

**GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA****HOTĂRÂRE nr. _____****din _____ 2026****Chișinău****privind modificarea Hotărârii Guvernului nr. 612/2022 cu privire la aprobarea Regulamentului de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene**

În temeiul art. 6 alin. (3) lit. a) și art. 42 din Codul aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2018, nr. 95-104, art. 189), cu modificările ulterioare, și al Legii nr. 112/2014 pentru ratificarea Acordului de Asociere între Republica Moldova, pe de o parte, și Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice și statele membre ale acestora, pe de altă parte (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2014, nr. 185-199, art. 442), Guvernul HOTĂRĂȘTE:

Prezenta hotărâre transpune parțial 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 (CELEX: 32012R0965), publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 296 din 25 octombrie 2012, așa cum a fost modificat ultima oară prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2025/2293 al Comisiei din 10 noiembrie 2025.

1. Hotărârea Guvernului nr.612/2022 cu privire la aprobarea Regulamentului de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2022, nr.363-373, art.868), cu modificările ulterioare, se modifică după cum urmează:

1.1. Clauza de armonizare va avea următorul cuprins:

„Prezenta hotărâre transpune parțial 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 (CELEX: 32012R0965), publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 296 din 25 octombrie 2012, așa cum a fost modificat ultima oară prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2025/2293 al Comisiei din 10 noiembrie 2025.”;

1.2. în Regulament:

1.2.1. la punctul 1:

1.2.1.1. subpunctul 1), subpunctul 3) și subpunctul 4) se modifică după cum urmează:

„1) operațiunile aeriene cu avioane și giravioane, inclusiv privind inspecțiile la platformă efectuate în cazul aeronavelor operatorilor aflați, în ceea ce privește supravegherea siguranței, sub jurisdicția altui stat, atunci când aterizează pe aerodromuri aflate pe teritoriul care face obiectul dispozițiilor tratatelor”;

„3) condițiile și procedurile referitoare la declarațiile date de operatorii implicați în operațiunile comerciale specializate 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 cu risc ridicat care fac obiectul autorizării din motive de siguranță, precum și condițiile pentru emiterea, menținerea, modificarea, limitarea, suspendarea sau revocarea autorizațiilor pentru operațiuni comerciale specializate”;

1.2.1.2. după subpunctul 4), se introduce subpunctul 5) cu următorul conținut:

„5) operațiunile de mobilitate aeriană inovatoare în conformitate cu normele de zbor la vedere pe timp de zi, efectuate cu suprafața la vedere și cu aeronave cu un singur pilot la bord, cu capacitate de decolare și aterizare verticală, menționate la art. (2), alin. (2), lit. b) și c) din Codul aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2018, nr. 95-104, art. 189)”.

1.2.2. punctul 6 va avea următorul cuprins:

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

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;

aeronavă cu capacitate de decolare și aterizare verticală (VTOL) (VCA) - aeronavă acționată de motor, mai grea decât aerul, alta decât aeroplanul sau giravionul, capabilă să efectueze decolarea și aterizarea verticală cu ajutorul unor unități de portanță și de propulsie utilizate pentru a genera portanța în timpul decolării și aterizării;

autogir – tip de giravion susținut în zbor în principal de reacțiile aerului pe cel mult două rotoare care se rotesc liber pe axe substanțial verticale;

elicopter (helicopter) – un tip de giravion susținut în zbor principal de reacțiile aerului pe cel mult două rotoare acționate de motor pe axe substanțial verticale;

balon (balloon) – 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;

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

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;

giravion – aeronavă acționată de motor, mai grea decât aerul, a cărei sustentație depinde în principal de portanța generată de maximum două rotoare;

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;

operațiuni comerciale specializate cu risc ridicat - orice operațiune comercială specializată cu aeronave, desfășurată într-o zonă unde siguranța părților terțe aflate la sol ar putea fi pusă în pericol în cazul unei situații de urgență, sau, conform prevederilor autorității competente din locul în care se desfășoară operațiunea, orice operațiune comercială specializată cu aeronave care, din cauza caracterului său specific și a condițiilor locale în care se desfășoară, prezintă un risc ridicat, în special pentru părțile terțe aflate la sol;

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 defectiunii;

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;

operațiuni de mobilitate aeriană inovatoare (IAM) - orice operațiune cu aeronave cu capacitate de decolare și aterizare verticală (VTOL) în zone aglomerate și neaglomerate;

navigație 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;

planor (sailplane) – 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;

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 stagiaari 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 – *Regulament de stabilire a cerințelor tehnice și procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă*), sau 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;

zbor VEMS - zbor cu o VCA care desfășoară operațiuni în temeiul unei aprobări VEMS, în cazul căruia transportul imediat și rapid este esențial și al cărui scop este: (a) facilitarea acordării de asistență medicală de urgență prin transportarea uneia sau mai multora dintre următoarele categorii: i. personalului medical; ii. articolelor medicale (echipamente, sânge, organe, medicamente); iii. Persoanelor bolnave sau rănite și a altor persoane direct implicate; sau (b) efectuarea oricăror operațiuni cu persoane supuse unui risc iminent sau anticipat la adresa sănătății, creat de mediu și fie: i. aceste persoane trebuie să fie salvate sau aprovizionate; fie ii. persoanele, animalele sau echipamentele trebuie transportate către și dinspre locul de operare VEMS”.

1.2.3. se completează cu punctul **16¹** cu următorul cuprins:

„**16¹**. Operatorii operează VCA numai în contextul operațiunilor IAM, astfel cum se specifică în anexele 3 și 9 la prezentul Regulament”.

1.2.4. punctul **17** se completează cu subpunctul 8) cu următorul cuprins:

„8) VCA utilizate pentru: a) transportul de mărfuri periculoase; b) VEMS”.

1.2.5. se completează cu punctul **19¹** cu următorul conținut:

„**19¹**. Operatorii de autogire implicate în operațiuni necomerciale efectuate în condiții în care se aplică regulile de zbor la vedere trebuie să opereze aeronava în conformitate cu dispozițiile din anexa nr. 7”.

1.2.6. la punctul **20**:

1.2.6.1. la subpunctul 2) se substituie cuvântul „elicoptere” cu cuvântul „giravioane”;

1.2.6.2. după subpunctul 2) se completează cu subpunctul 3) cu următorul cuprins:

„3) VCA în conformitate cu cerințele specificate în anexa nr. 9”.

1.2.7. se completează cu punctul **20¹** cu următorul cuprins:

„**20¹**. În cazurile prevăzute la punctul 20, organizațiile de pregătire respectă cerințele prevăzute în anexa nr. 7 (partea ORA) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 204/2020, în loc de cerințele din anexa nr. 3 la prezentul Regulament. Pregătirea pentru VCA este furnizată numai de organizații de pregătire aprobate”.

1.2.8. la punctul 25:

1.2.8.1. la subpunctul 1) cuvântul „elicoptere” se substituie cu cuvântul „giravioane”;

1.2.8.2. la subpunctul 2) cuvântul „elicopterul” se substituie cu cuvântul „giravionul”.

1.2.9. se completează cu punctul 34¹ cu următorul cuprins:

„34¹. În ceea ce privește limitările timpului de zbor, operatorul IAM respectă cerințele prevăzute în legislația Republicii Moldova”.

1.2.10. Anexa nr. 1 va avea următorul cuprins:

”

NOȚIUNI

În sensul anexelor nr. 2 – nr. 9 se utilizează suplimentar următoarele noțiuni:

distanța de accelerare-oprire disponibilă (ASDA) - lungimea de decolare disponibilă, plus lungimea căii de oprire, în cazul în care o astfel de cale de oprire este declarată disponibilă de către statul pe teritoriul căruia se află aerodromul și poate susține masa avionului în condițiile de exploatare;

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, cu reglementările aeronautice civile, cu specificațiile de certificare. Odată implementate de agenții aeronautici, AAC conferă prezumția de conformitate;

listă de verificare pentru acceptare - 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;

aerodrom adecvat - aerodrom pe care aeronava poate fi exploatată, ținând cont de cerințele aplicabile privind performanța și de caracteristicile pistei;

în sensul clasificării pasagerilor:

(a) *adult (adult)* – 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)* – persoană cu vârsta mai mică de 2 ani;

minime de operare pe aerodrom (aerodrome operating minima) – limitele de utilizare ale unui aerodrom pentru:

(a) decolare, exprimate ca distanță vizuală în lungul pistei (*Runway Visual Range – RVR*) și/sau vizibilitate, și, dacă este necesar, plafon;

(b) aterizare în operațiuni de apropiere instrumentală 2D, exprimate ca vizibilitate și/sau RVR, altitudine/înălțime minimă de coborâre (MDA/H), și, dacă este necesar, plafon;

(c) aterizare în operațiuni de apropiere instrumentală 3D, exprimate ca vizibilitate și/sau RVR și altitudinea/înălțimea de luare a deciziei (DA/H), în funcție de tipul și/sau de categoria operațiunii;

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*);

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

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

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

aerodrom de rezervă (alternate aerodrome) – 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)* – 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)* – 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)* – aerodrom ERA care este necesar la etapa de planificare pentru a fi utilizat la calcularea combustibilului/energiei;

(d) *aerodrom de rezervă la destinație (destination alternate aerodrome)* – 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;

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;

antigivraj (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 (durată de acțiune);

membru al echipajului de cabină (cabin crew member) – 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;

categoria A la elicoptere (category A with respect to helicopters) – elicoptere multimotor proiectate cu modalități de izolare a motoarelor și sistemelor menționate 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 pentru decolarea întreruptă în condiții de siguranță în cazul cedării unui motor;

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, situație în care se presupune că se procedează la aterizarea neprevăzută;

plafon (ceiling) – înălțimea deasupra solului sau a apei a bazei celui mai de jos strat de nori sub 6 000 m (20 000 ft) care acoperă mai mult de jumătate din suprafața cerului;

specificatii de certificare (Certification Specifications – CS) – standarde 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;

apropiere cu manevre la vedere (circling) – faza de zbor la vedere a unei operațiuni de apropiere cu manevre la vedere;

operațiune de apropiere cu manevre la vedere (circling approach operation) – operațiune de apropiere instrumentală de tip A menită să aducă o aeronavă în poziția pentru aterizare pe o pistă/o zonă de apropiere finală și de decolare (FATO) care nu este situată corespunzător pentru o apropiere directă;

prelungire degajată (clearway) – suprafață dreptunghiulară delimitată pe sol sau pe apă, aflată sub controlul autorității competente, aleasă sau amenajată corespunzător, peste care o aeronavă poate efectua o parte din urcarea inițială la o înălțime specificată;

baza norilor (cloud base) – înălțimea bazei celui mai jos element al norilor observat sau prevăzut în vecinătatea unui aerodrom sau 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;

înregistrator de voce din cabina de pilotaj (cockpit voice recorder – CVR) – 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;

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

competență (competency) – dimensiune a performanței umane care este utilizată pentru a indica suficient de exact performanța la locul de muncă, care se manifestă și se observă prin comportamente care mobilizează cunoștințele, abilitățile și atitudinile relevante pentru desfășurarea de activități sau pentru executarea de sarcini în condiții specifice;

pregătire bazată pe competențe (competency-based training) – programe de evaluare și de pregătire care se caracterizează prin orientarea către performanță, prin accentul pe standardele de performanță și pe măsurarea lor și prin elaborarea pregătirii la standardele de performanță specificate;

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

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;

pistă contaminată (contaminated runway) – 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;

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

apropiere finală prin coborâre continuă (continuous descent final approach – CDF) – tehnică, conformă cu procedurile de apropiere stabilizată, pentru operarea segmentului de apropiere finală (FAS) al unei proceduri de apropiere de neprecizie (NPA) instrumentală ca o coborâre continuă, fără palier, de la o altitudine/înălțime mai mare sau egală cu altitudinea/înălțimea punctului de apropiere finală:

(a) în cazul operațiunilor de apropiere directă, la un punct situat la aproximativ 15 m (50 ft) deasupra pragului pistei de aterizare sau a punctului în care începe manevra de redresare; sau

(b) în cazul operațiunilor de apropiere cu manevre la vedere, până când se atinge MDA/H sau altitudinea/înălțimea de manevră de zbor la vedere;

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

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

faze critice ale zborului (critical phases of flight) – în cazul avioanelor, rularea la decolare (*take-off run*), 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;

faze critice ale zborului (critical phases of flight) – (a) 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;

(b) în cazul VCA, rularea la sol cu pasageri în scopul zborului sau după aterizare, rularea aeriană, zborul la punct fix, decolarea, apropierea finală, apropierea întreruptă (manevra „go-around”), aterizarea și orice altă fază a zborului determinată de pilotul comandant;

schemă actuală de combustibil/energie (current fuel/energy scheme) – schema de combustibil/energie aprobată, utilizată în prezent de operator;

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

accident cu bunuri periculoase (dangerous goods accident) – 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;

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, la pierderi materiale, la incendiu, spargere, scurgeri de fluide, 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;

altitudinea de luare a deciziei sau înălțimea de luare a deciziei (decision altitude – DA or decision height – DH) – o altitudine sau o înălțime specificată, în cadrul unei operațiuni de apropiere instrumentală 3D, la care trebuie inițiată o procedură de întrerupere a apropierii în cazul în care reperul vizual necesar pentru continuarea apropierii nu a fost stabilit;

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

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;

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 motorul critic inoperant și este posibil să se impună aterizarea forțată;

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

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 a autorizației pentru operațiuni comerciale specializate a locatarului, sau, în cazul operațiunilor comerciale, altele decât CAT, sub responsabilitatea locatarului;

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

pistă uscată (dry runway) – pistă a cărei suprafață nu este vizibil umedă, necontaminată pe porțiunea destinată utilizării;

aplicație EFB (EFB application) – aplicație software instalată pe o platformă-gază pentru EFB, care asigură una sau mai multe dintre funcțiile operaționale specifice care servesc drept suport operațiunilor de zbor;

platformă-gază 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;

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;

modul EBT (EBT module) – combinație de sesiuni efectuate pe un echipament calificat de pregătire sintetică pentru zbor pe durata a trei ani de evaluare și de pregătire periodică;

aeronavă ELA 1 (ELA 1 aircraft) – se referă la următoarele aeronave ușoare pilotate:

(a) un avion cu masa maximă la decolare (MTOM) de 1 200 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, de 1 050 m³ pentru baloanele cu gaz, de 300 m³ pentru baloanele cu gaz captive;

aeronavă ELA 2 (ELA 2 aircraft) – se referă la următoarele aeronave ușoare europene pilotate:

(a) un avion cu 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;

documentație de zbor în format electronic (Electronic flight bag – EFB) – 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;

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 3 m deasupra suprafeței din jur;

ieșire de urgență (emergency exit) – 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, ca de exemplu: o trapă în compartimentul echipajului de zbor și ieșirea din conul de ajutor;

sistem de vizualizare îmbunătățită în zbor (EFVS) (enhanced flight vision system – EFVS) – un mijloc electronic care furnizează echipajului de zbor proiecția în timp real a unei imagini, create cu ajutorul senzorilor sau îmbunătățite, a topografiei peisajului exterior (caracteristicile naturale sau antropice ale unui loc sau ale unei regiuni, în special într-un mod care să indice cota și pozițiile lor relative) prin utilizarea unor senzori de imagine; un EFVS este integrat cu un sistem de ghidare a zborului și este implementat pe un afișaj HUD sau pe un sistem de afișare echivalent; dacă un EFVS este certificat în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile și un operator deține aprobarea specifică necesară (atunci când este obligatorie), acest sistem poate fi utilizat pentru operațiuni EFVS și poate permite operațiuni cu credite operaționale;

operațiune EFVS (EFVS operation) – o operațiune în care condițiile de vizibilitate necesită utilizarea unui EFVS în locul vederii naturale pentru a efectua o apropiere sau o aterizare, pentru a identifica reperele vizuale necesare sau pentru a efectua o rulare la aterizare;

operațiune EFVS 200 (EFVS 200 operation) – o operațiune cu un credit operațional, în care condițiile de vizibilitate impun utilizarea unui EFVS cu până la 200 ft deasupra pragului FATO sau al pistei. De la punctul respectiv până la sol se utilizează viziunea naturală. RVR trebuie să fie mai mică de 550 m;

sistem de vizualizare îmbunătățită (enhanced vision system – EVS) – un mijloc electronic care furnizează echipajului de zbor o imagine în timp real a topografiei reale a peisajului exterior (caracteristicile naturale sau antropice ale unui loc sau ale unei regiuni, în special într-un mod care să indice cota și pozițiile lor relative) prin utilizarea unor senzori de imagine;

înscris (*enrolment*) – acțiunea administrativă desfășurată de către operator atunci când un pilot participă la programul EBT al operatorului;

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

echivalență a apropiierilor (*equivalency of approaches*) – toate apropierile care solicită suplimentar un echipaj competent, indiferent dacă se utilizează sau nu în modulele EBT;

echivalență a funcționărilor necorespunzătoare (*equivalency of malfunctions*) – toate funcționările necorespunzătoare care solicită în mod semnificativ un echipaj competent, indiferent dacă acestea se utilizează sau nu în modulele EBT;

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;

pregătire bazată pe date concrete (*Evidence-Based Training – EBT*) evaluare și 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), dar nu prin măsurarea performanței în raport cu evenimente sau manevre individuale;

zonă de apropiere finală și de decolare (*final approach and take-off area – FATO*) – zonă definită pentru operațiunile cu elicoptere sau VCA, 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 și a VCA care desfășoară operațiuni în categoria „avansate” sau într-o categorie echivalentă, zona definită cuprinde zona disponibilă pentru decolare întreruptă;

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

segment de apropiere finală (*final approach segment – FAS*) – acel segment al unei proceduri de apropiere instrumentală (IAP), în care se realizează alinierea și coborârea în vederea aterizării;

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;

dispecer operațiuni de zbor (*flight dispatcher*) sau *dispecer de zbor* – 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;

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

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;

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 ajunge la aerodromul de destinație sau la un aerodrom de rezervă;

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;

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

echipament de pregătire sintetică pentru zbor (flight simulation training device – FSTD) – 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);

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;(c)

pentru VCA, timpul total de la momentul în care unitățile de portanță și de propulsie sunt acționate în scopul decolării până la momentul în care aeronava se oprește la sfârșitul zborului, iar unitățile de portanță și de propulsie sunt oprite;

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

sistem de aterizare GBAS GLS (GBAS landing system (GLS)) – sistem de apropiere și de 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;

manevră go-around (go-around) – o trecere de la o operațiune de apropiere la o urcare stabilizată. Aceasta include manevrele efectuate la sau peste MDA/H sau DA/H sau sub DA/H (aterizări întrerupte);

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 (HEM) sau în servicii medicale de urgență cu VCA (VEMS), ale cărui atribuții sunt într-o oarecare măsură legate de operațiune;

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

sistem de aterizare cu ajutorul afișajului HUD (head-up display landing system – HUDLS) – ansamblul sistemului aflat la bord care asigură ghidarea pilotului cu ajutorul unui afișaj HUD, permițându-i acestuia fie să controleze aeronava, fie să monitorizeze pilotul automat în timpul decolării (dacă este cazul), al apropierii și aterizării (și al rulării la aterizare, dacă este cazul) sau al manevrei go-around. Acesta include toți senzorii, computerele, sursele de alimentare, indicațiile și comenzile;

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

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

membru al unui echipaj HEMS (HEMS crew member) – 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;

zbor HEMS (HEMS flight) – zbor efectuat de un elicopter care deține o aprobare HEMS, în cazul în care este esențială transportarea de urgență și imediată și al cărui scop este oricare element dintre cele enumerate în continuare:

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

(i) personal medical;

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

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

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

(i) persoana respectivă trebuie să fie salvată sau să i se furnizeze provizii;

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

operațiune HEC HEMS (HEMS HEC operation) – o operațiune aeriană și la sol efectuată cu scopul de a transporta una sau mai multe persoane la exterior (HEC) în cadrul unui zbor HEMS;

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

loc de operare HEMS (HEMS operating site) – un loc ales de comandant în timpul unui zbor HEMS pentru o operațiune HEC HEMS sau pentru o aterizare sau o decolare;

zbor HHO (HHO flight) – 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;

zbor HHO deasupra mării (HHO offshore) – 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 o structură de pe apă sau chiar pe apă cu ajutorul unui troliu;

pasager HHO (HHO passenger) – persoană care trebuie transferată cu ajutorul unui troliu;

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

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

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 sau ocupanții VCA 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;

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

interfață om-mașină (Human–Machine Interface – HMI) – 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;

instruire la postul de pilotaj (in-seat instruction) – 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;

concordanță între instructori (instructor concordance) – consecvența sau invariabilitatea punctajelor date de diferiți instructori EBT, care reflectă printr-o notă (sau note) gradul de omogeneitate sau de consens existent între punctajele date de instructori (instructori care dau punctajele);

operațiune de apropiere instrumentală (instrument approach operation) – apropierea și aterizarea cu ajutorul instrumentelor de ghidare a navigației pe baza unei IAP. Există două metode de executare a operațiunilor de apropiere instrumentală:

