



GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÂRE nr. _____

din _____ 2023

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

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) se modifică după cum urmează:

1) în Hotărâre:

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, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, L 296 din 25 octombrie 2012, astfel după cum a fost modificat ultima dată prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr.2023/1020 al Comisiei din 24 mai 2023”.

2) în Regulament:

a) **punctul 17** subpunctul 1) se completează cu litera e) cu următorul cuprins:

”e) operațiuni în condiții de vizibilitate redusă (LVO) sau operațiuni cu credite operaționale.”;

b) **punctul 28** va avea următorul cuprins:

„28. Prin derogare de la CAT.POL.H.225 din anexa nr.4 și până la 25 mai 2028, operațiunile existente efectuate cu elicoptere spre/dinspre o zonă de interes public (PIS) se pot desfășura în condițiile stabilite AAC, atunci când dimensiunea PIS, mediul cu obstacole sau elicopterul nu permite respectarea cerințelor referitoare la operarea în clasa de performanță 1.”;

c) **Anexa nr.1** la Regulament va avea următorul cuprins:

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

NOȚIUNI

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

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

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

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

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

5. în sensul clasificării pasagerilor:

(a) *adult* (*adult*) – 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;

6. minime de operare pe aerodromuri (*aerodrome operating minima*) - limitele de utilizare ale unui aerodrom pentru:

(a) decolare, exprimate ca distanță vizuală în lungul pistei (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;

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

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

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

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

8c. aerodrom de rezervă (*alternate aerodrome*) – 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 în 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;

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

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

12. 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;

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

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

18a. 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;

19. specificații 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;

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

20a. operațiune de apropiere cu manevre la vedere (circling approach operation) - operațiune de apropiere instrumentală de tip A menită să aducă o aeronavă în poziție pentru aterizare pe o pistă/o zonă de apropiere finală și de decolare (FATO) care nu este situată corespunzător pentru o apropiere directă;

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

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

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

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

23a. *competență (competency)* – dimensiune a performanței umane care este utilizată pentru a indica suficient de exact performanța la locul de muncă și care se manifestă și se observă prin comportamente care mobilizează cunoștințele, abilitățile și atitudinile relevante pentru desfășurarea de activități sau executarea de sarcini în condiții specifice;

23b. *pregătire bazată de competențe (competency-based training)* – programe de evaluare și de pregătire care se caracterizează prin orientarea către performanță, prin accentul pe standardele de performanță și măsurarea lor și prin elaborarea pregătirii la standardele de performanță specificate;

23c. *cadru de competențe (competency framework)* – set complet de competențe identificate care sunt dezvoltate, antrenate și evaluate în cadrul programului de pregătire bazată pe date concrete al operatorului, folosind scenariile care sunt relevante pentru operațiuni, set ce este suficient de larg pentru a pregăti pilotul pentru amenințări și erori atât prevăzute, cât și neprevăzute;

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

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

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

27. *apropiere finală prin coborâre continuă (continuous descent final approach - CDF) - 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 operațiilor 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 operațiilor de apropiere cu manevre la vedere, până când se atinge MDA/H sau altitudinea/înălțimea de manevră de zbor la vedere;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

35a. 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;

36. 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;

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

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

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

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

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

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

42a. 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 de suport operațiunilor de zbor;

42b. 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;

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

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

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

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

(b) un planor sau un planor motorizat cu MTOM de 1200 kg sau mai puțin;

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

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

(a) un avion cu masa maximă la decolare (MTOM) de 2000 kg sau mai puțin, care nu este clasificat drept aeronavă motorizată complexă;

(b) un planor sau un planor motorizat cu MTOM de 2000 kg sau mai puțin;

(c) un balon;

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

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

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

45a. *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, de exemplu o trapă în compartimentul echipajului de zbor și ieșirea din conul de ajutoraj;

46. *sistem de vizualizare îmbunătățită în zbor (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;

46a. *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;

46b. *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;

47. *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;

47a. *înscriere (enrolment)* – acțiunea administrativă desfășurată de operator atunci când un pilot participă la programul EBT al operatorului;

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

47c. *echivalență a apropiierilor (equivalency of approaches)* – toate apropierile care solicită suplimentar un echipaj competent, indiferent dacă se utilizează sau nu în modulele EBT;

47d. *echivalență a funcționărilor necorespunzătoare (equivalency of malfunctions)* – toate funcționările necorespunzătoare care solicită în mod semnificativ un echipaj competent, indiferent dacă se utilizează sau nu în modulele EBT;

47e. *fază de evaluare (evaluation phase)* – una dintre fazele unui modul EBT care este un scenariu de tip zbor de linie reprezentativ pentru mediul operatorului în timpul căruia apar unul sau mai multe evenimente în vederea evaluării elementelor-cheie ale cadrului de competențe definit;

47f. *pregătire bazată pe date concrete (Evidence-Based Training – EBT)* – o evaluare și o pregătire bazate pe date operaționale și caracterizate prin dezvoltarea și evaluarea capacității globale a unui pilot în raport cu o serie de competențe (cadrul de competențe), și nu prin măsurarea performanței în raport cu evenimente sau manevre individuale;

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

48a. *membriu 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;

48b. *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;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

52. *personal al serviciilor de urgență de la sol (ground emergency service personnel)* – orice personal al serviciilor de urgență de la sol (cum ar fi polițiștii, pompierii etc.) implicat în servicii

medicale de urgență cu elicopterul (HEMS), ale cărui atribuții sunt într-o oarecare măsură legate de operațiunile cu elicoptere;

52a. 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);

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

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

55. 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;

58. 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;

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

60. 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;

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

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

(i) personal medical;

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

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

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

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

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

61a. 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;

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

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

64. 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;

65. 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 structură de pe apă sau chiar pe apă cu ajutorul unui troliu;

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

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

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

69. mediu ostil (hostile environment):

(a) zonă în care:

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

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

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

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

(b) în orice caz, următoarele zone:

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

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

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

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

(a) furniza instrucțiuni simple unui pilot; sau

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

(1) de a demonstra tehnicile și/sau

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

69c. concordanță între instructori (instructor concordance) – consecvența sau invariabilitatea punctajelor date de diferiți instructori EBT care reflectă printr-o notă (sau note) gradul de omogeneitate sau de consens existent între punctajele date de instructori (instructori care dau punctajele);

69d. operațiune de apropiere instrumentală (instrument approach operation) - apropierea și aterizarea cu ajutorul instrumentelor de ghidare a navigației pe baza unei proceduri de apropiere instrumentală (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; și

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

69e. 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 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), care 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;

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

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

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

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

72a. scenariu de tip zbor de linie (*line-oriented flight scenario*) – o evaluare și o pregătire care presupun o simulare de misiune completă, realistă, „în timp real” a unor scenarii reprezentative pentru operațiunile de zbor de linie;

72b. 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;

73. 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;

74. 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;

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

76a. 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 unuia 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;

76b. 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;

76c. 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;

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

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

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

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

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

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

78c. altitudine minimă de coborâre sau înălțime minimă de coborâre (minimum descent altitude - MDA or minimum descent height - MDH) - o altitudine sau o 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;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

85. 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;

85a. 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;

86. 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;

86a. 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;

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

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

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

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

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

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

91a. credit operațional (operational credit) - un 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;

92. verificare a competenței la operator (operator proficiency 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 de proceduri normale, anormale și de urgență;

93. avioane din clasa de performanță A (performance class A aeroplanes) – avioane multimotor cu motoare turbopropulsoare și cu o MOPSC mai mare de nouă sau cu o masă maximă la decolare de peste 5700 kg și toate avioanele multimotor cu turboreactoare;

94. avioane din clasa de performanță B (performance class B aeroplanes) – avioane cu motoare cu elice și cu o MOPSC de maximum nouă sau cu o masă maximă la decolare de maximum 5700 kg;

95. avioane din clasa de performanță C (performance class C aeroplanes) – avioane cu motoare cu piston și cu o MOPSC mai mare de nouă sau cu o masă maximă la decolare de peste 5700 kg;

95a. 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;

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

(a) respectă un standard european armonizat;

(b) este proiectat să nu țină prinsă în centuri mai mult de o persoană (de exemplu, operatorul echipamentului de ridicare sau al cârligului de suspendare a încărcăturii, specialistul în executarea anumitor sarcini sau fotografii) în interiorul cabinei sau să nu țină prinse în centuri mai mult de două persoane în afara cabinei;

(c) nu este o structură rigidă, precum o cușcă, o platformă sau un coș;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

103. distanță necesară pentru decolare întreruptă (rejected take-off distance required – RTODRH) – distanța orizontală necesară de la începutul decolării până la punctul în care elicopterul se oprește complet ca urmare a cedării unui motor sau a întreruperii unei decolări la punctul de decizie pentru decolare;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

107. piste separate (separate runways) – piste ale aceluiași aerodrom, care reprezintă suprafețe separate de aterizare. Aceste piste se pot suprapune sau intersecta astfel încât, în cazul blocării uneia

dintre acestea, pe cealaltă să se poată desfășura operațiunile planificate. Fiecare pistă are proceduri de apropiere separate bazate pe sisteme de navigație separate;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

115. traiectorie de decolare (*take-off flight path*) – traiectoria pe verticală și pe orizontală cu motorul critic inoperant de la un punct specificat în timpul decolării până la 1500 ft deasupra suprafeței în cazul avioanelor și până la 1000 ft deasupra suprafeței în cazul elicopterelor;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

120c. 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;

120d. operațiune de apropiere instrumentală de tip A (Type A instrument approach operation) - o operațiune de apropiere instrumentală cu o MDH sau o DH la 250 ft sau mai mare;

120e. operațiune de apropiere instrumentală de tip B (Type B instrument approach operation) - o 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 și 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;

121. 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;

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

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

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

124a. 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;

125. operațiune de apropiere la vedere (visual approach operation) - o 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;

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

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

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

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

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

129. aeronave complexe motorizate (complex motor-powered aircraft):

(a) un avion:

- cu o masă maximă certificată la decolare de peste 5 700 kg; sau
- care a fost certificat pentru o configurație maximă a locurilor pentru pasageri de peste nouăsprezece; sau

- certificat pentru a fi operat cu un echipaj minim format din cel puțin doi piloți; sau
- echipat cu unul sau mai multe turboreactoare sau cu mai mult de un motor turbopropulsor;

sau

(b) un elicopter certificat:

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

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

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

(c) o aeronavă cu rotor basculant.”,

d) La Anexa nr.2, cerința

ARO.OPS.220 va avea următorul cuprins:

” (a) La primirea unei cereri de eliberare sau de modificare a unei aprobări pentru o operațiune cu elicopterul către sau dinspre o zonă de interes public, AAC evaluează cererea în conformitate cu CAT.POL.H.225 din anexa nr.4 (Partea CAT) și efectuează orice evaluare suplimentară a operatorului, în măsura în care o astfel de evaluare este considerată necesară.

(b) Aprobarea menționată la CAT.POL.H.225 din anexa nr.4 (Partea CAT) include o listă cu zona sau zonele de interes public și cu tipul sau tipurile de elicoptere specificate de operator și pentru care se aplică aprobarea.

(c) Aprobarea se aplică numai zonelor de interes public stabilite înainte de 1 iulie 2002 sau zonelor de interes public stabilite înainte de 28 octombrie 2014 și pentru care AAC a emis o derogare de la CAT.POL.H.225 din anexa nr.4, acordată în temeiul punctului 28 din Regulament.

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

(1) AAC limitează privilegiile aprobărilor relevante acordate în temeiul CAT.POL.H.225 din anexa nr.4 (Partea CAT) pentru a exclude operațiunile cu elicopterul efectuate către și dinspre zona respectivă și pentru a elimina zona de pe lista anexată la aprobare în conformitate cu litera (b);

(2) zona nu se mai califică pentru aprobarea acordată pentru zonele de interes public în temeiul CAT.POL.H.225 din anexa nr.4 (Partea CAT);

(3) în cazul în care noile obstacole sunt înlăturate, operatorii pot solicita eliberarea sau reeliberarea unei aprobări pentru o operațiune cu elicopterul în temeiul CAT.POL.H.225 din anexa nr.4 (Partea CAT) pentru zona respectivă.

(e) AAC nu acordă o aprobare în temeiul CAT.POL.H.225 din anexa nr.4 (Partea CAT) pentru o zonă de interes public care a fost exploatată anterior în clasa de performanță 1 în urma unei modificări a mediului cu obstacole.”;

e) La anexa nr.3:

la cerința ORO.FC.100:

litera (d) va avea următorul cuprins:

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

se completează cu litera (f) cu următorul cuprins:

”(f) Cerințe specifice pentru operațiunile cu elicoptere

Dacă elicopterul este operat cu un echipaj format din doi piloți, fiecare pilot trebuie fie:

1. să dețină un certificat de absolvire a unui curs de cooperare în echipaj multiplu (MCC) pe elicoptere în conformitate cu Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă, fie
2. să fi efectuat cel puțin 500 de ore timp de zbor ca pilot în operațiuni multipilot.”,

Cerința ORO.FC.105 va avea următorul cuprins:

”ORO.FC.105 Desemnarea ca pilot comandant/comandant

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

(b) Operatorul desemnează un membru al echipajului de zbor să îndeplinească funcția de pilot comandant/comandant numai dacă se aplică toate condițiile următoare:

1. Membrul echipajului de zbor are nivelul minim de experiență specificat în manualul de operațiuni.

2. Membrul echipajului de zbor cunoaște în mod adecvat ruta sau zona vizată de zbor și aerodromurile, inclusiv aerodromurile de rezervă, instalațiile și procedurile care urmează să fie utilizate.

3. În cazul operațiunilor cu echipaj multiplu, membrul echipajului de zbor a urmat un curs de comandă al unui operator dacă trece de la copilot la pilot comandant/comandant.

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

1. Valabilitatea cunoștințelor referitoare la aerodrom se menține efectuând cel puțin o dată operațiuni pe aerodromul respectiv în decursul unei perioade de 12 luni calendaristice.

2. Cunoștințele referitoare la rută sau la zonă se mențin prin operarea cel puțin o dată pe ruta sau în zona respectivă în decursul unei perioade de 36 de luni. 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 luni.

(d) În pofida literei (c), în cazul operațiunilor în condiții VFR pe timp de zi cu avioane și cu elicoptere din clasele de performanță B și C, pregătirea de familiarizare privind ruta și aerodromurile poate fi înlocuită cu pregătire de familiarizare privind zona.”,

Cerința ORO.FC.125 va avea următorul cuprins:

”ORO.FC.125 Pregătirea pentru diferențe și pregătirea de familiarizare, privind echipamentele și procedurile

(a) Membrii echipajului de zbor urmează cursuri de pregătire pentru diferențe sau de familiarizare atunci când acest lucru este prevăzut în anexa nr.1 (Partea FCL) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă..

(b) Membrii echipajului de zbor urmează cursuri de pregătire privind echipamentele și procedurile atunci când se schimbă echipamentul sau se schimbă procedurile și sunt necesare cunoștințe suplimentare cu privire la tipurile sau la variantele operate în acel moment.

(c) Manualul de operațiuni specifică momentul în care este necesară o astfel de pregătire pentru diferențe sau de familiarizare sau o pregătire privind echipamentele sau procedurile.”;

Cerința ORO.FC.130 litera (a) va avea următorul cuprins:

”(a) Fiecare membru al echipajului de zbor urmează, în fiecare an, o pregătire periodică în zbor și la sol relevantă pentru tipul sau varianta respectivă, precum și pentru echipamentul aferent al aeronavei pe care operează, inclusiv pregătire privind amplasarea și utilizarea tuturor echipamentelor de urgență și de siguranță de la bordul aeronavei.”;

Cerința ORO.FC.140 va avea următorul cuprins:

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

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

(b) Operatorul poate defini grupuri de tipuri de elicoptere monomotor. O verificare a competenței la operator este valabilă pentru toate celelalte tipuri din cadrul grupului dacă sunt îndeplinite cumulativ următoarele două condiții:

1. Grupul fie include numai elicoptere monomotor cu turbină operate în condiții VFR, fie include numai elicoptere monomotor cu cilindri operate în condiții VFR.

