

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

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

Prezenta hotărâre transpune parțial Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei din 5 octombrie 2012 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (CELEX: 32012R0965), publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 296 din 25 octombrie 2012, așa cum a fost modificat ultima oară prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2025/2293 al Comisiei din 10 noiembrie 2025.

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

1.1. Clauza de armonizare va avea următorul cuprins:

„Prezenta hotărâre transpune parțial Regulamentul (UE) nr.965/2012 al Comisiei din 5 octombrie 2012 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene în temeiul Regulamentului (CE) nr.216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (CELEX: 32012R0965), publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 296 din 25 octombrie 2012, așa cum a fost modificat ultima oară prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2025/2293 al Comisiei din 10 noiembrie 2025.”;

1.2. în Regulament:

1.2.1. la punctul 1:

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

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

„3) condițiile și procedurile referitoare la declarațiile date de operatorii implicați în operațiunile comerciale specializate cu avioane și elicoptere sau în operarea necomercială a aeronavelor complexe motorizate, inclusiv în operațiuni necomerciale specializate cu aeronave complexe motorizate, referitoare la capacitatea lor și la disponibilitatea mijloacelor necesare pentru a-și îndeplini responsabilitățile legate de operarea de aeronave, precum și condițiile și procedurile referitoare la supravegherea acestor operatori;

4) condițiile referitoare la operațiuni comerciale specializate cu risc ridicat care fac obiectul autorizării din motive de siguranță, precum și condițiile pentru emiterea, menținerea, modificarea, limitarea, suspendarea sau revocarea autorizațiilor pentru operațiuni comerciale specializate”;

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

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

1.2.2. punctul 6 va avea următorul cuprins:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

zbor introductiv (introductory flight) – orice zbor efectuat în schimbul unei remunerații sau al altor contraprestații, constând într-un tur aerian de scurtă durată, cu

scopul de a atrage noi stagiaari sau noi membri, efectuat de o organizație de pregătire aprobată (*Approved Training Organization*, în continuare – *ATO*) în conformitate cu Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 204/2020 (în continuare – *Regulament de stabilire a cerințelor tehnice și procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă*), sau de o organizație creată cu scopul de a promova sporturile aeriene sau aviația de agrement;

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

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

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

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

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

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

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

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

1.2.6. la punctul **20**:

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

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

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

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

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

1.2.8. la punctul 25:

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

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

1.2.9. se completează cu punctul 34¹ cu următorul cuprins:

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

1.2.10. Anexa nr. 1 va avea următorul cuprins:

”

NOȚIUNI

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

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

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

listă de verificare pentru acceptare - document folosit la efectuarea verificării aspectului exterior al coletelor cu bunuri periculoase și a documentelor asociate acestora pentru a determina dacă au fost respectate toate cerințele corespunzătoare;

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

în sensul clasificării pasagerilor:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

categoria B la elicoptere (category B with respect to helicopters) – elicoptere monomotor sau multimotor care nu îndeplinesc standardele categoriei A. Elicopterele de categoria B nu au o capacitate garantată de continuare a zborului în siguranță în cazul

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

pistă contaminată (contaminated runway) – pistă în cazul căreia o porțiune considerabilă a suprafeței (indiferent dacă se află într-o zonă izolată sau nu) din cadrul

lungimii și lățimii utilizate este acoperită de una sau mai multe dintre substanțele enumerate în lista descriptorilor stării suprafeței pistei;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

incident cu bunuri periculoase (dangerous goods incident):

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(a) un avion cu masa maximă la decolare (MTOM) de 1 200 kg sau mai puțin, care nu este clasificat drept aeronavă motorizată complexă;

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

(c) un balon cu un volum maxim proiectat de gaz portant sau de aer cald, de cel mult 3400 m³ pentru baloanele cu aer cald, de 1 050 m³ pentru baloanele cu gaz, de 300 m³ pentru baloanele cu gaz captive;

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

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

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

(c) un balon;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

zonă de apropiere finală și de decolare (*final approach and take-off area – FATO*) – zonă definită pentru operațiunile cu elicoptere sau VCA, deasupra căreia se execută faza finală a manevrei de apropiere pentru zbor la punct fix și aterizare și de pe care se inițiază manevra de decolare; în cazul elicopterelor care operează în clasa de performanță 1 și a VCA care desfășoară operațiuni în categoria „avansate” sau într-o categorie echivalentă, zona definită cuprinde zona disponibilă pentru decolare întreruptă;

