CVR nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă CVR este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.

SPO.IDE.A.145 Înregistratorul de date de zbor

(a) Avioanele cu o MCTOM de peste 5 700 kg al căror CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată trebuie să fie echipate cu un FDR care utilizează o metodă digitală de înregistrare și de stocare a datelor și pentru care este disponibilă o metodă de extragere rapidă a datelor din mediul de stocare.

(b) FDR trebuie să înregistreze parametrii necesari pentru determinarea cu acuratețe a traiectoriei de zbor, vitezei, atitudinii, puterii motorului, configurației și funcționării avionului și să aibă capacitatea de a păstra cel puțin datele înregistrate în timpul ultimelor 25 de ore.

(c) Datele se obțin de la sursele avionului care permit corelarea cu acuratețe cu informațiile afișate pentru echipajul de zbor.

(d) FDR trebuie să înceapă automat să înregistreze datele înainte ca avionul să se poată deplasa prin mijloace proprii și să se oprească automat după ce avionul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.

(e) Dacă FDR nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă FDR este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.

SPO.IDE.A.146 Înregistrator de zbor de construcție ușoară

(a) Avioanele cu motor cu turbină care au o MCTOM de minimum 2 250 kg și avioanele care au o MOPSC de peste nouă locuri trebuie echipate cu un înregistrator de zbor dacă sunt îndeplinite toate condițiile următoare:

1. respectivele avioane nu intră în sfera de aplicare a SPO.IDE.A.145 lit.(a);
2. respectivele avioane sunt utilizate pentru operațiuni comerciale;
3. CofA individual al acestor avioane a fost eliberat pentru prima dată la sau după 5 septembrie 2022.

(b) Înregistratorul de zbor trebuie să înregistreze, pe baza datelor sau a imaginilor colectate în timpul zborului, informații suficiente pentru a determina traiectoria de zbor și viteza aeronavei.

(c) Înregistratorul de zbor trebuie să fie în măsură să păstreze cel puțin datele de zbor și imaginile înregistrate în ultimele cinci ore.

(d) Înregistratorul de zbor trebuie să înceapă să înregistreze automat înainte ca avionul să se poată deplasa prin mijloace proprii și să se oprească automat după ce avionul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.

(e) Dacă înregistratorul de zbor înregistrează imagini sau sunete din compartimentului echipajului de zbor, trebuie pusă la dispoziție o funcție care poate fi utilizată de pilotul-comandant și care modifică înregistrările de imagine și de sunet realizate înainte de utilizarea funcției în cauză astfel încât aceste înregistrări să nu poată fi extrase prin tehnici de redare sau de copiere obișnuite.

SPO.IDE.A.150 Înregistrarea transmisiunilor prin legături de date

(a) Avioanele al căror CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată, care au capacitatea de a utiliza comunicațiile prin legături de date și pentru

care este obligatorie echiparea cu un CVR trebuie să înregistreze pe un înregistrator, dacă este cazul:

1. mesajele comunicărilor prin legături de date referitoare la comunicările ATS adresate către și dinspre avion, inclusiv mesajele aplicabile următoarelor aplicații:

- (i) inițierea de transmisiuni prin legături de date;
- (ii) comunicarea controlor-pilot;
- (iii) supraveghere specifică;
- (iv) transmiterea de informații referitoare la zbor;
- (v) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, supravegherea semnalului de la aeronavă;

(vi) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, datele privind controlul operațional al aeronavei; și

(vii) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, graficele;

2. informații care permit corelarea cu orice înregistrări asociate referitoare la comunicările prin legături de date și păstrate separat de avion; și

3. informații privind ora și prioritatea mesajelor comunicărilor prin legături de date, având în vedere arhitectura sistemului.

(b) Înregistratorul trebuie să utilizeze o metodă digitală de înregistrare și de stocare a datelor și informațiilor și o metodă de extragere rapidă a acestor date. Metoda de înregistrare trebuie să permită realizarea unei corespondențe între aceste date și datele înregistrate la sol.

(c) Înregistratorul trebuie să aibă capacitatea de a reține date înregistrate pentru cel puțin aceeași perioadă prevăzută în cazul CVR la SPO.IDE.A.140.

(d) Dacă înregistratorul nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă înregistratorul este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.

(e) Cerințele aplicabile pentru pornirea și oprirea funcționării înregistratorului sunt aceleași cu cerințele aplicabile pentru pornirea și oprirea funcționării CVR cuprinse la SPO.IDE.A.140 lit.(d) și (e).

SPO.IDE.A.155 Înregistratorul combinat format dintr-un înregistrator de date de zbor și un înregistrator de voce din carlingă

Conformitatea cu cerințele privind CVR și FDR se poate obține prin intermediul:

(a) unui înregistrator combinat format dintr-un înregistrator de date de zbor și un înregistrator de voce din carlingă, dacă avionul trebuie să fie echipat cu un CVR sau cu un FDR; sau

(b) a două înregistratoare combinate formate dintr-un înregistrator de date de zbor și un înregistrator de voce din carlingă, dacă avionul trebuie să fie echipat cu un CVR și un FDR.

SPO.IDE.A.160 Scaune, centuri de siguranță ale scaunelor și sisteme de reținere

Avioanele trebuie să fie echipate cu:

(a) un scaun sau un post pentru fiecare membru al echipajului sau specialist în executarea anumitor sarcini aflat la bord;

(b) o centură de siguranță pe fiecare scaun și dispozitive de reținere pentru fiecare post;

(c) în cazul altor avioane decât cele motorizate complexe, o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului pentru fiecare scaun al echipajului de zbor, cu un singur punct de eliberare în cazul avioanelor care dispun de un CofA obținut la 25 august 2016 sau după această dată;

(d) în cazul avioanelor motorizate complexe, o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului, incluzând un dispozitiv care va reține automat trunchiul ocupantului în cazul decelerării rapide:

1. pentru fiecare scaun al echipajului de zbor și pentru orice scaun situat lângă un scaun de pilot; și

2. pentru fiecare scaun de observator situat în compartimentul echipajului de zbor.

(e) o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului necesară în temeiul lit.(d) trebuie să aibă:

1. un singur punct de decuplare;

2. pentru scaunele membrilor echipajului de zbor și pentru orice scaun situat lângă un scaun de pilot, oricare dintre următoarele:

(i) două chingi peste umăr și o centură de siguranță care pot fi folosite independent;

(ii) o chingă diagonală peste umăr și o centură de siguranță care pot fi folosite independent pentru următoarele tipuri de avioane:

(A) avioanele cu o MCTOM de 5700 kg sau mai mică și cu o MOPSC de maximum nouă locuri care sunt conforme cu condițiile dinamice de aterizare de urgență definite în specificația de certificare aplicabilă;

(B) avioanele cu o MCTOM de 5700 kg sau mai mică și cu o MOPSC de maximum nouă locuri care nu sunt conforme cu condițiile dinamice de aterizare de urgență definite în specificația de certificare aplicabilă și care dispun de un CofA individual obținut înainte de 25 august 2016.

SPO.IDE.A.165 Trusa de prim ajutor

(a) Avioanele trebuie să fie echipate cu o trusă de prim ajutor.

(b) Trusa de prim ajutor trebuie să fie:

1. ușor accesibilă pentru utilizare; și

2. menținută în termenul de valabilitate.

SPO.IDE.A.170 Oxigen suplimentar – avioane presurizate

(a) Avioanele presurizate operate la altitudini de zbor la care alimentarea cu oxigen este necesară în conformitate cu lit.(b) trebuie să fie dotate cu echipamente specifice capabile să stocheze și să distribuie rezerva de oxigen necesară.

(b) Avioanele presurizate operate peste altitudinile de zbor la care altitudinea barometrică în compartimentele cabinei depășește 10 000 ft trebuie să transporte suficient oxigen pentru respirație pentru a alimenta toți membrii echipajului și specialiștii în executarea anumitor sarcini cel puțin:

1. pentru orice perioadă în care altitudinea barometrică în cabină depășește 15 000 ft, însă în niciun caz pentru mai puțin de 10 minute;

2. pentru orice perioadă în care, în eventualitatea depresurizării și ținând seama de circumstanțele zborului, altitudinea barometrică în compartimentul pentru echipajul de zbor și în cel al cabinei se va situa între 14 000 ft și 15 000 ft;

3. pentru orice perioadă mai mare de 30 de minute în care altitudinea barometrică în compartimentul pentru echipajul de zbor și în cel al cabinei se va situa între 10 000 ft și 14 000 ft; și

4. timp de cel puțin 10 minute, în cazul avioanelor operate la altitudini barometrice de peste 25 000 ft sau operate sub această altitudine, dar în condiții care nu le permit să coboare în condiții de siguranță la o altitudine barometrică de 13 000 ft în termen de patru minute.

(c) Avioanele presurizate operate la altitudini de zbor mai mari de 25 000 ft trebuie să fie echipate suplimentar cu:

1. un dispozitiv care să avertizeze echipajul de zbor în cazul oricărei depresurizări; și

2. în cazul avioanelor complexe motorizate, măști cu fixare rapidă pentru membrii echipajului de zbor.

SPO.IDE.A.175 Oxigen suplimentar - avioane nepresurizate

(a) Avioanele nepresurizate operate la altitudini de zbor la care alimentarea cu oxigen este necesară în conformitate cu lit.(b) trebuie să fie dotate cu echipamente specifice capabile să stocheze și să distribuie rezerva de oxigen necesară.

(b) Avioanele nepresurizate operate peste altitudinile de zbor la care altitudinea barometrică în compartimentele cabinei depășește 10 000 ft trebuie să transporte suficient oxigen pentru respirație pentru a alimenta:

1. toți membrii echipajului, pentru orice perioadă mai mare de 30 de minute în care altitudinea barometrică în compartimentul cabinei se va situa între 10 000 ft și 13 000 ft; și

2. toate persoanele aflate la bord, pentru orice perioadă în care altitudinea barometrică în compartimentul cabinei se va situa peste 13 000 ft.

(b) Fără a aduce atingere lit.(b), abaterile, cu o durată specificată, între 13 000 ft și 16 000 ft fără provizii de oxigen sunt permise, în conformitate cu punctul SPO.OP.195 lit.(b).

SPO.IDE.A.180 Stingătoare de incendiu manuale

(a) Avioanele, cu excepția avioanelor ELA 1, trebuie să fie echipate cu cel puțin un stingător de incendiu manual:

1. în compartimentul echipajului de zbor; și

2. în fiecare compartiment al cabinei care este separat de compartimentul echipajului de zbor, cu excepția cazului în care compartimentul este ușor accesibil echipajului de zbor.

(b) Tipul și cantitatea agentului de stingere pentru stingătoarele de incendiu obligatorii trebuie să fie adecvate tipurilor de incendii care ar putea să se producă în compartimentul în care este destinat a fi utilizat stingătorul, iar pentru compartimentele ocupate de persoane, trebuie să reducă riscul de acumulare a gazelor toxice.

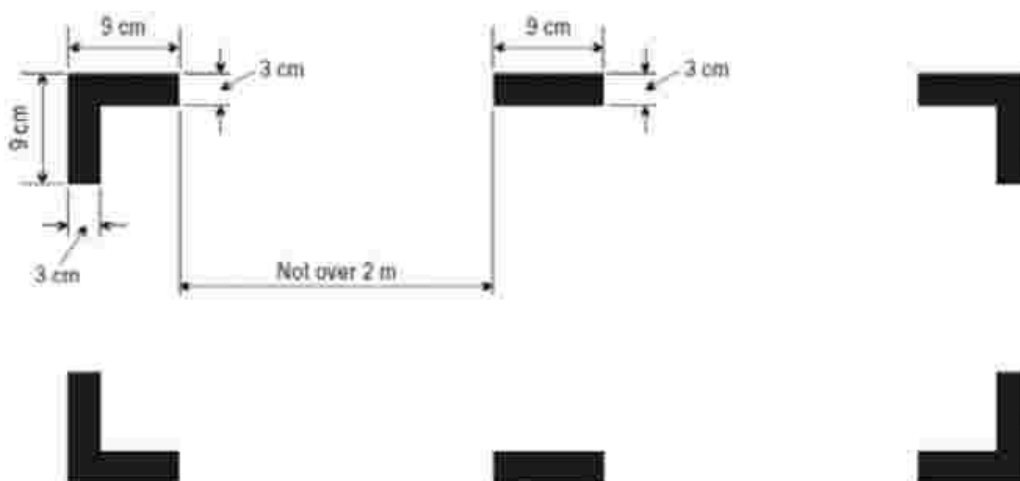
SPO.IDE.A.181 Topoare de siguranță și răngi de fier

Avioanele cu o MCTOM de peste 5 700 kg trebuie să fie echipate cu cel puțin un topor de siguranță sau o răngă de fier în compartimentul echipajului de zbor.

SPO.IDE.A.185 Marcarea punctelor de spargere

Dacă pe avion 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.

Figura 1. Marcarea punctelor de spargere



SPO.IDE.A.190 Emițător pentru localizare în caz de urgență (ELT)

(a) Avioanele trebuie să fie echipate cu:

1. un ELT de orice tip sau localizarea unei aeronave trebuie să îndeplinească cerințele de la CAT.GEN.MPA.210, dacă un CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 iulie 2008 sau înainte de această dată;

2. un ELT automat sau localizarea unei aeronave trebuie să îndeplinească cerințele de la CAT.GEN.MPA.210, dacă un CofA individual a fost eliberat după 1 iulie 2008; sau

3. un ELT de supraviețuire [ELT(S)] sau o PLB transportată de un membru al echipajului sau de un specialist în executarea anumitor sarcini, atunci când sunt certificate pentru o configurație maximă a locurilor de șase sau mai puține locuri.

(b) 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.

SPO.IDE.A.195 Zborul deasupra apei

(a) Următoarele avioane trebuie echipate cu câte o vestă de salvare pentru fiecare persoană aflată la bord, care se îmbracă sau se depozitează într-o poziție în care să fie ușor accesibilă de pe scaunul sau din postul persoanei pentru al cărei uz este prevăzută:

1. avioane terestre cu un singur motor, în cazul în care:

(i) zboară deasupra apei la o distanță față de uscat mai mare decât distanța de planare; sau

(ii) decolează sau aterizează pe un aerodrom sau un loc de operare unde, în opinia pilotului comandant, traiectoria de decolare sau de apropiere este dispusă deasupra apei în așa fel încât există probabilitatea unei amerizări de urgență;

1. hidroavioane operate deasupra apei; și

2. avioane operate la o distanță față de uscat, unde este posibilă o aterizare de urgență, mai mare decât cea corespunzătoare unui timp de zbor de 30 de minute la viteza normală de croazieră sau 50 MN, luându-se în considerare valoarea mai mică.

(b) Fiecare vestă de salvare trebuie să fie echipată cu un mijloc de iluminare electrică pentru a facilita localizarea persoanelor.

(c) Hidroavioanele operate deasupra apei trebuie să fie echipate cu:

1. o ancoră plutitoare sau un alt echipament necesar pentru a facilita amararea, ancorarea sau manevrarea avionului pe apă, adecvat(ă) mărimii, greutateii și caracteristicilor sale de manevrare; și

2. echipamente pentru producerea semnalelor sonore prevăzute în reglementările internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, după caz.

(d) Pilotul comandant al unui avion operat la o distanță față de uscat, unde este posibilă o aterizare de urgență, mai mare decât cea corespunzătoare unui timp de zbor de 30 de minute la viteza normală de croazieră sau 50 MN, luându-se în considerare valoarea mai mică, trebuie să determine riscurile pentru supraviețuirea ocupanților avionului 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 care asigură mijloace de susținere a vieții, adecvate zborului care urmează a fi efectuat.