2. Pentru operațiunile CAT, se efectuează cel puțin două verificări ale competenței la operator per tip în cadrul unui ciclu de 3 ani.

(c) Pentru operațiunile specializate, elementele pregătirii pentru aeronave/FSTD și ale verificării competenței la operator care acoperă aspectele relevante asociate cu sarcina specializată și care nu sunt legate de tipul sau de grupul de tipuri pot fi creditate celorlalte grupuri sau tipuri, pe baza unei evaluări a riscurilor efectuate de operator.

(d) Pentru operațiunile cu mai multe tipuri sau variante de elicopter 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.

(e) Pentru operarea pe mai mult de un tip sau o variantă, în manualul de operațiuni se specifică proceduri corespunzătoare și orice restricții operaționale.”;

Cerința ORO.FC.145:

literele (c) și (d) vor avea următorul cuprins:

”(c) În cazul operațiunilor CAT, programele de pregătire și de verificare, inclusiv programa și utilizarea mijloacelor de realizare a programului, precum echipamente de pregătire sintetică pentru zbor (FSTD) individuale și alte soluții de pregătire, trebuie aprobate de AAC.

(d) FSTD utilizat pentru a îndeplini cerințele din prezenta subparte trebuie să fie calificat în conformitate cu Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă. și trebuie să reproducă, în măsura posibilului, aeronava folosită de operator. Diferențele dintre FSTD și aeronavă trebuie descrise și abordate printr-un instructaj sau un curs de pregătire, după caz.”;

se completează cu literele (f) și (g) cu următorul cuprins:

”(f) Operatorul monitorizează valabilitatea fiecărei pregătiri și verificări periodice.

(g) Perioadele de valabilitate prevăzute în prezenta subparte se calculează începând de la sfârșitul lunii în care a fost finalizată experiența recentă, pregătirea sau verificarea.”;

Cerința ORO.FC.146:

literele (b) și (d) vor avea următorul cuprins:

”(b) În cazul pregătirii practice și al pregătirii sintetice pentru zbor, precum și al verificării și evaluării aferente, personalul care asigură pregătirea și desfășoară verificarea sau evaluarea trebuie să fie calificat în conformitate cu anexa nr.1 (Partea FCL) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă. În plus, personalul care asigură pregătirea și care desfășoară verificarea cu privire la operațiuni specializate trebuie să fie calificat în mod corespunzător pentru operațiunea relevantă..

(d) În pofida literei (b), evaluarea în zbor de linie a competenței se efectuează de către un comandant calificat în mod corespunzător, desemnat de operator, care a urmat un program de

standardizare în ceea ce privește conceptele EBT și evaluarea competențelor (evaluatorul în zbor de linie).”;

se completează cu literele (e), (f), (g) și (h) cu următorul cuprins:

”(e) În pofida literei (b), pregătirea pentru aeronavă/FSTD și verificarea competenței la operator pot fi efectuate de un comandant calificat în mod corespunzător care deține un certificat de FI/TRI/SFI și este desemnat de operator pentru oricare dintre următoarele operațiuni:

1. Operațiuni CAT cu elicoptere care îndeplinesc criteriile definite la ORO.FC.005 litera (b) punctul 2.

2. Operațiuni CAT cu alte elicoptere decât cele motorizate complexe, pe timp de zi și pe rute pe care se navighează după repere vizuale terestre.

3. Operațiuni CAT cu avioane din clasa de performanță B care nu îndeplinesc criteriile definite la ORO.FC.005 litera (b) punctul 1.

(f) În pofida literei (b), pregătirea pentru aeronavă/FSTD și demonstrarea competenței / verificarea competenței la operator pot fi efectuate de un pilot comandant / comandant calificat în mod corespunzător și desemnat de operator pentru oricare dintre următoarele operațiuni:

1. Operațiuni specializate.

2. Operațiuni CAT cu avioane care îndeplinesc criteriile definite la ORO.FC.005 litera (b) subpunctul 1.

(g) În pofida literei (b), verificarea în zbor de linie poate fi efectuată de un comandant calificat în mod corespunzător și desemnat de operator.

(h) Operatorul informează AAC cu privire la persoanele desemnate în temeiul literelor (e)-(g).”;

Cerința ORO.FC.200 litera (d) va avea următorul cuprins:

”(d) Cerințe specifice pentru operațiunile cu elicoptere

Pentru toate operațiunile cu elicoptere cu o MOPSC mai mare de 19 și pentru operațiunile în condiții IFR cu elicoptere cu o MOPSC mai mare de 9, echipajul de zbor minim este de doi piloți.”;

Cerința ORO.FC.202:

partea introductivă va avea următorul cuprins:

”Pentru a putea zbura în condiții IFR sau pe timp de noapte cu un echipaj de zbor minim format dintr-un singur pilot, trebuie respectate următoarele cerințe.”

litera (b) se abrogă;

Cerința ORO.FC.220:

litera (b) va avea următorul cuprins:

”(b) Odată început un curs de conversie la operator, membrul echipajului de zbor nu primește sarcini de pilotaj pe alt tip sau pe altă clasă de aeronavă până la finalizarea sau încetarea cursului. Membrii echipajului care își desfășoară activitatea doar pe avioane din clasa de performanță B pot fi repartizați pentru zboruri pe alte tipuri de avioane din clasa de performanță B pe durata cursurilor de conversie, în măsura în care acest lucru este necesar pentru menținerea operării. Membrii echipajului pot fi alocați pentru zboruri pe elicoptere monomotor în timpul unui curs de conversie la operator pe un elicopter monomotor, cu condiția ca pregătirea să nu fie afectată.”;

se completează cu litera (f) cu următorul cuprins:

”(f) 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 să respecte cerințele de la litera (d), operatorul poate crea un curs de conversie specific, care să fie utilizat temporar pentru un număr limitat de piloți.”;

Cerința ORO.FC.230 va avea următorul cuprins:

”**ORO.FC.230 Pregătirea și verificarea periodică**

(a) Fiecare membru al echipajului de zbor trebuie să efectueze pregătirea și verificarea periodică relevante pentru tipul sau varianta respectivă și pentru echipamentele asociate ale aeronavei pe care operează.

(b) Verificarea competenței la operator

1. Fiecare membru al echipajului de zbor este supus verificărilor competenței la operator ca parte a efectivului normal al echipajului de la bord.

2. Dacă membrul echipajului de zbor va trebui să opereze în condiții IFR, verificarea competenței la operator se realizează fără repere vizuale externe, după caz.

3. Perioada de valabilitate a unei verificări a competenței la operator este de șase luni calendaristice. Pentru operațiuni în condiții VFR pe timp de zi cu avioane din clasa de performanță B care sunt desfășurate în cursul unor sezoane ce nu depășesc opt luni consecutive, este suficientă o singură verificare a competenței la operator. Verificarea competenței se efectuează înainte de începerea operațiunilor CAT.

(c) Verificarea în zbor de linie

Fiecare membru al echipajului de zbor efectuează o verificare în zbor de linie pe aeronavă. Perioada de valabilitate a verificării în zbor de linie este de 12 luni calendaristice.

(d) Pregătirea referitoare la echipamentele de urgență și de siguranță și verificarea aferentă

Fiecare membru al echipajului de zbor efectuează pregătirea și verificarea periodică la fața locului și utilizează toate echipamentele de urgență și de siguranță de la bordul aeronavei. Perioada de valabilitate a unei pregătiri și verificări referitoare la echipamentele de urgență și de siguranță este de 12 luni calendaristice.

(e) Pregătirea CRM

1. În toate etapele corespunzătoare ale pregătirii periodice sunt integrate elemente CRM.

2. Fiecare membru al echipajului de zbor urmează 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 urmează o pregătire la sol și o pregătire pentru zbor pe un FSTD sau pe o aeronavă ori o pregătire combinată pe un FSTD și o aeronavă cel puțin o dată la fiecare 12 luni calendaristice.”;

Cerința ORO.FC.235 va avea următorul cuprins:

”ORO.FC.235 Calificarea piloților pentru operarea în oricare dintre posturile de pilotaj – avioane

(a) Comandanții de avioane ale căror sarcini le impun să opereze în oricare dintre posturile de pilotaj și să îndeplinească sarcinile de copilot sau comandanții care trebuie să îndeplinească sarcini de pregătire sau de verificare trebuie să efectueze o pregătire și o verificare suplimentare pentru a se asigura faptul că sunt competenți în ceea ce privește desfășurarea procedurilor normale, anormale și de urgență relevante din oricare dintre cele două posturi de pilotaj. Această pregătire și verificare se specifică în manualul de operațiuni. Verificarea poate fi efectuată odată cu verificarea competenței la operator prevăzută la ORO.FC.230 litera (b) sau în programul EBT prevăzut la ORO.FC.231.

(b) Pregătirea și verificarea suplimentare trebuie să includă cel puțin următoarele:

1. cedarea unui motor în timpul decolării;

2. o apropiere și o manevră go-around cu un motor inoperant; și

3. o aterizare cu un motor inoperant.

(c) Perioada de valabilitate este de 12 luni calendaristice. Pentru operatorii cu un program EBT aprobat, valabilitatea este determinată de temele de evaluare și de pregătire în conformitate cu ORO.FC.232.

(d) La operarea în postul de pilotaj al copilotului, verificările prevăzute la ORO.FC.230 sau evaluarea și pregătirea prevăzute la ORO.FC.231 pentru operarea în postul de pilotaj al comandantului trebuie, de asemenea, să fie valabile și actuale.

(e) Pilotul care înlocuiește comandantul trebuie să fi demonstrat, în paralel cu verificările competenței la operator prevăzute la ORO.FC.230 litera (b) sau cu evaluarea și pregătirea prevăzute la ORO.FC.231, efectuarea practică de exerciții și de proceduri care, în mod normal, nu ar intra în

responsabilitatea sa. În cazurile în care nu sunt diferențe semnificative între postul de pilotaj din dreapta și cel din stânga, se poate face practică pe oricare dintre posturile de pilotaj.

(f) Pilotul, altul decât comandantul, care ocupă postul de pilotaj al comandantului trebuie să demonstreze, în paralel cu verificările competenței la operator prevăzute la ORO.FC.230 litera (b) sau cu evaluarea și pregătirea prevăzute la ORO.FC.231, efectuarea practică de exerciții și de proceduri ce intră în responsabilitatea comandantului care acționează în calitate de pilot care monitorizează progresul zborului. În cazurile în care nu sunt diferențe semnificative între postul de pilotaj din dreapta și cel din stânga, se poate face practică pe oricare dintre posturile de pilotaj.”;

Se completează cu **Cerința ORO.FC.236** cu următorul cuprins:

”ORO.FC.236 Calificarea piloților pentru operarea în oricare dintre posturile de pilotaj – elicoptere

”(a) Piloții de elicoptere ale căror sarcini le impun să opereze în oricare dintre posturile de pilotaj trebuie să efectueze o pregătire și o verificare suplimentare pentru a se asigura faptul că sunt competenți în ceea ce privește desfășurarea procedurilor normale, anormale și de urgență relevante din oricare dintre cele două posturi de pilotaj. Perioada de valabilitate a acestei calificări este de 12 luni calendaristice.

(b) Se consideră că FI sau TRI actuale pe tipul relevant îndeplinesc cerința de la litera (a) dacă au desfășurat o activitate de FI sau TRI în ultimele șase luni pe tipul respectiv și pe elicopter.”;

Cerința ORO.FC.240:

litera (b) se abrogă

litera (c) va avea următorul cuprins:

”(c) Litera (a) nu se aplică operațiunilor cu avioane din clasa de performanță B dacă acestea se limitează la clasele de avioane cu motoare cu piston cu un singur pilot în condiții VFR pe timp de zi.”;

Cerința ORO.FC.A.245:

litera (a) va avea următorul cuprins:

”(a) Operatorul de avioane cu o experiență corespunzătoare poate înlocui una sau mai multe dintre următoarele cerințe de pregătire și de verificare aplicabile echipajului de zbor cu un program alternativ de pregătire și de verificare (ATQP) aprobat de AAC:

1. cerințele stabilite la SPA.LVO.120 privind pregătirea și calificările echipajului de zbor;
2. cerințele stabilite la ORO.FC.220 privind pregătirea de conversie și verificarea aferentă;
3. cerințele stabilite la ORO.FC.125 privind pregătirea pentru diferențe și pregătirea de familiarizare și privind echipamentele și procedurile;
4. cerințele stabilite la ORO.FC.205 privind cursul de comandă.
5. cerințele stabilite la ORO.FC.230 privind pregătirea și verificarea periodică; și
6. cerințele stabilite la ORO.FC.240 privind operarea pe mai multe tipuri sau variante.”;

literele (d) și (e) vor avea următorul cuprins:

”(d) În plus față de verificările impuse de ORO.FC.230 și de FCL.060 din anexa nr.1 (Partea FCL) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă, fiecare membru al echipajului de zbor trebuie să se supună unei evaluări orientate pe zborul de linie (LOE), efectuate pe un FSTD. Perioada de valabilitate a unei evaluări LOE este de 12 luni calendaristice. LOE este finalizată atunci când sunt îndeplinite ambele condiții de mai jos:

1. programa LOE este finalizată; și
2. membrul echipajului de zbor a demonstrat un nivel acceptabil de performanță.

(e) După doi ani de operare pe baza unui ATQP aprobat, operatorul poate extinde, cu aprobarea AAC, perioadele de valabilitate ale verificărilor menționate la ORO.FC.230 după cum urmează:

1. Verificarea competenței la operator, la 12 luni calendaristice.
2. Verificarea în zbor de linie, la 24 de luni calendaristice.

3. Verificarea referitoare la echipamentele de urgență și de siguranță, la 24 de luni calendaristice.”;

Se completează cu literele (f) și (g) cu următorul cuprins:

”(f) Fiecare membru al echipajului de zbor urmează 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.

(g) Programul ATQP include 48 de ore pe un FSTD pentru fiecare membru al echipajului de zbor, distribuite uniform de-a lungul unui program de 3 ani. Operatorul poate reduce numărul de ore FSTD, dar nu la mai puțin de 36 de ore, cu condiția să demonstreze că nivelul de siguranță atins este echivalent cu cel al programului pe care îl poate înlocui ATQP în conformitate cu litera (a).”;

Cerința ORO.FC.H.250 litera (a) punctul 1 va avea următorul cuprins:

”(a) Titularii unui CPL(H) (elicoptere) acționează drept comandanți în operațiuni CAT pe un elicopter cu un singur pilot numai dacă:

1. atunci când operează în condiții IFR, ei au minimum 700 de ore de timp total de zbor pe elicoptere, dintre care 300 de ore în funcția de pilot comandant. Timpul total de zbor pe elicoptere trebuie să includă 100 de ore în condiții IFR. Până la 50 ore de timp instrumental efectuate în cadrul unei calificări FFS(H) de nivel B sau FTD de nivel 3 sau la un nivel superior de calificare pentru pregătirea instrumentală pot fi creditate pentru atingerea acestor 100 de ore. Cele 300 de ore în funcția de pilot comandant pot fi înlocuite cu ore de zbor în funcția de copilot într-un sistem de echipaj multipilot stabilit, prevăzut în manualul de operațiuni, echivalându-se două ore de timp de zbor în calitate de copilot cu o oră de timp de zbor ca pilot comandant;”;

Se completează cu **Cerințele ORO.FC.320** și **ORO.FC.325** cu următorul cuprins:

”**ORO.FC.320 Pregătirea de conversie și verificarea aferentă la operator**

Cursul de conversie la operator trebuie să includă o verificare a competenței la operator.