(a) o operațiune de apropiere instrumentală bidimensională (2D), care utilizează numai ghidarea laterală a navigației;

(b) o operațiune de apropiere instrumentală tridimensională (3D), care utilizează atât ghidarea laterală, cât și cea verticală a navigației;

procedură de apropiere instrumentală (instrument approach procedures – IAP) – o serie de manevre predeterminate efectuate cu ajutorul instrumentelor de bord, cu o marjă specificată de protecție față de obstacole, începând de la reperul apropierii inițiale sau, acolo unde este aplicabil, de la începutul unei rute de sosire definite până la un punct de la care aterizarea poate fi finalizată și, în continuare, dacă nu se efectuează aterizarea,

până la o poziție în care se aplică criteriile de trecere peste obstacole pentru zona de așteptare sau pentru zborul pe rută. IAP-urile sunt clasificate după cum urmează:

(a) procedură de apropiere de neprecizie (NPA) înseamnă o IAP concepută pentru operațiuni de apropiere instrumentală 2D de tip A;

(b) procedură de apropiere cu ghidare verticală (APV) înseamnă o IAP de navigație bazată pe performanțe (PBN) concepută pentru operațiuni de apropiere instrumentală 3D de tip A;

(c) procedură de apropiere de precizie (PA) înseamnă o IAP bazată pe sisteme de navigație, concepută pentru operațiuni de apropiere instrumentală 3D de tip A sau B;

punct de decizie pentru aterizare (landing decision point – LDP) – (a) pentru elicoptere, punctul folosit pentru a determina performanțele 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;

(b) pentru VCA, punctul folosit pentru a determina performanțele de aterizare de la care se poate continua aterizarea în condiții de siguranță sau se poate iniția o aterizare întreruptă, în urma unei CFP;

distanță de aterizare la ora sosirii (landing distance at time of arrival – LDTA) – 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;

distanța de aterizare disponibilă (landing distance available – LDA) – (a) pentru avioane (LDAA), lungimea pistei care este declarată disponibilă de statul pe teritoriul căruia se află aerodromul și care este adaptată pentru rulajul la sol al unui avion care aterizează;

(b) pentru elicoptere (LDAH), lungimea FATO plus orice suprafață suplimentară declarată disponibilă de statul aerodromului și adecvată pentru ca elicopterul să finalizeze manevra de aterizare de la o înălțime definită; și

(c) pentru VCA (LDAV), lungimea FATO plus orice suprafață suplimentară declarată disponibilă și adecvată pentru ca VCA să finalizeze manevra de aterizare de la o înălțime definită;

distanța de aterizare necesară (LDR) - (a) pentru elicoptere (LDRH), distanța orizontală necesară pentru aterizarea și oprirea completă de la un punct de 15 m (50 ft) deasupra suprafeței de aterizare; și

(b) pentru VCA (LDRV), distanța orizontală necesară pentru aterizarea și oprirea completă de la un punct de 15 m (50 ft) deasupra suprafeței de aterizare;

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

scenariu de tip zbor de linie (line-oriented flight scenario) – evaluare și pregătire care presupun o simulare de misiune completă, realistă, „în timp real” a unor scenarii reprezentative pentru operațiunile de zbor de linie;

verificare în zbor de linie (line check) – o verificare efectuată de operator și susținută de pilot sau de membrul personalului tehnic pentru a-și demonstra competența în ceea ce privește efectuarea operațiunilor normale de zbor de linie descrise în manualul de operațiuni;

operațiune locală cu elicopter (local helicopter operation – LHO) – operațiune de transport aerian comercial cu elicoptere cu o masă maximă certificată la decolare (MCTOM) de peste 3175 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;

operațiuni în condiții de vizibilitate redusă (low-visibility operations – LVOs) – operațiuni de apropiere sau de decolare pe o pistă cu o distanță vizuală în lungul pistei mai mică de 550 m sau cu o înălțime de luare a deciziei mai mică de 200 ft;

decolare cu vizibilitate redusă (low visibility take-off – LVTO) – decolare cu o RVR mai mică de 550 m;

zbor de verificare a întreținerii (maintenance check flight – MCF) – 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 a 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 de menținerea navigabilității aeronavei;

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

fază de pregătire la manevre (manoeuvres training phase) – 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;

program EBT mix (mixed EBT programme) – 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 Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 204/2020;

configurație maximă operațională a locurilor pentru pasageri (maximum operational passenger seating configuration – MOPSC) – capacitatea maximă de locuri pentru pasageri a unei aeronave, excluzând locurile pentru echipaj, stabilită în scopuri operaționale și specificată în manualul de operațiuni. Având la bază configurația maximă a locurilor pentru pasageri, stabilită în urma 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;

pasager cu pregătire medicală (medical passenger) - persoană cu pregătire medicală aflată la bordul elicopterului în timpul unui zbor HEMS sau la bordul unei VCA în timpul unui zbor VEMS, inclusiv medici, asistente medicale și paramedici;

stare de defecțiune minoră (minor failure condition) – 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;

consum impropriu de substanțe (misuse of substances) – consumul unei sau mai multor substanțe psihoactive de către membrii 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 o tulburare profesională, socială, mentală sau fizică;

altitudine minimă de coborâre sau înălțime minimă de coborâre (minimum descent altitude – MDA or minimum descent height – MDH) – altitudine sau înălțime specificată în cadrul unei operațiuni de apropiere instrumentală 2D sau al unei operațiuni de apropiere cu manevre la vedere, sub care coborârea nu trebuie efectuată fără reperul vizual necesar;

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

ochelari de vedere pe timp de noapte (night vision goggles – NVG) – 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;

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;

mediu neostil (non-hostile environment) – mediu în care:

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

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

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

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

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

zbor NVIS (NVIS flight) – 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;

altitudine de trecere peste obstacole sau înălțime de trecere peste obstacole (obstacle clearance altitude – OCA or obstacle clearance height – OCH) – cea mai joasă altitudine sau cea mai joasă înălțime peste cota pragului relevant al pistei sau peste cota aerodromului, după caz, utilizată pentru a stabili conformitatea cu criteriile corespunzătoare de trecere peste obstacole;

operațiuni deasupra mării (offshore operation) – 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;

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

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

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;

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;

operațiune în clasa de performanță 2 (operation in performance class 2) – 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;

operațiune în clasa de performanță 3 (operation in performance class 3) – 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;

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

credit operațional (operational credit) – credit pentru operațiuni cu o aeronavă avansată, care permite minime de operare pe aerodrom mai scăzute decât cele stabilite în mod normal de operator pentru o aeronavă de bază, fundamentat pe performanța sistemelor aeronavei avansate care utilizează infrastructura externă disponibilă. Minimele de operare mai scăzute pot include o înălțime/altitudine de luare a deciziei sau o înălțime/altitudine minimă de coborâre mai mică, cerințe de vizibilitate reduse sau instalații la sol reduse, ori o combinație a acestora;

verificare a competenței efectuată de operator (operator proficiency check) – verificare efectuată de operator și susținută de pilot sau de membrul personalului tehnic pentru a-și demonstra competența în ceea ce privește efectuarea de proceduri normale, anormale și de urgență;

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;

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; elice și cu o MOPSC de maximum nouă sau cu o masă maximă la decolare de maximum 5 700 kg;

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;

sistem de dispozitive de transport al personalului (personnel-carrying device system – PCDS) – 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;

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 fotograful) 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;

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

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

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 către membrii echipajului, de către 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;

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;

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;

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

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

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

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;

interval de remediere (rectification interval) – limitare a duratei operațiunilor cu echipamente inoperante;

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

(b) pentru VCA (RTODAV), lungimea apropierei finale și a zonei de decolare declarate disponibile și corespunzătoare pentru ca VCA să finalizeze o decolare întreruptă în conformitate cu categoria în care sunt operate;

distanță necesară pentru decolare întreruptă (rejected take-off distance required – RTODRH) - (a) pentru elicoptere (RTODRH), înseamnă 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;

(b) pentru VCA (RTODRV), distanța orizontală necesară de la începutul decolării până la punctul în care VCA se oprește complet prin finalizarea unei decolări întrerupte în urma recunoașterii unei CFP la punctul de decizie pentru decolare;

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

reguli ale aerului (rules of the air) – normele stabilite în cerințele tehnice privind regulile aerului, aprobate de AAC;

raport privind starea pistei (runway condition report – RCR) – 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;

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;

aterizare în condiții de siguranță (safe landing) – în contextul politicii de combustibil/energie sau al schemelor de combustibil/energie, o aterizare pe un aerodrom sau loc de operare adecvat sau pe un vertiport adecvat sau într-o locație prevăzută pentru deviere, cu cel puțin rezerva finală de combustibil/energie rămasă și în conformitate cu procedurile operaționale aplicabile și cu minimele de operare pe aerodrom;

aterizare forțată în siguranță (safe forced landing) – aterizare sau amerizare inevitabile, în urma cărora se presupune că nu vor fi rănite persoane de la bordul aeronavei și nici de la sol;

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;

fază de pregătire pe bază de scenarii (scenario-based training phase) – 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;

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

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;

pistă de iarnă pregătită special (special prepared winter runway) – 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;

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

apropiere stabilizată (stabilised approach – SAp) – 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;

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;

aerodrom de rezervă la decolare (take-off alternate aerodrome) – 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;

punct de decizie pentru decolare (take-off decision point – TDP) – (a) pentru elicoptere, 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;

(b) pentru VCA, primul punct definit de combinația dintre viteză și altitudine, de la care se poate efectua o decolare continuă, respectând performanța minimă certificată (CMP) în urma unei CFP, și ultimul punct de pe traiectoria de decolare de la care se asigură o decolare întreruptă;

distanța de decolare disponibilă (take-off distance available – TODA) – (a) pentru elicoptere (TODAH), lungimea zonei pentru apropierea finală și suprafața de decolare, plus, dacă există, prelungirea degajată pentru elicoptere declarată disponibilă și potrivită pentru ca elicopterul să poată finaliza decolarea;

(b) pentru VCA (TODAV), lungimea zonei pentru apropierea finală și suprafața de decolare, plus, dacă există, prelungirea degajată declarată disponibilă și potrivită pentru ca VCA să poată finaliza decolarea;

distanța necesară pentru decolare (take-off distance required – TODRH) - (a) pentru elicoptere, distanța orizontală necesară din momentul începerii decolării până în punctul în care se atinge 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;

(b) pentru VCA (TODRV), distanța orizontală necesară din momentul începerii decolării până la punctul în care se atinge distanța sigură de trecere peste obstacole și un gradient de urcare pozitiv, în urma unei defecțiuni critice pentru performanță (CFP) recunoscute la TDP;

traiectorie de decolare (take-off flight path) – (a) 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;

(b) pentru VCA, traiectoria verticală și orizontală cu o defecțiune critică pentru performanță (CFP), care se extinde de la punctul de decolare până la un punct în care VCA se află la o înălțime deasupra elevației pentru decolare care este compatibilă cu profilul pe rută și nu mai mare de 305 m (1 000 ft);

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

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;

specialist în executarea anumitor sarcini (task specialist) – persoană desemnată de operator, 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;

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

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, aprobate și publicate de Organizația Aviației Civile Internaționale;

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

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

aplicație EFB de tip B (type B EFB application) – aplicație EFB:

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

(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;

pregătire pentru obținerea competenței (training to proficiency) – pregătirea destinată atingerii unor obiective de performanță finale, oferind o asigurare suficientă că persoana care a urmat pregătirea este capabilă să îndeplinească în mod consecvent sarcini specifice în condiții de siguranță și cu eficacitate;

operațiune de apropiere instrumentală de tip A (Type A instrument approach operation) – operațiune de apropiere instrumentală cu o MDH sau o DH la 250 ft sau mai mare;

operațiune de apropiere instrumentală de tip B (Type B instrument approach operation) – operațiune cu o DH de sub 250 ft. Operațiunile de apropiere instrumentală de tip B sunt clasificate după cum urmează:

(a) categoria I (CAT I): o DH de minimum 200 ft, fie cu o vizibilitate de cel puțin 800 m, fie cu o RVR de cel puțin 550 m;

(b) categoria II (CAT II): o DH de sub 200 ft, dar nu mai mică de 100 ft, și o RVR de cel puțin 300 m;

(c) categoria III (CAT III): o DH de sub 100 ft sau nicio DH și o RVR mai mică de 300 m sau nicio limitare privind RVR;

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

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

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;

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

vizibilitate (VIS) ((visibility (VIS)) – vizibilitatea în scopuri aeronautice, care este valoarea cea mai mare dintre:

(a) distanța cea mai mare la care un obiect negru de dimensiuni corespunzătoare, situat în apropierea solului, poate fi văzut și recunoscut atunci când este observat pe un fond luminos; și

(b) distanța cea mai mare la care pot fi observate și identificate, pe un fond neiluminat, lumini de aproximativ 1 000 de candel;

operațiune de apropiere la vedere (visual approach operation) – operațiune de apropiere executată de un zbor IFR în care nu se realizează fie întreaga IAP, fie o parte din aceasta, iar operațiunea de apropiere se execută cu repere vizuale de la sol;

aerodrom cu condiții meteorologice admisibile (weather-permissible aerodrome) – 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 necesare de operare pe aerodrom sau vor fi superioare acestora, iar rapoartele privind starea suprafeței pistei indică faptul că va fi posibilă o aterizare în condiții de siguranță;

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;

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

aeronave complexe motorizate (complex motor-powered aircraft):

(a) un avion:

(i) cu o masă maximă certificată la decolare de peste 5 700 kg; sau

(ii) care a fost certificat pentru o configurație maximă a locurilor pentru pasageri de peste nouăsprezece; sau

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

(iv) echipat cu unul sau mai multe turboreactoare sau cu mai mult de un motor turbopropulsor; sau

(b) un elicopter certificat:

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

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

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

sau

(c) o aeronavă cu rotor basculant.

mişcare la sol - deplasarea unei aeronave pe suprafața de mișcare a unui aerodrom sau a unui vertiport cu ajutorul unui echipament extern sau al unui accesoriu care nu este acționat de aeronavă;

personal de la sol - personalul, altul decât membrii echipajului de zbor sau membrii echipajului tehnic, cărora îi sunt atribuite sarcini legate de mișcarea la sol a VCA sau orice alt tip de asistență la sol furnizată aeronavei și care a beneficiat de pregătire în ceea ce privește procedurile operaționale și de siguranță relevante;

categoria avansate (Enhanced) - o categorie pentru certificarea și operarea VCA conform căreia aeronava îndeplinește cerințele pentru continuarea zborului și aterizării în siguranță în urma unei defecțiuni critice pentru performanță (CFP);

performanță minimă certificată (CMP) - în ceea ce privește VCA, setul de date privind performanța obținute prin luarea în considerare a efectului defecțiunilor unice și al combinațiilor de defecțiuni care nu sunt extrem de improbabile asupra parametrilor de performanță nominală;

continuarea zborului și aterizării în siguranță (CSFL) - în legătură cu o VCA operată în categoria „avansate”, că aeronava este capabilă să continue zborul controlat și să aterizeze la un vertiport, eventual utilizând proceduri de urgență, fără a necesita competențe excepționale de pilotaj sau utilizarea unei forțe excepționale;

defecțiune critică pentru performanță (CFP) - în legătură cu VCA, o defecțiune sau o combinație de defecțiuni care duce la degradarea maximă a unei anumite faze de zbor și a unui anumit parametru de performanță; setul de defecțiuni critice pentru performanță este utilizat pentru a stabili performanța minimă certificată (CMP);

operațiune limitată peste apă - operațiune IAM cu o VCA, efectuată pe o durată limitată de zbor deasupra apei;

membru al echipajului tehnic VEMS - un membru al echipajului tehnic (TCM) care este afectat unui zbor VEMS cu scopul de a asista pilotul în timpul operațiunii de zbor și de a asista orice persoană care are nevoie de asistență medicală;

bază de operare VEMS - un vertiport la care VCA, echipajul său de zbor și membrii echipajului VEMS se află în perioada de rezervă pentru operațiuni VEMS;

loc de operare VEMS - un loc de operare selectat de pilotul comandant pentru operațiuni, aterizări și decolări VEMS;

vertiport - o zonă de uscat, de apă sau o structură, utilizată sau destinată a fi utilizată la aterizarea și decolarea VCA și pentru deplasarea VCA;

vertiport adecvat - un vertiport la care pot fi operate VCA, ținând seama de dimensiunile, greutatea, traiectoriile de apropiere și de plecare ale aeronavei, care este dotat cu serviciile și facilitățile necesare pentru operațiunea avută în vedere și care este disponibil la momentul preconizat al utilizării;

viteza de siguranță la decolare VTOL (V_{TOSS}) - viteza minimă la care urcarea trebuie realizată cu o CFP recunoscută la TDP în cazul VCA operate în categoria „avansate”;

VCA cu pilot la bord - o VCA pilotată de cel puțin un pilot aflat la bord”;

supraveghere la sol - un serviciu de handling la sol care constă în activități legate de supravegherea tuturor serviciilor de handling la sol furnizate unui operator pe un aerodrom. Acest serviciu poate fi contractat de la o organizație de handling la sol sau poate fi efectuat de însuși operatorul de aeronave, ca handling propriu”; Aplicabil din 27.03.2028

controlul încărcăturii - proces aflat în responsabilitatea operatorului aeronavei, menit să asigure faptul că aeronava este încărcată în condiții de siguranță și în mod eficient înainte de fiecare zbor”; Aplicabil din 27.03.2028

1.2.11. Anexa nr. 2 la Regulament se modifică după cum urmează:

1.2.11.1. la punctul **ARO.GEN.120**:

1.2.11.1.1. litera (d) după subpunctul 2 se completează cu subpunctul 3 cu următorul conținut:

„3. în cazul planoarelor, punctul SAO.DEC.100 litera (c) din anexa nr. 2 la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor, precum și pentru acordarea certificatelor de echipaj de zbor pentru planoare, prin analizarea documentației furnizate și, dacă se consideră necesar prin efectuarea unei inspecții a organizației. Atunci când constată că mijloacele alternative de conformare respectă normele de punere în aplicare, autoritatea competentă ia următoarele măsuri fără întârzieri nejustificate: 1. înștiințează solicitantul că pot fi aplicate mijloacele alternative de conformare și, dacă este cazul, modifică în consecință a aprobării, a autorizației pentru operațiuni specializate sau a certificatului solicitantului, și 2. înștiințează la solicitare agenția cu privire la conținutul acestora, incluzând copii ale tuturor documentelor relevante”;

1.2.11.1.2. litera (e) se modifică cu următorul cuprins:

„(e) Atunci când AAC însuși utilizează AltMoC pentru a obține conformitatea cu Codul aerian și normele sale de aplicare, aceasta: 1. le pune la dispoziția tuturor organizațiilor și persoanelor aflate sub supravegherea sa; și 2. Informează la solicitare agenția, în acest sens. AAC furnizează la solicitare agenției o descriere completă a mijloacelor de conformitate alternative, inclusiv orice revizuire a procedurilor care poate fi relevantă, precum și o evaluare care demonstrează respectarea normelor de aplicare”.

1.2.11.2. la punctul **ARO.GEN.200**, după litera (c) se completează cu literele (d) și (e) cu următorul cuprins:

„(d) O copie a procedurilor legate de sistemul de management și a modificărilor acestora se pune la dispoziția agenției la solicitare, în scopul standardizării.

(e) În plus față de cerințele de la litera (a), sistemul de management instituit și menținut de autoritatea competentă trebuie să respecte anexa I (partea IS.AR) din Regulamentul privind stabilirea cerințelor referitoare la managementul riscurilor în materie de securitate a informațiilor cu impact potențial asupra siguranței aviației, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 722/2025, pentru a asigura managementul corespunzător al riscurilor în materie de securitate a informațiilor care pot avea un impact asupra siguranței aviației.”.

1.2.11.3. la punctul **ARO.GEN.220**:

1.2.11.3.1. la litera (a) se modifică subpunctele 3 și 5, după cum urmează:

„3. atribuirea sarcinilor, cuprinzând elementele impuse de ARO.GEN.205, precum și a detaliilor sarcinilor atribuite;

5. procesului de autorizare a unei operațiuni comerciale specializate cu risc ridicat și a supravegherii continue a organizației autorizate”.

1.2.11.3.2. după subpunctul 13 se introduce subpunctul 14 cu următorul cuprins:

„14. evaluării și comunicării către agenție la solicitare, a mijloacelor de conformitate alternative propuse de organizații supuse certificării sau autorizare și a evaluării mijloacelor de conformitate alternative utilizate de autoritatea competentă însuși”.

1.2.11.4. la **SUBPARTEA OPS OPERAȚIUNI AERIENE** din Anexa nr. 2 la Regulament se modifică după cum urmează:

1.2.11.4.1. titlul Secțiunii 1 se expune în următoarea redacție:

„Secțiunea 1

Certificarea operatorilor de transport aerian comercial și a operatorilor de mobilitate aeriană inovatoare”;

1.2.11.4.2. titlul Secțiunii 2 se expune în următoarea redacție:

„Secțiunea a 2-a

Autorizarea operațiunilor comerciale specializate cu risc ridicat”.