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

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

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

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

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

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

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

monitorizarea zborului (*flight monitoring*) – pe lângă cerințele definite pentru urmărirea zborului;

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

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

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

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

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

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

timp de zbor (flight time):

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

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

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

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

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

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

personal al serviciilor de urgență de la sol (ground emergency service personnel) - orice personal al serviciilor de urgență de la sol (cum ar fi polițiștii, pompierii etc.) implicat în servicii medicale de urgență cu elicopterul (HEM) sau în servicii medicale de urgență cu VCA (VEMS), ale cărui atribuții sunt într-o oarecare măsură legate de operațiune;

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

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

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

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

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

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

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

(i) personal medical;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

mediu ostil (hostile environment):

(a) zonă în care:

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

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

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

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

(b) în orice caz, următoarele zone:

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

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

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

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

(a) furniza instrucțiuni simple unui pilot; sau

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

(1) de a demonstra tehnicile și/sau

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

operațiune locală cu elicopter (local helicopter operation – LHO) – operațiune de transport aerian comercial cu elicoptere cu o masă maximă certificată la decolare (MCTOM) de peste 3175 kg și cu o configurație maximă operațională a locurilor pentru pasageri (MOPSC) de cel mult nouă locuri, pe timp de zi, pe rute pe care se zboară după

repere vizuale terestre, desfășurată într-o zonă geografică locală delimitată și specificată în manualul de operațiuni;

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

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

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

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

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

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

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

fază de pregătire la manevre (manoeuvres training phase) – fază a unui modul EBT în timpul căreia, în funcție de generația aeronavei, echipajele au timp să facă practică și să își îmbunătățească performanțele prin exerciții preponderent de psihomotricitate, urmărind un traiect de zbor prescris sau desfășurând un eveniment prescris până la obținerea unui rezultat prescris;

program EBT mix (mixed EBT programme) – program de pregătire periodică și de verificare aferentă al unui operator în conformitate cu ORO.FC.230, care are o parte dedicată aplicării EBT, dar care nu înlocuiește verificările competenței în conformitate cu Apendicele nr. 9 la Partea FCL din Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 204/2020;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

sistem de dispozitive de transport al personalului (personnel-carrying device system – PCDS) – sistem care include unul sau mai multe dispozitive și care este fie fixat pe un echipament de ridicare sau pe un cârlig de suspendare a încărcăturii, fie montat pe corpul giravionului în timpul operațiunilor de transport de persoane la exterior (HEC) sau al operațiunilor cu încărcături suspendate efectuate cu elicopterul (HHO). Dispozitivele au capacitatea și caracteristicile structurale necesare pentru a transporta pasageri la exteriorul elicopterului, de exemplu un ham de siguranță cu sau fără decuplare rapidă și curea cu un inel de conectare, un coș rigid sau o cușcă;

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

(a) respectă un standard european armonizat;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

distanță necesară pentru decolare întreruptă (rejected take-off distance required – RTODRH) - (a) pentru elicoptere (RTODRH), înseamnă distanța orizontală necesară de la începutul decolării până la punctul în care elicopterul se oprește complet

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

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

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;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

aeronave complexe motorizate (complex motor-powered aircraft):

(a) un avion:

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

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

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

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

(b) un elicopter certificat:

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

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

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

sau

(c) o aeronavă cu rotor basculant.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.2.11.4.1. titlul Secțiunii 1 se expune în următoarea redacție:

„Secțiunea 1

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

1.2.11.4.2. titlul Secțiunii 2 se expune în următoarea redacție:

„Secțiunea a 2-a

Autorizarea operațiunilor comerciale specializate cu risc ridicat”.