ORO.FC.325 Pregătirea și verificarea referitoare la echipamente și la proceduri

Dacă un membru al echipajului de zbor participă la o pregătire referitoare la echipamente și proceduri care necesită pregătire pe un FSTD corespunzător sau pe aeronava respectivă, în ceea ce privește procedurile standard de operare legate de o operațiune specializată, membrul echipajului de zbor este supus unei verificări a competenței la operator.”;

Cerința ORO.FC.330 va avea următorul cuprins:

”**ORO.FC.330 Pregătirea periodică și verificarea aferentă – verificarea competenței efectuată de operator**

(a) Fiecare membru al echipajului de zbor efectuează o pregătire și verificări ale competenței la operator periodice. În cazul operațiunilor specializate, pregătirea și verificarea periodică acoperă aspectele relevante asociate cu sarcinile specializate descrise în manualul de operațiuni.

(b) Se acordă atenția necesară în cazul în care operațiunile se desfășoară în condiții IFR sau pe timp de noapte.

(c) Perioada de valabilitate a verificării competenței la operator este de 12 luni calendaristice.”;

Cerința ORO.TC.110:

litera (b) va avea următorul cuprins:

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

se completează cu literele (d) și (e) cu următorul cuprins:

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

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

Cerința ORO.TC.130 va avea următorul cuprins:

”ORO.TC.130 Zborurile de familiarizare

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

f) Anexa nr.4:

Cerința CAT.GEN.MPA.100 va avea următorul cuprins:

”CAT.GEN.MPA.100 Responsabilitățile echipajului

(a) Membrul echipajului este responsabil de executarea corespunzătoare a sarcinilor sale, care sunt:

1. legate de siguranța aeronavei și a ocupanților acesteia și
2. specificate în instrucțiunile și în procedurile din manualul de operațiuni.

(b) Membrul echipajului trebuie:

1. să raporteze comandantului orice pană, cedare, funcționare necorespunzătoare sau defectare care, în opinia sa, ar putea afecta starea de navigabilitate sau operarea în siguranță a aeronavei, inclusiv a sistemelor de urgență, dacă nu au fost raportate deja de un alt membru al echipajului;

2. să raporteze comandantului orice incident care a pus sau ar fi putut pune în pericol siguranța operării, dacă nu a fost raportat deja de un alt membru al echipajului;

3. să respecte cerințele relevante ale sistemelor de raportare a evenimentelor stabilite de operator;

4. să respecte toate limitările timpului de zbor și de serviciu (FTL) și cerințele de odihnă aplicabile activităților sale;

5. dacă îndeplinește sarcini pentru mai mult de un operator:

(i) să își mențină la zi evidențele individuale privind timpul de zbor și de serviciu și perioadele de odihnă, astfel cum se menționează în cerințele FTL aplicabile;

(ii) să pună la dispoziția fiecărui operator datele necesare pentru programarea activităților în conformitate cu cerințele FTL aplicabile; și

(iii) să pună la dispoziția fiecărui operator datele necesare privind operațiunile pe mai mult de un tip sau o variantă.

(c) Membrul echipajului nu execută sarcini pe o aeronavă:

1. atunci când se află sub influența unor substanțe psihoactive sau când este inapt din cauza unei vătămări corporale, a oboselii, a acțiunii unor medicamente, a unei boli sau în alte asemenea cazuri;

2. dacă nu a trecut o perioadă de timp rezonabilă de la scufundarea la mare adâncime sau în urma unei donări de sânge;

3. dacă nu sunt îndeplinite cerințele medicale aplicabile;

4. dacă are dubii în ceea ce privește capacitatea de a-și îndeplini sarcinile atribuite; sau

5. dacă știe sau suspectează că suferă de oboseală, astfel cum se menționează la punctul 26 din anexa nr.3 la Codul aerian, sau dacă se simte inapt(ă) din alte motive, într-o așa măsură încât zborul poate fi pus în pericol.”;

Cerința CAT.GEN.MPA.210 va avea următorul cuprins:

”CAT.GEN.MPA.210 Localizarea unei aeronave aflate în pericol – avioane

Începând cu 1 ianuarie 2025, următoarele avioane trebuie să fie echipate cu mijloace robuste și automate de determinare cu precizie, în urma unui accident în care avionul este grav avariat, a poziției punctului de încetare a zborului:

(a) toate avioanele cu o MCTOM mai mare de 27 000 kg și cu o MOPSC de peste 19 locuri al căror certificat de navigabilitate individual a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2024 sau după această dată; și

(b) toate avioanele cu o MCTOM mai mare de 45 500 kg al căror certificat de navigabilitate individual a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2024 sau după această dată.”;

Se completează cu **Cerința CAT.OP.MPA.101**, cu următorul cuprins:

”CAT.OP.MPA.101 Verificarea și calarea altimetrelor

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

(b) Operatorul stabilește proceduri pentru calarea altimetrelor pentru toate fazele de zbor, ținând seama de procedurile stabilite de statul aerodromului sau de statul spațiului aerian, dacă este cazul.”;

Cerința CAT.OP.MPA.107 va avea următorul cuprins:

”CAT.OP.MPA.107 Aerodrom adecvat

Operatorul consideră un aerodrom ca fiind adecvat dacă, la momentul prevăzut pentru utilizare, aerodromul este disponibil și echipat cu serviciile auxiliare necesare, precum servicii de trafic aerian (ATS), iluminare suficientă, comunicații, raportare meteorologică, sisteme de navigație și servicii de urgență.”;

Cerința CAT.OP.MPA.110 va avea următorul cuprins:

”CAT.OP.MPA.110 Minime de operare pe aerodrom

(a) Operatorul stabilește minimele de operare pe aerodrom pentru fiecare aerodrom de plecare, de destinație sau de rezervă care este planificat a fi utilizat, pentru a asigura separarea aeronavei de teren și de obstacole și pentru a reduce riscul pierderii reperelor vizuale în timpul segmentului de zbor la vedere al operațiunilor de apropiere instrumentală.

(b) Metoda utilizată pentru stabilirea minimelor de operare pe aerodrom trebuie să țină seama de toate elementele următoare:

1. tipul, performanța și caracteristicile de maniabilitate ale aeronavei;
2. echipamentele disponibile pe aeronavă pentru navigație, pentru găsierea reperelor vizuale și/sau pentru controlul traiectoriei de zbor în timpul decolării, al apropierii, al aterizării, precum și al apropierii ratate;
3. toate condițiile sau limitările menționate în manualul de zbor al aeronavei (AFM);
4. experiența operațională relevantă a operatorului;
5. dimensiunile și caracteristicile pistelor/zonelor de apropiere finală și de aterizare (FATO) care pot fi selectate în vederea utilizării;
6. adecvarea și performanța infrastructurii și mijloacelor vizuale și nevizuale disponibile;
7. altitudinea/înălțimea de trecere peste obstacole (OCA/H) pentru procedurile de apropiere instrumentală (IAP);
8. obstacolele din zonele de urcare și marjele de trecere liberă necesare;
9. componența, competența și experiența echipajului de zbor;
10. IAP;
11. caracteristicile aerodromului și serviciile de navigație aeriană (ANS) disponibile;
12. toate minimele care este posibil să fie promulgate de statul aerodromului;
13. condițiile prevăzute în specificațiile privind operațiunile, inclusiv orice aprobări specifice pentru operațiuni în condiții de vizibilitate redusă (LVO) sau pentru operațiuni cu credite operaționale;
14. orice caracteristici nestandardizate ale aerodromului, ale IAP sau ale mediului înconjurător.

(c) Operatorul specifică o metodă de determinare a minimelor de operare pe aerodrom în manualul de operațiuni.

(d) Metoda utilizată de operator pentru stabilirea minimelor de operare pe aerodrom și orice modificare a metodei respective trebuie aprobate de AAC.”;

Cerința CAT.OP.MPA.115 va avea următorul cuprins:

”CAT.OP.MPA.115 Tehnica de apropiere – avioane

(a) Toate operațiunile de apropiere se efectuează ca operațiuni de apropiere stabilizate, cu excepția cazului în care AAC aprobă o procedură diferită pentru o apropiere anume spre o pistă anume.

(b) Tehnica apropierea finală prin coborâre continuă (CDFA) se utilizează pentru operațiunile de apropiere care folosesc proceduri de apropiere de neprecizie (NPA), cu excepția pistelor anume pentru care AAC a aprobat o altă tehnică de zbor.”;

Cerința CAT.OP.MPA.245 va avea următorul cuprins:

”CAT.OP.MPA.245 Condiții meteorologice – toate aeronavele

(a) În cazul zborurilor IFR, comandantul:

1. inițiază zborul sau

2. continuă zborul dincolo de punctul de la care se aplică un plan de zbor ATS revizuit în cazul unei replanificări în timpul zborului, numai atunci când sunt disponibile informații care indică faptul că, la momentul sosirii, condițiile meteorologice prevăzute la aerodromul (aerodromurile) de destinație și/sau de rezervă necesar(e) sunt conforme cu minimele pentru planificarea zborului sau superioare acestora.

(b) În cazul zborurilor IFR, comandantul continuă zborul către aerodromul de destinație planificat numai atunci când cele mai recente informații disponibile indică faptul că, la ora estimată de sosire, condițiile meteorologice la aerodromul de destinație sau la cel puțin un aerodrom de rezervă la destinație sunt egale cu minimele de operare aplicabile pe aerodrom sau superioare acestora.

(c) În cazul zborurilor VFR, comandantul nu inițiază zborul decât dacă rapoartele și/sau prognozele meteorologice corespunzătoare indică faptul că, de-a lungul acelei părți a rutei pe care urmează să se zboare în condiții VFR, condițiile meteorologice vor fi, la momentul corespunzător, egale cu limitele VFR sau superioare acestora.”;

Cerința CAT.OP.MPA.246 va avea următorul cuprins:

”CAT.OP.MPA.246 Condiții meteorologice – avioane

În plus față de dispozițiile de la CAT.OP.MPA.245, în cazul zborurilor IFR cu avioane, comandantul continuă zborul dincolo de:

(a) punctul de decizie, atunci când se folosește procedura pentru rezerva operațională de combustibil/energie redusă (RCF) sau

(b) punctul de ne-întoarcere, atunci când se folosește procedura aerodromului izolat; numai atunci când sunt disponibile informații care indică faptul că, la momentul sosirii, condițiile meteorologice prevăzute la aerodromul (aerodromurile) de destinație și/sau de rezervă necesar(e) sunt conforme cu minimele de operare aplicabile pe aerodrom sau superioare acestora.”;

Cerința CAT.OP.MPA.247 litera (a) va avea următorul cuprins:

”(a) În cazul zborurilor cu elicopterul în condiții VFR deasupra întinderilor de apă fără a vedea țărnul, comandantul nu trebuie să inițieze decolarea decât dacă rapoartele și/sau prognozele meteorologice corespunzătoare indică faptul că plafonul va fi situat la mai mult de 600 ft pe timp de zi sau 1 200 ft pe timp de noapte.”;

Cerința CAT.OP.MPA.265 va avea următorul cuprins:

”CAT.OP.MPA.265 Condiții de decolare

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

(a) condițiile meteorologice la aerodrom sau la locul de operare și starea pistei/FATO care urmează a fi utilizată nu vor împiedica decolarea și plecarea în condiții de siguranță și

(b) minimele de operare pe aerodromul selectat sunt conforme cu toate elementele următoare:

1. echipamentele operaționale de la sol;

2. sistemele operaționale ale aeronavei;

3. performanța aeronavei;

4. calificările echipajului de zbor.”;

Cerința CAT.OP.MPA.300 va avea următorul cuprins:

”CAT.OP.MPA.300 Condiții de apropiere și aterizare

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

(a) condițiile meteorologice la aerodrom sau la locul de operare și starea pistei/FATO care urmează a fi utilizată nu vor împiedica efectuarea în condiții de siguranță a unei apropieri, aterizări sau manevre go-around în condiții de siguranță, având în vedere informațiile privind performanța cuprinse în manualul de operațiuni; și

(b) minimele de operare pe aerodromul selectat sunt conforme cu toate elementele următoare:

1. echipamentele operaționale de la sol;
2. sistemele operaționale ale aeronavei;
3. performanța aeronavei;
4. calificările echipajului de zbor.”;

Cerința CAT.OP.MPA.305 va avea următorul cuprins:

”CAT.OP.MPA.305 Inițierea și continuarea apropierii

(a) În cazul avioanelor, dacă vizibilitatea raportată (VIS) sau RVR de control aferentă pistei care urmează să fie utilizată pentru aterizare este mai mică decât minima aplicabilă, o operațiune de apropiere instrumentală nu trebuie continuată:

1. dincolo de un punct în care avionul este cu 1 000 ft deasupra cotei aerodromului sau
2. în segmentul de apropiere finală (FAS), dacă DH sau MDH este mai mare de 1 000 ft.

(b) În cazul elicopterelor, dacă RVR raportată este mai mică de 550 m și RVR de control aferentă pistei care urmează să fie utilizată pentru aterizare este mai mică decât minima aplicabilă, o operațiune de apropiere instrumentală nu trebuie continuată:

1. dincolo de un punct în care elicopterul este cu 1 000 ft deasupra cotei aerodromului sau
2. în FAS, dacă DH sau MDH este mai mare de 1 000 ft.

(c) Dacă reperul vizual necesar nu este stabilit, se execută o apropiere întreruptă la DA/H sau MDA/H sau înainte de aceasta.

(d) Dacă reperul vizual necesar nu este menținut după DA/H sau MDA/H, se execută imediat o manevră go-around.

(e) În pofida literei (a), în cazul în care nu se raportează nicio RVR, iar VIS raportată este mai mică decât minima aplicabilă, dar vizibilitatea meteorologică convertită (CMV) este mai mare sau egală cu minima aplicabilă, apropierea instrumentală poate fi continuată până la DA/H sau MDA/H.”;

Cerința CAT.OP.MPA.310 va avea următorul cuprins:

”CAT.OP.MPA.310 Proceduri operaționale – înălțimea de trecere a pragului – avioane

Operatorul stabilește proceduri operaționale menite să asigure faptul că un avion care efectuează operațiuni de apropiere instrumentală 3D trece pragul pistei cu o marjă de siguranță, în configurația și cu atitudinea de aterizare.”;

Se completează cu **Cerința CAT.OP.MPA.312** cu următorul cuprins:

”CAT.OP.MPA.312 Operațiuni EFVS 200

(a) Un operator care intenționează să efectueze operațiuni EFVS 200 se asigură că:

1. aeronava este certificată pentru operațiunile avute în vedere;
2. se folosesc numai piste, FATO și proceduri de apropiere instrumentală (IAP) adecvate pentru operațiuni EFVS;
3. membrii echipajului de zbor au competența de a efectua operațiunea avută în vedere și este stabilit un program de pregătire și de verificare a membrilor echipajului de zbor și a personalul relevant implicat în pregătirea zborului;
4. sunt stabilite proceduri de operare;
5. toate informațiile relevante sunt documentate în lista echipamentului minim (MEL);
6. toate informațiile relevante sunt documentate în programul de întreținere;
7. sunt realizate evaluări ale siguranței și se stabilesc indicatori de performanță pentru a monitoriza nivelul de siguranță al operațiunii și
8. minimele de operare pe aerodrom țin cont de capacitatea sistemului utilizat.

(b) Operatorul nu efectuează operațiuni EFVS 200 atunci când efectuează LVO.