1.2.11.5. titlul punctului **ARO.OPS.150** se expune în următoarea redacție:

„ARO.OPS.150 Autorizarea operațiunilor comerciale specializate cu risc ridicat”.

1.2.11.6. la punctul **ARO.OPS.200**, se modifică litera (b) subpunctul 1 cu următorul cuprins:

„ 1. specificațiile de operare, astfel cum sunt stabilite în apendicele nr.2, pentru operațiuni comerciale de transport aerian cu avioane și elicoptere și pentru operațiuni de mobilitate aeriană inovatoare (IAM) cu VCA”.

1.2.11.7. după punctul **ARO.OPS. Aprobarea operațiunilor cu elicopterul către sau dinspre o zonă de interes public**, se introduce punctul **ARO.OPS.224** cu următorul conținut:

„ARO.OPS.224 Omologarea schemelor de combustibil/energie pentru operațiunile IAM

(a) AAC aprobă schema de combustibil/energie propusă de un operator IAM dacă acesta demonstrează conformitatea cu cerințele de la punctele UAM.OP.VCA.190, UAM.OP.VCA.191, UAM.OP.VCA.195, UAM.OP.MVCA.192 din anexa nr. 9 la prezentul Regulament;

(b) În plus, AAC:

1. evaluează dacă sistemul de management al operatorului IAM și procesul de management al riscurilor în materie de siguranță pot sprijini implementarea schemei individuale de combustibil/energie care a fost propusă; și

2. stabilește un plan de supraveghere pentru a efectua evaluări periodice ale schemei actuale de combustibil/energie a operatorului IAM pentru a verifica conformitatea schemei cu cerințele aplicabile sau pentru a decide dacă schema trebuie modificată sau revocată”.

1.2.11.8. la punctul **ARO.OPS.226**, după litera (d) se introduce litera (e) cu următorul cuprins:

„(e) Fără a aduce atingere dispozițiilor de la punctul ARO.GEN.120 literele (d) și (e), AAC înștiințează la solicitare agenția atunci când demarează evaluarea unui mijloc de conformare alternativ legat de EBT”.

1.2.12. Anexa nr. 3 la Regulament, se modifică după cum urmează:

1.2.12.1. la punctul **ORO.GEN.005**, după litera (d) se introduce litera (e) cu următorul cuprins:

„(e) operațiuni de mobilitate aeriană inovatoare (IAM)”.

1.2.12.2. la punctul **ORO.GEN.140**, se modifică litera (b) cu următorul conținut:

„(b) Accesul la aeronavele menționate la litera (a):

1. pentru operațiunile CAT cu avioane și elicoptere, include 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;

2. pentru operațiunile IAM cu VCA, include 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, pilotul comandant decide altfel în conformitate cu prevederile CAT.GEN.MPA.135.”.

1.2.12.3. la punctul **ORO.GEN.150 Constatări**, după litera (c) se introduce litera (d) cu următorul conținut:

„(d) informează orice organizație de handling la sol contractată cu privire la măsurile luate pentru a remedia neconformitatea, în cazul în care neconformitatea respectivă afectează în mod direct riscul la adresa siguranței în cadrul respectivei organizații de handling la sol sau responsabilitățile acesteia”. Aplicabil din 27.03.2028.

1.2.12.4. după punctul **ORO.GEN.310**, se introduce punctul **ORO.GEN.315** cu următorul cuprins:

„**ORO.GEN.315 Proceduri operaționale pentru handlingul la sol**

(a) Operatorul trebuie să se asigure că serviciile de handling la sol pentru aeronavele, pasagerii, poșta și mărfurile sale sunt furnizate fie ca handling propriu de către personalul său, fie ca servicii contractate de la o organizație terță de handling la sol, fie ca o combinație a acestor două modalități.

(b) Operatorul trebuie să se asigure că organizația terță de handling la sol furnizează servicii în conformitate cu instrucțiunile și procedurile operatorului.

(c) Atunci când contractează serviciile de handling la sol enumerate la articolul 2 alineatul (2) din Regulamentul privind stabilirea cerințelor pentru furnizarea în condiții de siguranță a serviciilor de handling la sol și pentru organizațiile care le furnizează, și a cerințelor de supraveghere de la o organizație care își desfășoară activitatea în temeiul unei declarații în conformitate cu regulamentul respectiv, operatorul poate utiliza procedurile operaționale ale organizației contractate în oricare dintre următoarele cazuri:

1. operatorul convine ca organizația de handling la sol să își aplice propriile proceduri operaționale pentru furnizarea de servicii de handling la sol, în conformitate cu punctul GH.OPS.005 litera (b) Regulamentul privind stabilirea cerințelor pentru furnizarea în condiții de siguranță a serviciilor de handling la sol și pentru organizațiile care le furnizează, și a cerințelor de supraveghere. Acest lucru trebuie să fie documentat;

2. organizația de handling la sol care furnizează serviciile și-a declarat capacitatea de a-și îndeplini responsabilitățile asociate serviciilor furnizate, iar declarația respectivă este valabilă;

3. operatorul nu poate furniza propriile sale proceduri și instrucțiuni organizației de handling la sol.

(d) Atunci când operatorul asigură supravegherea la sol cu propriul personal, ca handling propriu, sau contractează această activitate de la un furnizor terț de servicii, el trebuie să se asigure că funcția de supraveghere la sol se conformează punctului ORO.GEN.110 și că operatorul include următoarele elemente în manualul său de operațiuni:

1. o descriere a activităților incluse în sfera supravegherii la sol și a oricăror proceduri necesare;
2. responsabilitățile asociate acestei funcții;
3. programul de pregătire pentru această funcție, cu accent pe pregătirea în domeniul siguranței atunci când această funcție implică sarcini legate de siguranță.”.

1.2.12.5. la punctul **ORO.AOC.100 SUBPARTEA AOC CERTIFICAREA OPERATORILOR AERIENI:**

1.2.12.5.1. se modifică litera (a) cu următorul cuprins:

„(a) Înainte de a demara operațiuni aeriene comerciale de transport cu avioane sau elicoptere sau operațiuni IAM cu VCA, organizația trebuie să solicite și să obțină un AOC, eliberat de AAC”.

1.2.12.5.2. la litera (c) după subpunctul 1 se introduce subpunctul 1¹ cu următorul cuprins:

„1¹. pentru operațiunile IAM cu VCA, respectă cerințele esențiale din anexa nr. 5 la Codul aerian, din prezenta anexă nr. 3 (partea ORO), din anexele nr. 5 și 9 la prezentul Regulament precum și din anexa nr. 1 (Partea 26) din CT-SNS aprobate prin ordinul AAC nr. 23/GEN din 14.05.2024”.

1.2.12.6. la punctul **ORO.SPO.110 SUBPARTEA SPO OPERAȚIUNI COMERCIALE SPECIALIZATE:**

1.2.12.6.1. se modifică titlul în următoarea redacție:

„**ORO.SPO.110 Autorizarea operațiunilor comerciale specializate cu risc ridicat**”.

1.2.12.6.2. se modifică litera (a) cu următorul cuprins:

„(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 de risc ridicat:

1. care este efectuată într-o zonă în care siguranța părților terțe aflate la sol poate fi pusă în pericol în cazul unei situații de urgență; sau
2. care, conform celor stabilite de autoritatea competentă din locul în care se desfășoară operațiunea, din cauza caracterului său specific și a condițiilor locale în care se derulează, prezintă un risc ridicat, în special în ceea ce privește părțile terțe aflate la sol.”.

1.2.12.7. la punctul **ORO.MLR.100 SUBPARTEA MLR MANUALE, JURNALE ȘI ÎNREGISTRĂRI**, la litera (b) după sintagma „în nr. 8 (Partea SPO)” se completează cu sintagma „și în nr. 9 (Partea IAM).

1.2.12.8. la punctul **ORO.MLR.101:**

1.2.12.8.1. se modifică titlul în următoarea redacție:

„**ORO.MLR.101 Manualul de operațiuni – structură pentru transportul aerian comercial (CAT) și operațiuni de mobilitate aeriana inovatoare (IAM)**”.

1.2.12.8.2. se modifică litera (d) cu următorul cuprins:

„(d) partea C: Operațiuni de transport aerian comercial, care cuprinde instrucțiuni și informații privind ruta/rolul/zona și aerodromul/locul de operare, sau IAM cu VCA, care cuprind instrucțiuni și informații privind ruta/rolul/zona și vertiportul/locația prevăzută pentru deviere/locul de operare.”.

1.2.12.9. la punctul **ORO.MLR.115**, se modifică litera (a) subpunctul 1 cu următorul cuprins:

„1. pentru operatorii CAT de avioane și elicoptere și pentru operatorii IAM ai VCA, evidențele activităților menționate la punctul ORO.GEN.200;”.

1.2.12.10. la punctul **ORO.FC.005 SUBPARTEA FC EHIPAJUL DE ZBOR**, după litera (c) se introduce litera (d) cu următorul cuprins:

„(d) Secțiunea a 4-a, care specifică cerințele suplimentare pentru operațiunile IAM cu aeronave cu capacitate VTOL cu pilot la bord (VCA).”.

1.2.12.11. la punctul **ORO.FC.105**:

1.2.12.11.1. la litera (b) subpunctul 2 după sintagma „aerodromurile de rezervă” se introduce cuvântul „vertiporturile”;

1.2.12.11.2 litera (c) se modifică cu următorul conținut:

„(c) Atât în cazul operațiunilor comerciale cu avioane și elicoptere, cât și în cazul operațiunilor IAM cu VCA, pilotul comandant/comandantul sau pilotul căruia i se poate delega desfășurarea unui zbor a urmat în prealabil pregătirea inițială de familiarizare cu ruta sau cu zona vizată de zbor și cu aerodromurile, vertiporturile, locațiile prevăzute pentru deviere, instalațiile și procedurile care urmează să fie utilizate și își menține aceste cunoștințe după cum urmează:

1. cunoștințele referitoare la aerodromuri sau vertiporturi se mențin prin operarea cel puțin o dată, la un aerodrom sau la un vertiport, într-o perioadă de 12 luni calendaristice;

2. cunoștințele referitoare la rută sau zonă ori la locația prevăzută pentru deviere trebuie menținute prin operarea cel puțin o dată, pe o rută sau pe o zonă ori la o locație prevăzută pentru deviere, într-o perioadă de 36 luni calendaristice; în plus, este necesară o pregătire de reîmprospătare a cunoștințelor privind ruta sau zona în cazul în care nu operează pe o rută sau într-o zonă timp de 12 luni în decursul perioadei de 36 de luni calendaristice.”.

1.2.12.12. la punctul **ORO.FC.140**, se modifică litera (d) cu următorul conținut:

„(d) Pentru operațiunile cu mai multe tipuri sau variante de elicopter ori de VCA care sunt utilizate pentru efectuarea unor operațiuni suficient de similare, dacă verificările în zbor de linie se rotesc între tipuri sau variante, fiecare verificare în zbor de linie revalidază verificarea în zbor de linie pentru celelalte tipuri sau variante de elicoptere ori de VCA.”.

1.2.12.13. la punctul **ORO.FC.145**, se modifică litera (c) cu următorul conținut:

„(c) Atât pentru operațiunile CAT cu avioane și elicoptere, cât și pentru operațiunile IAM cu VCA, programele de pregătire și verificare, inclusiv programa și mijloacele de realizare a programului, cum ar fi echipamentele individuale de pregătire

sintetică pentru zbor (FSTD) și alte soluții de pregătire, se aprobă de către autoritatea competentă.”.

1.2.12.14. la punctul **ORO.FC.146**:

1.2.12.14.1. la litera (e) după expresia „comandant calificat în mod corespunzător” se introduce expresia „sau de un pilot comandant pentru operațiuni IAM”;

1.2.12.14.2. la litera (e) după subpunctul 3 se completează cu subpunctul 4 cu următorul cuprins:

„4. operațiuni IAM cu VCA pe timp de zi și pe rute pe care se navighează după repere vizuale terestre.”.

1.2.12.15. după punctul **ORO.FC.330**, se introduce Secțiunea a 4-a în următoarea redacție:

”

Secțiunea a 4-a **Cerințe suplimentare pentru operațiunile IAM** **cu aeronave cu capacitate VTOL cu pilot la bord (VCA)**

ORO.FC.400 Componenta echipajului de zbor

Componenta minimă a echipajului de zbor pentru operațiunile IAM cu aeronave cu capacitate VTOL cu pilot la bord (VCA) trebuie să corespundă cu aceea specificată în manualul de operațiuni, având în vedere numărul minim specificat în manualul de zbor sau în alte documente asociate cu certificatul de navigabilitate (CofA) al aeronavei respective.

ORO.FC.415 Pregătirea inițială în domeniul managementului resurselor echipajului (CRM), oferită de operator

(a) Membrul echipajului de zbor trebuie să efectueze un curs de pregătire inițială în domeniul CRM înainte de a începe zboruri de linie fără supraveghere.

(b) Cursul de pregătire inițială în domeniul CRM este ținut de cel puțin un instructor CRM calificat corespunzător, care poate fi asistat de experți pentru tratarea domeniilor specifice de pregătire.

ORO.FC.420 Pregătirea de conversie și verificarea oferite de operator

(a) Pregătirea CRM se integrează în cursul de pregătire de conversie oferit de operator.

(b) Odată început un curs de conversie IAM oferit de operator, membrul echipajului de zbor nu primește sarcini în decursul zborului pe alt tip sau pe altă clasă de aeronavă până la finalizarea sau încetarea cursului de pregătire.

(c) Volumul de pregătire necesar membrului echipajului de zbor în cadrul cursului de conversie oferit de operatorul IAM 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 la operatorul IAM, 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 finalizarea LIFUS.

(e) Dacă există circumstanțe operaționale, precum solicitarea unui nou AOC sau adăugarea în flotă a unui nou tip sau a unei noi clase de aeronavă, care nu permit

operatorului IAM să respecte cerințele de la litera (d), respectivul operatorul poate crea un curs de conversie specific, care să fie utilizat temporar pentru un număr limitat de membri ai echipajului de zbor.

ORO.FC.430 Pregătirea și verificarea periodică

(a) Fiecare membru al echipajului de zbor trebuie să finalizeze pregătirea și verificarea periodică relevantă pentru tipul sau varianta de VCA pe care își desfășoară activitatea și pentru echipamentele asociate.

(b) Verificarea competenței la operatorul IAM: 1. Fiecare membru al echipajului de zbor trebuie să finalizeze verificările competenței efectuate de operatorul IAM ca parte a efectivului normal al echipajului pentru a-și demonstra competența la aplicarea procedurilor normale, anormale și de urgență, vizând aspectele relevante asociate sarcinilor descrise în manualul de operațiuni. 2. 3. Perioada de valabilitate a verificării competenței de către operatorul IAM este de 6 luni calendaristice.

(c) Fiecare membru al echipajului de zbor finalizează o verificare în zbor de linie pe VCA. Perioada de valabilitate a verificării în zbor de linie este de 12 luni calendaristice.

(d) Fiecare membru al echipajului de zbor efectuează pregătirea și verificarea periodică în ceea ce privește amplasarea și utilizarea tuturor echipamentelor de urgență și de siguranță de la bordul aeronavei. 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 de pregătire 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 pentru zbor pe un FSTD sau pe o VCA, ori o pregătire combinată pe un FSTD și pe o VCA cel puțin o dată la fiecare 12 luni calendaristice.

ORO.FC.440 Desfășurarea de operațiuni pe mai multe tipuri sau variante

(a) Procedurile sau restricțiile operaționale pentru desfășurarea de operațiuni pe mai mult de un tip sau variantă, stabilite în manualul de operațiuni și aprobate de autoritate, trebuie să cuprindă:

1. experiența minimă necesară a membrilor echipajului de zbor;
2. experiența minimă necesară pentru un anumit tip sau variantă înainte de a începe pregătirea pentru și operațiunile pe alt tip sau pe altă variantă;
3. procesul prin care membrii echipajului de zbor calificați pentru un tip sau o variantă vor fi pregătiți și calificați pentru un alt tip sau o altă variantă; și
4. toate cerințele aplicabile privind experiența recentă pentru fiecare tip sau variantă.

(b) Membrii echipajului de zbor nu ar trebui să desfășoare operațiuni pe mai mult de trei tipuri sau grupuri de tipuri de aeronave, inclusiv cel puțin o VCA.”

1.2.12.16. la punctul **ORO.TC.100**, după sintagma „operațiuni HEMS” se introduce sintagma „operațiuni de servicii medicale de urgență cu VCA (VEMS)”.

1.2.12.17. la punctul **ORO.TC.105** litera (a), după sintagma „angajați în operațiuni HEMS” se introduce cuvântul „VEMS”.

1.2.12.18. la punctul **ORO.TC.110** litera (d), după sintagma „necesar în operațiuni HEMS” se introduce cuvântul „VEMS”.

1.2.12.19. la punctul **ORO.TC.120** litera (b) subpunctul 3, după sintagma „în timpul operațiunilor HEMS” se introduce cuvântul „VEMS”.

1.2.12.20. punctul **ORO.FTL.100 SUBPARTEA FTL „LIMITĂRI PRIVIND TIMPUL DE ZBOR ȘI DE SERVICIU ȘI CERINȚE PRIVIND PERIOADA DE ODIHNĂ”, Secțiunea 1 „Generalități”, se modifică cu următorul cuprins:**

„ORO.FTL.100 Domeniul de aplicare

Prezenta subparte stabilește cerințele pe care trebuie să le îndeplinească un operator aerian și membrii echipajului său de zbor și de cabină (personalul navigant) în ceea ce privește limitările timpului de zbor și de serviciu și cerințele de odihnă pentru personalul navigant afectat operațiunilor de transport aerian comercial (CAT) cu avioane.”.

1.2.13. Anexa nr. 4 la Regulament, se modifică după cum urmează:

1.2.13.1. după punctul **CAT.GEN.MPA.215**, se introduce punctul **CAT.GEN.MPA.220** cu următorul cuprins:

„CAT.GEN.MPA.220 Responsabilități suplimentare pentru operatorii CAT de aeronave motorizate complexe care efectuează handling propriu

(a) Operatorul care prestează oricare dintre activitățile de handling la sol enumerate la articolul 2 alineatul (2) din Regulamentul privind stabilirea cerințelor pentru furnizarea în condiții de siguranță a serviciilor de handling la sol și pentru organizațiile care le furnizează, și a cerințelor de supraveghere, pe cont propriu sau în cadrul unei grupări comerciale unice de transportatori aerieni (handling propriu) trebuie să respecte cerințele aplicabile din anexa I și din anexa II la regulamentul respectiv, cu excepția cerințelor aplicabile funcției de supraveghere la sol, care trebuie să se conformeze punctului ORO.GEN.315.

(b) Operatorul trebuie să prezinte programul de pregătire pentru personalul său de handling la sol în conformitate cu punctul ORGH.GEN.145 din Regulamentul privind stabilirea cerințelor pentru furnizarea în condiții de siguranță a serviciilor de handling la sol și pentru organizațiile care le furnizează, și a cerințelor de supraveghere, către AAC. Programul de pregătire privind bunurile periculoase face obiectul aprobării în conformitate cu ORO.GEN.110 litera (j).”. Aplicabil din 27.03.2028.

1.2.13.2. la punctul **CAT.POL.MAB.105**, se modifică litera (b) subpunctul 1 cu următorul cuprins:

„1. verifică integritatea datelor rezultate pentru a se asigura că datele se încadrează în limitele prevăzute de AFM sau în limitele prevăzute de manualul de operațiuni, dacă acestea din urmă sunt mai restrictive.”. Aplicabil din 27.03.2028

1.2.13.3. după punctul **CAT.POL.MAB.105**, **Secțiunea a 3-a „Masa și centrul”, Capitolul 1 „AERONAVE MOTORIZATE”, se introduce punctul CAT.POL.MAB.110** cu următorul cuprins:

„CAT.POL.MAB.110 Procesul de control al încărcăturii

Operatorul trebuie să instituie și să implementeze un proces de control al încărcăturii și procedurile asociate, care trebuie incluse în manualul de operațiuni.”. Aplicabil din 27.03.2028

1.2.14. Anexa nr. 5 la Regulament, se modifică după cum urmează:

1.2.14.1. la punctul **SPA.GEN.100**:

1.2.14.1.1. litera (a):

1.2.14.1.2. subpunctul 1 se modifică cu următorul cuprins:

„1. operatorii comerciali de avioane sau elicoptere, care își au sediul principal de activitate în Republica Moldova.”;

1.2.14.1.3. subpunctul 2 se modifică cu următorul cuprins:

„2. pentru operatorii necomerciali de avioane sau elicoptere, dacă Republica Moldova este statul în care își are sediul principal de activitate sau își are reședința operatorul.”;

1.2.14.1.4. după subpunctul 2 se introduce subpunctul 3 cu următorul conținut:

„3. pentru un operator IAM de aeronave cu capacitate VTOL (VCA), autoritatea din statul membru în care operatorul își are sediul principal de activitate sau în care își are reședința.”.