SPO.IDE.A.200 Echipamente de supraviețuire

(a) Avioanele operate peste zone în care operațiunile de căutare și salvare ar fi deosebit de dificile trebuie să fie echipate cu:

1. echipamente de semnalizare pentru a produce semnale de ajutor;

2. cel puțin un ELT de supraviețuire [ELT(S)]; și

3. echipamente suplimentare de supraviețuire pentru ruta pe care urmează să se zboare, luând în considerare numărul persoanelor de la bord.

(b) Nu este nevoie să se transporte echipamentele suplimentare de supraviețuire specificate la lit.(a) pct.3 atunci când avionul:

1. rămâne, față de o zonă în care operațiunile de căutare și salvare nu sunt deosebit de dificile, la o distanță echivalentă cu:

(i) 120 de minute de zbor la viteza de croazieră cu un motor inoperant (OEI) pentru avioanele care au capacitatea de a continua zborul către un aerodrom cu motorul (motoarele) critic(e) devenit(e) inoperant(e) în orice punct de a lungul rutei sau al devierilor planificate; sau

(ii) 30 de minute de zbor la viteza de croazieră pentru toate celelalte avioane; sau

(2) rămâne la o distanță care nu este mai mare decât cea corespunzătoare unui timp de zbor de 90 de minute la viteza de croazieră față de o zonă adecvată pentru efectuarea unei aterizări de urgență, pentru avioanele certificate conform standardului de navigabilitate aplicabil.

SPO.IDE.A.205 Echipamentul individual de protecție

Fiecare persoană aflată la bord trebuie să poarte echipamentul individual de protecție care este adecvat pentru tipul de operațiune care se derulează.

SPO.IDE.A.210 Cască

(a) Avioanele trebuie să fie echipate cu o cască cu microfon sau cu un dispozitiv echivalent pentru fiecare membru al echipajului de zbor, la postul acestuia din compartimentul echipajului de zbor.

(b) Avioanele operate în condiții IFR sau pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu un buton de transmisie pe comanda manuală a tangajului și ruliului pentru fiecare membru al echipajului de zbor necesar.

SPO.IDE.A.215 Echipament de radiocomunicații

(a) Avioanele operate în condiții IFR sau pe timp de noapte, sau atunci când acest lucru este impus de cerințele spațiului aerian aplicabil, trebuie să fie echipate cu un echipament de radiocomunicații care, în condițiile normale de propagare a undelor radio, să aibă capacitatea:

1. de a realiza comunicația bidirecțională în scopul controlului de aerodrom;
2. de a recepționa informații meteorologice în orice moment în timpul zborului;
3. de a realiza comunicația bidirecțională în orice moment în timpul zborului cu stațiile aeronautice și pe frecvențele alocate aviației civile; și
4. de a asigura comunicații pe frecvența aeronautică de urgență 121,5 MHz.

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

SPO.IDE.A.220 Echipamente de navigație

(a) Avioanele trebuie să fie echipate cu echipamente de navigație care să le permită să acționeze în conformitate cu:

1. planul de zbor ATS, dacă este cazul; și
2. cerințele spațiului aerian aplicabil.

(b) Avioanele trebuie să dispună de suficiente echipamente de navigație pentru a se asigura că, în eventualitatea defectării unui element al echipamentului în orice etapă a zborului, restul echipamentului permite navigarea în siguranță în conformitate cu lit.(a) sau executarea în siguranță a unei acțiuni de urgență corespunzătoare.

(c) Avioanele care efectuează zboruri pentru care se prevede aterizarea în condiții IMC trebuie să fie dotate cu un echipament corespunzător care poate asigura ghidajul spre un punct de la care poate fi efectuată aterizarea după repere vizuale. Acest echipament trebuie să aibă capacitatea de a oferi o astfel de orientare pentru fiecare aerodrom la care se are în vedere aterizarea în condiții IMC și pentru orice aerodromuri de rezervă desemnate.

(d) Pentru operațiunile PBN, aeronava trebuie să îndeplinească cerințele de certificare a navigabilității pentru specificația de navigație corespunzătoare.

(e) Avioanele trebuie să fie echipate cu echipamente de supraveghere conform cerințelor spațiului aerian aplicabil.

SPO.IDE.A.225 Transponderul

În cazul în care este necesar pentru spațiul aerian în care se desfășoară zborul, avioanele trebuie să fie echipate cu un transponder radar secundar de supraveghere (SSR) cu toate capacitățile necesare.

SPO.IDE.A.230 Gestionarea bazelor de date aeronautice

(a) Bazele de date aeronautice utilizate în cadrul aplicațiilor sistemelor de aeronavă certificate respectă cerințele de calitate a datelor care sunt adecvate pentru utilizarea prevăzută a datelor.

(b) Operatorul trebuie să asigure distribuirea și introducerea în timp util a unor baze de date aeronautice actuale și nemodificate în toate aeronavele cărora le sunt necesare.

(c) În pofida oricăror alte cerințe de raportare a evenimentelor, astfel cum sunt definite în RAC-RAASEAC, operatorul raportează furnizorului bazei de date cazurile de date eronate, inconsecvente sau lipsă despre care s-ar putea preconiza în mod rezonabil că ar constitui un pericol pentru zbor.

În astfel de cazuri, operatorul informează echipajul de zbor și pe ceilalți membri ai personalului vizați și se asigură că datele afectate nu sunt utilizate.

Secțiunea 2 Elicoptere

SPO.IDE.H.100 Instrumente și echipamente - generalități

(a) Instrumentele și echipamentele obligatorii conform prezentei subpărți trebuie să fie aprobate în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile dacă sunt:

1. utilizate de echipajul de zbor pentru a controla traiectoria de zbor;
2. utilizate pentru a respecta SPO.IDE.H.215;
3. utilizate pentru a respecta SPO.IDE.H.220; sau
4. instalate în elicopter.

(b) Pentru următoarele elemente, atunci când sunt obligatorii conform prezentei subpărți, nu este necesară aprobarea echipamentului:

1. lanterne autonome,
2. un mijloc precis de indicare a timpului,
3. trusă de prim-ajutor,
4. echipamente de supraviețuire și de semnalizare,
5. ancore pentru apă și echipamente pentru amarare;
6. dispozitive de siguranță pentru copii;
7. un PCDS simplu utilizat ca dispozitiv de reținere de către un specialist în executarea unei sarcini.

(c) Instrumentele, echipamentele sau accesoriile care nu sunt impuse de anexa nr.8 (Partea SPO), precum și orice alte echipamente care nu sunt impuse de Regulament, dar care sunt transportate la bord în timpul unui zbor respectă următoarele cerințe:

1. informațiile oferite de aceste instrumente, echipamente sau accesorii nu se folosesc de către membrii echipajului de zbor pentru a se conforma anexei nr.1 la Codul aerian sau SPO.IDE.H.215 și SPO.IDE.H.220;
2. instrumentele, echipamentele sau accesoriile nu afectează navigabilitatea elicopterului, nici chiar în cazul defectării sau al proastei funcționări.

(a) Instrumentele și echipamentele trebuie să fie utilizabile rapid sau ușor accesibile din postul la care este așezat membrul echipajului de zbor care are nevoie să le utilizeze.

(b) Acele instrumente care sunt folosite de un membru al echipajului de zbor trebuie dispuse astfel încât să permită membrului echipajului de zbor să vadă rapid indicațiile de la postul său, cu devierea minimă posibilă a poziției și a direcției privirii adoptate în mod normal de acesta atunci când privește înainte, în sensul traiectoriei de zbor.

(c) Toate echipamentele de urgență obligatorii trebuie să fie ușor accesibile pentru utilizare imediată.

SPO.IDE.H.105 Echipamentul minim de zbor

Nu se inițiază un zbor în cazul în care oricare dintre instrumentele, echipamentele sau funcțiile elicopterului necesare pentru zborul avut în vedere lipsește sau este nefuncțional(ă), cu excepția cazului în care este îndeplinită oricare dintre următoarele condiții:

- (a) elicopterul este operat în conformitate cu MEL;
- (b) pentru elicopterele motorizate complexe și pentru orice elicopter utilizat în operațiuni comerciale, operatorul are aprobarea AAC de a opera elicopterul în limitele MMEL în conformitate cu ORO.MLR.105 lit.(j);
- (c) elicopterul dispune de o autorizație de zbor eliberată în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile.

SPO.IDE.H.115 Lumini de operare

Elicopterele 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 elicopterului pentru asigurarea unei iluminări adecvate a tuturor instrumentelor și echipamentelor esențiale pentru operarea în siguranță a elicopterului;
- (e) un sistem de lumini alimentat de la sistemul electric al elicopterului pentru asigurarea iluminării în toate compartimentele cabinei;
- (f) o lanternă autonomă pentru fiecare post de membru al echipajului; și
- (g) lumini pentru a respecta reglementările internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, dacă elicopterul este amfibiu.

SPO.IDE.H.120 Operațiuni în condiții VFR - instrumente de zbor și de navigație și echipamente asociate

(a) Elicopterele operate în condiții VFR pe timp de zi trebuie să fie echipate cu un mijloc de măsurare și de afișare a următoarelor:

1. capul magnetic;
2. timpul în ore, minute și secunde;
3. altitudinea barometrică;
4. viteza față de aer indicată; și
5. glisada.

(b) Elicopterele operate în condiții VMC deasupra apei și fără a vedea țărmul sau în condiții VMC pe timp de noapte trebuie să fie echipate, în plus față de cele prevăzute la lit.(a), cu:

1. un mijloc de măsurare și de afișare a:
 - (i) atitudinii;
 - (ii) vitezei verticale; și
 - (iii) direcției stabilizate;
2. un mijloc de indicare a momentului în care alimentarea cu energie electrică a instrumentelor giroscopice nu este corespunzătoare; și
3. pentru elicopterele complexe motorizate, un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase, din cauza condensului sau jivrajului, a sistemului de indicare a vitezei față de aer obligatoriu conform lit.(a) pct.4.

(c) Elicopterele operate atunci când vizibilitatea este mai mică de 1 500 m sau în condiții în care nu pot fi menținute pe o traiectorie 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 lit.(a) și (b), cu un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase, din cauza condensului sau jivrajului, a sistemului de indicare a vitezei față de aer obligatoriu conform lit.(a) pct.4.

(d) În cazul în care sunt necesari doi piloți pentru exploatare, elicopterele trebuie să fie echipate cu un mijloc separat suplimentar de afișare a:

1. altitudinea barometrică;
2. vitezei față de aer indicate;
3. glisadei;
4. atitudinii, dacă este cazul;
5. vitezei verticale, dacă este cazul; și
6. direcției stabilizate, dacă este cazul.

SPO.IDE.H.125 Operațiuni în condiții IFR - instrumente de zbor și de navigație și echipamente asociate

Elicopterele operate în condiții IFR trebuie să fie echipate cu:

(a) un mijloc de măsurare și de afișare a:

1. capului magnetic;
2. timpului în ore, minute și secunde;
3. altitudinea barometrică;
4. vitezei față de aer indicate;
5. vitezei verticale;
6. glisadei;
7. atitudinii;
8. direcției stabilizate; și
9. temperaturii aerului exterior;

(b) un mijloc de indicare a momentului în care alimentarea cu energie electrică a instrumentelor giroscopice nu este corespunzătoare;

(c) în cazul în care sunt necesari doi piloți pentru exploatare, un mijloc separat suplimentar care să afișeze:

1. altitudinea barometrică;
2. viteza față de aer indicată;
3. viteza verticală;
4. glisada;
5. atitudinea; și
6. direcția stabilizată;

(d) un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase, din cauza condensului sau jivrajului, a sistemului de indicare a vitezei față de aer obligatoriu conform lit.(a) pct.4 și lit.(c) pct.2;

(e) un mijloc suplimentar de măsurare și de afișare a atitudinii, ca instrument de rezervă; și

(f) următoarele, pentru elicopterele complexe motorizate:

1. o sursă alternativă de presiune statică; și
2. un suport pentru hărți într-o poziție ușor de citit, care poate fi iluminat pentru operațiuni pe timp de noapte.

SPO.IDE.H.126 Echipamente suplimentare pentru operațiuni cu un singur pilot în condiții IFR

Elicopterele operate în condiții IFR cu un singur pilot trebuie să fie echipate cu un pilot automat care să dispună cel puțin de modurile de menținere a atitudinii și a capului-compas.

SPO.IDE.H.132 Echipamentul radar meteorologic la bord - elicoptere complexe motorizate

Elicopterele operate în condiții IFR sau pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu un echipament radar meteorologic la bord atunci când buletinele meteorologice curente indică faptul că sunt probabile, de-a lungul rutei pe care urmează să se zboare, furtuni sau alte condiții meteorologice potențial periculoase considerate detectabile cu ajutorul unui echipament radar meteorologic la bord.

SPO.IDE.H.133 Echipamente suplimentare pentru operațiuni în condiții de jivraj pe timp de noapte – elicoptere complexe motorizate

(a) Elicopterele operate în condiții probabile sau certe de jivraj pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu un mijloc de iluminare sau de detectare a jivrajului.

(b) Tipul de mijloc de iluminare a jivrajului utilizat trebuie să nu producă orbirea sau reflexia, ceea ce ar împiedica membrii echipajului de zbor să își îndeplinească sarcinile.

SPO.IDE.H.135 Sistemul interfon al echipajului de zbor

Elicopterele operate de un echipaj de zbor format din mai mult de un membru trebuie să fie echipate cu un sistem interfon pentru echipajul de zbor, care să includă căști și microfoane destinate utilizării de către toți membrii echipajului de zbor.

SPO.IDE.H.140 Înregistratorul de voce din carlingă

(a) Elicopterele cu o MCTOM de peste 7 000 kg al căror CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată trebuie să fie echipate cu un CVR.

(b) CVR trebuie să aibă capacitatea de a păstra cel puțin datele înregistrate în timpul ultimelor două ore.

(c) CVR înregistrează în raport cu o scală de timp:

1. comunicațiile vocale transmise din sau recepționate în compartimentul echipajului de zbor prin radio;

2. comunicațiile vocale ale membrilor echipajului de zbor cu ajutorul sistemului interfon și al sistemului de adresare către pasageri, dacă este instalat;

3. mediul sonor din carlingă, incluzând, fără întrerupere, semnalele audio recepționate de la fiecare microfon al echipajului; și

4. semnalele vocale sau audio de identificare a echipamentelor de navigație sau de apropiere transmise într-o cască sau într-un difuzor.

(d) CVR trebuie să înceapă automat să înregistreze înainte ca elicopterul să înceapă deplasarea prin mijloace proprii și să continue înregistrarea până la încheierea zborului, când elicopterul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.

(e) În plus față de lit.(d), în funcție de disponibilitatea energiei electrice, CVR trebuie să înceapă să înregistreze cât mai devreme posibil în timpul verificărilor din carlingă efectuate înainte de pornirea motoarelor la începutul zborului, până la verificările din carlingă efectuate imediat după oprirea motoarelor la sfârșitul zborului.

(f) Dacă CVR nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă CVR este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.

SPO.IDE.H.145 Înregistratorul de date de zbor

(a) Elicopterele cu o MCTOM de peste 3 175 kg al căror CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată trebuie să fie echipate cu un FDR care utilizează o metodă digitală de înregistrare și de stocare a datelor și pentru care este disponibilă o metodă de extragere rapidă a datelor din mediul de stocare.

(b) FDR trebuie să înregistreze parametrii necesari pentru determinarea cu acuratețe a traiectoriei de zbor, vitezei, atitudinii, puterii motorului, configurației și funcționării elicopterului și să aibă capacitatea de a păstra cel puțin datele înregistrate în timpul ultimelor 10 ore.