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

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

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

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

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

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

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

(b) În plus, AAC:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. pentru operațiunile CAT cu avioane și elicoptere, include posibilitatea de a urca și de a rămâne la bordul aeronavei în timpul operațiunilor de zbor, cu excepția cazului în care, din motive de siguranță, comandantul decide altfel în privința compartimentului echipajului de zbor în conformitate cu prevederile CAT.GEN.MPA.135;

2. pentru operațiunile IAM cu VCA, include posibilitatea de a urca și de a rămâne la bordul aeronavei în timpul operațiunilor de zbor, cu excepția cazului în care, din motive de siguranță, pilotul comandant decide altfel în conformitate cu prevederile CAT.GEN.MPA.135.”.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.2.12.6.1. se modifică titlul în următoarea redacție:

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

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

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

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

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

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

1.2.12.8.1. se modifică titlul în următoarea redacție:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.2.12.11.2 litera (c) se modifică cu următorul conținut:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

”

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

ORO.FC.400 Componenta echipajului de zbor

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

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

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

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

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

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

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

(c) Volumul de pregătire necesar membrului echipajului de zbor în cadrul cursului de conversie oferit de operatorul IAM se determină în conformitate cu standardele de calificare și experiență specificate în manualul de operațiuni, luându-se în considerare experiența și pregătirile sale anterioare.

(d) Membrul echipajului de zbor trebuie să efectueze:

1. verificarea competenței la operatorul IAM, precum și pregătirea referitoare la echipamentele de urgență și de siguranță și verificarea aferentă înainte de începerea zborurilor de linie sub supraveghere (LIFUS); și

2. verificarea în zbor de linie la finalizarea LIFUS.

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

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

ORO.FC.430 Pregătirea și verificarea periodică

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

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

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

(d) Fiecare membru al echipajului de zbor efectuează pregătirea și verificarea periodică în ceea ce privește amplasarea și utilizarea tuturor echipamentelor de urgență și de siguranță de la bordul aeronavei. Perioada de valabilitate a unei verificări referitoare la echipamentele de urgență și de siguranță este de 12 luni calendaristice.

(e) Pregătirea CRM: 1. În toate etapele corespunzătoare ale pregătirii periodice sunt integrate elemente de pregătire CRM. 2. Fiecare membru al echipajului de zbor trebuie să urmeze o pregătire CRM modulară specifică. Toate subiectele principale ale pregătirii CRM sunt parcurse de-a lungul unor sesiuni de pregătire modulare distribuite cât se poate de uniform pe fiecare perioadă de trei ani.

(f) Fiecare membru al echipajului de zbor trebuie să urmeze o pregătire la sol și o pregătire pentru zbor pe un FSTD sau pe o VCA, ori o pregătire combinată pe un FSTD și pe o VCA cel puțin o dată la fiecare 12 luni calendaristice.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

„ORO.FTL.100 Domeniul de aplicare

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.2.14.1.1. litera (a):

1.2.14.1.2. subpunctul 1 se modifică cu următorul cuprins:

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

1.2.14.1.3. subpunctul 2 se modifică cu următorul cuprins:

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

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

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

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

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

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

”
SUBPARTEA O

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

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

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

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

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

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

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

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

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

SPA VEMS.110 Cerințe referitoare la echipamente pentru operațiuni VEMS

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

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

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

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

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

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

SPA.VEMS.115 Comunicații

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

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

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

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

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

SPA.VEMS.130 Cerințe privind echipajul

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

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

(c) Componenta echipajului:

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

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

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

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

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

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

2. Membrii echipajului:

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

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

A. verificări ale competenței VMC pe timp de zi;

B. verificări în zbor de linie.

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

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

(a) Pasageri cu pregătire medicală. Înainte de orice zbor VEMS sau de orice serie de zboruri VEMS, pasagerii cu pregătire medicală trebuie să fie informați pentru a se asigura faptul că sunt familiarizați cu mediul de lucru și echipamentele VEMS, că pot manevra echipamentele de urgență de la bord și că pot lua parte la proceduri de intrare și ieșire normale și de urgență.

(b) Personalul serviciilor de urgență de la sol. În cazul în care se recurge la angajarea de personal al serviciilor de urgență la sol, operatorul IAM ia toate măsurile necesare pentru a se asigura că acest personal este familiarizat cu mediul de lucru și cu

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

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

SPA.VEMS.140 Informații, proceduri și documentație

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

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

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

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

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

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

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

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

SPA.VEMS.155 Sistemul de urmărire a aeronavelor

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

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

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

„NCO.GEN.115 Rularea la sol a avioanelor

Un avion sau un autogir este rulat pe suprafața de mișcare a unui aerodrom numai dacă persoana aflată la comenzi:

(a) este un pilot calificat corespunzător; sau

(b) a fost desemnată de operator și:

1. este calificată să ruleze avionul sau autogirul;

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

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

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

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

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

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

Înainte de a iniția o apropiere în vederea aterizării, pilotul-comandant trebuie să se asigure că, potrivit informațiilor disponibile, condițiile meteorologice la aerodrom sau la locul de operare și starea pistei care urmează a fi utilizată nu împiedică efectuarea în condiții de siguranță a unei apropieri, aterizări sau apropieri întrerupte.”.