1.2.14.2. la punctul **SPA.LVO.100, SUBPARTEA E OPERAȚIUNI ÎN CONDIȚII DE VIZIBILITATE REDUSĂ (LVO) ȘI OPERAȚIUNI CU CREDITE OPERAȚIONALE**, după cuvântul „Operatorul” se introduce sintagma „de avioane sau elicoptere”.

1.2.14.3. la punctul **SPA.DG.100, SUBPARTEA G TRANSPORTUL BUNURILOR PERICULOASE**, după sintagma „și nr. 8 (Partea SPO)” se completează cu sintagma „și nr. 9 (Partea IAM)”.

1.2.14.4. după punctul **SPA.PINS-VFR.100 SUBPARTEA N APROPIERI DE ȘI PLECĂRI DE LA UN PUNCT ÎN SPAȚIU CU ELICOPTERE, ÎN CONDIȚIILE UNOR MINIME VFR REDUSE (PINS-VFR)**, se introduce **SUBPARTEA O** cu următorul conținut:

”
SUBPARTEA O

OPERAȚIUNI PENTRU SERVICII MEDICALE DE URGENȚĂ CU AERONAVE VTOL CU PILOT LA BORD (VEMS)

SPA.VEMS.100 Operațiuni pentru servicii medicale de urgență cu aeronave cu capacitate VTOL cu pilot la bord (VEMS)

(a) Operatorul IAM efectuează operațiuni pentru servicii medicale de urgență cu aeronave cu capacitate VTOL cu pilot la bord (VEMS) numai dacă a primit o aprobare din partea autorității competente pentru astfel de operațiuni.

(b) Pentru a obține o astfel de aprobare din partea autorității competente, operatorul IAM trebuie: 1. să dețină un AOC în conformitate cu anexa nr. 3 (partea ORO);

2. să desfășoare operațiuni în conformitate cu cerințele relevante din anexa nr. 9 (partea IAM); și

3. să demonstreze autorității competente conformitatea cu cerințele din prezenta subparte.

(c) Operatorul IAM utilizează vertiporturi adecvate pentru baza sa de operare VEMS și pentru unitățile spitalicești, cu excepția cazului în care autoritatea competentă a aprobat utilizarea unei zone de interes public (PIS) într-o unitate spitalicească.

(d) Operatorul IAM poate utiliza locuri de operare adecvate în scopul misiunilor VEMS sau al zborurilor de pregătire VEMS, luând în considerare:

1. cerințele privind performanța aeronavei, aplicabile la decolare și aterizare;
2. caracteristicile locului de operare, inclusiv dimensiunile, obstacolele și starea suprafeței;
3. separarea în siguranță a aeronavelor cu capacitate VTOL (VCA) de persoanele de la sol; și
4. protecția vieții private, protecția datelor, răspunderea, asigurarea, securitatea și cerințele de protecție a mediului.

SPA VEMS.110 Cerințe referitoare la echipamente pentru operațiuni VEMS

(a) Instalarea pe o aeronavă cu capacitate VTOL (VCA) a tuturor echipamentelor medicale specifice și orice modificări ulterioare aduse respectivei instalări și, dacă este cazul, operarea acesteia trebuie să fie aprobate în conformitate cu Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu sau declarația de conformitate a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și cerințele referitoare la capacitatea organizațiilor de proiectare și producție, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 91/2024.

(b) Pentru zborurile VFR pe timp de zi deasupra unor rute sau zone pe care se navighează după repere vizuale terestre, VCA trebuie să fie echipată cu instrumente care să afișeze poziția proprie a aeronavei și obstacolele pe un ecran cu hartă mobilă. Harta și baza (bazele) de date privind obstacolele trebuie să fie actualizate.

(c) Pentru zborurile VFR pe timp de zi, VCA trebuie să fie echipată cu un mijloc de măsurare și de afișare a atitudinii și a direcției stabilizate sau cu alte instrumente echivalente, vizibile de către pilot, pentru a atenua dezorientarea pilotului în cazul unor repere vizuale insuficiente.

(d) Orice VCA utilizată în misiunile VEMS trebuie să fie echipată cu instrumente cu capacitate de ieșire ADS-B.

(e) Instrumentele și echipamentele necesare în temeiul literei (d) se certifică în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile.

(f) Operatorul IAM se asigură că toate informațiile relevante sunt documentate în lista echipamentului minim (MEL).

SPA.VEMS.115 Comunicații

În plus față de cerințele pentru instrumente și echipamente, care sunt aplicabile VCA în configurația cu pilot la bord, VCA utilizate la zborurile VEMS trebuie să dispună de echipamente de comunicații capabile să asigure comunicarea bidirecțională cu organizația pentru care se efectuează zborul VEMS și, dacă este posibil, capabile să comunice cu personalul serviciilor de urgență de la sol aflat la locul operațiunii.

SPA.VEMS.120 Minimele de vizibilitate și de distanță față de nori

Minimele pentru faza de trimitere în operațiune și pentru faza de zbor pe rută ale zborului VEMS sunt cele stabilite în conformitate cu punctul SERA.5001. În cazul în care, în timpul fazei de zbor pe rută, condițiile meteorologice scad sub minimele aplicabile, VCA certificate pentru zboruri numai în condiții VFR pe timp de zi aterizează cât mai curând posibil sau se întorc la baza VEMS.

SPA.VEMS.125 Cerințe referitoare la performanțe pentru operațiuni VEMS

VCA utilizate pentru operațiuni VEMS se operează în conformitate cu cerințele de performanță aplicabile stabilite la punctul UAM.POL.VCA.100.

SPA.VEMS.130 Cerințe privind echipajul

(a) *Selecție.* Operatorul IAM stabilește criteriile de selecție a membrilor echipajului de zbor pentru operațiunile VEMS, ținând cont de experiența lor anterioară.

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

(c) *Componenta echipajului:*

1. Zbor pe timp de zi. Componenta minimă a echipajului la momentul trimiterii în operațiune pentru un zbor VEMS în condiții VFR pe timp de zi este de doi piloți sau de un pilot și un membru al echipajului tehnic VEMS. După aterizarea la locul de operare VEMS, zborurile ulterioare pot fi efectuate doar de un pilot:

(i) dacă este nevoie de articole medicale suplimentare, de alimentare/încărcare a bateriei sau de re poziționare în timp ce membrul echipajului tehnic VEMS oferă asistență medicală la sol; sau

(ii) dacă membrul personalului tehnic al VEMS oferă asistență medicală pacientului medical în zbor sau în timpul transportului cu un alt vehicul.

2. Operatorul IAM asigură menținerea continuității conceptului de echipaj pe întreaga durată a misiunii VEMS.

(d) *Pregătirea și verificarea echipajului de zbor și echipajului tehnic:*

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

2. Membrii echipajului:

(i) Toate elementele relevante ale programului de pregătire a echipajului îmbunătățesc cunoștințele echipajului cu privire la mediul de lucru și echipamentele VEMS, îmbunătățesc coordonarea echipajului și includ măsuri de reducere la minimum a riscurilor asociate tranzitului pe rută în condiții de vizibilitate redusă, selectarea locurilor de operare VEMS și profilurile de apropiere și plecare.

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

A. verificări ale competenței VMC pe timp de zi;

B. verificări în zbor de linie.

(iii) Componentele VEMS ale verificărilor competenței și ale verificărilor în zbor de linie menționate la subpunctul (ii) au o perioadă de valabilitate de 6 și, respectiv, de 12 luni calendaristice.

SPA.VEMS.135 Informarea pasagerilor cu pregătire medicală și a altor membri ai personalului

(a) Pasageri cu pregătire medicală. Înainte de orice zbor VEMS sau de orice serie de zboruri VEMS, pasagerii cu pregătire medicală trebuie să fie informați pentru a se asigura faptul că sunt familiarizați cu mediul de lucru și echipamentele VEMS, că pot manevra echipamentele 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. În cazul în care se recurge la angajarea de personal al serviciilor de urgență la sol, operatorul IAM ia toate măsurile necesare pentru a se asigura că acest personal este familiarizat cu mediul de lucru și cu

echipamentele VEMS, precum și cu riscurile asociate operațiunilor la sol pe un loc de operare VEMS.

(c) Pacienți. Fără a aduce atingere punctului UAM.OP.MVCA.170 din anexa nr. 9 (partea IAM), se organizează o sesiune de informare numai dacă starea de sănătate a pacientului face posibil acest lucru.

SPA.VEMS.140 Informații, proceduri și documentație

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

(b) Operatorul IAM se asigură că pilotul comandant (PIC) evaluează riscurile specifice asociate unui anumit zbor VEMS.

(c) Organizației pentru care se efectuează operațiuni VEMS i se pun la dispoziție extrase relevante din manualul de operațiuni.

SPA.VEMS.145 Mijloace disponibile la baza de operare VEMS

(a) Dacă membrilor echipajului li se cere să fie în perioada de rezervă, cu un timp de reacție mai mic de 45 de minute, li se pun la dispoziție spații adaptate specifice de cazare în apropierea fiecărei baze de operare VEMS.

(b) La fiecare bază de operare VEMS, echipajului de zbor i se acordă acces la mijloace de a obține informații despre starea curentă și probabilă a vremii și li se asigură o legătură de comunicație adecvată cu unitățile de servicii de trafic aerian (ATS) corespunzătoare. Se pun la dispoziție mijloacele adecvate pentru planificarea tuturor sarcinilor aferente.

SPA.VEMS.150 Încărcarea/descărcarea de combustibil/încărcarea bateriilor/schimbarea bateriilor în timp ce pasagerii se îmbarcă, se află la bord sau debarcă

Procedurile de încărcare/descărcare de combustibil/încărcare a bateriilor/schimb al bateriilor cu unitățile de portanță și de propulsie acționate sau oprite se efectuează numai în conformitate cu punctul UAM.OP.MVCA.200 sau cu punctul UAM.OP.OP.MVCA.205, după caz.

SPA.VEMS.155 Sistemul de urmărire a aeronavelor

Operatorul IAM instituie și menține un sistem monitorizat de urmărire a aeronavelor pentru operațiunile VEMS pe întreaga durată a zborului VEMS.”.

1.2.15. Anexa nr. 7 la Regulament, se modifică după cum urmează:

1.2.15.1. punctul **NCO.GEN.115**, se modifică cu următorul cuprins:

„NCO.GEN.115 Rularea la sol a avioanelor

Un avion sau un autogir 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 sau autogirul;

2. este calificată să folosească radiotelefonia dacă sunt necesare radiocomunicațiile;

3. a fost instruită cu privire la configurația, rutele, semnele, marcajele și luminile aerodromului, precum și la semnalele, instrucțiunile, frazeologia și procedurile de control al traficului aerian (ATC); și

4. este capabilă să se conformeze standardelor operaționale necesare pentru mișcarea în siguranță a avionului sau a autogirului pe aerodrom.”.

1.2.15.2. la punctele **NCO.OP.120, NCO.OP.125, NCO.OP.155, NCO.OP.175**, din textul titlului se exclud sintagmele „-avioane și elicoptere”.

1.2.15.3. după punctul **NCO.OP.206**, se introduce punctul **NCO.OP.207** cu următorul cuprins:

„NCO.OP.207 Condiții de apropiere și de aterizare – autogire

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 a fi utilizată nu împiedică efectuarea în condiții de siguranță a unei apropieri, aterizări sau apropieri întrerupte.”.

1.2.15.4. După punctul **NCO.IDE.A.205**, titlul **Secțiunii a 2-a** se modifică după cum urmează:

**”Secțiunea a 2-a
Giravioane”.**

1.2.15.5. la punctul **NCO.IDE.H.100**:

1.2.15.5.1. litera (a) subpunctul 4, cuvântul „elicopter” se substituie cu cuvântul „giravion”;

1.2.15.5.2. litera (c) subpunctul 2, cuvântul „elicopterului” se substituie cu cuvântul „giravionului”.

1.2.15.6. punctul **NCO.IDE.H.105**, se modifică cu următorul cuprins:

„NCO.IDE.H.105 Echipamentul minim de zbor

Nu se inițiază un zbor atunci când oricare dintre instrumentele, echipamentele sau funcțiile giravionului necesare pentru zborul avut în vedere este nefuncțional(ă) sau lipsește, cu excepția cazului în care:

- (a) giravionul este operat în conformitate cu MEL, dacă aceasta este stabilită; sau
- (b) giravionul dispune de o autorizație de zbor eliberată în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile.”.

1.2.15.7. la punctele **NCO.IDE.H.115, NCO.IDE.H.120, NCO.IDE.H.135, NCO.IDE.H. 140, NCO.IDE.H.145, NCO.IDE.H.155, NCO.IDE.H.160, NCO.IDE.H.165, NCO.IDE.H.170, NCO.IDE.H.175, NCO.IDE.H.180, NCO.IDE.H.185, NCO.IDE.H.200**, cuvântul „elicopter” la toate formele utilizate, se substituie cu cuvântul „giravion” în forma corespunzătoare.

1.2.15.8. **SUBPARTEA E CERINȚE SPECIFICE**, după punctul **NCO.SPEC.170**, se introduce punctul **NCO.SPEC.172** cu următorul cuprins:

„NCO.SPEC.172 Criterii de performanță și de exploatare – autogire

Atunci când operează un autogir la o înălțime mai mică de 150 m (500 ft) deasupra unei zone neaglomerate, pentru operațiunile cu autogire 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.”.

1.2.16. Se introduce Anexa nr. 9 la Regulament, în următoarea redacție:

”
Anexa nr. 9
la Regulamentul de stabilire a cerințelor
tehnice și a procedurilor administrative
referitoare la operațiunile aeriene

**OPERAȚIUNI DE MOBILITATE AERIANĂ INOVATOARE
(PARTEA IAM)
SUBPARTEA A
CERINȚE GENERALE**

IAM.GEN.050 Domeniul de aplicare

Prezenta anexă se aplică operațiunilor IAM cu aeronave cu capacitate VTOL cu pilot la bord (VCA) în conformitate cu VFR pe timp de zi.

IAM.GEN.055 Autoritatea competentă

Autoritatea competentă a operatorului IAM care își are sediul principal de activitate pe teritoriul Republicii Moldova, în conformitate cu prevederile Codului aerian, este AAC.

Secțiunea 1

Aeronave cu capacitate VTOL (VCA)

IAM.GEN.VCA.050 Domeniul de aplicare

Prezenta secțiune conține cerințe generale pentru operațiunile cu VCA.

IAM.GEN.VCA.100 Responsabilitățile echipajului

(a) Piloții și alți membri ai echipajului sunt responsabili de executarea corespunzătoare a sarcinilor lor care sunt:

1. legate de siguranța VCA și a ocupanților acesteia; și
2. specificate în manualul de operațiuni (OM) al operatorului VCA.

(b) Piloții și alți membri ai echipajului trebuie să respecte toate cerințele următoare:

1. raportează pilotului comandant (PIC), dacă nu s-a raportat deja, orice avarie, defecțiune, funcționare defectuoasă sau defect despre care consideră că ar putea afecta navigabilitatea sau operarea în siguranță a VCA, inclusiv a sistemelor de urgență;
2. raportează PIC, dacă nu s-a raportat deja, orice incident care a pus în pericol sau ar fi putut pune în pericol siguranța funcționării VCA;
3. respectă cerințele relevante ale sistemelor de raportare a evenimentelor stabilite de operator;
4. respectă toate cerințele privind timpul de zbor, timpul de serviciu și timpul de odihnă aplicabile activităților sale;
5. nu dezactivează și nu opresc înregistratoarele în timpul zborului și nici nu șterg intenționat înregistrările acestora.

(c) Piloții și alți membri ai echipajului nu îndeplinesc sarcini legate de operarea VCA dacă se află în oricare dintre următoarele situații:

1. dacă se află sub influența unor substanțe psihoactive sau dacă sunt inapți din cauza unei vătămări corporale, a oboselii, a acțiunii unor medicamente, a unei boli sau în alte asemenea cazuri;
2. atunci când nu îndeplinesc cerințele medicale aplicabile;
3. atunci când au îndoieli cu privire la propria capacitate de a-și îndeplini sarcinile atribuite;
4. atunci când știu sau suspectează că suferă de oboseală, astfel cum se menționează în Codul aerian, sau se simt inapți în alt mod, într-o măsură în care poate fi periclitată siguranța zborului.

IAM.GEN.VCA.105 Responsabilitățile pilotului comandant (PIC)

(a) Pe lângă respectarea punctului IAM.GEN.VCA.100, PIC trebuie, de îndată ce își asumă funcțiile de comandă la postul desemnat și până când predă funcțiile de comandă sau părăsește postul desemnat la sfârșitul zborului, să respecte toate cerințele următoare:

1. răspunde de siguranța tuturor membrilor echipajului, a pasagerilor și a mărfurilor aflate la bordul VCA;
2. este responsabil de funcționarea și siguranța VCA atunci când unitățile de portanță și de propulsie sunt acționate;
3. răspunde de inițierea, continuarea, încheierea sau devierea unui zbor din motive de siguranță;
4. are autoritatea de a da toate comenzile și de a lua toate măsurile adecvate în scopul asigurării siguranței VCA și a persoanelor și/sau bunurilor transportate în VCA;
5. 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, după caz;
6. se asigură că toți pasagerii sunt informați cu privire la momentul și la modul de comunicare cu membrul (membrii) echipajului de zbor în timpul zborului;
7. se asigură că toate procedurile operaționale și listele de verificare sunt respectate în conformitate cu manualul de operațiuni (OM) al operatorului VCA;
8. 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 VCA;
9. se asigură că înregistratoarele nu sunt dezactivate și nici oprite în timpul zborului și că înregistrările acestora nu sunt șterse intenționat;
10. decide dacă acceptă sau nu o VCA care prezintă elemente inutilizabile permise de lista derogărilor de configurație VCA (CDL) sau lista echipamentului minim (MEL) și de jurnalul tehnic al VCA;
11. se asigură că inspecția premergătoare zborului a fost efectuată în conformitate cu cerințele aplicabile de continuitate a navigabilității;
12. se asigură că echipamentul de urgență relevant rămâne ușor accesibil în vederea unei folosiri imediate;
13. înregistrează, la încheierea zborului, în conformitate cu cerințele sistemului de evidență a continuității navigabilității, datele de utilizare și toate defectele cunoscute sau suspectate ale VCA pentru a asigura siguranța continuă a zborului.

(b) Într-o situație de urgență care impune luarea unei decizii și acțiunea imediată, PIC ia orice măsură pe care o consideră necesară în condițiile date. În aceste cazuri, PIC se poate abate de la norme, proceduri și metode operaționale în interesul siguranței.

(c) PIC raportează, de îndată ce poate face acest lucru, unității corespunzătoare de servicii de trafic aerian (ATS) orice condiții meteorologice sau condiții de zbor periculoase întâlnite pe durata zborului care ar putea afecta siguranța altor operațiuni VCA.

IAM.GEN.VCA.110 Autoritatea pilotului comandant

Operatorul IAM ia toate măsurile rezonabile pentru a se asigura că toate persoanele de la bordul VCA se supun comenzilor legitime date de PIC în scopul garantării siguranței VCA și a persoanelor sau a bunurilor materiale transportate.

IAM.GEN.VCA.120 Limbă comună

Operatorul IAM se asigură că toți membrii echipajului pot comunica între ei într-o limbă comună.

IAM.GEN.VCA.130 Acționarea unităților de portanță și de propulsie

Unitățile de portanță și de propulsie ale VCA sunt acționate numai în scopul zborului de către un pilot calificat aflat la comenzile VCA.

IAM.GEN.VCA.140 Dispozitive electronice portabile (PED)

Operatorul IAM nu permite niciunei persoane să utilizeze la bordul unei aeronave un PED care poate afecta negativ performanțele sistemelor și echipamentelor VCA și ia toate măsurile rezonabile pentru a preveni o astfel de utilizare.

IAM.GEN.VCA.141 Utilizarea documentației de zbor în format electronic (EFB)

(a) Atunci când se utilizează EFB la bordul unei aeronave, operatorul IAM se asigură că EFB nu afectează negativ performanțele sistemelor sau ale echipamentelor VCA și nici capacitatea membrului echipajului de zbor de a opera VCA.

(b) Operatorul IAM 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).

IAM.GEN.VCA.145 Informații privind echipamentele de urgență și de supraviețuire transportate la bordul VCA

Operatorul IAM are permanent la dispoziție liste cu informații privind echipamentele de urgență și de supraviețuire de la bordul tuturor VCA-urilor sale pentru comunicarea imediată către centrele de coordonare a acțiunilor de căutare și salvare (RCC).

IAM.GEN.VCA.155 Transportul armelor și muniției de război

Operatorul IAM nu acceptă arme de război și nici muniții de război pentru transportul aerian în VCA.

IAM.GEN.VCA.160 Transportul armelor și muniției sportive

Operatorul IAM nu acceptă arme sportive pentru transportul aerian în VCA decât în cazul în care: 1. pot fi depozitate în VCA într-un loc inaccesibil pasagerilor pe durata zborului; și 2. toată muniția este descărcată și transportată separat de armele sportive.