(c) Datele se obțin de la sursele elicopterului care permit corelarea cu acuratețe cu informațiile afișate pentru echipajul de zbor.

(d) FDR trebuie să înceapă automat să înregistreze datele înainte ca elicopterul să se poată deplasa prin mijloace proprii și să se oprească automat după ce elicopterul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.

(e) Dacă FDR nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă FDR este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.

SPO.IDE.H.146 Înregistrator de zbor de construcție ușoară

(a) Elicopterele cu motor cu turbină care au o MCTOM de minimum 2 250 kg trebuie echipate cu un înregistrator de zbor dacă sunt îndeplinite toate condițiile următoare:

1. respectivele elicoptere nu intră în sfera de aplicare a SPO.IDE.H.145 lit.(a);
2. respectivele elicoptere sunt utilizate pentru operațiuni comerciale;
3. CofA individual al acestor elicoptere a fost eliberat pentru prima dată la sau după 5 septembrie 2022.

(b) Înregistratorul de zbor trebuie să înregistreze, pe baza datelor sau a imaginilor colectate în timpul zborului, informații suficiente pentru a determina traiectoria de zbor și viteza aeronavei.

(c) Înregistratorul de zbor trebuie să fie în măsură să păstreze cel puțin datele de zbor și imaginile înregistrate în ultimele cinci ore.

(d) Înregistratorul de zbor trebuie să înceapă să înregistreze automat înainte ca elicopterul să se poată deplasa prin mijloace proprii și să se oprească automat după ce elicopterul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.

(e) Dacă înregistratorul de zbor înregistrează imagini sau sunete din compartimentului echipajului de zbor, trebuie pusă la dispoziție o funcție care poate fi utilizată de pilotul comandant și care modifică înregistrările de imagine și de sunet realizate înainte de utilizarea funcției în cauză astfel încât aceste înregistrări să nu poată fi extrase prin tehnici de redare sau de copiere obișnuite.

SPO.IDE.H.150 Înregistrarea transmisiunilor prin legături de date

(a) Elicopterele al căror CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată, care au capacitatea de a utiliza comunicațiile prin legături de date și pentru care este obligatorie echiparea cu un CVR trebuie să înregistreze pe un înregistrator, dacă este cazul:

1. mesajele comunicărilor prin legături de date referitoare la comunicările ATS adresate către și dinspre elicopter, inclusiv mesajele aplicabile următoarelor aplicații:

- (i) inițierea de transmisiuni prin legături de date;
- (ii) comunicarea controlor-pilot;
- (iii) supraveghere specifică;
- (iv) transmiterea de informații referitoare la zbor;
- (v) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, supravegherea semnalului de la aeronavă;

(vi) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, datele privind controlul operațional al aeronavei; și

(vii) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, graficele;

2. informații care permit corelarea cu orice înregistrări asociate referitoare la comunicările prin legături de date și păstrate separat de elicopter; și

3. informații privind ora și prioritatea mesajelor comunicărilor prin legături de date, având în vedere arhitectura sistemului.

(b) Înregistratorul trebuie să utilizeze o metodă digitală de înregistrare și de stocare a datelor și informațiilor și o metodă de extragere rapidă a acestor date. Metoda de înregistrare trebuie să permită realizarea unei corespondențe între aceste date și datele înregistrate la sol.

(c) Înregistratorul trebuie să aibă capacitatea de a reține date înregistrate pentru cel puțin aceeași perioadă prevăzută în cazul CVR la SPO.IDE.H.140.

(d) Dacă înregistratorul nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă înregistratorul este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.

(e) Cerințele aplicabile pentru pornirea și oprirea funcționării înregistratorului sunt aceleași cu cerințele aplicabile pentru pornirea și oprirea funcționării CVR cuprinse la SPO.IDE.H.140 lit.(d) și (e).

SPO.IDE.H.155 Înregistratorul combinat format dintr-un înregistrator de date de zbor și un înregistrator de voce din carlingă

Conformitatea cu cerințele privind CVR și FDR poate fi obținută prin intermediul unui înregistrator combinat format dintr-un înregistrator de date de zbor și un înregistrator de voce din carlingă.

SPO.IDE.H.160 Scaune, centuri de siguranță ale scaunelor și sisteme de reținere

(a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu:

1. un scaun 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 și dispozitive de reținere pentru fiecare post;

3. pentru elicopterele al căror CofA individual a fost eliberat pentru prima dată după 31 decembrie 2012, o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului pentru fiecare scaun; și

4. o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului, incluzând un dispozitiv care va reține automat trunchiul ocupantului în cazul decelerării rapide, pentru fiecare scaun al membrilor echipajului de zbor.

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

SPO.IDE.H.165 Trusa de prim ajutor

(a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu o trusă de prim ajutor.

(b) Trusa de prim ajutor trebuie să fie:

1. ușor accesibilă pentru utilizare; și

2. menținută în termenul de valabilitate.

SPO.IDE.H.175 Oxigen suplimentar – elicoptere nepresurizate

(a) Elicopterele nepresurizate operate la altitudini de zbor la care alimentarea cu oxigen este necesară în conformitate cu lit.(b) trebuie să fie dotate cu echipamente specifice capabile să stocheze și să distribuie rezerva de oxigen necesară.

(b) Elicopterele nepresurizate operate peste altitudinile de zbor la care altitudinea barometrică în compartimentele cabinei depășește 10 000 ft trebuie să transporte suficient oxigen pentru respirație pentru a alimenta:

1. toți membrii echipajului, pentru orice perioadă mai mare de 30 de minute în care altitudinea barometrică în compartimentul cabinei se va situa între 10 000 ft și 13 000 ft; și

2. toți membrii echipajului și specialiștii în executarea anumitor sarcini, pentru orice perioadă în care altitudinea barometrică în compartimentul cabinei se va situa peste 13 000 ft.

(c) Fără a aduce atingere lit.(b), abaterile, cu o durată specificată, între 13 000 ft și 16 000 ft fără provizii de oxigen sunt permise, în conformitate cu SPO.OP.195 lit.(b).

SPO.IDE.H.180 Stingătoare de incendiu manuale

(a) Elicopterele, cu excepția elicopterelor ELA 2, trebuie să fie echipate cu cel puțin un stingător de incendiu manual:

1. în compartimentul echipajului de zbor; și

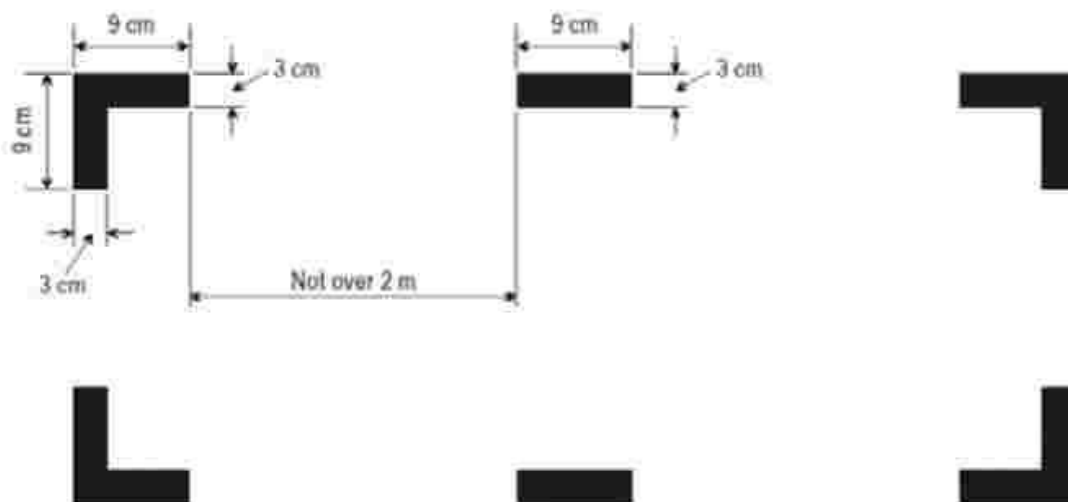
2. în fiecare compartiment al cabinei care este separat de compartimentul echipajului de zbor, cu excepția cazului în care compartimentul este ușor accesibil pentru echipajul de zbor.

(b) Tipul și cantitatea agentului de stingere pentru stingătoarele de incendiu obligatorii trebuie să fie adecvate tipurilor de incendii care ar putea să se producă în compartimentul în care este destinat a fi utilizat stingătorul, iar pentru compartimentele ocupate de persoane, trebuie să reducă riscul de acumulare a gazelor toxice.

SPO.IDE.H.185 Marcarea punctelor de spargere

Dacă pe elicopter 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.

Figura 1 Marcarea punctelor de spargere



SPO.IDE.H.190 Emițătorul pentru localizare în caz de urgență (ELT)

(a) Elicopterele certificate pentru o configurație maximă a locurilor 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 elicopterul este operat la o distanță față de uscat corespunzătoare unui timp de zbor de peste trei minute la viteza de croazieră normală.

(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 PLB transportat(ă) de un membru al echipajului sau de un specialist în executarea anumitor sarcini.

(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.

SPO.IDE.H.195 Zborul deasupra apei – alte elicoptere decât cele complexe motorizate

(a) Elicopterele trebuie echipate cu câte o vestă de salvare pentru fiecare persoană aflată la bord, care se îmbracă sau se depozitează într-o poziție în care să fie ușor accesibilă de pe scaunul sau din postul persoanei pentru al cărei uz este prevăzută, 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, elicopterul nu își poate menține zborul orizontal; sau
2. 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, elicopterul își poate menține zborul orizontal; sau
3. decolează sau aterizează la un aerodrom/loc de operare unde traiectoria de decolare sau de apropiere este deasupra apei.

(b) Fiecare vestă de salvare trebuie să fie echipată cu un mijloc de iluminare electrică pentru a facilita localizarea persoanelor.

(c) Pilotul comandant al unui elicopter 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 elicopterului 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 care asigură mijloace de susținere a vieții, adecvate zborului care urmează a fi efectuat.

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

SPO.IDE.H.197 Vestele de salvare – elicoptere complexe motorizate

(a) Elicopterele trebuie echipate cu câte o vestă de salvare pentru fiecare persoană aflată la bord, care se îmbracă sau se depozitează într-o poziție în care să fie ușor accesibilă de pe scaunul sau din postul persoanei pentru al cărei uz este prevăzută, atunci când:

1. zboară deasupra apei la o distanță față de uscat echivalentă cu un timp de zbor la viteza normală de croazieră de peste 10 minute, unde, în eventualitatea unei defecțiuni a motorului critic, elicopterul își poate menține zborul orizontal;
2. zboară deasupra apei, dincolo de distanța de aterizare în autorotație față de uscat, unde, în eventualitatea unei defecțiuni a motorului critic, elicopterul nu își poate menține zborul orizontal; sau
3. decolează sau aterizează pe un aerodrom sau un loc de operare unde traiectoria de decolare sau de apropiere este dispusă deasupra apei în așa fel încât, în eventualitatea unei probleme, există probabilitatea unei amerizări de urgență.

(b) Fiecare vestă de salvare trebuie să fie echipată cu un mijloc de iluminare electrică pentru a facilita localizarea persoanelor.

SPO.IDE.H.198 Costume de supraviețuire – elicoptere complexe motorizate

Fiecare persoană de la bord trebuie să poarte un costum de supraviețuire atunci când acest lucru este stabilit de pilotul comandant pe baza unei evaluări a riscurilor având în vedere următoarele condiții:

(a) zboruri deasupra apei la o distanță față de țărm mai mare decât distanța de aterizare în autorotație sau distanța de aterizare forțată în condiții de siguranță, atunci când, în cazul unei defecțiuni a motorului sau motoarelor critice, elicopterul nu poate să mențină zborul orizontal; și

(b) buletinul sau prognozele meteorologice disponibile pilotului comandant indică faptul că temperatura apei mării va fi mai mică de 10 °C pe durata zborului.

SPO.IDE.H.199 Plute de salvare, ELT de supraviețuire și echipamente de supraviețuire pentru zborurile extinse deasupra întinderilor de apă – elicoptere complexe motorizate

Elicopterele care efectuează operațiuni:

(a) într-un zbor deasupra apei la o distanță față de uscat echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră, atunci când, în eventualitatea unei defecțiuni a motorului critic, elicopterul își poate menține zborul orizontal; sau

(b) într-un zbor deasupra apei la o distanță echivalentă cu mai mult de trei minute timp de zbor la viteza normală de croazieră, atunci când, în eventualitatea unei defecțiuni a motorului critic, elicopterul nu își poate menține zborul orizontal, precum și dacă pilotul comandant decide astfel pe baza unei evaluări a riscurilor, trebuie să fie echipate cu:

1. cel puțin o plută de salvare cu o capacitate nominală nu mai mică decât numărul maxim de persoane de la bord, depozitată astfel încât să poată fi utilizată imediat în caz de urgență;

2. cel puțin un ELT de supraviețuire [ELT(S)] pentru fiecare plută de salvare obligatorie; și

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

SPO.IDE.H.200 Echipamente de supraviețuire

Elicopterele operate peste zone în care operațiunile de căutare și salvare ar fi deosebit de dificile trebuie să fie echipate cu:

- (a) echipamente de semnalizare pentru a produce semnale de ajutor;
- (b) cel puțin un ELT de supraviețuire [ELT(S)]; și
- (c) echipamente suplimentare de supraviețuire pentru ruta pe care urmează să se zboare, luând în considerare numărul persoanelor de la bord.

SPO.IDE.H.202 Elicoptere certificate pentru operațiuni pe apă – diverse echipamente

Elicopterele certificate pentru operațiuni pe apă trebuie să fie echipate cu:

- (a) o ancoră plutitoare sau un alt echipament necesar pentru a facilita amararea, ancorarea sau manevrarea elicopterului pe apă, adecvat(ă) mărimii, greutateii și caracteristicilor sale de manevrare; și
- (b) echipament pentru producerea semnalelor sonore prevăzute în reglementările internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, după caz.

SPO.IDE.H.203 Toate elicopterele care efectuează zboruri deasupra apei – amerizarea de urgență

Elicopterele complexe motorizate care efectuează zboruri deasupra apei într-un mediu ostil la o distanță față de uscat echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră și alte elicoptere decât cele complexe motorizate care efectuează zboruri deasupra apei într-un mediu ostil la o distanță față de uscat mai mare de 50 MN trebuie să fie:

- (a) proiectate pentru amerizare în conformitate cu codul de navigabilitate relevant;
- (b) certificate pentru amerizarea de urgență în conformitate cu codul de navigabilitate relevant; sau
- (c) dotate cu echipamente de flotabilitate pentru cazuri de urgență.

SPO.IDE.H.205 Echipamentul individual de protecție

Fiecare persoană aflată la bord trebuie să poarte echipamentul individual de protecție care este adecvat pentru tipul de operațiune care se derulează.

SPO.IDE.H.210 Cască

Ori de câte ori este obligatoriu un sistem de radiocomunicații și/sau un sistem de radio navigație, elicopterele trebuie să fie echipate cu o cască cu microfon sau un dispozitiv echivalent și un buton de transmitere pe comenzile de zbor, pentru fiecare pilot, membru al echipajului și/sau specialist în executarea anumitor sarcini necesar, la postul de lucru desemnat al acestuia.

SPO.IDE.H.215 Echipamentul de radiocomunicații

(a) Elicopterele operate în condiții IFR sau pe timp de noapte sau atunci când acest lucru este impus de cerințele spațiului aerian aplicabil trebuie să fie echipate cu un echipament de radiocomunicații care, în condiții normale de propagare a undelor radio, să aibă capacitatea:

- 1. de a realiza comunicația bidirecțională în scopul controlului de aerodrom;
- 2. de a recepționa informații meteorologice;
- 3. de a realiza comunicația bidirecțională în orice moment în timpul zborului cu stațiile aeronautice și pe frecvențele alocate aviației civile; și
- 4. de a asigura comunicații pe frecvența aeronautică de urgență 121,5 MHz.