(c) În pofida literei (a) punctul 1, operatorul poate utiliza EVS-uri care îndeplinesc criteriile minime pentru a efectua operațiuni EFVS 200, cu condiția ca acest lucru să fie aprobat de AAC.”;

Ceriința CAT.POL.A.215 litera (c) subpunctul 3 va avea următorul cuprins:

”3. Largarea combustibilului este admisă în măsura în care permite ajungerea, cu rezervele de combustibil impuse, la aerodromul unde se presupune că va ateriza avionul după cedarea motorului, în conformitate cu CAT.OP.MPA.181, adecvat ca aerodrom de rezervă, cu condiția aplicării unei proceduri sigure.”;

Ceriința CAT.POL.A.230 litera (e) va avea următorul cuprins:

”(e) Pentru expedierea avionului, acesta trebuie să aterizeze:

1. pe pista cea mai favorabilă, în atmosferă calmă; și
2. pe pista cu cea mai mare probabilitate de a fi atribuită pentru aterizare, luând în considerare viteza și direcția probabile ale vântului și caracteristicile de manevrare ale avionului la sol și alte condiții, cum ar fi mijloacele de aterizare și terenul.”;

Ceriința CAT.POL.A.235 litera (e) va avea următorul cuprins:

”(e) Pentru expedierea avionului, acesta trebuie să aterizeze:

1. pe pista cea mai favorabilă, în atmosferă calmă; și
2. pe pista cu cea mai mare probabilitate de a fi atribuită pentru aterizare, luând în considerare viteza și direcția probabile ale vântului și caracteristicile de manevrare ale avionului la sol și alte condiții, cum ar fi mijloacele de aterizare și terenul.”;

Ceriința CAT.POL.A.415 litera (e) va avea următorul cuprins:

”(e) Largarea combustibilului este admisă în măsura în care permite ajungerea, cu rezervele de combustibil impuse, la aerodromul unde se presupune că va ateriza avionul după cedarea motorului, în conformitate cu CAT.OP.MPA.181, adecvat ca aerodrom de rezervă, cu condiția aplicării unei proceduri sigure.”;

Ceriința CAT.POL.H.215:

litera (a) va avea următorul cuprins:

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

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

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

(3) dacă se intenționează ca zborul să fie executat în VMC având contact vizual cu suprafața, traiectoria de zbor permite elicopterului să continue zborul de la altitudinea de croazieră până la o înălțime de 300 m (1 000 ft) deasupra zonei de aterizare pe care se poate efectua o aterizare în conformitate cu CAT.POL.H.220, fără a zbura, în niciun moment al zborului, sub altitudinea minimă corespunzătoare de zbor. Trebuie luate în considerare obstacolele care se află la distanță de fiecare parte laterală a rutei, astfel cum se specifică în scopul determinării altitudinii minime de zbor în condiții VFR.”;

litera (c) se abrogă;

Ceriința CAT.POL.H.225:

litera (a) subpunctul 1 va avea următorul cuprins:

”1. zona a fost stabilită ca zonă de interes public înainte de 1 iulie 2002 sau zona a fost stabilită ca zonă de interes public înainte de 28 octombrie 2014 și o derogare de la această literă, a fost acordată de către AAC în temeiul punctului 28 din Regulament înainte de 14 iunie 2023;”;

litera (c) va avea următorul cuprins:

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

se completează cu litera (d) cu următorul cuprins:

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

Cerința CAT.POL.H.420, litera (b) va avea următorul cuprins:

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

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

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

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

g) Anexa nr.5:

Titlul **subpărții E** va avea următorul cuprins:

„SUBPARTEA E OPERAȚIUNI ÎN CONDIȚII DE VIZIBILITATE REDUSĂ (LVO) ȘI OPERAȚIUNI CU CREDITE OPERAȚIONALE”;

Cerința SPA.LVO.100 va avea următorul cuprins:

”SPA.LVO.100 Operațiuni în condiții de vizibilitate redusă și operațiuni cu credite operaționale

Operatorul efectuează următoarele operațiuni numai dacă sunt aprobate de AAC:

(a) operațiuni la decolare în condiții de vizibilitate cu o RVR de sub 400 m;

(b) operațiuni de apropiere instrumentală în condiții de vizibilitate redusă; și

(c) operațiuni cu credite operaționale, cu excepția operațiunilor EFVS 200, care nu fac obiectul unei aprobări specifice.”;

Cerința SPA.LVO.105 va avea următorul cuprins:

”SPA.LVO.105 Criterii pentru aprobarea specifică

Pentru a obține o aprobare specifică în conformitate cu SPA.LVO.100, operatorul trebuie să demonstreze că:

(a) în cazul operațiunilor de apropiere în condiții de vizibilitate redusă, al operațiunilor LVTO cu o RVR mai mică de 125 m și al operațiunilor cu credite operaționale, aeronava a fost certificată pentru operațiunile avute în vedere;

(b) membrii echipajului de zbor au competența de a efectua operațiunea avută în vedere și a fost stabilit un program de pregătire și de verificare a membrilor echipajului de zbor și a personalul relevant implicat în pregătirea zborului, în conformitate cu SPA.LVO.120;

(c) au fost stabilite proceduri operaționale pentru operațiunile avute în vedere;

(d) au fost efectuate toate modificările relevante ale listei echipamentului minim (MEL);

(e) au fost efectuate toate modificările relevante ale programului de întreținere;

(f) au fost stabilite proceduri pentru a se asigura faptul că aerodromurile, inclusiv procedurile de zbor instrumental, sunt adecvate pentru operațiunile avute în vedere, în conformitate cu SPA.LVO.110; și

(g) pentru operațiunile avute în vedere, s-a realizat o evaluare a siguranței și au fost stabiliți indicatori de performanță pentru monitorizarea nivelului de siguranță.”;

Cerința SPA.LVO.110 va avea următorul cuprins:

”SPA.LVO.110 Cerințe legate de aerodrom, inclusiv proceduri de zbor instrumental

Operatorul se asigură că pentru LVO și pentru operațiunile cu credite operaționale se folosesc numai aerodromuri, inclusiv proceduri de zbor instrumental, adecvate pentru operațiunile avute în vedere.”;

Cerința SPA.LVO.115 se abrogă;

Cerința SPA.LVO.120 va avea următorul cuprins:

”SPA.LVO.120 Competența echipajului de zbor

(a) Operatorul se asigură că echipajul de zbor are competența de a desfășura operațiunile avute în vedere.

(b) Operatorul se asigură că fiecare membru al echipajului de zbor finalizează cu succes pregătirea și verificarea pentru toate tipurile de LVO și de operațiuni cu credite operaționale pentru care a fost acordată o aprobare. Această pregătire și verificare trebuie:

1. să includă pregătirea și verificarea inițială și cea periodică;
2. să includă proceduri pentru situații normale, anormale și de urgență;
3. să fie adaptată la tipul de tehnologii utilizate în operațiunile avute în vedere; și
4. să țină seama de riscurile legate de factorul uman care sunt asociate cu operațiunile avute în vedere.

(c) Operatorul ține evidențe privind pregătirea și calificările membrilor echipajului de zbor.

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

Cerința SPA.NVIS.110 litera (e) avea următorul cuprins:

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

Cerința SPA.NVIS.120 litera (a) avea următorul cuprins:

”(a) Nu se desfășoară operațiuni sub minimele meteorologice pentru tipul de operațiuni pe timp de noapte desfășurate.”;

Cerința SPA.HEMS.100 se completează cu (c) cu următorul cuprins:

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

Se completează cu **Cerința SPA.HEMS.105** cu următorul cuprins:

”SPA.HEMS.105 Operațiuni HEC HEMS

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

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

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

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

1. să respecte cerințele de la SPO.SPEC.HEC.105 din anexa nr.8 (Partea SPO);

2. să utilizeze un cârlig dublu de suspendare a încărcăturii sau un sistem de cârlige de suspendare a încărcăturii, aprobat în conformitate cu un standard de navigabilitate relevant;
3. să limiteze operațiunile la etapa tehnică a zborului pentru salvarea persoanelor rănite, bolnave sau aflate în pericol sau pentru transportarea persoanelor necesare misiunii;
4. să se asigure că membrii echipajului tehnic care manevrează chinga sunt echipați, instruiți, verificați și informați în mod corespunzător;
5. să elaboreze procedurile standard de operare (SOP) specifice pentru operațiunile HEC HEMS, după evaluarea riscurilor menționate la SPA.HEMS.140;
6. să se asigure că toți membrii echipajului de zbor implicați în operațiuni HEC HEMS dețin experiență, sunt instruiți și verificați pentru operațiuni HEC HEMS și au dobândit recent experiență în cadrul unor astfel de activități.”;

Cerința SPA.HEMS.110 va avea cu următorul cuprins:

”SPA.HEMS.110 Cerințe referitoare la echipamente pentru operațiuni HEMS

(a) Instalarea pe elicopter a tuturor echipamentelor medicale specifice și orice modificări ulterioare ale respectivelor echipamente și, dacă este cazul, manevrarea acestora trebuie să fie aprobate în conformitate cu Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție.

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

(c) Prin derogare de la CAT.IDE.H.240 din anexa nr.4 (Partea CAT), elicopterele complexe, nepresurizate utilizate în cadrul operațiunilor HEMS, cu o configurație maximă operațională a locurilor pentru pasageri (MOPSC) de cel mult nouă locuri trebuie să respecte cerințele privind oxigenul aplicabile altor tipuri de elicoptere decât cele complexe, nepresurizate.

(d) Prin derogare de la CAT.OP.MPA.285 și CAT.IDE.H.240 din anexa nr.4 (Partea CAT), pe timp de zi pot fi efectuate abateri scurte la peste 13 000 ft, fără a utiliza oxigen suplimentar, sub rezerva obținerii în prealabil a aprobării din partea AAC și dacă sunt îndeplinite toate condițiile următoare:

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

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

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

4. informarea privind siguranța în conformitate cu CAT.OP.MPA.170 din anexa nr.4 (Partea CAT), include informații adecvate pentru membrii echipajului și pasageri cu privire la efectele hipoxiei;

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

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

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

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

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

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

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

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

(f) Pentru operațiunile HEMS efectuate pe timp de zi, elicopterul trebuie să fie echipat cu instrumentele de zbor prevăzute la CAT.IDE.H.130 litera (a) subpunctele 6 și 7 din anexa nr.4 (Partea CAT).

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

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

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

Cerința SPA.HEMS.120 va avea cu următorul cuprins:

”SPA.HEMS.120 Minime de operare HEMS

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

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

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

1. operațiuni multipilot;

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

Cerința SPA.HEMS.125 va avea cu următorul cuprins:

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

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

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

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

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

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

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

(iv) operatorul a primit o aprobare din partea AAC în conformitate cu CAT.POL.H.420 din anexa nr.4 (Partea CAT);

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

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

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

(iii) un elicopter certificat drept elicopter din categoria A sau o categorie echivalentă, nu este disponibil sau nu este adecvat pentru operațiune din oricare dintre următoarele motive:

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

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

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

(v) operatorul a primit o aprobare din partea AAC în conformitate cu CAT.POL.H.420 din anexa nr.4 (Partea CAT);

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

(b) Prin derogare de la CAT.POL.H.400 litera (d) subpunctul 2 din anexa nr.4 (Partea CAT), dacă sunt îndeplinite criteriile de la litera (a) subpunctul 1, operațiunile cu elicopterul pe timp de noapte pot fi efectuate în clasa de performanță 3.

(c) Decolarea și aterizarea

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

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

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

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

(ii) exceptate de la aprobarea prevăzută la CAT.POL.H.305 litera (a) din anexa IV, cu condiția să se demonstreze conformitatea cu CAT.POL.H.305 litera (b) subpunctele 2 și 3 din anexa nr.4 (Partea CAT).

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

Cerința SPA.HEMS.130 va avea cu următorul cuprins:

”SPA.HEMS.130 Cerințe privind echipajul

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

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

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

(e) Componenta echipajului

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Membrii echipajului

(i) Toate elementele relevante ale programelor de pregătire a echipajului definite în subpărțile FC și TC din anexa nr.3 (Partea ORO), inclusiv pregătirea pe un elicopter/FSTD, îmbunătățesc cunoștințele echipajului cu privire la mediul de lucru și la echipamentele HEMS, trebuie să îmbunătățească coordonarea echipajului și să cuprindă măsuri de minimizare a riscurilor asociate tranzitului pe rută în condiții de vizibilitate redusă, selecției locurilor de operare HEMS și profilurilor de apropiere și de plecare.

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

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

(B) verificările în zbor de linie.

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

Cerința SPA.HEMS.140 va avea cu următorul cuprins:

”SPA.HEMS.140 Informații, proceduri și documentație

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

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

(c) În pofida CAT.OP.MPA.175 din anexa nr.4 (Partea CAT), operatorul nu trebuie să completeze un plan de zbor operațional în cazul în care misiunea HEMS include un zbor către sau dinspre un loc de operare HEMS care nu a fost analizat în prealabil.

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

Se completează cu **Cerința SPA.HEMS.151** cu următorul cuprins:

”SPA.HEMS.151 Sistemul de urmărire a aeronavelor

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

Cerința SPA.HOFO.120 litera (a) va avea cu următorul cuprins:

”(a) Aerodrom de rezervă la destinație pe uscat. În pofida CAT.OP.MPA.192, NCC.OP.152 și SPO.OP.151, pilotul comandant/comandantul nu trebuie să specifice un aerodrom de rezervă la destinație în planul de zbor operațional atunci când efectuează zboruri dintr-un loc aflat în larg către

un aerodrom de destinație terestru, cu condiția să existe suficiente măsuri operaționale în caz de urgență pentru a asigura o revenire în siguranță din larg.”;

Cerința SPA.HOFO.125 va avea următorul cuprins:

”SPA.HOFO.125 Proceduri de apropiere standard în larg (OSAP)

(a) Un operator stabilește proceduri pentru a se asigura că se urmează procedurile de apropiere standard în larg (OSAP) numai dacă:

1. elicopterul este capabil să furnizeze informații de navigație și privind obstacolele din împrejurimi în timp real, pentru trecerea peste obstacole și

2. fie:

(i) înălțimea minimă de coborâre (MDH) este determinată de un radioaltimetru sau de un dispozitiv care asigură performanțe echivalente, fie

(ii) se aplică altitudinea minimă de coborâre (MDA), care include o marjă adecvată.

(b) Dacă operatorul urmează OSAP pentru un zbor către platforme sau către nave aflate în tranzit, zborul se efectuează în operare multipilot.

(c) Distanța de decizie trebuie să asigure o distanță corespunzătoare de trecere peste obstacole în cazul unei apropieri întrerupte de la orice destinație pentru care este planificată o OSAP.

(d) Apropierea se continuă dincolo de distanța de decizie sau sub altitudinea/înălțimea minimă de coborâre (MDA/H) numai dacă s-a stabilit contactul vizual cu destinația.

(e) Pentru operațiunile cu un singur pilot se fac adăugiri corespunzătoare la MDA/H și la distanța de decizie.

(f) Atunci când se urmează o OSAP pentru un zbor către un loc fix din larg (și anume o instalație fixă sau o navă ancorată), iar în sistemul de navigație este disponibilă o poziție GNSS fiabilă pentru locul respectiv, se utilizează sistemul de navigație GNSS/de suprafață, pentru a se spori siguranța OSAP.

(g) Operatorul include OSAP în programele sale de pregătire și de verificare inițială și periodică.”;

Se completează cu **subpartea N** cu următorul cuprins:

”SUBPARTEA N

**APROPIERI DE ȘI PLECĂRI DE LA UN PUNCT ÎN SPAȚIU CU ELICOPTERE, ÎN
CONDIȚIILE UNOR MINIME VFR REDUSE (PINS-VFR)**

**SPA.PINS-VFR.100 Apropieri de și plecări de la un punct în spațiu (PinS) cu elicoptere,
în condițiile unor minime VFR reduce**

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

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

2. operatorul a primit o aprobare din partea AAC.