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

**”Secțiunea a 2-a
Giravioane”.**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Atunci când operează un autogir la o înălțime mai mică de 150 m (500 ft) deasupra unei zone neaglomerate, pentru operațiunile cu autogire care nu au capacitatea de a-și menține nivelul de zbor în cazul unei defecțiuni a motorului critic, operatorul trebuie:

- (a) să fi instituit proceduri operaționale pentru a reduce la minimum consecințele unei defecțiuni a motorului; și

(b) să fi informat toți membrii echipajului și specialiștii în executarea anumitor sarcini aflați la bord cu privire la procedurile care trebuie executate în cazul unei aterizări forțate.”.

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

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

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

IAM.GEN.050 Domeniul de aplicare

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

IAM.GEN.055 Autoritatea competentă

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

Secțiunea 1

Aeronave cu capacitate VTOL (VCA)

IAM.GEN.VCA.050 Domeniul de aplicare

Prezenta secțiune conține cerințe generale pentru operațiunile cu VCA.

IAM.GEN.VCA.100 Responsabilitățile echipajului

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

IAM.GEN.VCA.110 Autoritatea pilotului comandant

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

IAM.GEN.VCA.120 Limbă comună

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

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

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

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

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

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

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

(b) Operatorul IAM utilizează o aplicație EFB de tip B numai în cazul în care respectiva aplicație este aprobată în conformitate cu subpartea M din anexa nr. 5 (partea SPA).

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

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

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

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

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

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

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

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

IAM.GEN.VCA.170 Substanțe psihoactive

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

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

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

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

IAM.GEN.VCA.175 Periclitarea siguranței

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

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

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

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

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

IAM.GEN.VCA.185 Informații păstrate la sol

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(ii) sunt anonimizate;

(iii) sunt divulgate în cadrul unor proceduri securizate;

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

- (i) există o procedură referitoare la tratarea acestor înregistrări de imagini;
- (ii) toți piloții și întregul personal de întreținere implicat și-au dat acordul în prealabil;
- (iii) aceste înregistrări de imagini sunt utilizate numai pentru menținerea sau îmbunătățirea siguranței;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. se produc orice accidente sau incidente care implică mărfuri periculoase;
2. se descoperă bunuri periculoase nedeclarate sau declarate greșit în încărcătură sau poștă; sau
3. se găsesc bunuri periculoase care sunt transportate de pasageri sau de membri ai echipajului sau se află în bagajele acestora, în conformitate cu partea 8 a TI.

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

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

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

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

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

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

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

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

1. se produc orice accidente sau incidente care implică mărfuri periculoase;
2. se descoperă bunuri periculoase nedeclarate în încărcătură sau poștă; sau
3. se găsesc bunuri periculoase care sunt transportate de pasageri sau de membri ai echipajului sau se află în bagajele acestora, în conformitate cu partea 8 a TI.

Secțiunea a 2-a

Aeronave cu capacitate VTOL cu pilot la bord (MVCA)

IAM.GEN.MVCA.050 Domeniul de aplicare

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

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

(a) Operatorul IAM se asigură că nicio persoană, alta decât pilotul desemnat pentru un zbor, nu este admisă sau transportată în compartimentul echipajului de zbor, cu excepția cazului în care persoana respectivă este:

1. un membru operativ de echipaj;
2. un reprezentant al autorității competente sau al autorității de inspecție, în cazul în care acest lucru este necesar pentru îndeplinirea sarcinilor sale oficiale; sau
3. autorizată și transportată în conformitate cu OM al operatorului.

(b) Pilotul comandant se asigură că:

1. accesul în compartimentul echipajului de zbor nu distrage atenția și/sau nu împiedică efectuarea zborului; și
2. toate persoanele transportate în compartimentul echipajului de zbor sunt familiarizate cu procedurile de siguranță relevante.