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

(c) Atunci când este necesar un sistem de radiocomunicații, elicopterele trebuie să fie echipate, în plus față de sistemul interfon al echipajului de zbor prevăzut la SPO.IDE.H.135, cu un buton de transmitere pe comenzile de zbor pentru fiecare pilot și membru al echipajului necesar, la postul de lucru desemnat al acestuia.

SPO.IDE.H.220 Echipamente de navigație

(a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu echipamente de navigație care să le permită să acționeze în conformitate cu:

1. planul de zbor ATS, dacă este cazul; și
2. cerințele spațiului aerian aplicabil.

(b) Elicopterele trebuie să dispună de suficiente echipamente de navigație pentru a se asigura că, în eventualitatea defectării unui element al echipamentului în orice etapă a zborului, restul echipamentului permite navigarea în siguranță în conformitate cu lit.(a) sau executarea în siguranță a unei acțiuni de urgență corespunzătoare.

(c) Elicopterele care efectuează zboruri pentru care se prevede aterizarea în condiții IMC trebuie să fie dotate cu un echipament de navigație care poate asigura ghidajul spre un punct de la care poate fi efectuată aterizarea după repere vizuale. Acest echipament trebuie să aibă capacitatea de a oferi o astfel de orientare pentru fiecare aerodrom la care se are în vedere aterizarea în condiții IMC și pentru orice aerodromuri de rezervă desemnate.

(d) Pentru operațiunile PBN, aeronava trebuie să îndeplinească cerințele de certificare a navigabilității pentru specificația de navigație corespunzătoare.

(e) Elicopterele trebuie să fie echipate cu echipamente de supraveghere conform cerințelor spațiului aerian aplicabil.

SPO.IDE.H.225 Transponder

În cazul în care este necesar pentru spațiul aerian în care se desfășoară zborul, elicopterele trebuie să fie echipate cu un transponder radar secundar de supraveghere (SSR) cu toate capacitățile necesare.

SPO.IDE.H.230 Gestionarea bazelor de date aeronautice

(a) Bazele de date aeronautice utilizate în cadrul aplicațiilor sistemelor de aeronavă certificate respectă cerințele de calitate a datelor care sunt adecvate pentru utilizarea prevăzută a datelor.

(b) Operatorul trebuie să asigure distribuirea și introducerea în timp util a unor baze de date aeronautice actuale și nemodificate în toate aeronavele cărora le sunt necesare.

(c) În pofida oricăror alte cerințe de raportare a evenimentelor, astfel cum sunt definite în RAC-RAASEAC, operatorul raportează furnizorului bazei de date cazurile de date eronate, inconsecvente sau lipsă despre care s-ar putea preconiza în mod rezonabil că ar constitui un pericol pentru zbor.

În astfel de cazuri, operatorul informează echipajul de zbor și pe ceilalți membri ai personalului vizați și se asigură că datele afectate nu sunt utilizate.

SUBPARTEA E CERINȚE SPECIFICE

Secțiunea 1

Operațiuni de transport cu elicopterul al unei încărcături acroșate (HESLO)

SPO.SPEC.HESLO.100 Proceduri de operare standard

Procedurile de operare standard pentru HESLO specifică:

(a) echipamentele care trebuie transportate la bord, inclusiv limitările de operare ale acestora și articolele corespunzătoare din MEL, după caz;

(b) cerințele referitoare la componența echipajului și la experiența membrilor echipajului și a specialiștilor în executarea anumitor sarcini;

(c) pregătirea teoretică și practică a membrilor echipajului relevantă pentru îndeplinirea sarcinilor lor, pregătirea specialiștilor în executarea anumitor sarcini relevantă pentru îndeplinirea sarcinilor lor, precum și calificarea și numirea persoanelor care furnizează această pregătire membrilor echipajului și specialiștilor în executarea anumitor sarcini;

(d) responsabilitățile și atribuțiile membrilor echipajului și ale specialiștilor în executarea anumitor sarcini;

(e) criteriile de performanță a elicopterelor care trebuie îndeplinite pentru desfășurarea de operațiuni HESLO;

(f) procedurile normale, anormale și de urgență.

SPO.SPEC.HESLO.105 Echipamente specifice pentru HESLO

Elicopterul trebuie să fie echipat cu cel puțin:

(a) o oglindă de siguranță pentru încărcătură sau un mijloc alternativ de vizualizare a cârligului (cârligelor)/încărcăturii; și

(b) un dispozitiv de măsurare a încărcăturii, cu excepția cazului în care există o altă metodă de determinare a greutateii încărcăturii.

SPO.SPEC.HESLO.110 Transportul bunurilor periculoase

Operatorul care transportă bunuri periculoase către/dinspre zone fără personal sau locuri îndepărtate trebuie să solicite AAC o derogare de la CT-TABP în cazul în care intenționează să nu respecte cerințele instrucțiunilor tehnice (Doc 9284).

Secțiunea 2

Operațiuni de transport de persoane la exterior (HEC)

SPO.SPEC.HEC.100 Proceduri de operare standard

Procedurile de operare standard pentru HEC specifică:

(a) echipamentele care trebuie transportate la bord, inclusiv limitările de operare ale acestora și articolele corespunzătoare din MEL, după caz;

(b) cerințele referitoare la componența echipajului și la experiența membrilor echipajului și a specialiștilor în executarea anumitor sarcini;

(c) pregătirea teoretică și practică a membrilor echipajului relevantă pentru îndeplinirea sarcinilor lor, pregătirea specialiștilor în executarea anumitor sarcini relevantă pentru îndeplinirea sarcinilor lor, precum și calificarea și numirea persoanelor care furnizează această pregătire membrilor echipajului și specialiștilor în executarea anumitor sarcini;

(d) responsabilitățile și atribuțiile membrilor echipajului și ale specialiștilor în executarea anumitor sarcini;

(e) criteriile de performanță a elicopterelor care trebuie îndeplinite pentru desfășurarea de operațiuni HEC;

(f) procedurile normale, anormale și de urgență.

SPO.SPEC.HEC.105 Echipamente specifice pentru HEC

(a) Elicopterul trebuie să fie echipat cu:

1. echipamente pentru operațiuni cu încărcături suspendate sau cârlig de suspendare a încărcăturii;

2. o oglindă de siguranță pentru încărcătură sau un mijloc alternativ de vizualizare a cârligului; și

3. un dispozitiv de măsurare a încărcăturii, cu excepția cazului în care există o altă metodă de determinare a greutateii încărcăturii.

(b) Instalarea tuturor echipamentelor de ridicare și a cârligelor de suspendare a încărcăturii, altele decât un PCDS simplu, precum și orice modificări ulterioare trebuie să fie acoperite de o certificare de navigabilitate adecvată pentru funcția prevăzută.

Secțiunea 3

Operațiuni cu parașute (PAR)

SPO.SPEC.PAR.100 Proceduri de operare standard

Procedurile de operare standard pentru PAR trebuie să specifice:

- (a) echipamentele care trebuie transportate la bord, inclusiv limitările de operare ale acestora și articolele corespunzătoare din MEL, după caz;
- (b) cerințele referitoare la componența echipajului și la experiența membrilor echipajului și a specialiștilor în executarea anumitor sarcini;
- (c) pregătirea membrilor echipajului și a specialiștilor în executarea anumitor sarcini relevantă pentru îndeplinirea sarcinilor lor, precum și calificarea și desemnarea persoanelor care furnizează această pregătire membrilor echipajului sau specialiștilor în executarea anumitor sarcini;
- (d) responsabilitățile și atribuțiile membrilor echipajului și ale specialiștilor în executarea anumitor sarcini;
- (e) criteriile de performanță care trebuie îndeplinite pentru desfășurarea de operațiuni cu parașuta;
- (f) procedurile pentru situații normale, anormale și de urgență.

SPO.SPEC.PAR.105 Transportul membrilor echipajului și al specialiștilor în executarea anumitor sarcini

Cerința referitoare la responsabilitățile unui specialist în executarea anumitor sarcini prevăzută la SPO.GEN.106 lit.(c) nu se aplică în cazul specialiștilor în executarea anumitor sarcini care efectuează salturi cu parașuta.

SPO.SPEC.PAR.110 Scaune

Fără a aduce atingere SPO.IDE.A.160 lit.a) și SPO.IDE.H.160 lit.(a) pct. 1, podeaua aeronavei poate fi utilizată pe post de scaun dacă specialistul în executarea anumitor sarcini are la dispoziție mijloace de care să se prindă cu mâinile sau să se fixeze cu chingi.

SPO.SPEC.PAR.115 Oxigen suplimentar

Fără a aduce atingere SPO.OP.195 lit.(a), cerința de a utiliza oxigen suplimentar nu se aplică în cazul altor membri ai echipajului decât pilotul comandant și nici în cazul specialiștilor în executarea anumitor sarcini care îndeplinesc atribuții esențiale pentru sarcina specializată ori de câte ori altitudinea cabinei:

- (a) depășește 13 000 ft, pentru o perioadă de maximum șase minute;
- (b) depășește 15 000 ft, pentru o perioadă de maximum trei minute.

SPO.SPEC.PAR.125 Eliberarea de bunuri periculoase

În pofida dispozițiilor de la SPO.GEN.155, parașutiștii pot ieși din aeronavă în scopul unor demonstrații de parașutism deasupra zonelor dens populate ale orașelor sau ale altor așezări ori deasupra unor adunări de persoane în aer liber în timp ce transportă dispozitive de producere a dârelor de fum, cu condiția ca respectivele dispozitive să fie fabricate în acest scop.

Secțiunea 4 Zborurile acrobatice (ABF)

SPO.SPEC.ABF.100 Proceduri de operare standard

Procedurile de operare standard pentru ABF trebuie să specifice:

- (a) echipamentele care trebuie transportate la bord, inclusiv limitările de operare ale acestora și articolele corespunzătoare din MEL, după caz;
- (b) cerințele referitoare la componența echipajului și la experiența membrilor echipajului și a specialiștilor în executarea anumitor sarcini;
- (c) pregătirea membrilor echipajului și a specialiștilor în executarea anumitor sarcini relevantă pentru îndeplinirea sarcinilor lor, precum și calificarea și desemnarea persoanelor

care furnizează această pregătire membrilor echipajului sau specialiștilor în executarea anumitor sarcini;

(d) responsabilitățile și atribuțiile membrilor echipajului și ale specialiștilor în executarea anumitor sarcini;

(e) criteriile de performanță care trebuie îndeplinite pentru desfășurarea de zboruri acrobatice;

(f) procedurile pentru situații normale, anormale și de urgență.

SPO.SPEC.ABF.105 Documente, manuale și informații păstrate la bord

În timpul zborurilor acrobatice nu este necesar să se păstreze la bord următoarele documente enumerate la SPO.GEN.140 lit.(a):

(a) detaliile planului de zbor ATS depus, dacă este cazul;

(b) hărți aeronautice actualizate și corespunzătoare pentru ruta/zona zborului propus și pentru toate rutele pe care este rezonabil să se prevadă că poate fi deviat zborul;

(c) procedurile și informațiile privind semnalele vizuale care trebuie utilizate de aeronava interceptoare și aeronava interceptată; și

(d) informații privind serviciile de căutare și salvare pentru zona zborului avut în vedere.

SPO.SPEC.ABF.115 Echipamente

În cazul zborurilor acrobatice nu este necesară aplicarea următoarelor cerințe privind echipamentele:

(a) trusele de prim ajutor prevăzute la SPO.IDE.A.165 și la SPO.IDE.H.165;

(b) stingătoare manuale de incendiu prevăzute la SPO.IDE.A.180 și la SPO.IDE.H.180; și

(c) emițătoarele pentru localizare în caz de urgență sau balizele de localizare personale prevăzute la SPO.IDE.A.190 și la SPO.IDE.H.190.

Secțiunea 5

Zboruri de verificare a întreținerii (MCF)

SPO.SPEC.MCF.100 Nivelurile unui zbor de verificare a întreținerii

Înainte de a efectua un zbor de verificare a întreținerii, operatorul determină nivelul aplicabil al zborului de verificare a întreținerii după cum urmează:

(a) un zbor de verificare a întreținerii de „nivel A” pentru un zbor în cazul căruia se preconizează că se vor utiliza procedurile pentru situații anormale sau de urgență, astfel cum se definește în manualul de zbor al aeronavei, sau dacă este necesară efectuarea unui zbor pentru a proba funcționarea unui sistem de rezervă sau a altor dispozitive de siguranță;

(b) un zbor de verificare a întreținerii de „nivel B” pentru orice alte zboruri de verificare a întreținerii diferite de un zbor de verificare a întreținerii de „nivel A”.

SPO.SPEC.MCF.105 Programul de zbor pentru un zbor de verificare a întreținerii de „nivel A”

Înainte de a efectua un zbor de verificare a întreținerii de „nivel A” cu o aeronavă motorizată complexă, operatorul are obligația de a elabora și de a documenta un program de zbor.

SPO.SPEC.MCF.110 Manualul de zbor de verificare a întreținerii pentru un zbor de verificare a întreținerii de „nivel A”

Operatorul care efectuează un zbor de verificare a întreținerii de „nivel A” are obligația:

(a) de a descrie operațiunile în cauză și procedurile asociate în manualul de operațiuni menționat la ORO.MLR.100 din anexa nr.3 (Partea ORO) sau într-un manual special de zbor de verificare a întreținerii;

(b) de a actualiza manualul atunci când este necesar;

(c) de a-i informa pe toți membrii personalului vizați cu privire la manual și la modificările acestuia care sunt relevante pentru atribuțiile lor;

(d) de a transmite AAC manualul și actualizările acestuia.

SPO.SPEC.MCF.115 Cerințe privind echipajul de zbor al unui zbor de verificare a întreținerii de „nivel A”

(a) Operatorul selectează membri ai echipajului de zbor corespunzători în funcție de complexitatea aeronavei și de nivelul zborului de verificare a întreținerii. La selectarea membrilor echipajului de zbor al unui zbor de verificare a întreținerii de „nivel A” efectuat cu o aeronavă motorizată complexă, operatorul se asigură că se îndeplinesc în mod cumulativ următoarele cerințe:

1. pilotul comandant a urmat un curs de pregătire în conformitate cu SPO.SPEC.MCF.120. Dacă pregătirea a avut loc într-un simulator, pilotul trebuie să efectueze cel puțin un zbor de verificare a întreținerii de „nivel A” în calitate de pilot care monitorizează sau de observator înainte de a putea acționa în calitate de pilot comandant într-un zbor de verificare a întreținerii de „nivel A”;

2. pilotul comandant a efectuat, pe o aeronavă din aceeași categorie de aeronave ca aeronava care urmează să fie pilotată, minimum 1 000 de ore de zbor, din care cel puțin 400 de ore ca pilot comandant pe o aeronavă motorizată complexă și cel puțin 50 de ore pe tipul respectiv de aeronavă.

În pofida dispozițiilor de la lit.(a) pct.2, dacă operatorul începe să opereze un nou tip de aeronavă și a evaluat calificările pilotului pe baza unei proceduri de evaluare consacrate, respectivul operator poate selecta un pilot cu o experiență de mai puțin de 50 de ore pe tipul respectiv de aeronavă.

(b) Piloții care dețin o calificare de pilot de încercare în conformitate cu Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă sunt creditați integral pentru cursul de pregătire prevăzut la lit.(a) pct. 1, cu condiția ca piloții care dețin o calificare de pilot de încercare să fi primit pregătirea inițială și periodică necesară în domeniul managementului resurselor echipajului în conformitate cu ORO.FC.115 și ORO.FC.215 din anexa nr.3 (Partea FC).