(b) Minimele de operare VFR reduce se aplică numai unui zbor cu elicopterul care include un segment de zbor în condiții IFR și numai în unul dintre următoarele cazuri:

1. segmentul de zbor efectuat în condiții VFR are loc imediat după o apropiere PinS cu elicopterul în vederea aterizării la un heliport sau la un loc de operare din apropiere;

2. segmentul de zbor efectuat în condiții VFR are loc imediat după o apropiere PinS cu elicopterul în vederea efectuării unor operațiuni cu încărcături suspendate la un amplasament HEC sau HHO din apropiere;

3. segmentul de zbor efectuat în condiții VFR este o plecare cu intenția de a trece la IFR la un reper inițial de plecare din apropiere.

(c) Operatorul definește procedurile de operare care se aplică zborurilor cu minime de operare VFR reduce.

(d) Operatorul se asigură că membrii echipajului de zbor au experiența și pregătirea necesare pentru a opera în condițiile unor minime de operare VFR reduce.”;

h) Anexa nr.6:

Se completează cu **Cerința NCC.OP.101** cu următorul cuprins:

”NCC.OP.101 Verificarea și calarea altimetrelor

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

(b) Operatorul stabilește proceduri pentru calarea altimetrelor pentru toate fazele de zbor, ținând seama de procedurile stabilite de statul aerodromului sau de statul spațiului aerian, dacă este cazul.”;

Cerința NCC.OP.110 va avea următorul cuprins:

”NCC.OP.110 Minime de operare pe aerodrom – generalități

(a) Operatorul stabilește minimele de operare pe aerodrom pentru fiecare aerodrom de plecare, de destinație sau de rezervă care este planificat a fi utilizat, pentru a asigura separarea aeronavei de teren și de obstacole și pentru a reduce riscul pierderii reperelor vizuale în timpul segmentului de zbor la vedere al operațiunilor de apropiere instrumentală.

(b) Metoda utilizată pentru stabilirea minimelor de operare pe aerodrom trebuie să țină seama de toate elementele următoare:

1. tipul, performanța și caracteristicile de maniabilitate ale aeronavei;
 2. echipamentele disponibile pe aeronavă pentru navigație, pentru găsirea reperelor vizuale și/sau pentru controlul traiectoriei de zbor în timpul decolării, al apropierii, al aterizării, precum și al apropierii ratate;
 3. toate condițiile sau limitările menționate în manualul de zbor al aeronavei (AFM);
 4. dimensiunile și caracteristicile pistelor/zonelor de apropiere finală și de aterizare (FATO) care pot fi selectate în vederea utilizării;
 5. adecvarea și performanța infrastructurii și mijloacelor vizuale și nevizuale disponibile;
 6. altitudinea/înălțimea de trecere peste obstacole (OCA/H) pentru procedurile de apropiere instrumentală (IAP);
 7. obstacolele din zonele de urcare și marjele de trecere liberă necesare;
 8. orice caracteristici nestandardizate ale aerodromului, ale IAP sau ale mediului înconjurător;
 9. componența, competența și experiența echipajului de zbor;
 10. IAP;
 11. caracteristicile aerodromului și serviciile de navigație aeriană (ANS) disponibile;
 12. toate minimele care este posibil să fie promulgate de statul aerodromului;
 13. condițiile prevăzute în orice aprobări specifice pentru operațiuni în condiții de vizibilitate redusă (LVO) sau pentru operațiuni cu credite operaționale; și
 14. experiența operațională relevantă a operatorului.
- (c) Operatorul specifică o metodă de determinare a minimelor de operare pe aerodrom în manualul de operațiuni.”;

Cerința NCC.OP.111 se abrogă;

Cerința NCC.OP.112 va avea următorul cuprins:

”NCC.OP.112 Minime de operare pe aerodrom – operațiuni de apropiere cu manevre la vedere efectuate cu avioane

(a) MDH pentru o operațiune de apropiere cu manevre la vedere cu avioane nu trebuie să fie mai mică decât cea mai mare dintre următoarele:

1. OCH publicată pentru apropierea cu manevre la vedere aferentă categoriei de avion respective;
2. înălțimea minimă pentru apropierea cu manevre la vedere determinată pe baza tabelului 1; sau
3. DH/MDH a IAP precedente.

(b) Vizibilitatea minimă pentru o operațiune de apropiere cu manevre la vedere cu avioane trebuie să fie cea mai mare dintre următoarele:

1. vizibilitatea pentru apropierea cu manevre la vedere aferentă categoriei de avion respective, dacă este publicată; sau
2. vizibilitatea minimă determinată pe baza tabelului 1.

Tabelul 1

MDH și vizibilitatea minimă pentru apropierea cu manevre la vedere pe categorii de avioane

	Categorია de avion			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
VIS minimă (m)	1500	1600	2400	3600

Cerința NCC.OP.145 litera (b) va avea următorul cuprins:

”(b) Înainte de a iniția un zbor, pilotul comandant trebuie să cunoască toate informațiile meteorologice disponibile pertinente pentru zborul avut în vedere. Pregătirea pentru un zbor în afara vecinătății locului de plecare, precum și pentru fiecare zbor în condiții IFR trebuie să cuprindă:

1. un studiu al rapoartelor și prognozelor meteorologice actuale disponibile; și
2. un plan de acțiune alternativ pentru cazul în care zborul nu se poate efectua cum s-a prevăzut din cauza condițiilor meteorologice.”;

Se completează cu **Cerințele NCC.OP.147** și **NCC.OP.148** cu următorul cuprins:

”NCC.OP.147 Minime aplicabile pentru planificarea zborului în ceea ce privește aerodromurile de rezervă la destinație – avioane

Un aerodrom nu este specificat ca aerodrom de rezervă la destinație decât dacă informațiile meteorologice actuale disponibile indică, în perioada cuprinsă între o oră înainte și o oră după ora estimată de sosire sau între ora reală de plecare și o oră după ora estimată de sosire, luându-se în considerare perioada cea mai scurtă,

(a) în cazul unui aerodrom de rezervă cu o operațiune de apropiere instrumentală disponibilă cu DH mai mică de 250 ft,

1. un plafon de cel puțin 200 ft deasupra DH sau MDH asociate cu operațiunea de apropiere instrumentală; și
2. o vizibilitate cel puțin egală cu cea mai mare dintre valorile de 1 500 m și 800 m deasupra minimelor RVR/VIS ale operațiunii de apropiere instrumentală sau,

(b) în cazul unui aerodrom de rezervă cu o operațiune de apropiere instrumentală cu DH sau MDH de 250 ft sau mai mult,

1. un plafon de cel puțin 400 ft deasupra DH sau MDH asociate cu operațiunea de apropiere instrumentală; și
2. o vizibilitate de cel puțin 3 000 m sau,

(c) în cazul unui aerodrom de rezervă fără procedură de apropiere instrumentală,

1. un plafon cel puțin egal cu cea mai mare dintre valorile de 2 000 ft și înălțimea minimă de siguranță în condiții IFR; și
2. o vizibilitate de cel puțin 5 000 m.

NCC.OP.148 Minime aplicabile pentru planificarea zborului în ceea ce privește aerodromurile de rezervă la destinație – elicoptere

Operatorul selectează un aerodrom ca aerodrom de rezervă la destinație numai dacă informațiile meteorologice actuale disponibile indică, în perioada cuprinsă între o oră înainte și o oră după ora estimată de sosire sau între ora reală de plecare și o oră după ora estimată de sosire, luându-se în considerare perioada cea mai scurtă,

(a) în cazul unui aerodrom de rezervă cu o procedură de apropiere instrumentală (IAP),

1. un plafon de cel puțin 200 ft deasupra DH sau MDH asociate cu IAP și
2. o vizibilitate de cel puțin 1 500 m pe timp de zi sau 3 000 m pe timp de noapte sau,

(b) în cazul unui aerodrom de rezervă fără IAP,

1. un plafon de cel puțin 2 000 ft sau egal cu înălțimea minimă de siguranță în condiții IFR – oricare dintre acestea este mai mare și
2. o vizibilitate de cel puțin 1 500 m pe timp de zi sau 3 000 m pe timp de noapte.”;

Ceriința NCC.OP.150 litera (a) va avea următorul cuprins:

”(a) Pentru zborurile în condiții IFR, pilotul comandant trebuie să specifice în planul de zbor cel puțin un aerodrom de rezervă la decolare cu condiții meteorologice admisibile, în cazul în care condițiile meteorologice de la aerodromul de plecare sunt la nivelul sau sub nivelul minimelor de operare pe aerodrom aplicabile sau în cazul în care revenirea la aerodromul de plecare nu ar fi posibilă din alte motive.”;

Ceriința NCC.OP.180 literele (a) și (b) vor avea următorul cuprins:

”(a) Pilotul comandant inițiază sau continuă un zbor în condiții VFR numai dacă cele mai recente informații meteorologice disponibile indică faptul că, de-a lungul rutei și la destinația avută în vedere, în momentul estimat al utilizării, condițiile meteorologice vor fi la nivelul sau peste nivelul minimelor de operare VFR aplicabile.

(b) Pilotul comandant inițiază sau continuă un zbor în condiții IFR către aerodromul de destinație planificat numai dacă cele mai recente informații meteorologice disponibile indică faptul că, la ora estimată de sosire, condițiile meteorologice la aerodromul de destinație sau la cel puțin un aerodrom de rezervă la destinație sunt la nivelul sau peste nivelul minimelor de operare pe aerodrom aplicabile.”;

Ceriința NCC.OP.195 va avea următorul cuprins:

”NCC.OP.195 Condiții de decolare – avioane și elicoptere

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

(a) condițiile meteorologice la aerodrom sau la locul de operare și starea pistei/FATO care urmează a fi utilizată nu vor împiedica decolarea și plecarea în condiții de siguranță și

(b) minimele de operare pe aerodromul selectat sunt conforme cu toate elementele următoare:

1. echipamentele operaționale de la sol;
2. sistemele operaționale ale aeronavei;
3. performanța aeronavei;
4. calificările echipajului de zbor.”;

Ceriința NCC.OP.225 va avea următorul cuprins:

”NCC.OP.225 Condiții de apropiere și de aterizare – avioane și elicoptere

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

(a) condițiile meteorologice la aerodrom sau la locul de operare și starea pistei/FATO care urmează a fi utilizată nu vor împiedica o apropiere, o aterizare sau o manevră go-around în condiții de siguranță, având în vedere informațiile privind performanța cuprinse în manualul de operațiuni și

(b) minimele de operare pe aerodromul selectat sunt conforme cu toate elementele următoare:

1. echipamentele operaționale de la sol;
2. sistemele operaționale ale aeronavei;
3. performanța aeronavei; și
4. calificările echipajului de zbor.”;

Ceriința NCC.OP.230 va avea următorul cuprins:

”NCC.OP.230 Inițierea și continuarea apropierii

(a) În cazul avioanelor, dacă vizibilitatea raportată (VIS) sau RVR de control aferentă pistei care urmează să fie utilizată pentru aterizare este mai mică decât minima aplicabilă, o operațiune de apropiere instrumentală nu trebuie continuată:

1. dincolo de un punct în care avionul este cu 1 000 ft deasupra cotei aerodromului sau
2. în segmentul de apropiere finală (FAS), dacă DH sau MDH este mai mare de 1 000 ft.

(b) În cazul elicopterelor, dacă RVR raportată este mai mică de 550 m și RVR de control aferentă pistei care urmează să fie utilizată pentru aterizare este mai mică decât minima aplicabilă, o operațiune de apropiere instrumentală nu trebuie continuată:

1. dincolo de un punct în care elicopterul este cu 1 000 ft deasupra cotei aerodromului sau
2. în FAS, dacă DH sau MDH este mai mare de 1 000 ft.

(c) Dacă reperul vizual necesar nu este stabilit, se execută o apropiere întreruptă la DA/H sau MDA/H sau înainte de aceasta.

(d) Dacă reperul vizual necesar nu este menținut după DA/H sau MDA/H, se execută imediat o manevră go-around.

(e) În pofida literei (a), în cazul în care nu se raportează nicio RVR, iar VIS raportată este mai mică decât minima aplicabilă, dar vizibilitatea meteorologică convertită (CMV) este mai mare sau egală cu minima aplicabilă, apropierea instrumentală poate fi continuată până la DA/H sau MDA/H.

(f) În pofida literelor (a) și (b), dacă nu se intenționează efectuarea unei aterizări, apropierea instrumentală poate fi continuată până la DA/H sau MDA/H. La DA/H sau MDA/H sau înainte de aceasta se execută o apropiere întreruptă.”;

Se completează cu **Cerința NCC.OP.235** cu următorul cuprins:

”NCC.OP.235 Operațiuni EFVS 200

(a) Un operator care intenționează să efectueze operațiuni EFVS 200 cu credite operaționale și fără o aprobare specifică trebuie să se asigure că:

1. aeronava este certificată pentru operațiunile avute în vedere;
2. se folosesc numai piste, FATO și IAP adecvate pentru operațiuni EFVS;
3. membrii echipajului de zbor au competența de a efectua operațiunea avută în vedere și este stabilit un program de pregătire și de verificare a membrilor echipajului de zbor și a personalul relevant implicat în pregătirea zborului;
4. sunt stabilite proceduri de operare;
5. toate informațiile relevante sunt documentate în lista echipamentului minim (MEL);
6. toate informațiile relevante sunt documentate în programul de întreținere;
7. sunt realizate evaluări ale siguranței și se stabilesc indicatori de performanță pentru a monitoriza nivelul de siguranță al operațiunii și
8. minimele de operare pe aerodrom țin cont de capacitatea sistemului utilizat.

(b) Operatorul nu efectuează operațiuni EFVS 200 atunci când efectuează LVO.

(c) În pofida literei (a) punctul 1, operatorul poate utiliza EVS-uri care îndeplinesc criteriile minime pentru a efectua operațiuni EFVS 200, cu condiția ca acest lucru să fie aprobat de AAC.”;

i) Anexa nr.7:

Se completează cu **Cerința NCO.OP.101** cu următorul cuprins:

”NCO.OP.101 Verificarea și calarea altimetrelor

(a) Pilotul comandant trebuie să verifice buna funcționare a altimetrului înainte de fiecare plecare.

(b) Pilotul comandant utilizează calaje altimetrice corespunzătoare pentru toate fazele zborului, ținând seama de toate procedurile prevăzute de statul aerodromului sau de statul spațiului aerian.”;

Cerința NCO.OP.105 se abrogă;

Cerințele NCO.OP.110, NCO.OP.111 și NCO.OP.112 vor avea următorul cuprins:

”NCO.OP.110 Minime de operare pe aerodrom – avioane și elicoptere

(a) Pentru zborurile în conformitate cu regulile de zbor instrumental (IFR), pilotul comandant stabilește minimele de operare pe aerodrom pentru fiecare aerodrom de plecare, de destinație sau de rezervă care este planificat a fi utilizat, pentru a asigura separarea aeronavei de teren și de obstacole și pentru a reduce riscul pierderii reperelor vizuale în timpul segmentului de zbor la vedere al operațiunilor de apropiere instrumentală.

(b) Minimele de operare pe aerodrom trebuie să țină seama de următoarele elemente, dacă este relevant:

1. tipul, performanța și caracteristicile de maniabilitate ale aeronavei;
2. echipamentele disponibile pe aeronavă pentru navigație, pentru gășirea reperelor vizuale și/sau pentru controlul traiectoriei de zbor în timpul decolării, al apropierii, al aterizării, precum și al apropierii ratate;
3. toate condițiile sau limitările menționate în manualul de zbor al aeronavei (AFM);

4. dimensiunile și caracteristicile pistelor/zonelor de apropiere finală și de aterizare (FATO) care pot fi selectate în vederea utilizării;
5. adecvarea și performanța infrastructurii și mijloacelor vizuale și nevizuale disponibile;
6. altitudinea/înălțimea de trecere peste obstacole (OCA/H) pentru procedurile de apropiere instrumentală (IAP), dacă este stabilită;
7. obstacolele din zonele de urcare și marjele de trecere liberă;
8. competența și experiența operațională relevantă a pilotului comandant;
9. IAP, dacă este stabilită;
10. caracteristicile aerodromului și tipurile de servicii de navigație aeriană (ANS) disponibile, dacă este cazul;
11. toate minimele care este posibil să fie promulgate de statul aerodromului;
12. condițiile prevăzute în orice aprobări specifice pentru operațiuni în condiții de vizibilitate redusă (LVO) sau pentru operațiuni cu credite operaționale.