IAM.GEN.VCA.165 Metodă de transport al persoanelor

Operatorul IAM ia toate măsurile rezonabile pentru a se asigura că nicio persoană nu este localizată, pe durata zborului, în nicio parte a VCA care nu este proiectată sau desemnată pentru primirea/găzduirea persoanelor, cu excepția cazului în care o persoană întreprinde o acțiune necesară pentru siguranța VCA sau pentru siguranța oricărei persoane, oricărui animal sau oricăror bunuri transportate în VCA.

IAM.GEN.VCA.170 Substanțe psihoactive

(a) Operatorul IAM ia toate măsurile rezonabile pentru a se asigura că nu se permite accesul și nici prezența la bordul unei VCA a oricărei persoane aflate sub influența

substanțelor psihoactive în măsura în care poate fi periclitată siguranța VCA sau a ocupanților acesteia.

(b) Operatorul IAM elaborează și implementează o politică și proceduri obiective, transparente și nediscriminatorii privind prevenirea și depistarea utilizării necorespunzătoare a substanțelor psihoactive de către piloți și de către alți membri ai personalului sensibil din punctul de vedere al siguranței aflați sub controlul direct al operatorului IAM, pentru a se asigura că siguranța VCA și a ocupanților săi nu este periclitată.

(c) În cazul în care piloții sau alți membri ai personalului sensibil din punctul de vedere al siguranței sunt testați pozitiv la substanțe psihoactive, operatorul IAM informează autoritatea sa competentă și autoritatea responsabilă de piloți și personalul în cauză.

IAM.GEN.VCA.175 Periclitarea siguranței

(a) Operatorul IAM ia toate măsurile rezonabile pentru a se asigura că nicio persoană nu acționează sau nu omite să acționeze, din imprudență, intenționat sau din neglijență, astfel încât: 1. să pericliteze siguranța VCA sau siguranța persoanelor de la bordul VCA; sau 2. să cauzeze sau să permită ca VCA să pericliteze persoane sau bunuri materiale.

(b) Operatorul IAM se asigură că piloții sunt supuși unei evaluări psihologice înainte de începerea operațiunilor de zbor în următoarele scopuri: 1. identificarea caracteristicilor psihologice și a adecvării piloților în ceea ce privește mediul lor de lucru; și 2. reducerea probabilității ca piloții să intervină negativ în operarea în condiții de siguranță a VCA.

IAM.GEN.VCA.176 Programul de sprijin adresat piloților

(a) Operatorul IAM permite, facilitează și asigură accesul la un program de sprijin proactiv și nepunitiv care va asista și va sprijini piloții în ceea ce privește recunoașterea, combaterea și depășirea oricărei probleme care le-ar putea afecta negativ abilitatea de a-și exercita în siguranță privilegiile acordate prin licențe.

(b) Fără a aduce atingere dreptului aplicabil al Uniunii privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și libera circulație a acestor date, protecția confidențialității datelor cu caracter personal constituie o condiție prealabilă pentru un program de sprijin eficace adresat piloților.

IAM.GEN.VCA.185 Informații păstrate la sol

(a) Operatorul IAM se asigură că, pe durata fiecărui zbor sau a fiecărei serii de zboruri, informațiile relevante pentru zborul sau seria de zboruri și adecvate pentru tipul de operațiune:

1. sunt păstrate la sol; și
2. sunt ținute până când au fost copiate în locul unde vor fi arhivate; sau, în cazul în care acest lucru nu este posibil;
3. sunt transportate într-un container ignifug în VCA.

(b) Informațiile menționate la litera (a) includ toate elementele următoare:

1. o copie după planul operațional de zbor;
2. copii ale părții (părților) relevante din evidențele continuității navigabilității aeronavei;
3. documentația NOTAM specifică rutei, dacă a fost editată în mod special de către operatorul IAM;
4. documentația privind masa și centrul;
5. notificarea încărcăturilor speciale.

IAM.GEN.VCA.190 Furnizarea de documente și înregistrări

La cererea unei persoane autorizate de o autoritate, PIC trebuie să îi prezinte acesteia, într-o perioadă rezonabilă de timp de la primirea cererii, documentele care trebuie păstrate la bord, în format electronic sau pe hârtie.

IAM.GEN.VCA.195 Conservarea, producerea, protecția și utilizarea înregistrărilor înregistratoarelor

(a) În urma unui accident, a unui incident grav sau a unui eveniment identificat de autoritatea responsabilă cu investigația, operatorul IAM păstrează datele înregistrate în original ale înregistratorului, ținute în VCA în conformitate cu capitolul D din prezenta anexă, timp de 60 de zile sau până la emiterea unei alte instrucțiuni de către autoritatea responsabilă cu investigația.

(b) Operatorul IAM efectuează verificări operaționale și evaluări ale înregistrărilor pentru a asigura buna funcționare continuă a înregistratorului.

(c) Operatorul IAM se asigură că sunt păstrate înregistrările parametrilor de zbor care trebuie înregistrați pe un înregistrator. În scopul testării și întreținerii înregistratorului, se poate șterge până la 1 oră din materialul cel mai vechi înregistrat la momentul testării.

(d) Operatorul IAM trebuie să păstreze și să țină la zi documentația care conține informațiile necesare pentru transformarea datelor de zbor neprelucrate în parametri de zbor exprimați prin unități operabile.

(e) Operatorul IAM pune la dispoziție orice înregistrare a unui înregistrator, care a fost păstrată, dacă autoritatea competentă decide astfel.

(f) Fără a aduce atingere prevederilor Legii nr. 213/2021 cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi și Legii nr. 195/2024 privind protecția datelor cu caracter personal:

1. cu excepția asigurării bunei funcționări a unui înregistrator, înregistrările audio nu se divulgă și nici nu se utilizează decât dacă sunt îndeplinite toate condițiile următoare:

(i) există o procedură referitoare la tratarea acestor înregistrări audio și a transcrierii lor;

(ii) toți piloții și întregul personal de întreținere implicat și-au dat acordul în prealabil;

(iii) aceste înregistrări audio sunt utilizate numai pentru menținerea sau îmbunătățirea siguranței;

2. atunci când inspectează înregistrările audio ale unui înregistrator pentru a asigura buna funcționare a acestuia, operatorul IAM protejează confidențialitatea înregistrărilor audio respective și se asigură că acestea nu sunt divulgate și nici utilizate în alte scopuri decât pentru asigurarea bunei funcționări a înregistratorului;

3. parametrii de zbor înregistrați de un înregistrator de zbor nu se folosesc în alte scopuri decât pentru investigarea unui accident sau a unui incident a cărui raportare este obligatorie, cu excepția cazurilor în care aceste înregistrări îndeplinesc una dintre condițiile următoare:

(i) sunt folosite de operatorul IAM exclusiv în scopuri de navigabilitate sau de întreținere;

(ii) sunt anonimizate;

(iii) sunt divulgate în cadrul unor proceduri securizate;

4. cu excepția cazului în care se asigură buna funcționare a unui înregistrator, imaginile înregistrate ale compartimentului echipajului de zbor nu se divulgă și nici nu se utilizează decât dacă sunt îndeplinite toate condițiile următoare:

- (i) există o procedură referitoare la tratarea acestor înregistrări de imagini;
- (ii) toți piloții 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;

5. când imaginile compartimentului echipajului de zbor, înregistrate de un înregistrator, sunt inspectate pentru a se asigura buna funcționare a respectivului înregistrator, atunci:

- (i) aceste imagini nu sunt divulgate și nici utilizate în alte scopuri decât pentru a asigura buna funcționare a înregistratorului;
- (ii) dacă există probabilitatea ca în imagini să fie vizibile părți ale corpului piloților sau pasagerilor, operatorul trebuie să asigure confidențialitatea acestor imagini.

IAM.GEN.VCA.200 Transportul de mărfuri periculoase în temeiul unei aprobări specifice

(a) Transportul aerian de mărfuri periculoase se efectuează cel puțin în conformitate cu anexa 18 la Convenția de la Chicago și cu instrucțiunile tehnice aplicabile (TI).

(b) Operatorul IAM trebuie să fie autorizat pentru transportul aerian de mărfuri periculoase ca încărcătură în conformitate cu subpartea G din anexa nr. 5 (partea SPA).

(c) Operatorul IAM instituie proceduri care să asigure luarea tuturor măsurilor rezonabile pentru prevenirea transportului neintenționat de bunuri periculoase nedeclarete sau declarate greșit la bord.

(d) Operatorul IAM se asigură că întregul personal, inclusiv personalul terților, implicat în acceptarea, manipularea, încărcarea și descărcarea mărfurilor este informat cu privire la aprobarea operațională și la limitările operatorului în ceea ce privește transportul aerian de mărfuri periculoase și că acestui personal i se furnizează informațiile necesare care să îi permită să își îndeplinească responsabilitățile, conform cerințelor TI.

(e) Operatorul IAM se asigură, în conformitate cu TI, că pasagerilor li se furnizează informații cu privire la transportul de mărfuri periculoase la bord.

(f) Operatorul IAM trebuie să raporteze, în conformitate cu TI, fără întârziere AAC și autorității corespunzătoare a statului în care a avut loc evenimentul în cazul în care:

1. se produc orice accidente sau incidente care implică mărfuri periculoase;
2. se descoperă bunuri periculoase nedeclarete 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 TI.

(g) Operatorul IAM se asigură că la punctele de acceptare a încărcăturii sunt disponibile afișe care oferă informații despre transportul bunurilor periculoase, conform prevederilor din TI.

IAM.GEN.VCA.205 Transportul de mărfuri periculoase fără o aprobare specifică

(a) Transportul aerian de mărfuri periculoase se efectuează cel puțin în conformitate cu anexa 18 la Convenția de la Chicago și cu TI.

(b) Operatorii transportă mărfuri periculoase la bordul VCA fără aprobarea specifică prevăzută în subpartea G din Anexa Nr. 5 (partea SPA) dacă: 1. nu fac obiectul TI în conformitate cu partea 1 a acesteia; sau 2. sunt transportate de pasageri sau echipajul sau se află în bagaje, în conformitate cu partea 8 a TI.

(c) Operatorii IAM care nu sunt autorizați în conformitate cu subpartea G din Anexa Nr. 5 (partea SPA) stabilesc un program de pregătire în domeniul mărfurilor periculoase care îndeplinește cerințele din anexa 18 la Convenția de la Chicago și din TI aplicabile.

(d) Operatorul IAM se asigură că pasagerii sunt informați în legătură cu transportul mărfurilor periculoase în conformitate cu instrucțiunile tehnice.

(e) Operatorul IAM instituie proceduri care să asigure luarea tuturor măsurilor rezonabile pentru prevenirea transportului neintenționat de mărfuri periculoase nedeclarate la bord.

(f) Operatorul IAM trebuie să raporteze, în conformitate cu TI, fără întârziere AAC și autorității corespunzătoare a statului în care a avut loc evenimentul în cazul în care:

1. se produc orice accidente sau incidente care implică mărfuri periculoase;
2. se descoperă bunuri periculoase nedeclarate 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 TI.

Secțiunea a 2-a

Aeronave cu capacitate VTOL cu pilot la bord (MVCA)

IAM.GEN.MVCA.050 Domeniul de aplicare

Prezenta secțiune stabilește cerințe suplimentare pentru operațiunile IAM cu aeronave cu capacitate VTOL cu pilot la bord (MVCA).

IAM.GEN.MVCA.135 Admiterea în compartimentul echipajului de zbor

(a) Operatorul IAM se asigură că nicio persoană, alta decât pilotul 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 operativ de echipaj;
2. un reprezentant al autorității competente sau al autorității de inspecție, în cazul în care acest lucru este necesar pentru îndeplinirea sarcinilor sale oficiale; sau
3. autorizată și transportată în conformitate cu OM al operatorului.

(b) Pilotul comandant se asigură că:

1. 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) Pilotul comandant ia decizia finală privind accesul în compartimentul echipajului de zbor din VCA.

IAM.GEN.MVCA.180 Documente, manuale și informații care trebuie păstrate la bord pe durata fiecărui zbor

(a) Următoarele documente, manuale și informații, pe hârtie sau în format digital, trebuie să fie transportate cu o VCA pe durata fiecărui zbor și trebuie să fie ușor accesibile în scopul inspecției:

1. manualul de zbor al aeronavei (AFM) sau un document/documente echivalent(e);
2. certificatul de înmatriculare original al aeronavei;
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 care este responsabilă de eliberarea certificatului de zgomot;

5. o copie conformă cu originalul a certificatului de operator aerian (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. licența stațiilor radio ale aeronavei în original, dacă este cazul;

8. certificatul (certIFICATELE) de asigurare de răspundere civilă față de terți;

9. jurnalul de bord sau un document echivalent pentru aeronavă;

10. evidențele privind continuitatea navigabilității, după caz;

11. detaliile planului de zbor ATS depus, dacă este cazul;

12. 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;

13. procedurile și informațiile privind semnalele vizuale care trebuie utilizate de aeronava interceptoare și de aeronava interceptată;

14. informațiile privind serviciile de căutare și salvare pentru zona zborului avut în vedere, care trebuie să fie ușor accesibile în aeronavă;

15. părțile în vigoare ale OM relevante pentru sarcinile piloților, care trebuie să fie ușor accesibile respectivilor piloți;

16. MEL;

17. avizele corespunzătoare către navigatori (NOTAM) și documentația de informare privind serviciile de informare aeronautică (AIS);

18. informațiile meteorologice corespunzătoare;

19. manifestul încărcăturii și/sau lista de pasageri;

20. documentația privind masa și centrul;

21. planul de zbor operațional, atunci când este necesar;

22. notificarea categoriilor speciale de pasageri (SCP), dacă este cazul; și

23. orice altă documentație care poate fi relevantă pentru zbor sau care este solicitată de statele interesate de zbor.

(b) Documentele, manualele și informațiile transportate la bord cu ocazia fiecărui zbor trebuie să fie accesibile persoanelor autorizate, utilizabile și fiabile.

(c) Fără a aduce atingere dispozițiilor de la litera (a), în cazul pierderii sau furtului documentelor indicate la litera (a) punctele 2-8, se permite continuarea exploatarei până când zborul ajunge la destinație sau într-un loc în care se pot furniza documente înlocuitoare.

IAM.GEN.MVCA.181 Documente și informații care nu pot fi ținute la bord

Fără a aduce atingere punctului IAM.GEN.MVCA.180, în cazul operațiunilor IAM în conformitate cu VFR pe timp de zi, al decolării și aterizării la același vertiport în termen de 24 de ore sau al rămânerii într-o zonă apropiată specificată în OM, următoarele documente și informații pot fi păstrate la vertiport în loc să fie luate la bord cu ocazia fiecărui zbor:

1. certificatul de zgomot;

2. licența stațiilor radio ale aeronavei;

3. jurnalul de bord sau un document echivalent;

4. evidențele privind continuitatea navigabilității;

5. avizele către navigatori (NOTAM) și documentația de informare privind serviciile de informare aeronautică (AIS);

6. informațiile meteorologice;

7. notificarea categoriilor speciale de pasageri (SCP), dacă este cazul; și

8. documentația privind masa și centrajul.

SUBPARTEA B
PROCEDURI OPERAȚIONALE
Secțiunea 1
Aeronave cu capacitate VTOL (VCA)

UAM.OP.VCA.050 Domeniul de aplicare

Prezenta secțiune stabilește cerințele pentru operațiunile IAM cu aeronave cu capacitate VTOL (VCA).

UAM.OP.VCA.101 Verificarea și calajul altimetric

(a) Operatorul IAM stabilește proceduri pentru verificarea altimetrelor înainte de fiecare plecare.

(b) Operatorul IAM stabilește proceduri pentru calajul altimetric pentru toate fazele de zbor, ținând seama de procedurile stabilite de statul vertiportului sau de statul spațiului aerian parcurs, dacă este cazul.

UAM.OP.VCA.125 Rularea la sol și mișcarea la sol

(a) Operatorul IAM stabilește proceduri standard și excepționale pentru rularea VCA (aeriană și la sol) și pentru mișcarea VCA la sol, pentru a asigura funcționarea în condiții de siguranță a VCA la vertiport, la locația prevăzută pentru deviere sau la locul de operare VEMS. În special, operatorul IAM ia în considerare riscul de coliziune între o VCA în rulare sau o VCA în mișcare și o altă aeronavă sau alte obiecte, precum și riscul de vătămare corporală a personalului de la sol. Procedurile operatorului IAM trebuie coordonate cu operatorul vertiportului, al locației prevăzute pentru deviere sau al locului de operare, după caz.

(b) VCA se rulează pe suprafața de mișcare a unui vertiport, a locației prevăzute pentru deviere sau a locului de operare VEMS:

1. de către un pilot calificat corespunzător la comenzile VCA; sau
2. în cazul rulării la sol fără pasageri în alt scop decât decolarea, de către o persoană aflată la comenzile VCA, desemnată de operatorul IAM, după ce a beneficiat de pregătire și a primit instrucțiuni adecvate.

(c) Operatorul IAM se asigură că mișcarea la sol a unei VCA pe suprafața de mișcare a unui vertiport, a unei locații prevăzute pentru deviere sau a unui loc de operare VEMS este efectuată sau supravegheată de personal care a beneficiat de pregătire și a primit instrucțiuni adecvate.

UAM.OP.VCA.130 Proceduri de reducere a zgomotului

(a) La elaborarea procedurilor operaționale, operatorul IAM ia în considerare necesitatea de a reduce la minimum efectul zgomotului și orice proceduri publicate de reducere a zgomotului.

(b) Trebuie ca procedurile operatorului IAM:

1. să asigure prioritatea siguranței în raport cu reducerea zgomotului; și
2. să fie simple și să se poată implementa în siguranță, fără a mări semnificativ volumul de muncă al echipajului de zbor pe durata fazelor critice ale zborului.

UAM.OP.VCA.135 Rute și zone de operare

(a) Operatorul IAM 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, precum și servicii meteorologice, adecvate pentru operațiunea planificată;

2. sunt disponibile vertiporturi, locații prevăzute pentru deviere sau locuri de operare VEMS adecvate care să permită executarea unei aterizări în cazul unei defecțiuni critice pentru performanță (CFP) a VCA;
 3. performanțele VCA permit conformarea cu cerințele privind altitudinea minimă de zbor;
 4. echipamentele VCA îndeplinesc cerințele minime pentru operațiunea prevăzută;
- și
5. sunt disponibile hărți și planuri adecvate.

(b) Operatorul IAM se asigură că operațiunile se desfășoară în conformitate cu orice restricții specificate de autoritatea competentă pentru rutele sau zonele de operare.

UAM.OP.VCA.145 Stabilirea altitudinilor minime de zbor

(a) Pentru toate segmentele de rută care urmează să fie parcurse, operatorul IAM stabilește:

1. altitudinile minime de zbor care asigură distanța verticală necesară față de sol și de obstacole, ținând seama de cerințele relevante din subpartea C a prezentei anexe și de minimele stabilite de statul în care are loc operațiunea; și

2. o metodă prin care pilotul determină altitudinile menționate la punctul 1.

(b) Metoda de stabilire a altitudinilor minime de zbor trebuie să fie aprobată de autoritatea competentă.

(c) Atunci când altitudinile minime de zbor stabilite de operatorul IAM sunt diferite de cele stabilite de statul în care are loc operațiunea, se aplică valorile cele mai mari.

UAM.OP.VCA.190 Schema de combustibil/energie— generalități

(a) Operatorul IAM stabilește, implementează și menține o schemă de combustibil/energie care cuprinde politici și proceduri pentru:

1. planificarea combustibilului/energiei și replanificarea combustibilului/energiei în timpul zborului;

2. selectarea vertiporturilor, a locațiilor prevăzute pentru deviere sau a locurilor de operare VEMS; și

3. gestionarea combustibilului/energiei în timpul zborului.

(b) Schema de combustibil/energie trebuie:

1. să fie adecvată pentru operațiunea avută în vedere; și

2. să corespundă capacității operatorului IAM de a-i sprijini implementarea.

(c) Schema de combustibil/energie trebuie inclusă în manualul de operațiuni.

(d) Schema de combustibil/energie și orice modificare a acesteia necesită aprobarea prealabilă a autorității competente.