(c) Un pilot comandant nu efectuează un zbor de verificare a întreținerii de „nivel A” cu o aeronavă motorizată complexă, decât dacă pilotul comandant a efectuat un zbor de verificare a întreținerii de „nivel A” în perioada precedentă de 36 de luni.

(d) Experiența recentă de pilot comandant pe un zbor de verificare a întreținerii de „nivel A” este redobândită după efectuarea unui zbor de verificare a întreținerii de „nivel A” în calitate de observator sau de pilot care monitorizează sau după efectuarea într-un simulator a unui zbor de verificare a întreținerii de „nivel A” în calitate de pilot comandant.

SPO.SPEC.MCF.120 Cursul de pregătire a echipajului de zbor pentru zborurile de verificare a întreținerii de „nivel A”

(a) Cursul de pregătire necesar pentru un zbor de verificare a întreținerii de „nivel A” se desfășoară conform unei programe detaliate.

(b) Instruirea practică pentru cursul de pregătire se desfășoară în oricare dintre următoarele moduri:

1. într-un simulator care, în scopul pregătirii, redă în mod adecvat reacția aeronavei și a sistemelor sale la verificările efectuate;

2. în timpul unui zbor la bordul unei aeronave, în care se demonstrează tehnicile de zbor de verificare a întreținerii.

(c) Un curs de pregătire urmat pe o singură categorie de aeronave este considerat valabil pentru toate tipurile de aeronave din categoria respectivă.

(d) În funcție de aeronava utilizată pentru pregătire și de aeronava care urmează să fie pilotată în cadrul zborului de verificare a întreținerii, operatorul specifică dacă este necesară o

pregătire pentru diferențe sau o pregătire de familiarizare și descrie conținutul respectivei pregătiri.

SPO.SPEC.MCF.125 Componenta echipajului și persoanele de la bord

(a) Operatorul stabilește proceduri de identificare a necesității de a suplimenta numărul specialiștilor în executarea anumitor sarcini.

(b) Pentru un zbor de verificare a întreținerii de „nivel A”, operatorul definește, în manualul său, politica aplicabilă altor persoane la bord.

(c) Pentru un zbor de verificare a întreținerii de „nivel A”, este necesară prezența, în compartimentul echipajului de zbor, a unui specialist în executarea anumitor sarcini sau a unui pilot suplimentar pentru a ajuta membrii echipajului de zbor, cu excepția cazului în care configurația aeronavei nu permite prezența respectivei persoane sau în care operatorul poate justifica, ținând seama de sarcina de lucru a membrilor echipajului de zbor pe baza programului de zbor, că membrii echipajului de zbor nu necesită ajutor suplimentar.

SPO.SPEC.MCF.130 Proceduri pentru situații anormale sau de urgență simulate în zbor

Prin derogare de la SPO.OP.185, un specialist în executarea anumitor sarcini poate fi prezent la bordul unui zbor de verificare a întreținerii de „nivel A” dacă respectivul specialist în executarea anumitor sarcini este necesar pentru atingerea scopului zborului și dacă a fost identificat în programul de zbor.

SPO.SPEC.MCF.135 Limitările timpului de zbor și cerințe privind perioada de odihnă

La desemnarea membrilor echipajului pentru zborurile de verificare a întreținerii, operatorii care fac obiectul subpărții FTL din anexa nr.3 (Partea ORO) aplică dispozițiile din subpartea respectivă.

SPO.SPEC.MCF.140 Sisteme și echipamente

În cazul în care un zbor de verificare a întreținerii are ca scop verificarea bunei funcționări a unui sistem sau a unui echipament, respectivul sistem sau echipament este identificat ca fiind potențial nefiabil, iar înainte de zbor se convine asupra unor măsuri adecvate de diminuare a riscurilor pentru a reduce la minimum riscurile la adresa siguranței zborului.

SPO.SPEC.MCF.145 Cerințe aplicabile titularilor de AOC în ceea ce privește înregistratoarele de voce din carlingă, înregistratoarele de date de zbor și înregistrarea transmisiunilor prin legături de date

În cazul unui zbor de verificare a întreținerii efectuat de o aeronavă utilizată în mod obișnuit pentru operațiuni CAT, continuă să se aplice dispozițiile privind CVR, FDR și înregistratoarele transmisiunilor prin legături de date (DLR) din anexa nr.4 (Partea CAT).

Apendicele nr.1
la Regulamentul de stabilire a cerințelor
tehnice și a procedurilor administrative
referitoare la operațiunile aeriene

CERTIFICAT DE OPERATOR AERIAN <i>AIR OPERATOR CERTIFICATE</i> (Programul de autorizare pentru operatorii de transport aerian) <i>(Approval schedule for air transport operators)</i>			
Tipuri de operațiuni: <i>Types of operations:</i>	Transport aerian comercial (CAT) <i>Commercial air transport (CAT)</i>	<input type="checkbox"/> Pasageri; <i>Passengers;</i>	<input type="checkbox"/> Marfă; <i>Cargo;</i>
<input type="checkbox"/> Altele ⁽¹⁾ : _____ <i>Other</i>			
(4)	Republica Moldova (2) <i>Republic of Moldova</i> Autoritatea Aeronautică Civilă (3) <i>Civil Aviation Authority</i>	(5) Adresa <i>Address:</i> Telefon <i>Telephone:</i> Fax: <i>Fax:</i> E-mail: <i>E-mail:</i> Pagina oficială: <i>Official site:</i>	
AOC # (6):	Denumirea operatorului (7) <i>Operator name</i> Denumirea comercială (8) <i>Db a trading name</i> Adresa operatorului ⁽¹⁰⁾ <i>Operator address</i> Telefon ⁽¹¹⁾ : <i>Telephone</i> Fax: <i>Fax</i> E-mail: <i>E-mail</i>	Puncte operaționale de contact (9): <i>Operational points of contact</i> Datele de contact pentru comunicarea, fără întârzieri nejustificate, cu conducerea operațională figurează în _____ ⁽¹²⁾ . <i>Contact details, at which</i> <i>operational management can be</i> <i>contacted without undue delay,</i> <i>are listed in</i> _____	
Prezentul certificat atestă că _____ ⁽¹³⁾ este autorizată să desfășoare operațiuni aeriene comerciale, conform specificațiilor de operare anexate, în conformitate cu manualul de operațiuni, cerințele esențiale privind operațiunile de zbor din Codul aerian și cu _____. <i>This certificate certifies that _____ is authorised to perform commercial air operations, as defined in the attached operations specifications, in accordance with the operations manual, essential requirements for air operations from the Aviation code and _____</i>			
Prezentul certificat se eliberează pe o durată nelimitată și rămâne valabil atât timp cât nu este suspendat sau revocat. <i>This certificate is issued for an unlimited period of time and remains valid until it is not suspended or revoked.</i>			
Data eliberării ⁽¹⁴⁾ : <i>Date of issue</i>		Numele și semnătura ⁽¹⁵⁾ : <i>Name and signature</i> Titlatura: <i>Title</i>	
(1) Precizați celelalte tipuri de transport. (2) Înlocuit de numele statului operatorului. (3) Înlocuit de datele de identificare ale Autorității Aeronautice Civile. (4) Pentru uzul Autorității Aeronautice Civile.			

- (⁵) Pentru uzul Autorității Aeronautice Civile.
- (⁶) Referința aprobării, așa cum a fost eliberată de Autoritatea Aeronautică Civilă.
- (⁷) Înlocuit de denumirea înregistrată a operatorului.
- (⁸) Denumirea comercială a operatorului, dacă este diferită. Se introduce „Dba” (care își desfășoară activitatea sub denumirea) înainte de denumirea comercială.
- (⁹) Datele de contact cuprind numerele de telefon și de fax, inclusiv codul de țară și adresa de e-mail (dacă există) la care conducerea operațională poate fi contactată fără întârzieri nejustificate pentru probleme legate de operațiunile de zbor, navigabilitate, competența membrilor echipajului de zbor și de cabină, bunuri periculoase și alte aspecte, după caz.
- (¹⁰) Adresa sediului principal de activitate al operatorului.
- (¹¹) Numerele de telefon și de fax de la sediul principal de activitate al operatorului, inclusiv codul de țară. Se indică adresa de e-mail, dacă există.
- (¹²) Introducerea documentului verificat, păstrat la bord, în care figurează datele de contact, cu mențiunea paragrafului sau a paginii corespunzătoare. De exemplu: „Datele de contact ... figurează în manualul de operațiuni, generalități/elemente de bază, capitolul 1, 1.1”; sau „... figurează în specificațiile de operare, pagina 1”; „... figurează în anexa la prezentul document”.
- (¹³) Denumirea înregistrată a operatorului.
- (¹⁴) Data eliberării certificatului de operator aerian (AOC) (zz.ll.aaaa).
- (¹⁵) Funcția, numele și semnătura reprezentantului Autorității Aeronautice Civile. În plus, pe AOC se aplică o ștampilă oficială.

Notă: Certificatul de operator aerian se eliberează, se reperfectează, se suspendă și se retrage de către AAC prin intermediul Sistemului informațional automatizat de gestionare și eliberare a actelor permissive (SIA GEAP).

Apendicele nr. 2
la Regulamentul de stabilire a cerințelor
tehnice și a procedurilor administrative
referitoare la operațiunile aeriene

SPECIFICAȚII DE OPERARE OPERATIONS SPECIFICATIONS (sub rezerva condițiilor aprobate din manualul de operațiuni) <i>(subject to the approved conditions in the operations manual)</i>				
Date de contact ale Autorității Aeronautice Civile <i>Contact details of the Civil Aviation Authority</i>				
Telefon ⁽¹⁾ : _____ <i>Telephone</i>		Fax: _____ <i>Fax</i>		
E-mail: _____ <i>E-mail:</i>				
AOC ⁽²⁾ : MD	Denumirea operatorului ⁽³⁾ : <i>Operator name</i> Dbă Denumirea comercială <i>Dbă Trading name</i>	Data ⁽⁴⁾ : <i>Date</i>	Semnătura: <i>Signature</i>	
Nr. specificații de operare: <i>Operations specifications #</i>				
Model de aeronavă ⁽⁵⁾ : <i>Aircraft model</i> Însemne de înmatriculare ⁽⁶⁾ : <i>Registration marks</i>				
Tipuri de operațiuni: Operațiuni comerciale <i>Types of operations: Commercial operations</i>				
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <input type="checkbox"/> Pasageri <i>Passengers</i> <input type="checkbox"/> Marfă <i>Cargo</i> <input type="checkbox"/> Altele⁽⁷⁾: _____ <i>Others</i> </div>				
Zona de operare ⁽⁸⁾ : <i>Area of operation</i>				
Limitări speciale ⁽⁹⁾ : <i>Special limitations</i>				
Aprobări specifice: <i>Specific approvals</i>	Da <i>Yes</i>	Nu <i>No</i>	Specificații ⁽¹⁰⁾ <i>Specifications</i>	Observații <i>Remarks</i>
Bunuri periculoase <i>Dangerous goods</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operațiuni în condiții de vizibilitate redusă (LVO) <i>Low visibility operations</i>			CAT ⁽¹¹⁾ ____	
Decolare <i>Take-off</i>			RVR ⁽¹²⁾ : m	
Apropiere și aterizare <i>Approach and landing</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	DA/H: ft RVR: m	
RVSM ⁽¹³⁾	<input type="checkbox"/> Nu se aplică <i>Not applicable</i>	<input type="checkbox"/>		
ETOPS ⁽¹⁴⁾	<input type="checkbox"/> Nu se aplică <i>Not applicable</i>	<input type="checkbox"/>	Timp maxim de deviere ⁽¹⁵⁾ : min. <i>Maximum diversion time: min</i>	
Specificații de navigație complexe pentru operațiuni PBN ⁽¹⁶⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		⁽¹⁷⁾

<i>Complex navigation specifications for PBN operations</i>				
Specificații privind performanțele minime de navigație (MNPS) <i>Minimum navigation performance specification</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operațiuni cu avioane monomotor cu turbină efectuate pe timp de noapte sau în condiții IMC (SET-IMC) <i>Operations of single-engined turbine aeroplane at night or in IMC (SET-IMC)</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(¹⁸)	
Operațiuni cu elicopterul cu ajutorul sistemelor de redare a imaginii pe timp de noapte (NVIS) <i>Helicopter operations with the aid of night vision imaging systems</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operațiuni cu încărcături suspendate efectuate cu elicopterul (HHO) <i>Helicopter hoist operations</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operațiuni de servicii medicale de urgență cu elicopterul (HEMS) <i>Helicopter emergency medical service operations</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operațiuni deasupra mării efectuate cu elicopterul (HOFO) <i>Helicopter offshore operations</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Pregătirea echipajului de cabină(¹⁹) <i>Cabin crew training</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Eliberarea atestatului CC(²⁰) <i>Issue of CC attestation</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Utilizarea aplicațiilor EFB de tip B <i>Use of type B EFB applications</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(²¹)	
Menținerea navigabilității <i>Continuing airworthiness</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(²²)	
Altele (²³) <i>Others</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

(¹) Numerele de telefon și de fax ale Autorității Aeronautice Civile, inclusiv codul de țară. Se indică adresa de e-mail, dacă există.

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

(³) Se introduc denumirea înregistrată și denumirea comercială a operatorului, dacă sunt diferite. Se introduce „Dba” (care își desfășoară activitatea sub denumirea) înainte de denumirea comercială.

(⁴) Data emiterii specificațiilor de operare (zz.ll.aaaa) și semnătura reprezentantului Autorității Aeronautice Civile.

(⁵) Se introduce denumirea OACI a mărcii, modelului și 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 sau în specificațiile de operare, sau în manualul de operațiuni. În cazul din urmă, specificațiile de operare aferente 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 a acestuia.

(⁷) Se indică orice alt tip de transport (de exemplu: servicii medicale de urgență).

(⁸) Lista zonelor 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 (cu criteriile corespunzătoare).

(¹¹) Se introduce categoria aplicabilă de apropiere de precizie: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB sau CAT IIIC. Se introduce distanța vizuală în lungul pistei (RVR) minimă, în metri (m) și înălțimea de

decizie (DH) în picioare (ft). Se folosește un rând pentru fiecare categorie de apropiere din listă.

(¹²) Se introduce RVR minimă aprobată la decolare în metri (m). Se poate folosi un rând pentru fiecare aprobare, dacă s-au acordat mai multe aprobări.

(¹³) Caseta „nu se aplică” poate fi bifată numai dacă plafonul maxim al aeronavei este sub FL290.

(¹⁴) Operațiunile pe distanță extinsă (ETOPS) se aplică în prezent doar în cazul aeronavelor bimotoare. Prin urmare, caseta „nu se aplică” poate fi bifată dacă modelul de aeronavă are mai puțin sau mai mult de două motoare.

(¹⁵) Se poate indica și limita de distanță (în mile nautice, NM), precum și tipul motorului.

(¹⁶) Navigația bazată pe cerințele de performanță (PBN): se folosește un rând pentru fiecare aprobare specifică pentru operațiuni PBN complexe (de exemplu: RNP AR APCH), limitările corespunzătoare fiind indicate în coloanele „Specificații” și/sau „Observații” sau în ambele coloane. Aprobările individuale ale procedurilor RNP AR APCH specifice pot fi enumerate în specificațiile de operare sau în manualul de operațiuni. În cazul din urmă, specificațiile de operare aferente trebuie să facă trimitere la pagina corespunzătoare din manualul de operațiuni.