NCO.OP.111 Minime de operare pe aerodrom – operațiuni de apropiere 2D și 3D

(a) Înălțimea de luare a deciziei (DH) care trebuie utilizată pentru o operațiune de apropiere 3D sau pentru o operațiune de apropiere 2D efectuată cu tehnica apropierei finale prin coborâre continuă (CDFA) nu trebuie să fie mai mică decât cea mai mare dintre următoarele:

1. înălțimea de trecere peste obstacole (OCH) pentru categoria de aeronavă respectivă;
2. DH sau înălțimea minimă de coborâre (MDH) publicată pentru procedura de apropiere, dacă este cazul;
3. minimele de sistem specificate în ta DH minimă specificată în AFM sau într-un document echivalent, dacă este precizată.

(b) MDH pentru o operațiune de apropiere 2D efectuată fără tehnica CDFa nu trebuie să fie mai mică decât cea mai mare dintre următoarele:

1. OCH pentru categoria de aeronavă respectivă;
2. MDH publicată pentru procedura de apropiere, dacă este cazul;
3. minimele de sistem specificate în tabelul 1 sau
4. MDH minimă specificată în AFM, dacă este precizată.

Tabelul 1

Minime de sistem

Mijloace	Cea mai mică DH/MDH (ft)
ILS/MLS/ GLS	200
GNSS/SBAS (LPV)	200
Radar pentru apropierea de precizie (PAR)	200
GNSS/SBAS (LP)	250
GNSS (LNAV)	250
GNSS/Baro-VNAV (LNAV/VNAV)	250
Apropiere de un punct în spațiu (PinS) cu elicopterul	250
LOC cu sau fără DME	250
SRA (care se termină la ½ NM)	250
SRA (care se termină la 1 NM)	300
SRA (care se termină la 2 MN sau mai mult)	350
VOR	300
VOR/DME	320
NDB	350
NDB/DME	300
VDF	350

NCO.OP.112 Minime de operare pe aerodrom – operațiuni de apropiere cu manevre la vedere efectuate cu avioane

(a) MDH pentru o operațiune de apropiere cu manevre la vedere cu avioane nu trebuie să fie mai mică decât cea mai mare dintre următoarele:

1. OCH publicată pentru apropierea cu manevre la vedere aferentă categoriei de avion respective;
2. înălțimea minimă pentru apropierea cu manevre la vedere determinată pe baza tabelului 1 sau
3. DH/MDH a IAP precedente.

(b) Vizibilitatea minimă pentru o operațiune de apropiere cu manevre la vedere cu avioane trebuie să fie cea mai mare dintre următoarele:

1. vizibilitatea pentru apropierea cu manevre la vedere aferentă categoriei de avion respective, dacă este publicată, sau
2. vizibilitatea minimă determinată pe baza tabelului 1.

Tabelul 1

MDH și vizibilitatea minimă pentru apropierea cu manevre la vedere pe categorii de avioane

	Categorია de avion			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
VIS minimă (m)	1500	1600	2400	3600

Cerința NCO.OP.135 litera (b) va avea următorul cuprins:

”(b) Înainte de a iniția un zbor, pilotul comandant trebuie să cunoască toate informațiile meteorologice disponibile pertinente pentru zborul avut în vedere. Pregătirea pentru un zbor în afara vecinătății locului de plecare, precum și pentru fiecare zbor în condiții IFR trebuie să cuprindă:

1. un studiu al rapoartelor și prognozelor meteorologice actuale disponibile și
2. un plan de acțiune alternativ pentru cazul în care zborul nu se poate efectua cum s-a prevăzut din cauza condițiilor meteorologice.”;

Cerințele NCO.OP.140, NCO.OP141 și NCO.OP.142 vor avea următorul cuprins:

„NCO.OP.140 Aerodromuri de rezervă la destinație - avioane

Pentru zborurile IFR, pilotul comandant trebuie să specifice cel puțin un aerodrom de rezervă la destinație în planul de zbor, cu excepția cazului în care informațiile meteorologice actuale disponibile la destinație indică, pentru perioada cuprinsă între o oră înainte și o oră după ora estimată de sosire sau între ora reală de plecare și o oră după ora estimată de sosire, luându-se în considerare perioada cea mai scurtă, un plafon de cel puțin 1 000 ft deasupra DH/MDH pentru o procedură de apropiere instrumentală (IAP) disponibilă și o vizibilitate de cel puțin 5 000 m.

NCO.OP.141 Aerodromuri de rezervă la destinație – elicoptere

Pentru zborurile IFR, pilotul comandant trebuie să specifice cel puțin un aerodrom de rezervă la destinație în planul de zbor, cu excepția cazului în care informațiile meteorologice actuale disponibile la destinație indică, pentru perioada cuprinsă între o oră înainte și o oră după ora estimată de sosire sau între ora reală de plecare și o oră după ora estimată de sosire, luându-se în considerare perioada cea mai scurtă, un plafon de cel puțin 1 000 ft deasupra DH/MDH pentru o IAP disponibilă și o vizibilitate de cel puțin 3 000 m.

NCO.OP.142 Aerodromuri de rezervă la destinație – operațiuni de apropiere instrumentală

Pilotul comandant selectează un aerodrom ca aerodrom de rezervă la destinație numai dacă:

- (a) o IAP care nu depinde de GNSS este disponibilă fie la aerodromul de destinație, fie la un aerodrom de rezervă la destinație sau

- (b) dacă sunt îndeplinite toate condițiile următoare:
1. echipamentul GNSS de la bord permite utilizarea SBAS;
 2. aerodromul de destinație, orice aerodrom de rezervă la destinație și ruta dintre acestea se află în zona de servicii SBAS;
 3. se preconizează că ABAS va fi disponibil în cazul indisponibilității neașteptate a SBAS;
 4. este selectată o IAP (fie la aerodromul de destinație, fie la aerodromul de rezervă la destinație) care nu depinde de disponibilitatea SBAS;
 5. o măsură adecvată în caz de urgență permite efectuarea zborului în condiții de siguranță în cazul indisponibilității GNSS.”;

Se completează cu **Cerințele NCO.OP.143 și NCO.OP.144** cu următorul cuprins:

”NCO.OP.143 Minime aplicabile pentru planificarea zborului în ceea ce privește aerodromurile de rezervă la destinație – avioane

Un aerodrom nu este specificat ca aerodrom de rezervă la destinație decât dacă informațiile meteorologice actuale disponibile indică, în perioada cuprinsă între o oră înainte și o oră după ora estimată de sosire sau între ora reală de plecare și o oră după ora estimată de sosire, luându-se în considerare perioada cea mai scurtă:

(a) în cazul unui aerodrom de rezervă cu o operațiune de apropiere instrumentală disponibilă cu DH mai mică de 250 ft,

1. un plafon de cel puțin 200 ft deasupra înălțimii de luare a deciziei (DH) sau a înălțimii minime de coborâre (MDH) asociate cu operațiunea de apropiere instrumentală și
2. o vizibilitate de cel puțin 1 500 m sau,

(b) în cazul unui aerodrom de rezervă cu o operațiune de apropiere instrumentală cu DH sau MDH de 250 ft sau mai mult,

1. un plafon de cel puțin 400 ft deasupra DH sau MDH asociate cu operațiunea de apropiere instrumentală și
2. o vizibilitate de cel puțin 3 000 m sau,

(c) în cazul unui aerodrom de rezervă fără IAP,

1. un plafon cel puțin egal cu cea mai mare dintre valorile de 2 000 ft și înălțimea minimă de siguranță în condiții IFR și
2. o vizibilitate de cel puțin 5000 m.

NCO.OP.144 Minime aplicabile pentru planificarea zborului în ceea ce privește aerodromurile de rezervă la destinație – elicoptere

Un aerodrom nu este specificat ca aerodrom de rezervă la destinație decât dacă informațiile meteorologice actuale disponibile indică, în perioada cuprinsă între o oră înainte și o oră după ora estimată de sosire sau între ora reală de plecare și o oră după ora estimată de sosire, luându-se în considerare perioada cea mai scurtă,

(a) în cazul unui aerodrom de rezervă cu IAP,

1. un plafon de cel puțin 200 ft deasupra DH sau MDH asociate cu IAP și
2. o vizibilitate de cel puțin 1 500 m pe timp de zi sau 3 000 m pe timp de noapte sau,

(b) în cazul unui aerodrom de rezervă fără IAP,

1. un plafon cel puțin egal cu cea mai mare dintre valorile de 2 000 ft și înălțimea minimă de siguranță în condiții IFR și
2. o vizibilitate de cel puțin 1 500 m pe timp de zi sau 3 000 m pe timp de noapte.”;

Cerința NCO.OP.160 literele (a) și (b) vor avea următorul cuprins:

”(a) Pilotul comandant inițiază sau continuă un zbor în condiții VFR numai dacă cele mai recente informații meteorologice disponibile indică faptul că, de-a lungul rutei și la destinația avută în vedere, în momentul estimat al utilizării, condițiile meteorologice vor fi la nivelul sau peste nivelul minimelor de operare VFR aplicabile.

(b) Pilotul comandant inițiază sau continuă un zbor în condiții IFR către aerodromul de destinație planificat numai dacă cele mai recente informații meteorologice disponibile indică faptul că, la ora

estimată de sosire, condițiile meteorologice la aerodromul de destinație sau la cel puțin un aerodrom de rezervă la destinație sunt la nivelul sau peste nivelul minimelor de operare pe aerodrom aplicabile.”;

Cerința NCO.OP.175 va avea următorul cuprins:

”NCO.OP.175 Condiții de decolare – avioane și elicoptere

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

(a) potrivit informațiilor disponibile, condițiile meteorologice la aerodrom sau la locul de operare și starea pistei/FATO care urmează a fi utilizată nu vor împiedica decolarea și plecarea în condiții de siguranță și

(b) minimele de operare pe aerodromul selectat sunt conforme cu toate elementele următoare:

1. echipamentele operaționale de la sol;
2. sistemele operaționale ale aeronavei;
3. performanța aeronavei;
4. calificările echipajului de zbor.”;

Cerințele NCO.OP.205 și NCO.OP.206 vor avea următorul cuprins:

”NCO.OP.205 Condiții de apropiere și de aterizare – avioane

Înainte de a iniția o apropiere în vederea aterizării, pilotul comandant trebuie să se asigure că:

(a) potrivit informațiilor disponibile, condițiile meteorologice la aerodrom sau la locul de operare și starea pistei care urmează a fi utilizată nu vor împiedica efectuarea în condiții de siguranță a unei apropieri, aterizări sau apropieri întrerupte și

(b) minimele de operare pe aerodromul selectat sunt conforme cu toate elementele următoare:

1. echipamentele operaționale de la sol;
2. sistemele operaționale ale aeronavei;
3. performanța aeronavei și
4. calificările echipajului de zbor.

NCO.OP.206 Condiții de apropiere și de aterizare – elicoptere

Înainte de a iniția o apropiere în vederea aterizării, pilotul comandant trebuie să se asigure că:

(a) potrivit informațiilor disponibile, condițiile meteorologice la aerodrom sau la locul de operare și starea zonei de apropiere finală și de decolare (FATO) care urmează a fi utilizată nu vor împiedica efectuarea în condiții de siguranță a unei apropieri, aterizări sau apropieri întrerupte și

(b) minimele de operare pe aerodromul selectat sunt conforme cu toate elementele următoare:

1. echipamentele operaționale de la sol;
2. sistemele operaționale ale aeronavei;
3. performanța aeronavei;
4. calificările echipajului de zbor.”;

Cerința NCO.OP.210 va avea următorul cuprins:

”NCO.OP.210 Inițierea și continuarea apropierii – avioane și elicoptere

(a) Dacă RVR de control aferentă pistei care urmează să fie utilizată pentru aterizare este mai mică de 550 m (sau orice valoare inferioară stabilită în conformitate cu o aprobare în temeiul SPA.LVO), o operațiune de apropiere instrumentală nu trebuie continuată:

1. dincolo de un punct în care aeronava este cu 1 000 ft deasupra cotei aerodromului sau
2. în segmentul de apropiere finală, dacă DH sau MDH este mai mare de 1 000 ft.

(b) Dacă reperul vizual necesar nu este stabilit, se execută o apropiere întreruptă la DA/H sau MDA/H sau înainte de aceasta.

(c) Dacă reperul vizual necesar nu este menținut după DA/H sau MDA/H, se execută imediat o manevră go-around.”;

Cerința NCO.IDE.H.170 litera (b) va avea următorul cuprins:

”(b) Elicopterele certificate pentru o configurație maximă a locurilor pentru pasageri de șase sau mai puține locuri trebuie să fie echipate cu un ELT(S) sau cu o baliză de localizare personală (PLB) transportat(ă) de un membru al echipajului sau de un pasager, sau cu un ELT automat.”;

j) Anexa nr.8:

Se completează cu **Cerința SPO.OP.101** cu următorul cuprins:

”SPO.OP.101 Verificarea și calarea altimetrelor

- (a) Operatorul stabilește proceduri pentru verificarea altimetrelor înainte de fiecare plecare.
(b) Operatorul stabilește proceduri pentru calarea altimetrelor pentru toate fazele de zbor, ținând seama de procedurile stabilite de statul aerodromului sau de statul spațiului aerian, dacă este cazul.”;

Cerința SPO.OP.110 va avea următorul cuprins:

”SPO.OP.110 Minime de operare pe aerodrom – avioane și elicoptere

(a) Operatorul stabilește minimele de operare pe aerodrom pentru fiecare aerodrom de plecare, de destinație sau de rezervă care este planificat a fi utilizat, pentru a asigura separarea aeronavei de teren și de obstacole și pentru a reduce riscul pierderii reperelor vizuale în timpul segmentului de zbor la vedere al operațiunilor de apropiere instrumentală.

(b) Metoda utilizată pentru stabilirea minimelor de operare pe aerodrom trebuie să țină seama de toate elementele următoare:

1. tipul, performanța și caracteristicile de maniabilitate ale aeronavei;
2. echipamentele disponibile pe aeronavă pentru navigație, pentru găsirea reperelor vizuale și/sau pentru controlul traiectoriei de zbor în timpul decolării, al apropierii, al aterizării, precum și al apropierii ratate;
3. toate condițiile sau limitările menționate în manualul de zbor al aeronavei (AFM);
4. dimensiunile și caracteristicile pistelor/zonelor de apropiere finală și de aterizare (FATO) care pot fi selectate în vederea utilizării;
5. adecvarea și performanța infrastructurii și mijloacelor vizuale și nevizuale disponibile;
6. altitudinea/înălțimea de trecere peste obstacole (OCA/H) pentru procedurile de apropiere instrumentală (IAP);
7. obstacolele din zonele de urcare și marjele de trecere liberă necesare;
8. orice caracteristici nestandardizate ale aerodromului, ale IAP sau ale mediului înconjurător local;
9. componența, competența și experiența echipajului de zbor;
10. IAP;
11. caracteristicile aerodromului și serviciile de navigație aeriană (ANS) disponibile;
12. toate minimele care este posibil să fie promulgate de statul aerodromului;
13. condițiile prevăzute în orice aprobări specifice pentru operațiuni în condiții de vizibilitate redusă (LVO) sau pentru operațiuni cu credite operaționale și
14. experiența operațională relevantă a operatorului.