UAM.OP.VCA.191 Schema de combustibil/energie – planificarea combustibilului/energiei și replanificarea combustibilului/energiei în timpul zborului

Operatorul IAM se asigură că:

(a) VCA transportă o cantitate suficientă de combustibil/energie utilizabil(ă) și de rezerve pentru a finaliza zborul planificat în condiții de siguranță și pentru a permite devieri de la operațiunea planificată;

(b) cantitatea planificată de combustibil/energie utilizabil(ă) pentru zborul avut în vedere se bazează pe toate elementele următoare:

1. datele privind consumul de combustibil/energie furnizate în AFM sau datele actuale specifice aeronavei derivate dintr-un sistem de monitorizare a consumului de combustibil/energie;

2. condițiile în care urmează să fie efectuat zborul, inclusiv, dar fără a se limita la:

(i) performanța necesară pentru zborul avut în vedere către destinație, inclusiv vertiporturi, locații prevăzute pentru deviere sau locuri de operare, selectate de-a lungul rutei;

(ii) masele anticipate;

(iii) NOTAM;

(iv) condițiile meteorologice preconizate;

(v) efectele elementelor de întreținere amânate în conformitate cu MEL a operatorului IAM și/sau ale derogărilor de configurație în conformitate cu CDL a operatorului IAM;

(vi) rutele preconizate pentru plecare și pentru sosire și întârzierile anticipate;

3. eficiența și capacitatea dispozitivelor de stocare a energiei pentru condițiile de operare planificate, luând în considerare degradarea respectivelor dispozitive de stocare a energiei, după caz;

(c) calculul, efectuat înaintea zborului, al combustibilului/energiei utilizabil(e) și al rezervelor de combustibil/energie utilizabil(e) pentru un zbor include:

1. combustibilul/energia pentru rularea 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 aeronavei să zboare de la decolare sau de la punctul de replanificare în timpul zborului până la aterizarea la vertiportul de destinație, la locația prevăzută pentru deviere sau la locul de operare, ținând seama de condițiile de operare de la litera (b) punctul 2;

3. rezerva operațională de combustibil/energie, care trebuie să fie cantitatea de combustibil/energie necesară pentru a compensa o serie de factori neprevăzuți care ar putea influența consumul de combustibil/energie până la vertiportul de destinație, locația prevăzută pentru deviere sau locul de operare;

4. rezerva finală de combustibil/energie care se determină pe baza tuturor elementelor următoare:

(i) o durată reprezentativă prevăzută în AFM pentru efectuarea unei manevre go-around de la un punct de decizie pentru aterizare (LDP) și înapoi la respectivul LDP, ținând seama de performanța minimă certificată (CMP) a VCA;

(ii) o estimare prudentă a condițiilor ambientale, din punctul de vedere al consumului de combustibil/energie;

(iii) o configurație/viteză corespunzătoare pentru a efectua procedurile de go-around și de apropiere;

(iv) o estimare prudentă a consumului de combustibil/energie;

5. combustibil/energie suplimentar(ă), care trebuie să fie cantitatea de combustibil/energie care să permită VCA să efectueze o aterizare în condiții de siguranță la un vertiport, la o locație prevăzută pentru deviere sau la un loc de operare, selectat de-a lungul rutei, ținând seama de CMP a VCA în orice punct al rutei; acest combustibil/această energie suplimentar(ă) este necesar(ă) numai în cazul în care cantitatea de combustibil/energie calculată în conformitate cu litera (c) subpunctele 2-3 nu este suficientă pentru o astfel de eventualitate;

6. combustibilul/energia suplimentar(ă) pentru a ține seama de constrângerile operaționale specifice sau de întârzierile anticipate; și

7. combustibilul/energia discreționar(ă), dacă este solicitat(ă) de PIC; (d) în cazul în care un zbor trebuie să continue de-a lungul unei rute sau către un vertiport de destinație, o locație prevăzută pentru deviere sau un alt loc de operare decât cel planificat

inițial, procedurile de replanificare în timpul zborului pentru calcularea combustibilului/energiei utilizabil(e) necesare le includ pe cele menționate la litera (b) punctul 2 și la litera (c) punctele 2-6.

UAM.OP.VCA.195 Schema de combustibil/energie – Gestionarea combustibilului/energiei în timpul zborului

(a) Operatorul IAM trebuie să instituie proceduri și politici prin care să se asigure că în timpul zborului sunt efectuate verificări ale combustibilului/energiei și gestionarea combustibilului/energiei.

(b) PIC monitorizează cantitatea de combustibil/energie utilizabil(ă) rămas(ă) în VCA pentru a se asigura că acesta(aceasta) este protejat(ă) și nu este mai mic(ă) decât cea de combustibil/energie necesar(ă) pentru a ajunge la vertiportul de destinație, la locația prevăzută pentru deviere sau locul de operare VEMS selectat(ă) unde se poate efectua o aterizare în condiții de siguranță.

(c) În cazul în care o modificare a autorizării pentru continuarea zborului la un anumit vertiport, la o anumită locație prevăzută pentru deviere sau la un anumit loc de operare VEMS pe care PIC s-a angajat să aterizeze poate duce la aterizarea cu mai puțin decât rezerva finală de combustibil/energie planificată, acesta trebuie să anunțe controlul traficului aerian (ATC) că există o situație de „combustibil/energie minim(ă)” declarând „MINIMUM FUEL”.

(d) PIC 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) calculată a fi disponibilă la aterizarea la cel mai apropiat vertiport, locație prevăzută pentru deviere sau loc de operare VEMS unde se poate efectua o aterizare în condiții de siguranță este mai mică decât rezerva finală de combustibil/energie planificată.

UAM.OP.VCA.210 Piloți la posturile alocate

(a) În timpul decolării și aterizării, pilotul care trebuie să fie de serviciu se află la postul alocat.

(b) În toate celelalte faze ale zborului, pilotul care trebuie să fie de serviciu rămâne la postul alocat, cu excepția cazului în care absența este necesară pentru îndeplinirea sarcinilor legate de operațiune sau pentru nevoi fiziologice. În cazul în care absența este necesară din motivele menționate mai sus, comanda VCA se predă unui alt pilot calificat corespunzător.

(c) În toate fazele zborului, pilotul care trebuie să fie de serviciu trebuie să rămână vigilent. În cazul în care pilotul constată o lipsă de vigilență, se iau contramăsuri adecvate.

UAM.OP.VCA.245 Condiții meteorologice

Operatorul IAM se asigură că aeronava este operată în limitele de operare meteorologice pentru care este certificată și ținând seama de condițiile meteorologice actuale și prognozate pentru întreaga durată a zborului.

UAM.OP.VCA.250 Gheața și alți contaminanți – proceduri la sol

(a) Operatorul IAM instituie proceduri care trebuie urmate în cazul în care sunt necesare tratamente de dejivrare și antiijvraj la sol și inspecții conexe ale VCA pentru a permite operarea acesteia în condiții de siguranță.

(b) PIC începe decolarea numai în cazul în care VCA este liberă de orice depunere care i-ar putea afecta negativ performanța sau controlabilitatea în conformitate cu AFM.

UAM.OP.VCA.255 Gheață și alți contaminanți – proceduri în zbor

(a) Operatorul IAM instituie proceduri pentru zboruri desfășurate în condiții probabile sau certe de jivraj.

(b) PIC nu începe zborul și nici nu zboară intenționat în condiții de jivraj probabile sau certe decât în cazul în care VCA este certificată și echipată pentru a opera în astfel de condiții.

(c) Dacă jivrajul real depășește intensitatea pentru care aeronava este certificată sau dacă o aeronavă necertificată pentru zbor în condiții cunoscute de jivraj se confruntă cu condiții de jivraj, PIC părăsește fără întârziere zona cu condiții de jivraj, declarând, dacă este necesar, o urgență la ATS.

UAM.OP.VCA.260 Cantitatea de lubrifiant

După caz, PIC 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 VCA are la bord cel puțin cantitatea planificată lubrifiant utilizabil pentru a încheia zborul în siguranță, luând în considerare condițiile de operare prevăzute.

UAM.OP.VCA.265 Condiții de decolare

Înainte de a iniția decolarea, PIC trebuie să se asigure că:

(a) condițiile meteorologice la vertiport, în locația prevăzută pentru deviere sau la locul de operare VEMS și starea suprafeței de decolare care urmează a fi utilizată nu vor împiedica PIC să efectueze decolarea și plecarea în condiții de siguranță și

(b) vor fi respectate minimele de operare stabilite pentru vertiport, locația prevăzută pentru deviere sau locul de operare VEMS, după caz.

UAM.OP.VCA.270 Altitudinile minime de zbor

PIC nu zboară sub altitudinile minime de zbor specificate, cu excepția următoarelor cazuri:

(a) acest lucru este necesar pentru decolare sau aterizare; sau

(b) coborârea se face în conformitate cu procedurile aprobate de autoritatea competentă.

UAM.OP.VCA.275 Simularea situațiilor anormale sau de urgență în zbor

Atunci când transportă pasageri sau bunuri, PIC nu simulează situații anormale sau de urgență care necesită aplicarea unor proceduri anormale sau de urgență.

UAM.OP.VCA.290 Detectarea apropierii de sol sau de obstacole

În cazul în care PIC sau un sistem de avertizare privind apropierea față de sol sau față de obstacole detectează proximitatea nejustificată față de sol și/sau obstacole situate orizontal în raport cu VCA, PIC ia imediat măsuri corective pentru a stabili condiții sigure de zbor.

UAM.OP.VCA.300 Condiții de apropiere și aterizare

Înainte de a iniția o operațiune de apropiere, PIC trebuie să se asigure că:

(a) condițiile meteorologice la vertiport, în locația prevăzută pentru deviere sau la locul de operare VEMS nu vor împiedica PIC să efectueze o apropiere, o aterizare sau o manevră go-around în condiții de siguranță, având în vedere informațiile privind performanța cuprinse în manualul de operațiuni (OM); și

(b) trebuie respectate minimele de operare pentru vertiport stabilite sau minimele de vizibilitate și distanță față de nori pentru zborurile efectuate în conformitate cu VFR pe timp de zi.

UAM.OP.VCA.315 Orele de zbor – raportare

Operatorul IAM trebuie să pună la dispoziția autorității competente numărul orelor de zbor pentru fiecare VCA exploatată pe parcursul anului calendaristic precedent.

Secțiunea a 2-a

Aeronave cu capacitate VTOL cu pilot la bord (MVCA)

UAM.OP.MVCA.050 Domeniul de aplicare

Prezenta secțiune stabilește cerințe suplimentare pentru operațiunile IAM cu aeronave cu capacitate VTOL cu pilot la bord (MVCA).

UAM.OP.MVCA.100 Utilizarea serviciilor de trafic aerian (ATS)

Operatorul IAM se asigură că:

(a) se utilizează ATS corespunzătoare spațiului aerian în care se desfășoară operațiunea și regulilor aeriene aplicabile, ori de câte ori sunt disponibile;

(b) instrucțiunile operaționale în timpul zborului care presupun o modificare a planului de zbor ATS sunt coordonate cu unitatea ATS corespunzătoare înainte de transmiterea către o VCA;

(c) sistemele de servicii de căutare și salvare pot fi menținute ori de câte ori utilizarea ATS în spațiul aerian în care se desfășoară operațiunea nu este obligatorie pentru zborurile VFR pe timp de zi;

(d) pentru operațiunile din spațiul aerian desemnat de autoritatea competentă ca spațiu aerian U-space și care nu beneficiază de servicii de control al traficului aerian (ATC) de către un furnizor de servicii de navigație aeriană (ANSP), trebuie să se asigure că VCA este permanent vizibilă electronic pentru furnizorii de servicii U-space.

UAM.OP. MVCA.107 Vertiportul adecvat și locația prevăzută pentru deviere adecvată

(a) Operatorul IAM utilizează vertiporturi adecvate pentru operațiunile sale normale și pentru devierea de la ruta planificată, după caz.

(b) Fără a aduce atingere literei (a), operatorul IAM poate utiliza una sau mai multe locații prevăzute pentru deviere adecvate în timpul zborului pentru a devia de la ruta planificată, după caz.

(c) Un vertiport este considerat adecvat dacă, la momentul preconizat al utilizării:

1. este compatibil cu dimensiunile și greutatea VCA;
2. este compatibil cu căile de apropiere și de plecare pentru VCA;
3. furnizează servicii de salvare și de stingere a incendiilor (RFFS) și alte servicii și facilități necesare pentru operațiunea avută în vedere; și
4. este disponibil.

(d) O locație prevăzută pentru deviere este considerată adecvată în cazul în care, la momentul preconizat al utilizării:

1. caracteristicile sale, inclusiv dimensiunile, obstacolele și starea suprafeței, sunt compatibile cu VCA și permit aterizarea în conformitate cu un profil de aterizare aprobat;
2. poate fi atinsă în cadrul CMP al VCA ținând seama de limitările legate de vânt;
3. are un nivel acceptabil de protecție RFFS;
4. este verificată în prealabil; și
5. este disponibilă.

UAM.OP.MVCA.111 Minimele de vizibilitate și de distanță față de nori – zboruri VFR

(a) Operatorul IAM stabilește minimele de vizibilitate și de distanță față de nori pentru zborurile care urmează să fie efectuate în conformitate cu VFR pe timp de zi. Aceste minime nu trebuie să fie mai mici decât cele specificate la punctul SERA.5001 din CT-SERA aprobate prin Ordinul Directorului AAC nr. 39/GEN din 09.09.2025, pentru clasa de spațiu aerian în care se efectuează zborul, cu excepția cazului în care se permite efectuarea de zboruri VFR speciale.

(b) Dacă este necesar, operatorul IAM poate specifica în OM condiții suplimentare pentru aplicabilitatea unor astfel de minime, luând în considerare factori precum acoperirea radio, terenul, natura amplasamentelor, condițiile de zbor și capacitatea ATS.

(c) Zborurile se efectuează în contact vizual cu suprafața.

UAM.OP.MVCA.127 Decolarea și aterizarea – zboruri VFR pe timp de zi

(a) Atunci când efectuează un zbor în conformitate cu VFR pe timp de zi, PIC nu trebuie să decoleze sau să aterizeze la un vertiport sau la o locație prevăzută pentru deviere decât în cazul în care condițiile meteorologice raportate la respectivul vertiport sau în respectiva locație prevăzută pentru deviere sunt egale sau superioare celor specificate la punctul SERA.5001 sau la punctul SERA.5005 din CT-SERA aprobate prin Ordinul Directorului AAC nr. 39/GEN din 09.09.2025, pentru clasa de spațiu aerian în care se efectuează zborul.

(b) Atunci când condițiile meteorologice raportate sunt inferioare celor necesare pentru decolare, se începe o decolare numai în cazul în care PIC poate stabili că minimele de vizibilitate și de distanță față de nori de-a lungul zonei de decolare sunt egale sau superioare minimelor necesare.

(c) Atunci când nu sunt disponibile condiții meteorologice raportate, se începe o decolare numai în cazul în care PIC poate stabili că minimele de vizibilitate și de distanță față de nori de-a lungul zonei de decolare sunt egale sau superioare minimelor necesare.

UAM.OP.MVCA.155 Transportul categoriilor speciale de pasageri (SCP)

(a) SCP sunt transportați la bord în condiții care să asigure siguranța VCA și a ocupanților acesteia în conformitate cu procedurile instituite de operatorul VCA.

(b) 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 pasagerilor;
- (c) PIC trebuie informat în prealabil dacă la bord urmează să fie transportați SCP.

UAM.OP.MVCA.160 Depozitarea bagajelor și a mărfurilor

Operatorul IAM instituie proceduri pentru a se asigura că:

(a) în compartimentul pentru pasageri sunt admise numai bagajele care pot fi depozitate în mod corespunzător și în siguranță; și

(b) toate bagajele și mărfurile aflate la bordul aeronavei, care, dacă s-ar deplasa de la locul lor, ar putea produce vătămări corporale sau daune ori ar putea să blocheze coridoarele de trecere și ieșirile, sunt depozitate astfel încât să se prevină deplasarea lor.

UAM.OP.MVCA.165 Locurile pasagerilor

În ceea ce privește posibila evacuare de urgență, operatorul IAM trebuie să stabilească proceduri pentru locurile pe scaune ale pasagerilor pentru a se asigura că aceștia sunt așezați acolo unde vor fi în măsură să asiste evacuarea și să nu o împiedice.

UAM.OP.MVCA.170 Informarea pasagerilor

Operatorul IAM trebuie să se asigure că:

(a) pasagerii primesc informații și asistă la demonstrații de siguranță într-un mod care să faciliteze executarea procedurilor aplicabile în caz de urgență; și

(b) pasagerilor li se pune la dispoziție un material cu informații de siguranță, care cuprinde instrucțiuni sub formă de pictograme care indică modul de folosire a echipamentelor de urgență și amplasarea ieșirilor de urgență pe care pasagerii le-ar putea folosi.

UAM.OP.MVCA.175 Pregătirea zborului

(a) Se întocmește un plan de zbor operațional (OFP) pentru fiecare zbor avut în vedere, ținând seama de spațiul aerian în care urmează să se desfășoare zborul și de regulile aplicabile ale aerului, de performanțele aeronavei, de limitările de operare și de condițiile relevante preconizate de-a lungul rutei de zbor și la vertiport sau la locația prevăzută pentru deviere care urmează să fie utilizate.

(b) PIC nu trebuie să înceapă un zbor decât dacă are certitudinea că:

1. pot fi respectate toate elementele prevăzute în Codul aerian, cu privire la navigabilitatea și înmatricularea aeronavelor, instrumentelor și echipamentelor, masa și centrul, amplasarea centrului de greutate (CG), bagaje și mărfuri, precum și limitările de operare ale aeronavei;

2. aeronava este exploatată în condiții care nu contravin cerințelor din lista derogărilor de configurație (CDL);

3. sunt disponibile acele părți din manualul de operațiuni (OM) care sunt necesare pentru desfășurarea zborului planificat;

4. documentele, informațiile suplimentare și formularele care trebuie să fie disponibile conform punctului IAM.GEN.MVCA.180 se află la bord, cu excepția cazului în care este permisă păstrarea lor la sol în conformitate cu punctul IAM.GEN.MVCA.181;

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. cerințele aplicabile specificate în OM în ceea ce privește combustibilul/energia, lubrifianții, oxigenul, altitudinile minime de zbor, minimele de operare pentru vertiport, minimele de vizibilitate și de distanță față de nori pentru zborurile VFR pe timp de zi și selectarea vertiporturilor și a locațiilor prevăzute pentru deviere adecvate pot fi respectate pentru zborul planificat;

8. orice limitări operaționale suplimentare pot fi respectate;

9. încărcătura transportată este distribuită și asigurată corespunzător;

10. a fost aprobat un plan de zbor adresat serviciului de trafic aerian (ATS) și a fost acordată autorizarea de zbor în conformitate cu regulile aplicabile ale aerului și pentru clasa (clasele) de spațiu aerian în care se va desfășura operațiunea.

UAM.OP.MVCA.177 Prezentarea unui plan de zbor adresat serviciilor de trafic aerian (ATS)

(a) Operatorul IAM transmite un plan de zbor ATS în conformitate cu regulile aplicabile ale aerului pentru clasa (clasele) de spațiu aerian în care se va desfășura operațiunea.

(b) Dacă prezentarea unui plan de zbor ATS nu este impusă de regulile aplicabile ale aerului pentru clasa (clasele) de spațiu aerian în care se va desfășura operațiunea, operatorul IAM se asigură că sunt depuse informații adecvate la unitatea ATS corespunzătoare pentru a permite, dacă este necesar, activarea serviciilor de alarmare.

(c) În cazul în care este necesară prezentarea unui plan de zbor ATS, dar este imposibilă transmiterea acestuia de la locul unde începe operațiunea, planul de zbor ATS se transmite cât mai curând posibil după decolare de către PIC sau de către operatorul IAM.

UAM.OP.MVCA.192 Schema de combustibil/energie – selectarea vertiporturilor și a locațiilor prevăzute pentru deviere

(a) PIC selectează și specifică în planul de zbor operațional și, dacă este necesar, în planul de zbor ATS, pentru operațiuni normale, inclusiv pregătirea, și în scopul devierii de la rută:

1. cel puțin două opțiuni de aterizare în condiții de siguranță la destinație, care pot fi atinse din punctul de angajare în aterizare; și

2. unul sau mai multe vertiporturi sau locații prevăzute pentru deviere pentru a asigura aterizarea în condiții de siguranță în cazul în care este necesară o deviere în urma unei CFP în orice moment al zborului.

(b) În scopul selectării vertiporturilor și a locațiilor prevăzute pentru deviere în conformitate cu litera (a), PIC analizează dacă: 1. condițiile meteorologice reale și prognozate indică faptul că, la momentul estimat de utilizare, condițiile la vertiporturile și în locațiile prevăzute pentru deviere selectate vor fi la nivelul sau peste nivelul minimelor aplicabile stabilite în conformitate cu punctul UAM.OP.MVCA.111;

2. CMP al VCA permite debarcarea în condiții de siguranță în vertiporturile sau la locațiile prevăzute pentru deviere selectate;

3. sunt deținute toate aprobările operaționale suplimentare necesare.

(c) PIC aplică marje de siguranță adecvate planificării zborurilor pentru a lua în considerare posibila deteriorare a condițiilor meteorologice la ora estimată de aterizare în comparație cu prognozele disponibile.

UAM.OP.MVCA.193 Opțiuni de aterizare în condiții de siguranță la destinație

PIC se angajează să aterizeze la una dintre opțiunile de aterizare în condiții de siguranță în conformitate cu punctul UAM.OP.MVCA.192, atunci când evaluarea actuală a condițiilor meteorologice, a condițiilor de trafic și a altor condiții operaționale indică faptul că se poate efectua o aterizare în condiții de siguranță la locul de aterizare prevăzut, la ora estimată de utilizare.