(¹⁷) Precizați dacă aprobarea specifică este limitată la anumite extremități de pistă sau aerodromuri sau la ambele.

(¹⁸) Se introduce combinația specifică corp de aeronavă sau de motor.

(¹⁹) 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 Partea CC din Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă.

(²⁰) Aprobarea de a elibera atestate de membru al echipajului de cabină, în conformitate cu Partea CC din Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă.

(²¹) 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 de operare, fie în manualul de operațiuni. În cazul din urmă, specificațiile de operare aferente trebuie să facă trimitere la pagina corespunzătoare din manualul de operațiuni.

(²²) Numele persoanei sau denumirea organizației responsabile cu asigurarea menținerii navigabilității aeronavei și o trimitere la Partea M subpartea G din Regulamentul privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperiilor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu.

(²³) 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).

Apendicele nr. 3
la Regulamentul de stabilire a cerințelor
tehnice și a procedurilor administrative
referitoare la operațiunile aeriene

Lista aprobărilor specifice

List of specific approvals

Operațiuni necomerciale
Non-commercial operations

Operațiuni specializate
Specialised operations

(sub rezerva condițiilor specificate în aprobare și cuprinse în manualul de operațiuni sau în manualul de operare al pilotului)

(subject to the conditions specified in the approval and contained in the operations manual or pilot's operating handbook)

Autoritatea Aeronautică Civilă ⁽¹⁾ : <i>Civil Aviation Authority</i>		Adresă: <i>Address</i> Telefon: <i>Telephone</i> Fax: <i>Fax</i> E-mail: <i>E-mail</i> Pagină oficială: <i>Official site</i>
Lista aprobărilor specifice nr. ⁽²⁾ : <i>List of specific approvals #.</i> Denumirea operatorului: <i>Name of operator:</i> Data ⁽³⁾ : <i>Date:</i> Semnătura: <i>Signature:</i>		
Modelul de aeronavă și însemnele de înmatriculare ⁽⁴⁾ : <i>Aircraft model and registration marks:</i>		
Tipurile de operațiuni specializate (SPO), dacă este cazul: <i>Types of specialised operation (SPO), if applicable:</i> <input type="checkbox"/> ⁽⁵⁾		
Aprobări specifice ⁽⁶⁾ : <i>Specific approvals :</i>	Specificație ⁽⁷⁾ : <i>Specification :</i>	Observații: <i>Remarks:</i>

⁽¹⁾ Se introduce denumirea și datele de contact.

⁽²⁾ Se introduce numărul aferent.

⁽³⁾ Data eliberării aprobărilor specifice (zz.ll.aaaa) și semnătura reprezentantului Autorității Aeronautice Civile.

⁽⁴⁾ Se introduce denumirea stabilită de Echipa pentru siguranța aviației comerciale (CAST)/OACI a tipului, modelului și seriei aeronavei sau a seriei master, dacă a fost desemnată o serie (de exemplu: Boeing-737-3K2 sau Boeing-777-232). Taxonomia CAST/OACI este disponibilă la adresa: <http://www.intlaviationstandards.org/>.

Însemnele de înmatriculare sunt enumerate fie în lista aprobărilor specifice, fie în manualul de operațiuni. În cazul din urmă, lista aprobărilor specifice face trimitere la pagina corespunzătoare din manualul de operațiuni.

⁽⁵⁾ Specificați tipul de operațiune (de exemplu: agricultură, construcții, fotografiere, supraveghere, observare și

patrulare, publicitate aeriană, lansări cu parașuta, zboruri de verificare a întreținerii).

(⁶) În această coloană, enumerați toate operațiunile aprobate, de exemplu: bunuri periculoase, LVO, RVSM, PBN, MNPS, HOFO.

(⁷) În această coloană, enumerați criteriile cele mai permissive pentru fiecare aprobare, de exemplu, înălțimea de decizie și minimele RVR pentru CAT II.

Apendicele nr. 4
la Regulamentul de stabilire a cerințelor
tehnice și a procedurilor administrative
referitoare la operațiunile aeriene

AUTORIZAȚIE PENTRU OPERAȚIUNI COMERCIALE SPECIALIZATE <i>AUTHORISATION FOR COMMERCIAL SPECIALISED OPERATIONS</i>		
Autoritatea Aeronautică Civilă ⁽¹⁾ : <i>Civil Aviation Authority</i>		Adresă: <i>Address</i> Telefon: <i>Telephone</i> Fax: <i>Fax</i> E-mail: <i>E-mail</i> Pagină oficială: <i>Official site</i>
Autorizație nr. ⁽²⁾ : <i>Authorisation #:</i>		
Denumirea operatorului ⁽³⁾ : <i>Operator name:</i> Adresa operatorului ⁽⁴⁾ : <i>Operator address:</i> Telefon ⁽⁵⁾ : <i>Telephone:</i> Fax: <i>Fax:</i> E-mail: <i>E-mail:</i>		
Modelul de aeronavă și însemnele de înmatriculare ⁽⁶⁾ : <i>Aircraft model and registration marks:</i>		
Operațiuni specializate autorizate ⁽⁷⁾ : <i>Authorised specialised operations:</i>		
Zona sau locul de operare autorizat ⁽⁸⁾ : <i>Authorised area or site of operation:</i>		
Limitări speciale ⁽⁹⁾ : <i>Special limitations:</i>		
Prin prezenta se confirmă faptul că _____ este autorizat să efectueze o operațiune sau operațiuni comerciale specializate, în conformitate cu prezenta autorizație, cu procedurile standard de operare ale operatorului, cerințele esențiale privind operațiunile de zbor din Codul aerian și cu _____. <i>This is to confirm that _____ is authorised to perform commercial specialised operation(s) in accordance with this authorisation, operator's Standard Operating Procedures, essential requirements for air operations from the Aviation code and _____.</i>		
Data eliberării ⁽¹⁰⁾ : <i>Date of issue:</i>	Numele și semnătura ⁽¹¹⁾ : <i>Name and signature:</i> Titlatura: <i>Title:</i>	

⁽¹⁾ Denumirea și datele de contact ale Autorității Aeronautice Civile.

⁽²⁾ Se introduce numărul autorizației pentru operațiuni comerciale specializate aferent.

⁽³⁾ Se introduc denumirea înregistrată și denumirea comercială a operatorului, dacă sunt diferite. Se introduce „Dbă” (care își desfășoară activități sub denumirea) înainte de denumirea comercială.

⁽⁴⁾ Adresa sediului principal de activitate al operatorului.

⁽⁵⁾ Numerele de telefon și fax de la locul principal de activitate al operatorului, inclusiv codul de țară. Se indică adresa de e-mail, dacă este cazul.

⁽⁶⁾ Se introduce denumirea stabilită de Echipa pentru siguranța aviației comerciale (CAST)/OACI a tipului, modelului și seriei aeronavei sau seriei master, dacă a fost desemnată o serie (de exemplu, Boeing-737-3K2 sau

Boeing-777-232). Taxonomia CAST/OACI este disponibilă la adresa: <http://www.intlaviationstandards.org/>. Însemnele de înmatriculare sunt enumerate fie în lista aprobărilor specifice, fie în manualul de operațiuni. În ultimul caz, lista aprobărilor specifice face referință la pagina corespunzătoare din manualul de operațiuni.

(⁷) Specificați tipul de operațiune, de exemplu, agricultură, construcții, fotografiere, supraveghere, observare și patrulare, publicitate aeriană, lansări cu parașuta, zboruri de verificare a întreținerii.

(⁸) Lista zonelor geografice sau a locurilor în care se desfășoară operațiunea autorizată (după coordonatele geografice, de regiunea de informare a zborurilor sau de frontierele naționale sau regionale).

(⁹) Lista limitărilor speciale aplicabile (de exemplu, numai VFR, numai pe timp de zi etc.).

(¹⁰) Data eliberării autorizației (zz.ll.aaaa).

(¹¹) Funcția, numele și semnătura reprezentantului Autorității Aeronautice Civile. În plus, pe autorizație se va aplica ștampila oficială.

Notă: Autorizația pentru operațiuni comerciale specializate se eliberează, se reperfectează, se suspendă și se retrage de către AAC prin intermediul Sistemului informațional automatizat de gestionare și eliberare a actelor permissive (SIA GEAP).

Apendicele nr. 5
la Regulamentul de stabilire a cerințelor
tehnice și a procedurilor administrative
referitoare la operațiunile aeriene

DECLARAȚIE privind operațiunile aeriene necomerciale în conformitate cu Regulamentul privind cerințele tehnice și procedurile administrative referitoare la operațiunile aeriene DECLARATION <i>on non-commercial air operations</i> <i>in accordance with the Regulation regarding technical requirements and administrative procedures related to air operations</i>					
Operatorul <i>Operator</i> Numele: <i>Name:</i> Locul în care operatorul își are locul principal de activitate sau, dacă operatorul nu are un sediu principal de activitate, locul în care operatorul este stabilit sau își are reședința și locul din care sunt coordonate operațiunile: <i>Place in which the operator has its principal place of business or, if the operator has no principal place of business, place in which the operator is established or residing and place from which the operations are directed:</i> Numele și datele de contact ale managerului responsabil: <i>Name and contact details of the accountable manager:</i>					
Operarea aeronavelor <i>Aircraft operation</i>					
Data de începere a operării sau data intrării în vigoare a schimbării: <i>Starting date of operation or applicability date of the change:</i>					
Informații privind aeronava, operarea și întreprinderea de management al menținerii navigabilității ⁽¹⁾ : <i>Information on aircraft, operation and continuing airworthiness management organisation:</i>					
Nr. de serie al aeronavei ⁽²⁾ <i>Aircraft MSN</i>	Tipul aeronavei <i>Aircraft type</i>	Însemnele de înmatriculare ale aeronavei ⁽³⁾ <i>Aircraft registration</i>	Baza principală <i>Main base</i>	Tip (tipuri) de operațiuni ⁽⁴⁾ <i>Type(s) of operation</i>	Întreprinderea responsabilă cu managementul menținerii navigabilității ⁽⁵⁾ <i>Organisation responsible for continuing airworthiness management</i>

Operatorul trebuie să obțină o aprobare prealabilă ⁽⁶⁾ sau o aprobare specifică ⁽⁷⁾ pentru anumite operațiuni înainte de a efectua astfel de operațiuni.
The operator shall obtain a prior approval ⁽⁶⁾ or specific approval ⁽⁷⁾ for certain operations before conducting such operations.

După caz, detaliile aprobărilor deținute (atașați la declarație o listă cu aprobările specifice, inclusiv aprobările specifice acordate de un alt stat, dacă este cazul).
Where applicable, details of approvals held (attach list of specific approvals, including specific approvals granted by another state, to the declaration, if applicable).

Dacă este cazul, lista mijloacelor de conformare alternative cu trimitere la AMC-urile pe care le înlocuiesc (atașați AltMoC).

Where applicable, list of alternative means of compliance with references to the associated AMC's they replace (attach AltMoC).
Declarații <i>Statements</i>
<ul style="list-style-type: none"> Operatorul respectă și va continua să respecte cerințele esențiale privind operațiunile de zbor din Codul aerian și cerințele Regulamentului privind cerințele tehnice și procedurile administrative referitoare la operațiunile aeriene. <i>The operator complies, and will continue to comply, with the essential requirements for air operations from the Aviation code and with the requirements of Regulation regarding technical requirements and administrative procedures related to air operations.</i> Documentația privind sistemul de management, inclusiv manualul de operațiuni, respectă cerințele din anexa nr. 3 (Partea ORO), nr.5 (Partea SPA), nr.6 (Partea NCC) sau din nr.8 (Partea SPO), iar toate zborurile se vor desfășura în conformitate cu dispozițiile din manualul de operațiuni, astfel cum se prevede la ORO.GEN.110 lit.(b) anexa nr.3 la Regulamentul privind cerințele tehnice și procedurile administrative referitoare la operațiunile aeriene. <i>The management system documentation, including the operations manual, comply with the requirements of annex no.3 (Part ORO), no.5 (Part SPA), no.6 (Part NCC) or no.8 (Part SPO) and all flights will be carried out in accordance with the provisions of the operations manual as required by ORO.GEN.110(b) annex no.3 to Regulation regarding technical requirements and administrative procedures related to air operations.</i> Toate aeronavele operate dispun de un certificat de navigabilitate valabil în conformitate cu Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție sau îndeplinesc cerințele specifice de navigabilitate aplicabile aeronavelor înmatriculate într-un alt stat care fac obiectul unui contract de închiriere. <i>All aircraft operated hold a valid certificate of airworthiness in accordance with Regulation laying down administrative requirements and procedures for the airworthiness and environmental certification of aircraft and related products, parts and appliances, as well as for the certification of design and production organisations or meet the specific airworthiness requirements applicable to aircraft registered in another state and subject to a lease agreement.</i> Toți membrii echipajului de zbor dețin un certificat în conformitate cu Partea FCL din Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă, astfel cum se prevede la ORO.FC.100 lit.(c) anexa nr.3 la Regulamentul privind cerințele tehnice și procedurile administrative referitoare la operațiunile aeriene, iar membrii echipajului de cabină, dacă este cazul, sunt pregătiți în conformitate cu subpartea CC din anexa nr.3 la Regulamentul privind cerințele tehnice și procedurile administrative referitoare la operațiunile aeriene. <i>All flight crew members hold a licence in accordance with Part FCL to Regulation laying down technical requirements and administrative procedures related to civil aviation aircrew as required by ORO.FC.100(c) of annex no.3 to Regulation regarding technical requirements and administrative procedures related to air operations and cabin crew members, where applicable, are trained in accordance with Subpart CC of annex no.3 to Regulation regarding technical requirements and administrative procedures related to air operations</i> Dacă este cazul, operatorul a pus în aplicare și a demonstrat conformitatea cu un standard recunoscut oficial în domeniu. <i>If applicable, the operator has implemented and demonstrated conformity to a recognised industry standard.</i> <p>Referința standardului: <i>Reference of the standard:</i></p> <p>Organismul de certificare: <i>Certification body:</i></p> <p>Data ultimului audit privind conformitatea: <i>Date of the last conformity audit:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Operatorul va notifica Autorității Aeronautice Civile orice modificare a circumstanțelor care îi afectează conformarea cu cerințele esențiale privind operațiunile de zbor din Codul aerian și cerințele din Regulamentul privind cerințele tehnice și procedurile administrative referitoare la operațiunile aeriene, astfel cum a fost declarată Autorității Aeronautice Civile prin prezenta declarație, precum și orice modificări ale informațiilor și ale listelor AltMoC incluse în prezenta declarație și atașate la aceasta, după cum se prevede la ORO.GEN.120 lit.(a) anexa nr.3 la Regulamentul privind cerințele tehnice și procedurile administrative referitoare la operațiunile aeriene.

The operator shall notify the Civil Aviation Authority any changes in circumstances affecting its compliance with the essential requirements for air operations from the Aviation code and with the requirements of Regulation regarding technical requirements and administrative procedures related to air operations as declared to the Civil Aviation Authority through this declaration and any changes to the information and lists of AltMoC included in and annexed to this declaration, as required by ORO.GEN.120(a) of annex no.3 to Regulation regarding technical requirements and administrative procedures related to air operations

Copia contractului (contractelor) de asigurare și a certificatului/poliței (certificatelor/ polițelor) de asigurare pentru răspunderea civilă față de pasageri, bagaje și mărfuri, precum și pentru răspunderea civilă față de părți terțe

Copy of the liability insurance contract (contracts) and of the liability insurance certificat/policy (certificates/policies) for passengers, baggage and goods, as well as third parties

• Operatorul confirmă că informațiile puse la dispoziție în prezenta declarație sunt corecte.