(c) Operatorul specifică o metodă de determinare a minimelor de operare pe aerodrom în manualul de operațiuni.”;

Cerința SPO.OP.111 se abrogă;

Cerința SPO.OP.112 va avea următorul cuprins:

”SPO.OP.112 Minime de operare pe aerodrom – operațiuni de apropiere cu manevre la vedere efectuate cu avioane

(a) Înălțimea minimă de coborâre (MDH) pentru o operațiune de apropiere cu manevre la vedere cu avioane trebuie să nu fie mai mică decât cea mai mare dintre următoarele:

1. OCH publicată pentru apropierea cu manevre la vedere aferentă categoriei de avion respective;
2. înălțimea minimă pentru apropierea cu manevre la vedere determinată pe baza tabelului 1 sau
3. înălțimea de luare a deciziei (DH)/MDH a IAP precedente.

(b) Vizibilitatea minimă pentru o operațiune de apropiere cu manevre la vedere cu avioane trebuie să fie cea mai mare dintre următoarele:

1. vizibilitatea pentru apropierea cu manevre la vedere aferentă categoriei de avion respective, dacă este publicată, sau
2. vizibilitatea minimă determinată pe baza tabelului 1.

Tabelul 1

MDH și vizibilitatea minimă pentru apropierea cu manevre la vedere pe categorii de avioane

	Categorია de avion			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
VIS minimă (m)	1500	1600	2400	3600

Cerința SPO.OP.140 litera (b) va avea următorul cuprins:

”(b) Înainte de a iniția un zbor, pilotul comandant trebuie să cunoască toate informațiile meteorologice disponibile pertinente pentru zborul avut în vedere. Pregătirea pentru un zbor în afara vecinătății locului de plecare, precum și pentru fiecare zbor în condiții IFR trebuie să cuprindă:

1. un studiu al rapoartelor și prognozelor meteorologice actuale disponibile și
2. un plan de acțiune alternativ pentru cazul în care zborul nu se poate efectua cum s-a prevăzut din cauza condițiilor meteorologice.”;

Se completează cu **Cerințele SPO.OP.143** și **SPO.OP.144** cu următorul cuprins:

”SPO.OP.143 Minime aplicabile pentru planificarea zborului în ceea ce privește aerodromurile de rezervă la destinație – avioane

Un aerodrom nu este specificat ca aerodrom de rezervă la destinație decât dacă informațiile meteorologice actuale disponibile indică, în perioada cuprinsă între o oră înainte și o oră după ora estimată de sosire sau între ora reală de plecare și o oră după ora estimată de sosire, luându-se în considerare perioada cea mai scurtă,

(a) în cazul unui aerodrom de rezervă cu o operațiune de apropiere instrumentală disponibilă cu DH mai mică de 250 ft,

1. un plafon de cel puțin 200 ft deasupra DH sau MDH asociate cu operațiunea de apropiere instrumentală și
2. o vizibilitate cel puțin egală cu cea mai mare dintre valorile de 1 500 m și 800 m deasupra minimelor RVR/VIS ale operațiunii de apropiere instrumentală sau,

(b) în cazul unui aerodrom de rezervă cu o operațiune de apropiere instrumentală cu DH sau MDH de 250 ft sau mai mult,

1. un plafon de cel puțin 400 ft deasupra DH sau MDH asociate cu operațiunea de apropiere instrumentală și
2. o vizibilitate de cel puțin 3 000 m sau,

(c) în cazul unui aerodrom de rezervă fără procedură de apropiere instrumentală,

1. un plafon cel puțin egal cu cea mai mare dintre valorile de 2 000 ft și înălțimea minimă de siguranță în condiții IFR și
2. o vizibilitate de cel puțin 5 000 m.

SPO.OP.144 Minime aplicabile pentru planificarea zborului în ceea ce privește aerodromurile de rezervă la destinație – elicoptere

Operatorul selectează un aerodrom ca aerodrom de rezervă la destinație numai dacă informațiile meteorologice actuale disponibile indică, în perioada cuprinsă între o oră înainte și o oră după ora estimată de sosire sau între ora reală de plecare și o oră după ora estimată de sosire, luându-se în considerare perioada cea mai scurtă,

(a) în cazul unui aerodrom de rezervă cu IAP,

1. un plafon de cel puțin 200 ft deasupra DH sau MDH asociate cu IAP și
2. o vizibilitate de cel puțin 1 500 m pe timp de zi sau 3 000 m pe timp de noapte sau,

(b) în cazul unui aerodrom de rezervă fără IAP,

1. un plafon de cel puțin 2 000 ft sau egal cu înălțimea minimă de siguranță în condiții IFR, oricare dintre acestea este mai mare și
2. o vizibilitate de cel puțin 1 500 m pe timp de zi sau 3 000 m pe timp de noapte.”;

Cerința SPO.OP.145 litera (a) va avea următorul cuprins:

”(a) Pentru zborurile în condiții IFR, pilotul comandant trebuie să specifice în planul de zbor cel puțin un aerodrom de rezervă la decolare cu condiții meteorologice admisibile, în cazul în care condițiile meteorologice de la aerodromul de plecare sunt la nivelul sau sub nivelul minimelor de operare pe aerodrom aplicabile sau în cazul în care revenirea la aerodromul de plecare nu ar fi posibilă din alte motive.”;

Cerința SPO.OP.170 literele (a) și (b) vor avea următorul cuprins:

”(a) Pilotul comandant inițiază sau continuă un zbor în condiții VFR numai dacă cele mai recente informații meteorologice disponibile indică faptul că, de-a lungul rutei și la destinația avută în vedere, în momentul estimat al utilizării, condițiile meteorologice vor fi la nivelul sau peste nivelul minimelor de operare VFR aplicabile.

(b) Pilotul comandant inițiază sau continuă un zbor în condiții IFR către aerodromul de destinație planificat numai dacă cele mai recente informații meteorologice disponibile indică faptul că, la ora estimată de sosire, condițiile meteorologice la aerodromul de destinație sau la cel puțin un aerodrom de rezervă la destinație sunt la nivelul sau peste nivelul minimelor de operare pe aerodrom aplicabile.”;

Cerința SPO.OP.180 va avea următorul cuprins:

”SPO.OP.180 Condiții de decolare – avioane și elicoptere

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

(a) condițiile meteorologice la aerodrom sau la locul de operare și starea pistei/FATO care urmează a fi utilizată nu vor împiedica decolarea și plecarea în condiții de siguranță și

(b) minimele de operare pe aerodromul selectat sunt conforme cu toate elementele următoare:

1. echipamentele operaționale de la sol;
2. sistemele operaționale ale aeronavei;
3. performanța aeronavei;
4. calificările echipajului de zbor.”;

Cerința SPO.OP.210 va avea următorul cuprins:

”SPO.OP.210 Condiții de apropiere și de aterizare – avioane și elicoptere

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

(a) condițiile meteorologice la aerodrom sau la locul de operare și starea pistei/FATO care urmează a fi utilizată nu vor împiedica o apropiere, o aterizare sau o manevră go-around în condiții de siguranță, având în vedere informațiile privind performanța cuprinse în manualul de operațiuni și

(b) minimele de operare pe aerodromul selectat sunt conforme cu toate elementele următoare:

1. echipamentele operaționale de la sol;
2. sistemele operaționale ale aeronavei;
3. performanța aeronavei;
4. calificările echipajului de zbor.”;

Cerința SPO.OP.215 va avea următorul cuprins:

”SPO.OP.215 Inițierea și continuarea apropierii

(a) În cazul avioanelor, dacă vizibilitatea raportată (VIS) sau RVR de control aferentă pistei care urmează să fie utilizată pentru aterizare este mai mică decât minima aplicabilă, o operațiune de apropiere instrumentală nu trebuie continuată:

1. dincolo de un punct în care avionul este cu 1 000 ft deasupra cotei aerodromului sau
2. în segmentul de apropiere finală (FAS), dacă DH sau MDH este mai mare de 1 000 ft.

(b) În cazul elicopterelor, dacă RVR raportată este mai mică de 550 m și RVR de control aferentă pistei care urmează să fie utilizată pentru aterizare este mai mică decât minima aplicabilă, o operațiune de apropiere instrumentală nu trebuie continuată:

1. dincolo de un punct în care elicopterul este cu 1 000 ft deasupra cotei aerodromului sau
2. în FAS, dacă DH sau MDH este mai mare de 1 000 ft.

(c) Dacă reperul vizual necesar nu este stabilit, se execută o apropiere întreruptă la DA/H sau MDA/H sau înainte de aceasta.

(d) Dacă reperul vizual necesar nu este menținut după DA/H sau MDA/H, se execută imediat o manevră go-around.

(e) În pofida literei (a), în cazul în care nu se raportează nicio RVR, iar VIS raportată este mai scăzută, dar vizibilitatea meteorologică convertită (CMV) este mai mare decât minima aplicabilă, apropierea instrumentală poate fi continuată până la DA/H sau MDA/H.

(f) În pofida literelor (a) și (b), dacă nu se intenționează efectuarea unei aterizări, apropierea instrumentală poate fi continuată până la DA/H sau MDA/H. La DA/H sau MDA/H sau înainte de aceasta se execută o apropiere întreruptă.”;

Se completează cu **Cerința SPO.OP.235** cu următorul cuprins:

”SPO.OP.235 Operațiuni EFVS 200

(a) Un operator care intenționează să efectueze operațiuni EFVS 200 cu credite operaționale și fără o aprobare specifică trebuie să se asigure că:

1. aeronava este certificată pentru operațiunile avute în vedere;
2. se folosesc numai piste, FATO și IAP adecvate pentru operațiuni EFVS;
3. membrii echipajului de zbor au competența de a efectua operațiunea avută în vedere și este stabilit un program de pregătire și de verificare a membrilor echipajului de zbor și a personalul relevant implicat în pregătirea zborului;
4. sunt stabilite proceduri de operare;
5. toate informațiile relevante sunt documentate în lista echipamentului minim (MEL);
6. toate informațiile relevante sunt documentate în programul de întreținere;
7. sunt realizate evaluări ale siguranței și se stabilesc indicatori de performanță pentru a monitoriza nivelul de siguranță al operațiunii și
8. minimele de operare pe aerodrom țin cont de capacitatea sistemului utilizat.

(b) Operatorul nu efectuează operațiuni EFVS 200 atunci când efectuează LVO.

(c) În pofida literei (a) punctul 1, operatorul poate utiliza EVS-uri care îndeplinesc criteriile minime pentru a efectua operațiuni EFVS 200, cu condiția ca acest lucru să fie aprobat de AAC.”;

Cerința SPO.POL.110 se completează cu literele (d) și (e) care vor avea următorul cuprins:

”(d) Pilotul comandant trebuie să asigure următoarele:

1. încărcarea aeronavei se efectuează sub supravegherea unui personal calificat;
2. încărcătura transportată corespunde datelor utilizate pentru calculul masei și centrajului aeronavei.

(e) Operatorul trebuie să specifice, în manualul de operațiuni, principiile și metodele prevăzute pentru încărcare și în sistemul de calcul al masei și centrajului, care sunt în conformitate cu cerințele stabilite la literele (a)-(d). Sistemul respectiv trebuie să acopere toate tipurile de operațiuni avute în vedere.”;

Cerința SPO.IDE.H.190 litera (b) va avea următorul cuprins:

”(b) Elicopterele certificate pentru o configurație maximă a locurilor de șase sau mai puține locuri trebuie să fie echipate cu un ELT(S) sau cu o baliză de localizare personală (PLB) transportat(ă) de un membru al echipajului sau de un specialist în executarea anumitor sarcini, sau cu un ELT automat.”;

k) Apendicele nr.2 va avea următorul cuprins:

SPECIFICAȚII PRIVIND OPERAȚIUNILE OPERATIONS SPECIFICATIONS (sub rezerva condițiilor aprobate din manualul de operațiuni) <i>(subject to the approved conditions in the operations manual)</i>				
Datele de contact ale Autorității Aeronautice Civile <i>Contact details of the Civil Aviation Authority</i> Telefon ⁽¹⁾ : _____ Fax: _____ <i>Telephone Fax</i> E-mail: _____ <i>E-mail</i>				
AOC ⁽²⁾ : MD	Numele operatorului ⁽³⁾ : <i>Operator name</i> Nume comercial „Dbă” <i>Dbă trading name</i>	Data ⁽⁴⁾ : <i>Date</i>	Semnătura: <i>Signature</i>	
Specificații privind operațiunile: <i>Operations specifications</i>				
Modelul de aeronavă ⁽⁵⁾ : <i>Aircraft model</i> Însemnele de înmatriculare ⁽⁶⁾ : <i>Registration marks</i>				
Tipuri de operațiuni: Transport aerian comercial <i>Types of operations: Commercial air transport</i>				
<input type="checkbox"/> Pasageri <i>Passengers</i>	<input type="checkbox"/> Marfă <i>Cargo</i>	<input type="checkbox"/> Altele ⁽⁷⁾ : _____ <i>Others</i>		
Zona de operare ⁽⁸⁾ : <i>Area of operation</i>				
Limitări speciale ⁽⁹⁾ : <i>Special limitations</i>				
Aprobări specifice: <i>Specific approvals</i>	Da <i>Yes</i>	Nu <i>No</i>	Specificații ⁽¹⁰⁾ <i>Specification</i>	Observații <i>Remarks</i>
Bunuri periculoase: <i>Dangerous goods</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operațiuni în condiții de vizibilitate redusă (LVO) <i>Low-visibility operations</i>				
Decolare: <i>Take-off</i>			RVR ⁽¹¹⁾ :... m	
Apropiere și aterizare <i>Approach and landing</i>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT ⁽¹²⁾ DA/H: ft, RVR:... m
Credite operaționale <i>Operational credits</i>				CAT ⁽¹³⁾DA/H: ft, RVR:... m
RVSM ⁽¹⁴⁾	<input type="checkbox"/> N/A N/A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
ETOPS ⁽¹⁵⁾	<input type="checkbox"/> N/A N/A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Timp maxim de deviere ⁽¹⁶⁾ : min. <i>Maximum diversion time: min</i>
Specificații de navigație complexe pentru operațiuni PBN ⁽¹⁷⁾ <i>Complex navigation specifications for PBN operations</i>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽¹⁸⁾

Specificații privind performanțele minime de navigație (MNPS) <i>Minimum navigation performance specification</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operațiuni cu avioane monomotor cu turbină efectuate pe timp de noapte sau în condiții IMC (SET-IMC) <i>Operations of single-engined turbine aeroplane at night or in IMC (SET-IMC)</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(¹⁹)	
Operațiuni cu elicopterul cu ajutorul sistemelor de redare a imaginii pe timp de noapte (NVIS) <i>Helicopter operations with the aid of night vision imaging systems</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operațiuni cu încărcături suspendate efectuate cu elicopterul (HHO) <i>Helicopter hoist operations</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operațiuni de servicii medicale de urgență efectuate cu elicopterul (HEMS) <i>Helicopter emergency medical service operations</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operațiuni deasupra mării efectuate cu elicopterul (HOFO) <i>Helicopter offshore operations</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Minime de operare VFR reduse pentru apropieri de și plecări de la un punct în spațiu cu elicoptere (PinS VFR) <i>Reduced VFR operating minima on helicopter point-in-space approaches and departures</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Pregătirea echipajului de cabină ⁽²⁰⁾ <i>Cabin crew training</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Eliberarea atestatului CC ⁽²¹⁾ <i>Issue of CC attestation</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Utilizarea aplicațiilor EFB de tip B <i>Use of type B EFB applications</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(²²)	
Menținerea navigabilității <i>Continuing airworthiness</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(²³)	
Altele ⁽²⁴⁾ <i>Others</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

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

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

(³) Introducerea denumirii înregistrate și a denumirii comerciale a operatorului, dacă sunt diferite. Introduceți «Dba» («Doing business as» – «care își desfășoară activitatea ca») înainte de denumirea comercială.

(⁴) Data emiterii specificațiilor privind operațiunile (zz.ll.aaaa) și semnătura reprezentantului AAC.