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

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

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

1. manualul de zbor al aeronavei (AFM) sau un document/documente echivalent(e);
2. certificatul de înmatriculare original al aeronavei;
3. certificatul de navigabilitate (CofA) în original;
4. certificatul de zgomot, inclusiv o traducere în limba engleză, în cazul în care a fost furnizată de autoritatea care este responsabilă de eliberarea certificatului de zgomot;

5. o copie conformă cu originalul a certificatului de operator aerian (AOC), inclusiv o traducere în limba engleză, dacă AOC a fost emis într-o altă limbă;

6. specificațiile de operare relevante pentru tipul de aeronavă, eliberate în conformitate cu AOC, inclusiv o traducere în limba engleză, în cazul în care specificațiile de operare au fost emise în altă limbă;

7. licența stațiilor radio ale aeronavei în original, dacă este cazul;

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

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

10. evidențele privind continuitatea navigabilității, după caz;

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

12. hărți aeronautice actualizate și corespunzătoare pentru ruta zborului propus și pentru toate rutele pe care este rezonabil să se prevadă că poate fi deviat zborul;

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

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

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

16. MEL;

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

18. informațiile meteorologice corespunzătoare;

19. manifestul încărcăturii și/sau lista de pasageri;

20. documentația privind masa și centrul;

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

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

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

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

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

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

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

1. certificatul de zgomot;

2. licența stațiilor radio ale aeronavei;

3. jurnalul de bord sau un document echivalent;

4. evidențele privind continuitatea navigabilității;

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

6. informațiile meteorologice;

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

8. documentația privind masa și centrajul.

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

UAM.OP.VCA.050 Domeniul de aplicare

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

UAM.OP.VCA.101 Verificarea și calajul altimetric

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(b) Trebuie ca procedurile operatorului IAM:

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

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

(a) Operatorul IAM se asigură că operațiunile se desfășoară numai pe rute sau în zone pentru care:

1. sunt puse la dispoziție instalații spațiale, instalații și servicii la sol, precum și servicii meteorologice, adecvate pentru operațiunea planificată;

2. sunt disponibile vertiporturi, locații prevăzute pentru deviere sau locuri de operare VEMS adecvate care să permită executarea unei aterizări în cazul unei defecțiuni critice pentru performanță (CFP) a VCA;

3. performanțele VCA permit conformarea cu cerințele privind altitudinea minimă de zbor;

4. echipamentele VCA îndeplinesc cerințele minime pentru operațiunea prevăzută;
și

5. sunt disponibile hărți și planuri adecvate.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3. gestionarea combustibilului/energiei în timpul zborului.

(b) Schema de combustibil/energie trebuie:

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

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

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

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

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

Operatorul IAM se asigură că:

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

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

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

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

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

(ii) masele anticipate;

(iii) NOTAM;

(iv) condițiile meteorologice preconizate;

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

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

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

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

1. combustibilul/energia pentru rularea la sol, care trebuie să nu fie sub cantitatea preconizată a fi utilizată înainte de decolare;

2. combustibilul/energia pentru zborul pe rută, care trebuie să fie cantitatea de combustibil/energie necesară pentru a permite aeronavei să zboare de la decolare sau de la punctul de replanificare în timpul zborului până la aterizarea la vertiportul de destinație, la locația prevăzută pentru deviere sau la locul de operare, ținând seama de condițiile de operare de la litera (b) punctul 2;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(d) PIC trebuie să declare o situație de „urgență de combustibil/energie” prin difuzarea mesajului „MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL” atunci când cantitatea de combustibil/energie utilizabil(ă) calculată a fi disponibilă la aterizarea la cel mai apropiat vertiport, locație prevăzută pentru deviere sau loc de operare VEMS unde se poate efectua o aterizare în condiții de siguranță este mai mică decât rezerva finală de combustibil/energie planificată.

UAM.OP.VCA.210 Piloți la posturile alocate

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

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

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

UAM.OP.VCA.245 Condiții meteorologice

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

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

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

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

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

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

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

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

UAM.OP.VCA.260 Cantitatea de lubrifiant

După caz, PIC nu inițiază un zbor și nici nu îl continuă în eventualitatea unei replanificări în timpul zborului decât după ce s-a asigurat de faptul că VCA are la bord cel puțin cantitatea planificată lubrifiant utilizabil pentru a încheia zborul în siguranță, luând în considerare condițiile de operare prevăzute.