The operator confirms that the information disclosed in this declaration is correct

Data, numele și semnătura managerului responsabil

Date, name and signature of the accountable manager

⁽¹⁾ Dacă în declarație nu este suficient spațiu pentru a enumera toate informațiile, respectivele informații sunt enumerate într-o anexă separată. Anexa se datează și se semnează.

⁽²⁾ Număr de serie dat de constructor

⁽³⁾ Dacă aeronava este înmatriculată și la un titular de AOC, indicați numărul AOC-ului titularului de AOC.

⁽⁴⁾ „Tip (tipuri) de operațiuni” se referă la tipul operațiunilor efectuate cu aeronava în cauză, de exemplu, operațiuni necomerciale sau operațiuni specializate, cum ar fi zboruri de fotografiere aeriană, zboruri de publicitate aeriană, zboruri pentru transmiterea știrilor, zboruri pentru televiziune și film, operațiuni cu parașuta, parașutism, zboruri de verificare a întreținerii.

⁽⁵⁾ Informațiile despre întreprinderea responsabilă cu managementul menținerii navigabilității trebuie să includă numele, adresa și numărul aprobării.

⁽⁶⁾ (a) operațiuni cu orice instrument, echipament, element sau funcție defect(ă), în cadrul unui MEL [ORO.MLR.105 literele (b), (f) și (j), NCC.IDE.A.105, NCC.IDE.H.105, SPO.IDE.A.105 și SPO.IDE.H.105];

(b) operațiuni care necesită autorizare sau aprobare prealabilă, inclusiv toate operațiunile următoare:

- pentru operațiuni specializate, închirierea cu echipaj și închirierea fără echipaj a aeronavelor înmatriculate într-o țară terță [punctul ORO.SPO.100 litera (c)];

- operațiuni comerciale specializate cu risc ridicat (punctul ORO.SPO.110);

- operațiuni necomerciale cu aeronave cu o MOPSC mai mare de 19, care sunt efectuate fără prezența la bord a unui membru al echipajului de cabină în exercițiul funcțiunii [punctul ORO.CC.100 litera (d)];

- utilizarea unor minime de operare IFR mai scăzute decât cele publicate de statul respectiv (punctele NCC.OP.110 și SPO.OP.110);

- realimentarea cu motorul (motoarele) și/sau cu rotoarele în funcțiune (punctul NCC.OP.157);

- operațiuni specializate (SPO) fără oxigen la o altitudine de peste 10 000 ft (punctul SPO.OP.195).

⁽⁷⁾ Operațiuni în conformitate cu anexa nr.5 (Partea SPA) la Regulamentul privind cerințele tehnice și procedurile administrative referitoare la operațiunile aeriene anexa, inclusiv subpărțile B «Operațiuni de navigație bazată pe performanțe (PBN)», C «Operațiuni cu specificații de performanțe de navigație minimE (MNPS)», D «Operațiuni în spațiul aerian cu eșalonare verticală minimă (RVSM)», E «Operațiuni în condiții de vizibilitate redusă (LVO)», G «Transportul bunurilor periculoase», K «Operațiuni deasupra mării cu elicoptere» și M «Documentația de zbor în format electronic (EFB)».

Apendicele nr. 6
la Regulamentul de stabilire a cerințelor
tehnice și a procedurilor administrative
referitoare la operațiunile aeriene

**MODEL AGREEMENT BETWEEN [State 1] and [State 2]
on the implementation of Article 83 *bis* of the Chicago Convention**

WHEREAS the Protocol relating to Article 83 *bis* of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944), to which [State 1] and [State 2] are parties, entered into force on 20 June 1997;

WHEREAS Article 83 *bis*, with a view to enhanced safety, provides for the possibility of transferring to the State of the Operator all or part of the State of Registry's functions and duties pertaining to Articles 12, 30, 31, and 32 (a) of the Convention;

WHEREAS, in line with ICAO Document 9760 (Airworthiness Manual), and in light of ICAO Document 8335 (Manual of Procedures for Operations Inspections, Certification and Continued Surveillance), it is necessary to establish precisely the international obligations and responsibilities of [State 1] (State of Registry) and [State 2] (State of the Operator) in accordance with the Convention;

WHEREAS, with reference to the relevant Annexes to the Convention, this agreement organizes the transfer from [State 1] to [State 2] of responsibilities normally carried out by the State of Registry, as set out in paragraphs 3 and 4 below;

The [Civil Aviation Authority] of [State 1] [address], represented by its [title], and
The [Civil Aviation Authority] of [State 2] [address], represented by its [title],

Hereinafter referred to as "the Parties", have agreed as follows on behalf of their respective Governments on the basis of Articles 33 and 83 *bis* of the Convention:

Article ISCOPE

Section 1. [State 1] shall be relieved of responsibility in respect of the functions and duties transferred to [State 2], upon due publicity or notification of this agreement as determined in paragraph (b) of Article 83 *bis*.

Section 2. The scope of this agreement shall be limited to [types of aircraft] on the register of civil aircraft of [State 1] and operated under leasing arrangement by [operator], whose the principal place of business is in [State 2]. The list of aircraft concerned, identified by type, registration number and serial number, is reproduced in Attachment 1, which also indicates the term of each leasing arrangement.

Article II TRANSFERRED RESPONSIBILITIES

Section 3. Under this agreement, the Parties agree that [State 1] transfers to [State 2] the following responsibilities, including oversight and control, of relevant items contained in the respective Annexes to the Convention:

Annex 1 *Personnel Licensing* - issuance and validation of licenses.

Annex 2 *Rules of the Air* - enforcement of compliance with applicable rules and regulations relating to the flight and manoeuvre of aircraft.

Annex 6 Operation of Aircraft (Part I - International Commercial Air Transport - Aeroplanes) -all responsibilities which are normally incumbent on the State of Registry. Where responsibilities in Annex 6, Part I, may conflict with responsibilities in Annex 8 - Airworthiness of Aircraft, allocation of specific responsibilities is defined in Attachment.

Section 4. Under this agreement, while [State 1] will retain full responsibility under the Chicago Convention for the regulatory oversight and control of Annex 8 - *Airworthiness of Aircraft*, the responsibility for the approval of line stations used by [operator] which are located away from its main base is transferred to [State 2]. The procedures related to the continuing airworthiness of aircraft to be followed by [operator] will be contained in the operator's Maintenance Control Manual (MCM). Attachment 2 hereunder describes the responsibilities of the Parties regarding the continuing airworthiness of aircraft.)

Article III - NOTIFICATION

Section 5. Responsibility for notifying directly any States concerned of the existence and contents of this agreement pursuant to Article 83 *bis* (b) rests with the State of the Operator, as needed. This agreement, as well as any amendments to it, shall also be registered with ICAO by the State of Registry or the State of the Operator as required by Article 83 of the Convention, and in accordance with the *Rules for Registration with ICAO of Aeronautical Agreements and Arrangements* (ICAO Doc 6685).

Section 6. A certified true copy [in each language] of this agreement shall be placed on board each aircraft to which this agreement applies.

Section 7. A certified true copy of the Air Operator Certificate (AOC) issued to [operator] by [State 2], in which the aircraft concerned will be duly listed and properly identified, will also be carried on board each aircraft.

Article IV COORDINATION

Section 8. Meetings between [State 1 - CAA] and [State 2-CAA] will be held at [three] month intervals to discuss both operations and airworthiness matters resulting from inspections that have been conducted by respective inspectors. For the sake of enhanced safety, these meetings will take place for the purpose of resolving any discrepancies found as a result of the inspections and in order to ensure that all parties are fully informed about the [operator's] operations. The following subjects will be reviewed during these meetings:

- Flight operations
- Continuing airworthiness and aircraft maintenance
- Operator's MCM procedures, if applicable
- Flight and cabin crew training and checking
- Any other significant matters arising from inspections.

Section 9. Subject to reasonable notice, [State 1-CAA] will be permitted access to [State 2-CAA] documentation concerning [operator] in order to verify that [State 2] is fulfilling its safety oversight obligations as transferred from [State 1].

Section 10. During the implementation of this Agreement, and prior to any aircraft subject to it being made the object of a sub-lease, [State 2], remaining the State of the Operator, shall inform [State 1]. None of the duties and functions transferred from [State 1] to [State 2] may be carried out under the authority of a third State without the express written agreement of [State 1].

Article V — FINAL CLAUSES

Section 11. This Agreement will enter into force on its date of signature and come to an end for aircraft listed in Attachment 1 at the completion of the respective leasing arrangements under which they are operated. Any modification to the Agreement shall be agreed by the parties thereto in writing.

Section 12. Any disagreement concerning the interpretation or application of this Agreement shall be resolved by consultation between the Parties.

Section 13. In witness thereof, the undersigned directors of CAA [State 1] and [State 2] have signed this Agreement.

[Signature]

[Signature]

**For the [Civil Aviation
Authority]
of [State 1]**

**For the [Civil Aviation Authority]
of [State 2]**

[Name, title and date]

[Name, title and date]

ATTACHMENTS: Attachment 1 - Aircraft Affected by this Agreement
Attachment 2 - Responsibilities of [State 1] and [State 2]
Regarding Airworthiness

ATTACHMENT 1 AIRCRAFT AFFECTED BY THIS AGREEMENT

Aircraft type	Registration number	Serial number	Leasing term
[.....]			[date]
[.....]			[date]
[.....]			[date]
[.....]			[date]
[.....]			[date]
[.....]			[date]
[.....]			[date]
[.....]			[date]
[.....]			[date]
[.....]			[date]

ATTACHMENT 2 RESPONSIBILITIES OF [State 1] AND [State 2] REGARDING AIRWORTHINESS

ICAO Doc.	Subject	Responsibilities of the State of Registry ([State 1])	Responsibilities of the State of the Operator ([State 2])
Annex 8, Part II, Chapter 4; Doc 9760, Volume II, Part B, Chapter 8	Mandatory continuing airworthiness information	Ensure that [State 2-CAA] and [operator] receive all applicable mandatory continuing airworthiness information	Ensure that [operator] complies with mandatory continuing airworthiness information transmitted by [State 1-CAA]
Annex 6, Part I, 5.2.4	Operation of aircraft in compliance with its Certificate of Airworthiness		Assume State of Registry's responsibility as defined in para. 5.2.4 of Annex 6, Part I
Annex 6, Part I, 8.1.2 Annex 6, Part III, 6.1.2	Operator's Maintenance Responsibilities	Approve maintenance organizations used by [operator] except for line stations away from operator's main base	Approve line stations away from [operator's] main base
Annex 6, Part I, 8.2.1 to 8.2.4 Annex 6, Part III, 6.2.1 to 6.2.4	Operator's Maintenance Control Manual (MCM)		Ensure the guidance is contained in the MCM, approve the MCM, and transmit copy to [State 1-CAA]
Annex 6, Part I, 8.4.1 to 8.4.3	Maintenance Records	Inspect maintenance records and documents every six months	Ensure that records are kept in accordance with 8.4.1 to 8.4.3 of Annex 6, Part I, and inspect in accordance with the requirements of the AOC.
Annex 6, Part I, 8.5.1 and 8.5.2 Annex 6, Part III, 6.5.1 and 6.5.2	Continuing Airworthiness Information	Ensure that airworthiness requirements of [State 1] are known to both [State 2-CAA] and [operator]	Ensure the airworthiness requirements of [State 1] and [State 2] are complied with and adequate procedures are incorporated in the MCM
Annex 6, Part I, 8.6; Annex 6, Part III, 6.6; Doc. 9760, Volume II, Part B, Chapter 10, Appendix A	Modifications and Repairs	Ensure they have been previously approved by the States of Design and of Manufacturer	Ensure the requirements are contained in the MCM and approve the MCM
Annex 6, Part I, 8.7 and 8.8 Annex 6, Part III, 6.7	Approved Maintenance Organization	Approval of the [operator's] base maintenance organization and procedures in accordance with 8.7 of Annex 6, Part I, and, as applicable, 8.8 of Annex 6, Part I, or 6.7 of Annex 6, Part III, and communication to [State 2-CAA] of related procedures to be included in the MCM.	Approval of [operator's] line maintenance arrangements away from base Ensure the procedures are contained in the MCM and approve the MCM

NOTĂ INFORMATIVĂ

la proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene

1. Denumirea autorului, și după caz, a participanților la elaborarea proiectului

Proiectul de hotărâre a Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene a fost elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.

2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ și finalitățile urmărite

Prezentul proiect este elaborat în scopul transpunerii în legislația națională a Regulamentului (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, parte integrantă a Anexei III la Acordul privind Spațiul Aerian Comun dintre Republica Moldova și Uniunea Europeană și statele sale membre, ratificat prin Legea nr.292/2012.

Actualmente, din Regulamentul (UE) nr. 965/2012 este transpus la nivel de hotărâre de Guvern doar Regulamentul cadru, Anexa nr.2 (Partea ARA) și parțial Anexa nr.3 (Partea ORA), celelalte Anexa nr.4-nr.8 sunt transpuse prin Cerințele tehnice aprobate de Autoritatea Aeronautică Civilă prin Ordinul nr.11/GEN din 21.02.2012 (CT-OPS), astfel urmărindu-se scopul instituirii unui cadru normativ primar unic domeniului operațiunilor aeriene, în care să fie incluse atât cerințele tehnice, cât și cele administrative.

Concomitent cu integrarea prevederilor CT-OPS în hotărâre de Guvern, se propune și includerea ultimelor modificări la Regulamentul (UE) nr. 965/2012, după cum urmează:

- Regulamentul (UE) 2018/394 al Comisiei din 13 martie 2018 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 965/2012 în ceea ce privește eliminarea cerințelor privind operațiunile aeriene aplicabile baloanelor;

- Regulamentul (UE) 2018/1042 al Comisiei din 23 iulie 2018 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 965/2012 în ceea ce privește cerințele tehnice și procedurile administrative legate de introducerea programelor de sprijin, a evaluării psihologice a echipajului de zbor, precum și a testării sistematice și aleatorii în vederea depistării consumului de substanțe psihoactive, pentru a se asigura aptitudinea din punct de vedere medical a membrilor echipajului de zbor și de cabină, precum și în ceea ce privește echiparea cu un sistem de avertizare și de informare asupra configurației terenului a avioanelor cu motor cu turbină nou fabricate, care au o masă maximă certificată la decolare de 5700 kg sau mai mică și care sunt aprobate să transporte între șase și nouă pasageri;

- Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/1975 al Comisiei din 14 decembrie 2018 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 965/2012 în ceea ce privește cerințele privind operațiunile aeriene aplicabile planoarelor și documentației de zbor în format electronic;

- Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/1384 al Comisiei din 24 iulie 2019 de modificare a Regulamentelor (UE) nr. 965/2012 și (UE) nr. 1321/2014 în ceea ce privește utilizarea pentru operațiuni necomerciale și pentru operațiuni specializate a aeronavelor înscrise pe un certificat de operator aerian, stabilirea de cerințe operaționale pentru desfășurarea zborurilor de verificare a întreținerii, stabilirea de norme privind operațiunile necomerciale cu un număr redus de membri ai echipajului de cabină la bord și introducerea unor modificări de redactare pentru actualizarea cerințelor privind operațiunile aeriene;

- 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;

- Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/2036 al Comisiei din 9 decembrie 2020 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 965/2012 în ceea ce privește cerințele referitoare la competența echipajului de zbor și la metodele de pregătire și amânare a datelor de aplicare a anumitor măsuri în contextul pandemiei de COVID-19.