UAM.OP.MVCA.200 Realimentarea sau extragerea combustibilului unei VCA în regim special

(a) Realimentarea sau extragerea combustibilului în regim special se efectuează numai în cazul în care operatorul IAM:

1. a elaborat proceduri standard de operare pe baza unei evaluări a riscurilor; și

2. 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 unitățile de portanță și de propulsie pornite;

2. realimentării/extragerii combustibilului pe durata îmbarcării, a debarcării sau în timp ce pasagerii se află la bord; și

3. realimentării/extragerii combustibilului de tip fracțiune largă.

(c) Procedurile de realimentare cu unitățile de portanță și de propulsie pornite și orice modificare a acestor proceduri necesită aprobarea prealabilă a autorității competente.

UAM.OP.MVCA.205 Încărcarea sau schimbarea bateriilor VCA în timp ce pasagerii se îmbarcă, se află la bord sau debarcă

(a) Încărcarea sau schimbarea bateriilor VCA în timpul îmbarcării, al prezenței la bord sau al debarcării pasagerilor se efectuează numai dacă operatorul IAM:

1. a elaborat proceduri standard de operare pe baza unei evaluări a riscurilor; și

2. a instituit un program de formare pentru personalul său implicat în astfel de operațiuni.

UAM.OP.MVCA.216 Folosirea căștii

(a) Fiecare pilot care trebuie să fie prezent la postul său alocat poartă o cască cu microfon sau un dispozitiv echivalent. Casca se folosește ca dispozitiv principal pentru comunicațiile vocale cu unitățile ATS.

(b) Poziția microfonului sau a dispozitivului echivalent în carlingă trebuie să permită utilizarea acestuia pentru radiocomunicații bidirecționale atunci când VCA rulează prin propulsie proprie și ori de câte ori PIC consideră necesar.

UAM.OP.MVCA.220 Mijloace de asistență pentru evacuarea de urgență

Operatorul IAM stabilește proceduri prin care să se asigure că, înainte de rularea la sol sau de mișcarea la sol, înainte de decolare și aterizare și atunci când este sigur și posibil, se armează toate mijloacele de asistență pentru evacuarea de urgență care se declanșează automat.

UAM.OP.MVCA.225 Scaune, centuri de siguranță și sisteme de reținere

(a) *Piloți*: În timpul decolării și aterizării și ori de câte ori PIC consideră că este necesar din motive de siguranță, fiecare pilot este asigurat corespunzător cu toate centurile de siguranță și sistemele de reținere prevăzute.

(b) *Pasageri*:

1. Înainte de decolare și aterizare și în timpul rulării la sol sau al mișcării la sol, precum și ori de câte ori se consideră necesar din motive de siguranță, PIC trebuie să se asigure că fiecare pasager aflat la bord este așezat pe locul său și are centura de siguranță sau sistemul de reținere cuplat corespunzător.

2. Operatorul IAM trebuie să dispună ca ocuparea unui scaun al aeronavei de către mai mult de o persoană să fie permisă numai pe anumite scaune. PIC 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, acesta din urmă fiind asigurat corespunzător cu o centură suplimentară ventrală sau cu alt dispozitiv de siguranță.

UAM.OP.MVCA.230 Asigurarea compartimentului pentru pasageri

(a) Operatorul IAM trebuie să instituie proceduri prin care să asigure că, înainte de rularea la sol sau mișcarea la sol, decolare și aterizare, toate ieșirile și căile de evacuare sunt libere.

(b) PIC 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 depozitate și asigurate corespunzător.

UAM.OP.MVCA.235 Veste de salvare

Operatorul IAM stabilește proceduri pentru a se asigura că, la operarea unei VCA deasupra apei, durata zborului și condițiile care urmează să fie întâlnite în timpul zborului sunt luate în considerare în mod corespunzător atunci când se decide dacă toți ocupanții aeronavei trebuie să poarte veste de salvare.

UAM.OP.MVCA.240 Fumatul la bord

PIC nu permite niciodată fumatul la bord.

UAM.OP.MVCA.245 Condiții meteorologice

(a) PIC:

1. inițiază zborul sau

2. dacă este cazul, continuă zborul dincolo de punctul de la care se aplică un plan de zbor ATS revizuit în cazul unei replanificări în timpul zborului;

3. continuă către vertiportul de destinație planificat, numai atunci când rapoartele meteorologice actuale sau o combinație de rapoarte și prognoze actuale indică faptul că condițiile meteorologice preconizate la vertiportul de plecare, de-a lungul rutei de zbor și la vertiportul de destinație, la momentul sosirii, sunt conforme cu minimele planificate stabilite în conformitate cu punctul UAM.OP. sau superioare acestora. MVCA.111.

UAM.OP.MVCA.285 Utilizarea oxigenului suplimentar

PIC se asigură că toți piloții implicați în îndeplinirea sarcinilor esențiale pentru operarea în siguranță a VCA în timpul zborului utilizează permanent oxigen suplimentar ori de câte ori altitudinea cabinei depășește 10 000 ft mai mult de 30 de minute și ori de câte ori altitudinea cabinei depășește 13 000 ft.

UAM.OP.MVCA.295 Utilizarea sistemului de evitare a coliziunii în zbor (ACAS)

Atunci când ACAS este instalat și în stare de funcțiune, operatorul IAM 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.

SUBPARTEA C PERFORMANȚELE ȘI LIMITĂRILE DE OPERARE ALE AERONAVELOR CU CAPACITATE VTOL (VCA)

UAM.POL.VCA.050 Domeniul de aplicare

Prezentul capitol stabilește cerințele de performanță și limitările de operare pentru operațiunile IAM cu aeronave cu capacitate VTOL (VCA).

UAM.POL.VCA.100 Tipul de operațiune

VCA se operează în conformitate cu cerințele de performanță aplicabile pentru tipul de operațiune care urmează să fie efectuată.

UAM.POL.VCA.105 Date privind performanța aeronavelor cu capacitate VTOL (VCA)

VCA este operată în conformitate cu datele privind performanța certificate și cu limitările conținute în AFM.

UAM.POL.VCA.110 Cerințe generale de performanță

(a) Masa VCA:

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 subpărți pentru zborul care trebuie efectuat, luându-se în calcul reducerile prevăzute ale masei pe parcursul zborului și largarea combustibilului, după caz.

(b) Datele de performanță aprobate cuprinse în AFM sunt folosite pentru a determina conformitatea cu cerințele prezentei subpărți, completate, după caz, cu alte date prevăzute în cerințele relevante. Operatorul IAM trebuie să specifice astfel de alte date în manualul de operațiuni (MO). La aplicarea factorilor prevăzuți în prezenta subparte, se consideră că orice factori operaționali deja încorporați în datele privind performanța conținute în AFM evită dubla aplicare a factorilor.

(c) Atunci când se demonstrează conformitatea cu cerințele prezentei subpărți, se iau în considerare următorii parametri:

1. masa VCA;
2. configurația VCA;
3. condițiile de mediu, în special:
 - (i) altitudinea densimetrică;
 - (ii) vântul:

A. cu excepția cazurilor prevăzute la litera (C), pentru decolare, traiectoria de decolare și aterizare, corecția pentru vânt nu trebuie să fie mai mare de 50 % din orice componentă raportată a unui vânt constant de față de minimum 5 noduri;

B. atunci când decolarea și aterizarea cu o componentă a vântului de coadă este permisă în AFM și în toate cazurile pentru traiectoria de decolare, corecția pentru vântul de coadă nu trebuie să fie mai mică de 150 % din componenta raportată a vântului;

C. atunci când 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 luate în calcul de către operatorul IAM, cu condiția ca acesta să demonstreze autorității competente că proximitatea FATO și îmbunătățirile aduse acurateții 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 VCA.

UAM.POL.VCA.115 Luarea în considerare a obstacolării

Pentru operațiunile înspre/dinspre zonele de apropiere finală și de decolare (FATO), operatorul IAM trebuie, în timpul planificării prealabile zborului și în scopul calculelor distanței de trecere peste obstacole:

(a) să ia în calcul un obstacol localizat după FATO, pe traiectoria de decolare sau pe traiectoria de zbor pentru apropierea întreruptă dacă distanța laterală a acestuia față de cel mai apropiat punct de pe suprafața aflată sub traiectoria de zbor planificată nu este mai mare decât:

1. pentru zborurile care urmează să fie efectuate în conformitate cu VFR:

(i) „ $0,75 \times D$ ”;

(ii) plus, cea mai mare valoare dintre „ $0,25 \times D$ ” sau „3 m”;

(iii) precum și $0,10 \times$ distanța DR pentru operațiuni VFR pe timp de zi;

(b) să ia în calcul un obstacol situat în zona de tranziție laterală sau de rezervă pentru decolări utilizând o procedură de rezervă sau o procedură de tranziție laterală, în cazul în care distanța laterală a acestuia față de cel mai apropiat punct de pe suprafața de sub traiectoria de zbor avută în vedere nu este mai mare de:

1. „ $0,75 \times D$ ”;

2. plus, cea mai mare valoare dintre „ $0,25 \times D$ ” sau „3 m”;

3. plus $0,10 \times$ distanța DR pentru operațiuni VFR pe timp de zi;

(c) să nu ia în calcul obstacolele localizate după FATO, pe traiectoria de decolare sau pe traiectoria de apropiere întreruptă dacă distanța laterală a acestora față de cel mai apropiat punct de pe suprafața aflată sub traiectoria de zbor planificată este mai mare decât $3 \times D$, pentru operațiunile VFR pe timp de zi, dacă pe parcursul urcării se garantează că se obține precizia de navigație pe baza reperelor vizuale corespunzătoare.

UAM.POL.VCA.120 Decolarea

(a) Masa VCA la decolare nu trebuie să depășească masa maximă la decolare specificată în AFM pentru procedura sau procedurile certificate de decolare care urmează a fi utilizate.

(b) Operatorul IAM ia în considerare:

1. parametrii corespunzători de la punctul UAM.POL.VCA.110 litera (c); și

2. obstacolele identificate în conformitate cu punctul UAM.POL.VCA.115.

(c) În plus, pentru operațiunile cu VCA dintr-o FATO:

1. masa la decolare trebuie să permită:

(i) posibilitatea întreruperii decolării și aterizării pe FATO în cazul unei CFP confirmare la sau înainte de punctul de decizie pentru decolare (TDP);

(ii) ca distanța necesară pentru decolare întreruptă (RTODRV) să nu depășească distanța disponibilă pentru decolare întreruptă (RTODAV); și

(iii) TODRV nu poate depăși TODAV decât dacă VCA, cu o CFP recunoscută la sau înainte de TDP, atunci când continuă decolarea, poate să treacă peste toate obstacolele până la sfârșitul TODRH cu o marjă verticală de minim 10,7 m (35 ft).

2. Acea parte a decolării până la TDP, inclusiv, se execută în contact vizual cu suprafața, astfel încât să poată fi executată o decolare întreruptă în condiții de siguranță.

(d) Pentru decolările care utilizează o procedură de rezervă sau de tranziție laterală, cu o CFP recunoscută la sau înainte de TDP, toate obstacolele din zona de rezervă sau de tranziție laterală trebuie depășite cu o marjă adecvată.

UAM.POL.VCA.125 Traectoria de decolare

(a) De la sfârșitul distanței de decolare necesare pentru VCA (TODRV), în urma unei CFP recunoscute la sau după punctul de decizie pentru decolare (TDP):

1. masa la decolare trebuie să fie astfel încât traiectoria de decolare să asigure o distanță de trecere verticală, deasupra tuturor obstacolelor situate pe traiectoria de urcare, de cel puțin 10,7 m (35 ft) pentru operațiuni în condiții VFR pe timp de zi;

2. atunci când se efectuează o schimbare de direcție mai mare de 15°, se ia în considerare capacitatea de a menține gradientul de urcare pentru a respecta cerințele de trecere peste obstacole în conformitate cu AFM; Această schimbare de direcție nu se inițiază înaintea atingerii înălțimii de 61 m (200 ft) deasupra suprafeței de decolare decât în cazul în care face parte dintr-o procedură aprobată din AFM.

(b) Atunci când se demonstrează conformitatea cu litera (a), parametrii relevanți de la punctul UAM.POL.VCA.110 litera (c) se iau în considerare la vertiport, la locația prevăzută pentru deviere sau la locul de operare de plecare.

UAM.POL.VCA.130 Zbor pe rută

(a) Masa VCA și traiectoria de zbor în toate punctele de-a lungul rutei după o defecțiune critică pentru performanță (CFP), ținând seama de condițiile meteorologice preconizate pentru zbor, trebuie să permită respectarea masei VCA trebuie să permită efectuarea de operațiuni la nivelul minim stabilit în conformitate cu punctul SERA.5005 litera (f) din CT-SERA aprobate prin Ordinul Directorului AAC nr. 39/GEN din 09.09.2025, și coborârea de la altitudinea de croazieră până la punctul de decizie pentru aterizare (LDP) de deasupra vertiportului, a locației prevăzute pentru deviere sau a locului de operare unde se poate efectua aterizarea în conformitate cu punctul UAM.POL.VCA.135.

(b) Atunci când se demonstrează conformitatea cu litera (a), se aplică toate dispozițiile următoare:

1. se presupune că CFP se produce în punctul cel mai critic de-a lungul rutei;

2. se iau în calcul efectele vântului asupra traiectoriei de zbor;

3. largarea combustibilului, dacă este cazul, se planifică să fie efectuată numai în măsura în care permite ajungerea la vertiport, la locația prevăzută pentru deviere sau la locul de operare cu rezervele de combustibil/energie impuse și folosind o procedură sigură; și

4. largarea combustibilului, dacă este cazul, nu se planifică la o altitudine mai mică de 300 m (1 000 ft) deasupra solului.

UAM.POL.VCA.135 Aterizarea

(a) Masa de aterizare a VCA la ora estimată de aterizare nu poate depăși masa maximă indicată în AFM pentru procedura certificată de aterizare care urmează a fi utilizată.

(b) Operatorul IAM ia în considerare:

1. parametrii relevanți de la punctul UAM.POL.VCA.110 litera (c); și
2. obstacolele identificate în conformitate cu punctul UAM.POL.VCA.115.

(c) În cazul confirmării unei defecțiuni critice pentru performanță (CFP) la sau înainte de punctul de decizie pentru aterizare (LDP), este posibilă fie aterizarea și oprirea pe pistă sau în FATO, fie efectuarea unei aterizări întrerupte cu depășirea tuturor obstacolelor de pe traiectoria de zbor cu o distanță verticală de 10,7 m (35 ft). (d) În cazul confirmării unei CFP în orice punct la sau după LDP, este posibilă aterizarea și oprirea pe pistă sau în FATO cu depășirea tuturor obstacolelor de pe traiectoria de apropiere.

UAM.POL.VCA.140 Masa, centrajul și încărcarea

(a) În orice fază a operării, încărcarea, masa și centrul de greutate (CG) ale VCA trebuie să respecte limitările indicate în AFM sau în manualul de operațiuni, în cazul în care acesta este mai restrictiv.

(b) Operatorul IAM 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 VCA, sau la intervale de 9 ani, în cazul în care se folosesc masele flotei de aeronave. Efectele cumulate ale modificărilor și reparațiilor asupra masei și centrajului aeronavei trebuie să fie luate în considerare și documentate corespunzător. VCA trebuie recântărită dacă efectul modificărilor asupra masei și centrajului său nu se cunoaște cu precizie.

(c) Cântărirea se efectuează de către producătorul aeronavei sau de către o organizație de întreținere aprobată.

(d) Operatorul IAM determină masa tuturor elementelor de operare și a membrilor echipajului (piloți și dacă este cazul, echipajul tehnic), incluse în masa operațională a VCA goale, prin cântărire efectivă sau prin utilizarea de mase standard. Influența poziției lor asupra CG al aeronavei trebuie să fie determinată.

(e) Operatorul IAM stabilește masa încărcăturii transportate, inclusiv orice balast, prin cântărirea efectivă sau prin determinarea masei încărcăturii transportate în conformitate cu masele standard ale pasagerilor și, dacă este cazul, ale bagajelor.

(f) Operatorul IAM poate folosi mase standard pentru alte elemente ale încărcăturii dacă demonstrează autorității competente că aceste elemente au aceeași masă sau că masele lor se încadrează în toleranțele specificate.

(g) Operatorul IAM determină masa încărcăturii de combustibil și/sau a unității de stocare a energiei după cum urmează:

1. pentru *încărcătura de combustibil*, folosind densitatea reală sau, în cazul în care aceasta nu este cunoscută, densitatea calculată în conformitate cu o metodă specificată în manualul de operațiuni (OM);

2. pentru unitatea de stocare a energiei, prin cântărire sau prin utilizarea maselor standard specificate în OM.

UAM.POL.VCA.145 Datele privind masa și centrajul și documentația privind masa și centrajul

(a) Operatorul IAM stabilește, înainte de fiecare zbor, datele 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 PIC 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 VCA;
2. identificarea, numărul și data zborului;
3. numele complet al PIC;
4. numele complet al persoanei care a întocmit documentația;
5. masa operațională a aeronavei goale și CG corespunzător al aeronavei;
6. masa combustibilului sau a unității de stocare a energiei la decolare și masa combustibilului pentru zborul pe rută;
7. masa altor consumabile în afara 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 limită ale masei și ale CG. Informațiile de mai sus trebuie să fie disponibile în documentele de planificare a zborului sau în sistemele de masă și centraj.

(b) Atunci când datele privind masa și centrul și documentația privind masa și centrul 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 (MO).

(c) Persoana care supraveghează încărcarea aeronavei trebuie să confirme prin semnătură olografă sau o metodă echivalentă faptul că încărcătura și repartizarea acesteia sunt în conformitate cu documentația privind masa și centrul transmise PIC. PIC semnaleză acceptarea sa prin semnătură olografă sau o metodă echivalentă.

(d) Operatorul IAM trebuie să specifice procedurile 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 centrul trebuie adusă la cunoștința PIC și introdusă în documentele de planificare a zborului care cuprind documentația privind masa și centrul;
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 numărul maxim de pasageri, se întocmește o nouă documentație privind masa și centrul.

SUBPARTEA D

INSTRUMENTE, DATE ȘI ECHIPAMENTE

Secțiunea 1

Aeronave cu capacitate VTOL (VCA)

UAM.IDE.VCA.050 Domeniul de aplicare

Prezenta secțiune stabilește cerințele pentru operațiunile IAM cu aeronave cu capacitate VTOL (VCA).

UAM.IDE.VCA.100 Instrumente și echipamente

(a) Instrumentele, datele și echipamentele prevăzute în prezenta subparte, precum și în cerințele privind certificarea de tip și în cerințele privind spațiul aerian, se instalează sau se transportă în VCA în conformitate cu condițiile în care urmează să se efectueze operațiunea. Instrumentele și echipamentele prevăzute în prezentul capitol, precum și în cerințele privind certificarea de tip și în cerințele privind spațiul aerian, se aprobă în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile, cu excepția următoarelor elemente:

1. truse de prim ajutor;
2. echipamente de supraviețuire și de semnalizare;
3. ancore pentru apă și echipamente pentru amarare; și
4. dispozitive de siguranță pentru copii.

(b) Instrumentele și echipamentele care nu sunt obligatorii conform prezentei anexe, precum și alte echipamente care nu sunt obligatorii în temeiul prezentului regulament, dar se transportă la bord în timpul unui zbor, trebuie să respecte următoarele:

1. informațiile furnizate de aceste instrumente, echipamente sau accesorii nu trebuie utilizate de pilot pentru a se conforma prevederilor Codului aerian sau punctelor UAM.IDE.MVCA.330 și UAM.IDE.MVCA.345 din prezenta anexă; și

2. instrumentele și echipamentele nu afectează navigabilitatea aeronavei, nici în cazul defectării sau al proastei funcționări.

(c) În cazul în care pilotul urmează să utilizeze echipamente la postul alocat în timpul zborului, acestea trebuie instalate astfel încât să poată fi ușor operabile de la postul respectiv. În cazul în care un singur echipament urmează să fie utilizat de mai multe persoane la posturile lor alocate, acesta trebuie instalat astfel încât să fie ușor operabil de la orice post.

(d) Instrumentele care sunt folosite de pilot trebuie dispuse astfel încât să-i permită acestuia să vadă rapid indicațiile de la postul alocat, 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 obligatorii trebuie să fie ușor accesibile pentru utilizare imediată.

UAM.IDE.VCA.105 Echipamente minime necesare pentru un zbor

Nu se inițiază un zbor în momentul în care oricare dintre instrumentele, echipamentele sau funcțiile aeronavei necesare pentru zborul avut în vedere este nefuncțional(ă) sau lipsește, cu excepția cazului în care: (a) aeronava se operează în conformitate cu lista echipamentului minim (MEL) a operatorului; sau (b) operatorul are aprobarea autorității competente de a opera aeronava în limitele listei master a echipamentului minim („MMEL”) în conformitate cu anexa nr. 3 punctul ORO.MLR.105 litera (j).

Secțiunea a 2-a

Aeronave cu capacitate VTOL cu pilot la bord (MVCA)

UAM.IDE.MVCA.050 Domeniul de aplicare

Prezenta secțiune stabilește cerințe suplimentare pentru operațiunile IAM cu aeronave cu capacitate VTOL cu pilot la bord (MVCA).