(⁵) Se introduce denumirea OACI a mărcii, a modelului și a seriei aeronavei sau a seriei de referință, dacă a fost desemnată o serie (de exemplu, Boeing-737-3K2 sau Boeing-777-232).

(⁶) Însemnele de înmatriculare figurează fie în specificațiile privind operațiunile, fie în manualul de operațiuni. În cel din urmă caz, specificațiile aferente privind operațiunile trebuie să facă trimitere la pagina corespunzătoare din manualul de operațiuni. În cazul în care modelului de aeronavă nu i se aplică toate aprobările specifice, însemnele de înmatriculare ale aeronavei pot fi introduse în coloana de observații a aprobării specifice aferente.

(⁷) Se indică acest alt tip de transport (de exemplu, servicii medicale de urgență).

(⁸) Lista cu zona sau zonele geografice în care este autorizată operarea (după coordonatele geografice sau rutele specifice, regiunea de informare a zborurilor sau frontierele naționale sau regionale).

(⁹) Lista limitărilor speciale aplicabile (de exemplu, numai VFR, numai pe timp de zi etc.).

(¹⁰) Enumerați în această coloană criteriile cele mai permissive pentru fiecare aprobare sau tipul de aprobare (împreună cu criteriile corespunzătoare).

(¹¹) Se introduce RVR minimă aprobată la decolare, în metri. Se poate folosi un rând pentru fiecare aprobare, dacă s-au acordat mai multe aprobări.

(¹²) Se introduce categoria aplicabilă de apropiere de precizie: CAT II sau CAT III. Se introduce RVR minimă în metri și DH în ft. Se folosește un rând pentru fiecare categorie de apropiere din listă.

(¹³) Se introduce creditul operațional aplicabil: SA CAT I, SA CAT II, EFVS etc. Se introduce RVR minimă în metri și DH în ft. Se folosește un rând pentru fiecare credit operațional din listă.

(¹⁴) Caseta «nu se aplică» (N/A) poate fi bifată numai dacă plafonul maxim al aeronavei este sub FL290.

(¹⁵) Operațiunile pe distanță extinsă (ETOPS) se aplică în prezent doar în cazul aeronavelor bimotoare. Prin urmare, caseta «nu se aplică» (N/A) poate fi bifată dacă modelul de aeronavă are mai puțin sau mai mult de două motoare.

(¹⁶) Se poate indica și limita de distanță (în mile nautice, NM), precum și tipul motorului.

(¹⁷) Navigația bazată pe performanțe (PBN): se folosește un rând pentru fiecare aprobare specifică pentru operațiuni PBN complexe (de exemplu, RNP AR APCH), limitările corespunzătoare fiind indicate în coloana «Specificații» sau în coloana «Observații» sau în ambele coloane. Aprobările individuale ale procedurilor RNP AR APCH specifice pot fi enumerate în specificațiile privind operațiunile sau în manualul de operațiuni. În cazul din urmă, specificațiile aferente privind operațiunile trebuie să facă trimitere la pagina corespunzătoare din manualul de operațiuni.

(¹⁸) Precizați dacă aprobarea specifică este limitată la anumite capete de pistă sau aerodromuri sau la ambele.

(¹⁹) Se introduce combinația specifică de corp de aeronavă sau de motor.

(²⁰) Aprobarea de a desfășura cursul de pregătire și examenele care trebuie susținute de solicitanții unui atestat de membru al echipajului de cabină, în conformitate cu anexa nr.5 (Partea CC) la Partea CC din Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă.

(²¹) Aprobarea de a elibera atestate de membru al echipajului de cabină, în conformitate cu anexa nr.5 (Partea CC) la Partea CC din Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă.

(²²) Se introduce lista aplicațiilor EFB de tip B, împreună cu referința echipamentului hardware al EFB (pentru EFB-uri portabile). Această listă este cuprinsă fie în specificațiile privind operațiunile, fie în manualul de operațiuni. În cel din urmă caz, specificațiile aferente privind operațiunile trebuie să facă trimitere la pagina corespunzătoare din manualul de operațiuni.

(²³) Numele persoanei sau denumirea organizației responsabile cu asigurarea menținerii navigabilității aeronavei și o trimitere la regulamentul care impune activitatea respectivă, și anume subpartea G din anexa 1 (partea M) la Regulamentul privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu.

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

l) Apendicele nr.5 va avea următorul cuprins:

DECLARAȚIE în conformitate cu Regulamentul privind cerințele tehnice și procedurile administrative referitoare la operațiunile aeriene <i>DECLARATION</i> <i>in accordance with the Regulation regarding technical requirements and administrative</i> <i>procedures related to air operations</i>					
Operator <i>Operator</i> Numele: <i>Name:</i> Locul în care operatorul își are sediul principal de activitate sau, dacă operatorul nu are un sediu principal de activitate, locul în care operatorul este stabilit sau își are reședința și locul din care sunt coordonate operațiunile: <i>Place in which the operator has its principal place of business or, if the operator has no principal place of business, place in which the operator is established or residing and place from which the operations are directed:</i> Numele și datele de contact ale managerului responsabil: <i>Name and contact details of the accountable manager:</i>					
Operarea aeronavelor <i>Aircraft operation</i>					
Data de începere a operării și data intrării în vigoare a schimbării: <i>Starting date of operation or applicability date of the change:</i>					
Informații privind aeronava, operarea și întreprinderea de management al menținerii navigabilității ⁽¹⁾ : <i>Information on aircraft, operation and continuing airworthiness management organisation:</i>					
Tipul (tipurile) de aeronavă, însemnele de înmatriculare și baza principală: <i>Type(s) of aircraft, registration(s) and main base:</i>					
Numărul de serie al aeronavei ⁽²⁾ <i>Aircraft MSN</i>	Tipul de aeronavă <i>Aircraft type</i>	Însemnele de înmatriculare ale aeronavei ⁽³⁾ <i>Aircraft registration</i>	Baza principală <i>Main base</i>	Tipul (tipurile) de operațiuni ⁽⁴⁾ <i>Type(s) of operation</i>	Întreprinderea responsabilă cu managementul menținerii navigabilității ⁽⁵⁾ <i>Organisation responsible for continuing airworthiness management</i>
Operatorul trebuie să obțină o aprobare prealabilă ⁽⁶⁾ sau o aprobare specifică ⁽⁷⁾ pentru anumite operațiuni înainte de a efectua operațiunile respective. <i>The operator shall obtain a prior approval or specific approval for certain operations before conducting such operations.</i>					
După caz, detalii privind aprobările deținute. A se anexa lista aprobărilor specifice. A se include: - aprobările specifice acordate de un alt stat membru OACI, dacă este cazul; - denumirea operațiunilor efectuate cu credite operaționale (de exemplu EFVS 200, SA CAT I etc.). <i>Where applicable, details of approvals held. Attach the list of specific approvals. Include:</i> - <i>specific approvals granted by another ICAO member state, if applicable;</i> - <i>name of operations conducted with operational credits (e.g. EFVS 200, SA CAT I, etc.).</i>					
După caz, detaliile autorizațiilor pentru operațiuni specializate deținute (atașați autorizația sau autorizațiile, dacă este cazul).					

<p><i>Where applicable, details of specialised operations authorisation held (attach authorisation(s), if applicable).</i></p>
<p>După caz, lista mijloacelor de conformare alternative (AltMoC) cu trimitere la AMC-urile pe care le înlocuiesc (atașați AltMoC).</p> <p><i>Where applicable, list of alternative means of compliance (AltMoC) with references to the associated AMC they replace (attach AltMoC).</i></p>
<p>Declarații <i>Statements</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> • Operatorul respectă și continua să respecte cerințele esențiale privind operațiunile de zbor din Codul aerian și cerințele Regulamentului privind cerințele tehnice și procedurile administrative referitoare la operațiunile aeriene. <i>The operator complies, and will continue to comply, with the essential requirements for air operations from the Aviation code and with the requirements of Regulation regarding technical requirements and administrative procedures related to air operations.</i> • Documentația privind sistemul de management, inclusiv manualul de operațiuni, respectă cerințele din anexa nr.3 (Partea ORO), nr.5 (Partea SPA), nr.6 (Partea NCC) sau din nr.8 (Partea SPO), iar toate zborurile se vor desfășura în conformitate cu dispozițiile din manualul de operațiuni, astfel cum se prevede la ORO.GEN.110 lit.(b) anexa nr.3 (Partea ORO). <i>The management system documentation, including the operations manual, shall comply with the requirements of annex no.3 (Part ORO), no.5 (Part SPA), no.6 (Part NCC) or no.8 (Part SPO) and all flights shall be carried out in accordance with the provisions of the operations manual as required by ORO.GEN.110(b) of annex no.3 (Part ORO)</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Toate aeronavele operate trebuie să dețină: <ul style="list-style-type: none"> - un certificat de navigabilitate valabil în conformitate cu Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție sau și în cazul aeronavelor înmatriculate într-un stat membru OACI, în conformitate cu anexa 8 a OACI; și - atunci când sunt utilizate pentru activități SPO, un contract de închiriere valabil conform ORO.SPO.100. <p><i>All operated aircraft shall hold:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>a valid certificate of airworthiness in accordance with Regulation laying down administrative requirements and procedures for the airworthiness and environmental certification of aircraft and related products, parts and appliances, as well as for the certification of design and production organisations or for aircraft registered in another ICAO member, in accordance with ICAO annex 8 state;</i> - <i>when used for SPO activities, a valid leasing agreement as per ORO.SPO.100.</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Toți membrii echipajului de zbor dețin un certificat în conformitate cu anexa nr.1 (Partea FCL) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă, astfel cum se prevede la ORO.FC.100 lit.(c) anexa nr.3 (Partea ORO), iar membrii echipajului de cabină, dacă este cazul, sunt pregătiți în conformitate cu subpartea CC din anexa nr.3 (Partea ORO). <p><i>All flight crew members hold a licence in accordance with annex no.1 (Part FCL) to Regulation laying down technical requirements and administrative procedures related to civil aviation aircrew as required by ORO.FC.100(c) of annex no.3 (Part ORO) and cabin crew members shall, where applicable, be trained in accordance with Subpart CC of annex no.3 (Part ORO).</i></p>

<p>• (Dacă este cazul) Operatorul pune în aplicare și demonstrează conformitatea cu un standard recunoscut în domeniu. <i>(If applicable)</i> <i>The operator shall implement and demonstrate conformity to a recognised industry standard.</i></p> <p>Referința standardului: <i>Reference of the standard:</i> Organismul de certificare: <i>Certification body:</i> Data ultimului audit privind conformitatea: <i>Date of the last conformity audit:</i></p>
<p>• Operatorul notifica Autorității Aeronautice Civile orice modificare a circumstanțelor care îi afectează conformitatea cu cerințele esențiale privind operațiunile de zbor din Codul aerian și cerințele din Regulamentul privind cerințele tehnice și procedurile administrative referitoare la operațiunile aeriene, astfel cum a fost declarată Autorității Aeronautice Civile prin prezenta declarație, precum și orice modificări ale informațiilor și ale listelor AltMoC incluse în prezenta declarație și atașate la aceasta, după cum se prevede la ORO.GEN.120 lit.(a) anexa nr.3 (Partea ORO). <i>The operator shall notify the Civil Aviation Authority any changes in circumstances affecting its compliance with the essential requirements for air operations from the Aviation code and with the requirements of Regulation regarding technical requirements and administrative procedures related to air operations as declared to the Civil Aviation Authority through this declaration and any changes to the information and lists of AltMoC included in and annexed to this declaration, as required by ORO.GEN.120(a) of annex no.3 (Part ORO).</i></p>
<p>Copia contractului (contractelor) de asigurare și a certificatului/poliței (certificatelor/polițelor) de asigurare pentru răspunderea civilă față de pasageri, bagaje și mărfuri, precum și pentru răspunderea civilă față de părți terțe. <i>Copy of the liability insurance contract (contracts) and of the liability insurance certificate/policy (certificates/policies) for passengers, baggage and goods, as well as third parties.</i></p>
<p>• Operatorul confirmă că informațiile furnizate în prezenta declarație sunt corecte. <i>The operator confirms that the information disclosed in this declaration is correct.</i></p>
<p>Data, numele și semnătura managerului responsabil <i>Date, name and signature of the accountable manager</i></p>
<p>(¹) Dacă în declarație nu este suficient spațiu pentru a enumera toate informațiile, respectivele informații sunt enumerate într-o anexă separată. Anexa se datează și se semnează. (²) Număr de serie dat de constructor. (³) Dacă aeronava este înmatriculată și pe lângă un titular de AOC, indicați numărul AOC-ului titularului de AOC. (⁴) „Tipul (tipurile) de operațiuni” se referă la tipurile de operațiuni efectuate cu această aeronava, de exemplu, operațiuni necomerciale sau operațiuni specializate, cum ar fi zboruri de fotografiere aeriană, zboruri de publicitate aeriană, zboruri pentru transmiterea știrilor, zboruri pentru televiziune și film, operațiuni cu parașuta, parașutism, skydiving, zboruri de verificare a întreținerii. (⁵) Informațiile privind întreprinderea responsabilă cu managementul menținerii navigabilității trebuie să includă numele întreprinderii, adresa acesteia și referința aprobării. (⁶) (a) operațiuni cu orice instrument, echipament, element sau funcție defect(ă), în conformitate cu un MEL [ORO.MLR.105 literele (b), (f) și (j), NCC.IDE.A.105, NCC.IDE.H.105, SPO.IDE.A.105 și SPO.IDE.H.105]; (b) operațiuni care necesită autorizare sau aprobare prealabilă, inclusiv toate operațiunile următoare: - pentru operațiuni specializate, închirierea cu echipaj și închirierea fără echipaj a aeronavelor înmatriculate într-un stat membru OACI [ORO.SPO.100 litera (c)]; - operațiuni comerciale specializate (ORO.SPO.110); - operațiuni necomerciale cu aeronave cu o MOPSC mai mare de 19, care sunt efectuate fără prezența la bord a unui membru al echipajului de cabină în exercițiul funcțiunii [ORO.CC.100 litera (d)]; - utilizarea unor minime de operare IFR mai scăzute decât cele publicate (NCC.OP.110 și SPO.OP.110); - realimentarea cu motorul (motoarele) și/sau cu rotoarele în funcțiune (NCC.OP.157); - operațiuni specializate (SPO) fără oxigen la o altitudine de peste 10 000 ft (SPO.OP.195).</p>

(7) Operațiuni în conformitate cu anexa nr.5 (Partea SPA) la Regulamentul privind cerințele tehnice și procedurile administrative referitoare la operațiunile aeriene, inclusiv subpărțile B „Operațiuni de navigație bazată pe performanțe (PBN)”, C „Operațiuni cu specificații de performanțe de navigație minime (MNPS)”, D „Operațiuni în spațiul aerian cu eșalonare verticală minimă (RVSM)”, E „Operațiuni în condiții de vizibilitate redusă (LVO)”, G „Transportul bunurilor periculoase”, K „Operațiuni deasupra mării cu elicoptere” și N „Apropieri de și plecări de la un punct în spațiu cu elicoptere, în condițiile unor minime VFR reduse”.

2. Cerințele:

- a) SPA.HEMS.100 litera (c) este aplicabil din data de 25.05.2026;
 - b) SPA.HEMS.110 litera (e) este aplicabil din data de 25.05.2028;
 - c) SPA.HEMS.125, în sensul literei (b) din noțiunea de la punctul 61 din anexa nr.1, este aplicabil din data de 25.05.2028.
 - d) SPA.HEMS.130, în sensul literei (b) din noțiunea de la punctul 61 din anexa nr.1, este aplicabil din data de 25.05.2026;
- 3. Prezenta hotărâre intră în vigoare la data de 25.05.2024.**

PRIM-MINISTRU

DORIN RECEAN

Contrasemnează:

**Ministrul infrastructurii
și dezvoltării regionale**

Andrei SPÎNU