Totodată, prin prezentul proiect se propune transpunerea Directivei 2000/79/CE a Consiliului din 27 noiembrie 2000 privind punerea în aplicare a Acordului European privind organizarea timpului de lucru al personalului mobil din aviația civilă, încheiat de Asociația companiilor europene de navigație aeriană

(AEA), Federația europeană a lucrătorilor din transporturi (ETF), Asociația europeană a personalului tehnic navigant (ECA), Asociația europeană a companiilor aviatice din regiunile Europei (ERA) și Asociația internațională a liniilor aeriene rezervate în sistem charter (AICA), publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L302/57 din 01 decembrie 2000 și transpunerea Directivei 2003/88/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 4 noiembrie 2003 privind anumite aspecte ale organizării timpului de lucru, publicat în Jurnalul Oficial nr. L299/9 din 18 noiembrie 2003, ambele fiind parte integrante ale Anexei III la Acordul privind Spațiul Aerian Comun dintre Republica Moldova și Uniunea Europeană și statele sale membre.

Suplimentar, este necesar de menționat că, Republica Moldova, în calitate de stat-membru al Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI), și-a asumat angajamentul conformării la standardele și practicile recomandate (SARPs) cuprinse în cele 19 anexe la Convenția privind aviația civilă internațională (Convenția de la Chicago, 1944). Astfel, prin proiectul respectiv se propune și conformarea cadrului normativ național în domeniul aviației civile la SARPs cuprinse în Anexa 6 OACI – Operarea aeronavelor. În perioada ianuarie-februarie 2022 a fost realizat auditul OACI în cadrul Programului universal de audit al supravegherii siguranței *USOAP – Universal Safety Oversight Audit Programme*. Urmare a auditului, OACI a stabilit nivelul de implementare SARPS (raportat în procente) privind siguranța zborurilor din Republica Moldova. Prin urmare, organizațiile beneficiare ale serviciilor aeriene înainte de semnarea contractelor de transport aerian verifică, de regulă, nivelul de asigurare a siguranței zborurilor stabilit de OACI pentru țara de origine a companiilor aeriene, pentru a se asigura că serviciile prestate de companiile aeriene respective vor fi efectuate în siguranță. În cazul în care acest nivel este unul scăzut, atunci companiile aeriene din Republica Moldova pot avea dificultăți în prestarea serviciilor de transport aerian, deoarece concurența pe piața internațională a serviciilor aeriene este una aprigă.

Una dintre recomandările experților delegați de către Oficiul OACI EUR/NAT enumerate în Raportul de pre-audit al OACI (cu titlu de asistență tehnică), desfășurat în perioada 14 – 16 ianuarie 2020, în partea ce ține de operațiunile aeriene a fost: „*Amend OPS regulations to include recent amendments to ICAO Annexes, file differences to ICAO*”¹. În conformitate cu articolul 38 din Convenția de la Chicago, netranspunerea în cadrul normativ național a SARPs atrage după sine obligativitatea statului de a notifica OACI diferențele, precum și perioada tentativă de transpunere / eliminare a acestora (în cazul de față acestea fac parte din categoria **netranspuse**). Aceste diferențe sunt publicate de OACI și diseminate și altor state contractante. Prin urmare, necoresponderea standardelor operaționale de zbor aplicate în Republica Moldova cu standardele internaționale, inclusiv prin netranspunerea acestora, duce la stabilirea unui nivel de implementare scăzut sau nefavorabil al standardelor, iar în final poate constitui un risc semnificativ (**Significant Safety Concerns**) pentru siguranța zborurilor.

Totodată, se consideră imperios ca proiectul să intre în vigoare în termen de 6 luni de la publicarea acestuia în Monitorul Oficial, termen necesar pentru operatorii aerieni naționali să-și modifice manualele operaționale și procedurile interne la cerințele noi, cât și ca Autoritatea Aeronautică Civilă să adapteze procedurile interne în materie de supraveghere la noile cerințe.

3. Descrierea gradului de compatibilitatea pentru proiectele care au ca scop armonizarea legislației naționale cu legislația Uniunii Europene

Prezentul proiect transpune:

- 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. În conformitate cu prevederile art. 31 alin. (3) din Legea nr. 100/2017 privind actele normative, a fost elaborat Tabelul de concordanță care reflectă gradul de compatibilitate;

- Directiva 2000/79/CE a Consiliului din 27 noiembrie 2000 privind punerea în aplicare a Acordului European privind organizarea timpului de lucru al personalului mobil din aviația civilă, încheiat de Asociația companiilor europene de navigație aeriană (AEA), Federația europeană a lucrătorilor din transporturi (ETF), Asociația europeană a personalului tehnic navigant (ECA), Asociația europeană a companiilor aviatice din regiunile Europei (ERA) și Asociația internațională a liniilor aeriene rezervate în sistem charter (AICA), publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L302/57 din 01 decembrie 2000;

¹ Raport USOAP Continuous Monitoring Approach (CMA) ICAO EUR/NAT Technical Assistance Chisinau, Republic of Moldova 14-16 January 2020

- parțial Directiva 2003/88/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 4 noiembrie 2003 privind anumite aspecte ale organizării timpului de lucru, publicat în Jurnalul Oficial nr.L299/9 din 18 noiembrie 2003.

Cele 3 acte normative europene sunt parte integrantă a Anexei III la Acordul privind Spațiul Aerian Comun dintre Republica Moldova și Uniunea Europeană și statele sale membre, ratificat prin Legea nr.292/2012, termenul de implementare fiind de 2 ani de la intrarea în vigoare a Acordului.

4. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene cuprinde:

- Regulamentul cadru;
- Anexa nr.1 Definițiile termenilor utilizați în anexele nr.2 - nr.8;
- Anexa nr.2 (Partea ARO) Cerințe aplicabile AAC;
- Anexa nr.3 (Partea ORO) Cerințe aplicabile organizațiilor pentru operațiunile aeriene;
- Anexa nr.4 (Partea CAT) Operațiuni de transport aerian comercial;
- Anexa nr.5 (Partea SPA) Aprobări specifice;
- Anexa nr.6 (Partea NCC) Operațiuni aeriene necomerciale efectuate cu aeronave motorizate complexe;
- Anexa nr.7 (Partea NCO) Operațiuni aeriene necomerciale cu alte aeronave decât cele motorizate complexe;
- Anexa nr.8 (Partea SPO) Operațiuni specializate:
 - Apendicele nr.1 Formatul Certificatului de operator aerian;
 - Apendicele nr.2 Specificații de operare;
 - Apendicele nr.3 Lista aprobărilor specifice;
 - Apendicele nr.4 Formatul Autorizației pentru operațiuni comerciale specializare;
 - Apendicele nr.5 Formatul Declarației;
 - Apendicele nr.6 Formatul Acordului 83 bis.

Prezentul proiect stabilește norme privind:

1. Operațiunile aeriene cu avioane și elicoptere;

2. Condițiile de eliberare, menținere, modificare, limitare, suspendare sau revocare a certificatelor operatorilor de aeronave, menționate la art.1 alin.(2) din Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017, cu excepția baloanelor și a planoarelor, implicați în operațiuni de transport aerian comercial, privilegiile și responsabilitățile titularilor de certificate, precum și condițiile în care operațiunile sunt interzise, limitate sau supuse anumitor condiții din motive de siguranță;

3. Condițiile și procedurile referitoare la declarațiile date de operatorii implicați în operațiuni necomerciale cu avioane și elicoptere sau în operarea necomercială a aeronavelor complexe motorizate, inclusiv în operațiuni necomerciale specializate cu aeronave complexe motorizate, referitoare la capacitatea lor și la disponibilitatea mijloacelor necesare pentru a-și îndeplini responsabilitățile legate de operarea de aeronave, precum și condițiile și procedurile referitoare la supravegherea acestor operatori;

4. Condițiile referitoare la operațiuni comerciale specializate care fac obiectul autorizării, precum și condițiile pentru emiterea, menținerea, modificarea, limitarea, suspendarea sau revocarea autorizațiilor pentru operațiuni comerciale specializate.

La fel, cuprinde ultimele modificări la Regulamentul (UE) nr. 965/2012, care prevăd:

1. Excluderea normelor generale aplicabile operațiunilor pentru operarea baloanelor, normele privind supravegherea acestora continuă a fi aplicate în conformitate cu Capitolul II (Capacitățile de supraveghere) și Partea ARO;

2. Includerea prevederilor referitoare la evaluarea psihologică a echipajului de zbor înainte de începerea zborurilor de linie, implementarea unui program de sprijin pentru echipajul de zbor, efectuarea testelor de alcoolemie aleatorii asupra membrilor echipajelor de zbor și de cabină, precum și testarea sistematică de către operatorii de transport aerian comercial în vederea depistării consumului de substanțe psihoactive de către membrii echipajelor de zbor și de cabină. La fel, efectuarea unor teste suplimentare referitoare la prezența altor substanțe psihoactive decât alcoolul. Avioanele echipate cu motor cu turbină, care au o masă maximă certificată la decolare (MCTOM) de 5 700 kg sau mai mică și o configurație maximă

operațională a locurilor pentru pasageri (MOPSC) între șase și nouă, să fie echipate cu un sistem de avertizare privind apropierea față de sol (TAWS).

3. Excluderea normelor generale aplicabile operațiunilor pentru operarea planoarelor, normele privind supravegherea acestora continuă a fi aplicate în conformitate cu Capitolul II și Partea ARO.

Introducerea unei noi norme, care să cuprindă cerințe generice pentru utilizarea documentației de zbor în format electronic în transportul aerian comercial (EFB), precum și a unor noi dispoziții în sprijinul aprobării operaționale pentru utilizarea aplicațiilor pentru documentația de zbor în format electronic, care prezintă defecțiuni încadrate în categoria minore sau într-o categorie inferioară.

Introducerea, în cazul operațiunilor necomerciale cu aeronave motorizate complexe și în cazul operațiunilor specializate cu aeronave motorizate complexe, a unor norme noi care să cuprindă cerințe generice pentru utilizarea documentației de zbor în format electronic și cerințe pentru utilizarea aplicațiilor pentru documentația de zbor în format electronic care prezintă defecțiuni încadrate în categoria minore sau într-o categorie inferioară. Alinierea cerințelor aplicabile dispozitivelor electronice portabile pentru operațiuni necomerciale cu alte aeronave decât cele motorizate complexe la dispozițiile generice ale OACI aplicabile echipamentelor de documentație de zbor în format electronic.

4. Instituirea de norme suficient de flexibile pentru a permite utilizarea aceleiași aeronave de către operatorii care efectuează operațiuni necomerciale sau operațiuni specializate, fără eliminarea aeronavei respective de pe certificatul de operator aerian (AOC). Acest nou cadru operațional ar trebui să asigure, de asemenea, punerea în aplicare fără probleme și supravegherea eficace a acestor operațiuni, fără a afecta siguranța lor.

Introducerea prevederilor privind zboruri de verificare a întreținerii, pentru a se defini cu precizie această categorie de zboruri și pentru a se stabili, acolo unde este necesar, cerințele minime aplicabile echipajelor de zbor și procedurile care trebuie respectate la pregătirea și efectuarea zborurilor respective.

Introducerea cerințelor mai puțin stricte pentru operațiunile necomerciale fără echipaj de cabină la bord în cazul aeronavelor cu o configurație maximă operațională a locurilor pentru pasageri (MOPSC) mai mare de 19 și cu maximum 19 pasageri, sub rezerva îndeplinirii anumitor condiții. Operatorilor ar trebui să li se permită să aplice aceste cerințe mai puțin riguroase numai împreună cu măsurile corespunzătoare de reducere a riscurilor asociate unor astfel de operațiuni.

5. Stabilirea normelor detaliate privind marjele de siguranță pentru condițiile aferente performanței de apropiere și de aterizare pentru zborurile efectuate cu avioane bimotoare cu un motor inoperant, fără aprobare pentru operațiuni pe distanță extinsă (ETOPS), precum și cerințe tehnice pentru transportul la bord al înregistratoarelor de zbor.

Calcularea performanței avioanelor referitoare la condițiile care afectează starea suprafeței unei piste ude sau contaminate în raport cu metoda utilizată pentru evaluarea stării suprafeței pistei și pentru raportarea cu privire la aceasta. Stabilirea formatului de raportare armonizat la nivel global pentru starea suprafeței pistei (GRF) și standardele de navigabilitate necesare pentru evaluarea distanței de aterizare pentru avioane, precum și dispozițiile operaționale privind calcularea performanței de aterizare și raportarea stării suprafeței pistei.

Prezența unei surse alternative de alimentare a înregistratoarelor de voce din cabina de pilotaj (CVR) și de microfoanele asociate montate în zona cabinei de pilotaj.

6. Introducerea EBT. Obiectivul EBT este de a îmbunătăți siguranța și de a consolida competențele echipajelor de zbor astfel încât acestea să opereze aeronavele în condiții de siguranță în toate regimurile de zbor și să poată identifica și gestiona situațiile neprevăzute. Conceptul EBT este menit să maximizeze învățarea și să limiteze verificările oficiale.

Instituirea prevederilor referitoare la timpul de lucru și limitarea acestuia, protejarea sănătății, securității lucrătorilor, examinarea medicală a personalului din aviația civilă.

5. Fundamentarea economică-financiară

Implementarea prevederilor proiectului nu necesită alocarea resurselor financiare suplimentare de la bugetul de stat.

6. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ în vigoare

Prezentul proiect este elaborat în vederea ajustării cadrului normativ național la prevederile cadrului normativ european aferent operațiunilor aeriene, iar urmare a aprobării acestuia se vor aduce în concordanță mijloacele acceptabile de punere în conformitate și materialele de îndrumare (AMC&GM).

7. Avizarea și consultarea proiectului

Proiectul a fost consultat și avizat cu autoritățile responsabile de implementarea prevederilor conținute în proiect, instituțiile interesate, agenții aeronautici, în conformitate cu prevederile Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative. În cadrul procesului de consultare și avizare a fost solicitată opinia autorităților publice interesate și instituțiilor publice și private vizate, și anume:

- Ministerul Justiției;
- Ministerul Culturii;
- Ministerul Muncii și Protecției Sociale;
- Ministerul Economiei;
- Centrul de Armonizare a Legislației;
- Autoritatea Aeronautică Civilă;
- Operatorii aerieni;

În scopul respectării prevederilor Legii nr.239/2008 privind transparența în procesul decizional, proiectul de hotărâre a fost plasat pe pagina web oficială a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (compartimentul „Transparență”, directoriul Transparență decizională/Anunțuri privind consultările publice”) și pe portalul guvernamental particip.gov.md.

Informația privind rezultatele avizării și consultării publice este reflectată în Tabelul de sinteză.

8. Constatările expertizei anticorupție

Proiectul de hotărâre a fost supus expertizei anticorupție în conformitate cu prevederile art. 35 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative de către Centrul Național Anticorupție. Informația privind rezultatul expertizei anticorupție a fost inclusă în sinteză.

9. Constatările expertizei de compatibilitate

Proiectul a fost supus expertizei de compatibilitate cu legislația Uniunii Europene în conformitate cu prevederile art.36 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative, de către Centrul de Armonizare a Legislației. Urmare avizului Centrului de Armonizare a Legislației a fost definitivat Tabelul de concordanță.

10. Constatările expertizei juridice

Proiectul a fost supus expertizei juridice conform art.37 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative, de către Ministerul Justiției. Concluziile expertizei juridice au fost acceptate și incluse în sinteza obiecțiilor și propunerilor, fiind luate în calcul la definitivarea proiectului.

11. Constatările altor expertize

Analiza Impactului și proiectul de hotărâre au fost supuse examinării de către Grupul de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător. Urmare ședinței, a fost recepționat Procesul-verbal nr. 11 din 05.04.2022 prin scrisoarea Cancelariei de Stat nr. 38-78-4400 din 03.05.2022, proiectul fiind definitivat conform recomandărilor expuse.

Secretar general al ministerului

Lilia DABIJA