UAM.IDE.MVCA.115 Lumini de operare

VCA care efectuează operațiuni pe timp de zi în condiții VFR trebuie să fie echipate cu lumini anticolidziune.

UAM.IDE.MVCA.125 Instrumente de zbor și echipamente asociate

(a) VCA trebuie să fie echipată cu instrumentele și echipamentele de zbor specificate în aprobarea sa de certificare de tip pentru zborurile care urmează să fie efectuate în conformitate cu VFR pe timp de zi.

(b) Se instalează sau se transportă instrumente și echipamente de zbor suplimentare în VCA, după caz, în funcție de condițiile de operare preconizate și de volumul de muncă al echipajului.

UAM.IDE.MVCA.140 Echipamente de măsurare și afișare a combustibilului/energiei

(a) VCA trebuie să fie echipată cu mijloace de măsurare și afișare către pilot, în zbor, a cantității de combustibil/energie utilizabile rămase.

(b) O estimare prudentă a cantității de combustibil/energie necesare pentru finalizarea segmentului rămas de zbor trebuie afișată pilotului, în zbor, cu excepția cazului în care este furnizată prin alte mijloace, în conformitate cu punctul UAM.OP.VCA.195 litera (a).

UAM.IDE.MVCA.145 Echipament de determinare a înălțimii

Pentru zborurile deasupra apei, VCA trebuie să fie echipată cu un mijloc de determinare a înălțimii aeronavei în raport cu suprafața apei, capabil să emită o avertizare auditivă sub o valoare prestabilită și o avertizare vizuală la o înălțime care poate fi selectată de pilot, atunci când operează:

1. la o distanță de țarm echivalentă cu mai mult de 3 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră;

2. fără vederea țarmului.

UAM.IDE.MVCA.170 Sistemul interfon pentru echipaj

Pentru operațiunile cu mai mult de un membru al echipajului, VCA trebuie să fie echipată cu un sistem interfon, inclusiv cu căști și microfoane, destinate utilizării de către toți membrii echipajului.

UAM.IDE.MVCA.180 Sistemul de adresare către pasageri (PAS)

VCA trebuie să fie echipată cu un PAS, cu excepția cazului în care operatorul IAM este capabil să demonstreze că, în timpul zborului, vocea pilotului este audibilă și inteligibilă din toate scaunele pentru pasageri.

UAM.IDE.MVCA.185 Înregistratorul de voce din carlingă (CVR)

(a) VCA cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg trebuie să fie echipate cu cel puțin un CVR.

(b) CVR trebuie să aibă capacitatea de a păstra cel puțin datele înregistrate în timpul ultimelor două ore.

(c) CVR înregistrează, cu referire la o scală temporală, pe alte mijloace decât banda magnetică sau firul magnetic:

1. comunicațiile vocale transmise din sau recepționate în compartimentul echipajului de zbor prin radio;

2. comunicațiile vocale ale membrilor echipajului cu ajutorul sistemului interfon și al sistemului de adresare către pasageri (PAS), dacă este instalat;

3. mediul sonor din compartimentul echipajului de zbor, inclusiv semnalele audio primite de la microfonul echipajului de zbor;

4. semnalele vocale sau audio de identificare a echipamentelor de navigație sau de apropiere transmise într-o cască sau într-un difuzor.

(d) În funcție de disponibilitatea energiei electrice, CVR trebuie să înregistreze cât mai devreme posibil în timpul verificărilor din carlingă de la începutul zborului înainte ca VCA să se poată deplasa prin mijloace proprii, până la verificările din carlingă care au

loc imediat după oprirea, la sfârșitul zborului, a unităților de portanță și de propulsie. În orice caz, CVR începe să înregistreze automat înainte ca aeronava să se deplaseze prin mijloace proprii și continuă să înregistreze până la încheierea zborului.

(e) O funcție de modificare a înregistrărilor CVR se află la dispoziția PIC, astfel încât înregistrările realizate înainte de activarea funcției respective să nu poată fi recuperate prin tehnici normale de redare sau copiere.

(f) În cazul în care nu este detașabil, CVR trebuie să dispună de un dispozitiv care să ajute la localizarea sa sub apă, cu o durată minimă de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă este detașabil, CVR trebuie să dispună de un transmițător automat de localizare de urgență (ELT).

UAM.IDE.MVCA.190 Înregistratorul de date de zbor (FDR)

(a) VCA cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg trebuie să fie echipate cu un FDR care utilizează 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.

(b) FDR înregistrează parametrii necesari pentru a determina cu precizie traiectoria de zbor, viteza, atitudinea, puterea motorului (motoarelor), funcționarea, configurația și orice parametru care a fost stabilit în timpul certificării de tip a VCA și trebuie să poată păstra datele înregistrate cel puțin în cursul ultimelor 25 de ore.

(c) Datele se obțin de la sursele VCA care permit corelarea precisă cu informațiile afișate pilotului (piloților).

(d) FDR începe automat să înregistreze datele nu mai târziu de momentul în care VCA este capabilă să se deplaseze prin mijloace proprii și se oprește automat după oprirea, la sfârșitul zborului, a unităților de portanță și de propulsie.

(e) În cazul în care nu este detașabil, FDR trebuie să dispună de un dispozitiv care să ajute la localizarea sa sub apă, cu o durată minimă de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă este detașabil, FDR trebuie să dispună de un ELT automat.

UAM.IDE.MVCA.191 Înregistratorul de zbor

(a) VCA cu o MCTOM mai mică sau egală cu 5 700 kg trebuie să fie echipate cu cel puțin un înregistrator de zbor.

(b) Înregistratorul de zbor trebuie să înregistreze, pe baza datelor și/sau a imaginilor colectate în timpul zborului, informații suficiente pentru a determina traiectoria de zbor și viteza aeronavei, precum și:

1. sonorul din compartimentul echipajului de zbor în cadrul operațiunilor cu echipaj multiplu și VEMS; sau

2. comunicațiile radio cu unitățile serviciului de trafic aerian (ATS), după caz.

(c) Înregistratorul de zbor trebuie să fie capabil să păstreze datele și/sau imaginile de zbor, precum și sonorul, înregistrate cel puțin în cursul ultimelor 5 ore.

(d) Înregistratorul de zbor începe automat să înregistreze înainte de momentul în care VCA este capabilă să se deplaseze prin mijloace proprii și se oprește automat după oprirea, la sfârșitul zborului, a unităților de portanță și de propulsie.

(e) În cazul în care înregistratorul de zbor înregistrează imagini sau sunete din compartimentul echipajului de zbor, o funcție de modificare a înregistrărilor CVR se află la dispoziția PIC, astfel încât înregistrările realizate înainte de activarea funcției respective să nu poată fi recuperate prin tehnici normale de redare sau copiere.

(f) Ca alternativă la literele (b) și (c), unele date de zbor, imagini sau sonor pot fi transmise și înregistrate de la distanță dacă sunt aprobate în cadrul certificării de tip a aeronavei.

UAM.IDE.MVCA.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.

UAM.IDE.MVCA.205 Scaune, centuri de siguranță ale scaunelor, sisteme de reținere și dispozitive de siguranță pentru copii (CRD)

(a) VCA trebuie echipată 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 cu sistem de reținere a părții superioare a bustului, destinată utilizării pe fiecare scaun pentru pasageri, și hamuri de siguranță pentru fiecare cușetă;

3. un dispozitiv de siguranță pentru copii (CRD) pentru fiecare persoană de la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni; și

4. un sistem de reținere în patru puncte a părții superioare a bustului, care include o centură de siguranță cu două bretele, pe fiecare scaun de pilot.

(b) O centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a bustului trebuie:

1. să aibă un singur punct de eliberare; și

2. la scaunul pilotului, să încorporeze un dispozitiv care să rețină automat bustul ocupantului în caz de decelerare rapidă.

UAM.IDE.MVCA.210 Indicatoare de legare a centurilor de siguranță și de interzicere a fumatului

VCA trebuie să fie echipate cu un mijloc de a indica tuturor persoanelor de la bord că trebuie fixate centurile de siguranță și că fumatul nu este permis în niciun moment.

UAM.IDE.MVCA.220 Truse de prim ajutor

(a) VCA 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;

2. păstrate în termen de valabilitate.

UAM.IDE.MVCA.240 Oxigen suplimentar – aeronave nepresurizate

VCA 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 următorul tabel:

Masă

Cerințe minime privind oxigenul suplimentar în aeronavele nepresurizate

Aprovizionare pentru:	Durata zborului și altitudinea barometrică a cabinei
persoana (persoanele) care pilotează aeronava	Pentru întreaga durată de zbor la altitudini de presiune peste 13.000 ft și pentru orice perioadă care depășește 30 de minute la altitudini de presiune peste 10.000 ft, dar care nu depășesc 13.000 ft.
100% dintre pasageri (¹)	Pentru întreaga perioadă de zbor la altitudini de presiune peste 13.000 ft.

10% dintre pasageri (¹)	Pentru întreaga durată de zbor care depășește 30 de minute la altitudini de presiune peste 10.000 ft, dar care nu depășesc 13.000 ft.
<p>(¹)</p> <p>Procentele de pasageri din acest tabel se referă la pasagerii transportați la bord, inclusiv persoanele cu vârsta sub 24 de luni.</p>	

UAM.IDE.MVCA.250 Stingătoare de incendiu manuale

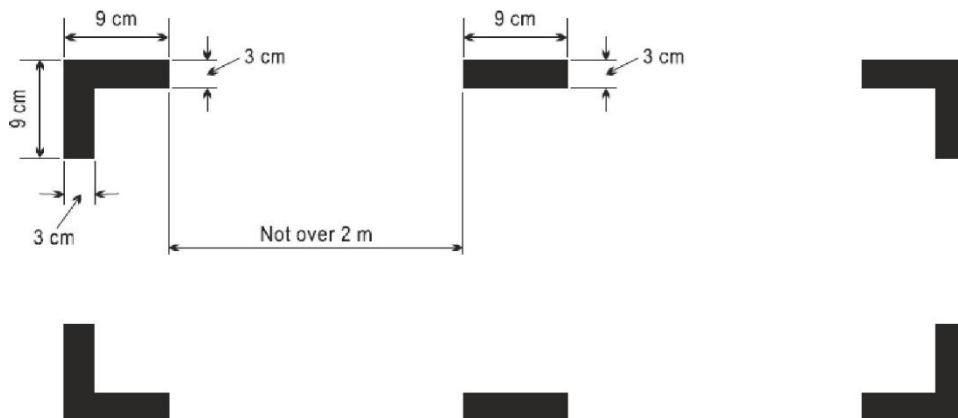
(a) VCA trebuie să fie prevăzută cu cel puțin un extingtor manual în compartimentul echipajului de zbor, care trebuie să fie ușor accesibil pentru utilizare.

(b) Cel puțin un extingtor manual trebuie amplasat în compartimentul pentru pasageri dacă extingtorul manual situat în compartimentul echipajului de zbor nu poate fi accesat cu ușurință de către pasageri.

(c) Tipul și cantitatea agentului de stingere din stingătoarele de incendiu manuale trebuie să fie adecvate tipurilor de incendii care ar putea să se producă în compartimentul în care este destinat a fi utilizat stingătorul de incendiu manual, iar pentru compartimentele ocupate de persoane, trebuie să reducă riscul de acumulare a gazelor toxice.

UAM.IDE.MVCA.260 Marcarea punctelor de spargere

Dacă pe VCA 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 de mai jos.



UAM.IDE.MVCA.275 Iluminarea și marcajele de urgență

VCA trebuie echipate cu:

(a) un sistem de iluminare de urgență independent de sursa normală de alimentare cu energie electrică a VCA pentru a facilita evacuarea pasagerilor din aeronavă; și

(b) marcarea ieșirilor de urgență și semnele de localizare vizibile la lumina zilei, pe întuneric și într-o cabină plină de fum.

UAM.IDE.MVCA.280 Emițătoare pentru localizare în caz de urgență (ELT)

VCA trebuie să fie echipată (prevăzută) cu cel puțin un ELT automat aprobat sau, alternativ, cu un dispozitiv aprobat de urmărire automată a aeronavei, în combinație cu o baliză de localizare, care să permită alertarea serviciilor de salvare, accesul la locul accidentului și localizarea precisă a supraviețuitorilor.

UAM.IDE.MVCA.300 Zboruri deasupra întinderilor de apă

(a) O VCA care transportă pasageri trebuie să fie certificată:

1. pentru amerizare de urgență, când efectuează operațiuni deasupra întinderilor de apă într-un mediu ostil la o distanță față de țărm echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră;

2. pentru amerizare de urgență sau flotabilitate de urgență, când efectuează operațiuni 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;

3. pentru operațiunile limitate deasupra întinderilor de apă, în cazul în care nu sunt îndeplinite criteriile menționate la litera (a) punctul 1 sau litera (a) punctul 2 și atunci când se aplică una sau mai multe dintre următoarele condiții:

(i) timpul total de zbor deasupra întinderii de apă este mai mare de 3 minute;

(ii) aterizarea sau decolarea se efectuează deasupra apei.

(b) O VCA care nu transportă călători trebuie să fie certificată:

1. pentru amerizare de urgență sau flotabilitate de urgență, când efectuează operațiuni 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. pentru operațiunile limitate deasupra întinderilor de apă, în cazul în care nu sunt îndeplinite criteriile menționate la litera (b) punctul 1 și atunci când se aplică una sau mai multe dintre următoarele condiții:

(i) timpul total de zbor deasupra întinderii de apă este mai mare de 3 minute;

(ii) aterizarea sau decolarea se efectuează deasupra apei.

(c) O VCA care efectuează operațiuni pe apă trebuie să fie certificată pentru operațiuni pe apă în plus față de îndeplinirea criteriilor menționate la litera (a) sau (b).

(d) O VCA care efectuează operațiuni pe suprafețe plutitoare trebuie certificată pentru operațiuni pe suprafețe plutitoare, în plus față de îndeplinirea criteriilor menționate la litera (a) sau (b).

(e) VCA trebuie să aibă un ELT de supraviețuire [ELT(S)] care să fie plutitor și să poată fi activat automat pentru zborurile deasupra apei, cu excepția operațiunilor limitate deasupra întinderilor de apă.

UAM.IDE.MVCA.305 Veste de salvare și alte echipamente

(a) Cu excepția dispozițiilor de la litera (c) pentru zborurile deasupra întinderilor de apă, astfel cum sunt definite la punctul UAM.IDE.MVCA.300, VCA trebuie să fie echipată cel puțin cu o vestă de salvare pentru fiecare persoană de la bord, depozitată într-o poziție ușor accesibilă din scaunul sau din cușeta persoanei pentru a cărei utilizare este prevăzută, cu sistemul de reținere fixat. În cazul în care vestele de salvare nu pot fi ușor accesibile cu sistemul de reținere fixat, fiecare persoană trebuie să poarte o vestă de salvare pe sau, dacă persoana respectivă are mai puțin de 24 de luni, un dispozitiv de flotabilitate echivalent.

(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 în apă.

(c) Pentru zborurile deasupra apei în condiții de mare ostilă la o distanță față de uscat echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră, în scopul sprijinirii activităților legate de sursele de energie neregenerabile și regenerabile și al sprijinirii navelor:

1. fiecare persoană de la bord trebuie să poarte o vestă de salvare pe parcursul întregii operațiuni, cu excepția cazului în care sunt purtate costume de supraviețuire

integrate care îndeplinesc cerințele combinate ale costumului de supraviețuire și ale vestei de salvare;

2. fiecare persoană de la bord trebuie să poarte un costum de supraviețuire, după caz, în funcție de temperatura apei și de timpul estimat de salvare; gradul de izolație prevăzut trebuie să fie suficient pentru condițiile predominante și să nu fie excesiv;

3. fiecare persoană de la bord trebuie să aibă un sistem de respirație de urgență (EBS) și să fie instruită cu privire la utilizarea acestuia.

UAM.IDE.MVCA.310 Plute de salvare

(a) VCA trebuie să fie echipată cu una sau mai multe plute de salvare pentru zboruri deasupra întinderilor de apă într-o zonă maritimă ostilă la o distanță față de uscat echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră sau să transporte cel puțin o plută de salvare depozitată astfel încât să faciliteze utilizarea sa imediată în caz de urgență pentru zborurile deasupra întinderilor de apă într-o zonă maritimă neostilă, la o distanță față de uscat echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră. Plutele de salvare trebuie să aibă o capacitate suficientă, separat sau împreună, pentru a transporta toate persoanele transportate aflate la bordul VCA.

(b) Toate plutele de salvare necesare trebuie să permită utilizarea lor imediată în caz de urgență.

(c) Fiecare plută de salvare necesară trebuie să conțină cel puțin un ELT(S). (d) Toate plutele de salvare necesare trebuie 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 VCA.

(e) Fiecare plută de salvare necesară trebuie să fie echipată cu echipamente de salvare, inclusiv cu mijloace de susținere a vieții, adecvate zborului care urmează a fi efectuat.

UAM.IDE.MVCA.311 Echipamente de supraviețuire

(a) O VCA care efectuează operațiuni deasupra unor zone în care operațiunile de căutare și salvare ar fi deosebit de dificile trebuie să fie echipată cu:

1. echipamente de semnalizare pentru a produce semnale de ajutor;
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.

UAM.IDE.MVCA.315 Echipamente pentru operațiuni pe apă

1. o ancoră pentru apă sau alt echipament necesar pentru a facilita amararea, ancorarea sau manevrarea VCA pe apă, adecvate mărimii, greutateii și caracteristicilor sale de manevrare; și

2. echipament pentru producerea semnalelor sonore prevăzute în reglementările internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, după caz.

UAM.IDE.MVCA.325 Căști

VCA trebuie să fie echipată cu o cască cu microfon sau cu un dispozitiv echivalent și cu un buton de transmitere pe comenzile de zbor pentru fiecare pilot al VCA la postul alocat.

UAM.IDE.MVCA.330 Echipamentele de radiocomunicații

(a) VCA trebuie să fie echipată cu cel puțin un sistem de radiocomunicații conectat la sursa principală de alimentare cu energie a aeronavei și cu mai multe sisteme de radiocomunicații după cum este necesar pentru tipul de operațiune care urmează să se desfășoare și clasa (clasele) de spațiu aerian în care are loc operațiunea.

(b) Echipamentele de radiocomunicații trebuie să permită echipajelor de zbor, în condiții normale de funcționare:

1. comunicarea cu stațiile de la sol corespunzătoare din orice punct de pe rută, inclusiv din devieri;

2. comunicarea cu stațiile ATC adecvate din orice punct din spațiul aerian controlat în care se intenționează operarea zborurilor; și

3. primirea informațiilor meteorologice. (c) Echipamentele de radiocomunicații asigură comunicațiile pe frecvența aeronautică de urgență de 121,5 MHz.

UAM.IDE.MVCA.345 Echipamente de navigație

(a) VCA trebuie să fie echipate cu echipamente de navigație pentru zboruri în conformitate cu VFR pe timp de zi și în conformitate cu cerințele aplicabile ale spațiului aerian.

(b) VCA trebuie să fie echipată cu suficiente echipamente de navigație pentru a se asigura că, în eventualitatea defectării unui echipament în orice fază a zborului, restul echipamentelor permit navigația sigură în conformitate cu planul de zbor.

UAM.IDE.MVCA.350 Transpondere

Atunci când clasa de spațiu aerian în care se efectuează zborul impune acest lucru, VCA operată în condiții VFR pe timp de zi trebuie să fie echipată cu un transponder radar secundar de supraveghere (SSR) cu toate capacitățile necesare.

UAM.IDE.MVCA.355 Gestionarea bazelor de date aeronautice

(a) Operatorul IAM:

1. se asigură că bazele de date aeronautice care urmează să fie utilizate în aplicațiile certificate ale sistemelor de aeronave îndeplinesc cerințele de calitate a datelor care sunt adecvate pentru utilizarea preconizată a datelor;

2. asigură distribuirea și actualizarea la timp a bazelor de date aeronautice actuale și nemodificate pentru toate aeronavele care le solicită;

3. raportează furnizorului bazei de date cazurile de date eronate, inconsecvente sau absente care ar putea constitui un pericol pentru zbor, în pofida oricăror alte cerințe de raportare a evenimentelor, astfel cum sunt definite în Regulamentul privind raportarea, analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele de aviație civilă, aprobat prin Ordinul ministrului economiei și infrastructurii nr. 119/2020 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2020, nr. 188-192, art. 620, înregistrat la Ministerul Justiției cu nr. 1578 din 10 iulie 2020), cu modificările ulterioare. În astfel de cazuri, operatorul IAM informează întregul personal în cauză și se asigură că datele afectate nu sunt utilizate.”.

2. Prezenta hotărâre intră în vigoare la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

PRIM – MINISTRU

Alexandru MUNTEANU

Contrasemnează:

**Viceprim-ministru,
ministrul infrastructurii
și dezvoltării regionale**

Vladimir BOLEA