UAM.OP.VCA.265 Condiții de decolare

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

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

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

UAM.OP.VCA.270 Altitudinile minime de zbor

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Secțiunea a 2-a

Aeronave cu capacitate VTOL cu pilot la bord (MVCA)

UAM.OP.MVCA.050 Domeniul de aplicare

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

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

Operatorul IAM se asigură că:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(b) SCP nu primesc și nici nu ocupă locuri care permit accesul direct la ieșirile de urgență sau în care prezența lor ar putea:

1. împiedica membrii echipajului să își execute sarcinile;

2. obstrucționa accesul la echipamentele de urgență; sau

3. împiedica evacuarea de urgență a pasagerilor; (c) PIC trebuie informat în prealabil dacă la bord urmează să fie transportați SCP.

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

Operatorul IAM instituie proceduri pentru a se asigura că:

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

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

UAM.OP.MVCA.165 Locurile pasagerilor

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

UAM.OP.MVCA.170 Informarea pasagerilor

Operatorul IAM trebuie să se asigure că:

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

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

UAM.OP.MVCA.175 Pregătirea zborului

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

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

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

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

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

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

5. sunt disponibile versiuni actualizate ale hărților, planurilor și documentației asociate sau date echivalente pentru operațiunile cu aeronava avute în vedere, inclusiv orice deviere care ar putea să apară;

6. instalațiile spațiale, instalațiile și serviciile la sol necesare pentru zborul planificat sunt disponibile și adecvate;

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

8. orice limitări operaționale suplimentare pot fi respectate;

9. încărcătura transportată este distribuită și asigurată corespunzător;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3. sunt deținute toate aprobările operaționale suplimentare necesare.

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

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

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

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

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

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

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

(b) Realimentarea sau extragerea combustibilului în regim special se aplică în cazul:

1. realimentării cu unitățile de portanță și de propulsie pornite;

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

3. realimentării/extragerii combustibilului de tip fracțiune largă.

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

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

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

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

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

UAM.OP.MVCA.216 Folosirea căștii

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

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

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

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

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

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

(b) *Pasageri:*

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

2. Operatorul IAM trebuie să dispună ca ocuparea unui scaun al aeronavei de către mai mult de o persoană să fie permisă numai pe anumite scaune. PIC se asigură că ocuparea unui scaun de către mai mult de o persoană este permisă numai pentru un adult și un copil de vârstă mică, acesta din urmă fiind asigurat corespunzător cu o centură suplimentară ventrală sau cu alt dispozitiv de siguranță.

UAM.OP.MVCA.230 Asigurarea compartimentului pentru pasageri

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

(b) PIC se asigură că, înainte de decolare și aterizare și ori de câte ori se consideră necesar din motive de siguranță, toate echipamentele și bagajele sunt depozitate și asigurate corespunzător.

UAM.OP.MVCA.235 Veste de salvare

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

UAM.OP.MVCA.240 Fumatul la bord

PIC nu permite niciodată fumatul la bord.

UAM.OP.MVCA.245 Condiții meteorologice

(a) PIC:

1. inițiază zborul sau

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

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

UAM.OP.MVCA.285 Utilizarea oxigenului suplimentar

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

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

Atunci când ACAS este instalat și în stare de funcțiune, operatorul IAM stabilește proceduri operaționale și programe de pregătire astfel încât echipajul de zbor să fie pregătit în mod corespunzător pentru evitarea coliziunilor și să fie calificat pentru utilizarea de echipamente ACAS II.

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

UAM.POL.VCA.050 Domeniul de aplicare

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

UAM.POL.VCA.100 Tipul de operațiune

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

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

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

UAM.POL.VCA.110 Cerințe generale de performanță

(a) Masa VCA:

1. la începutul decolării; sau
2. în eventualitatea unei replanificări în timpul zborului la punctul de la care se aplică planul de zbor operațional revizuit, nu trebuie să fie mai mare decât masa la care pot fi respectate cerințele prezentei subpărți pentru zborul care trebuie efectuat, luându-se în calcul reducerile prevăzute ale masei pe parcursul zborului și largarea combustibilului, după caz.

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

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

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

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

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

C. atunci când echipamentele precise de măsurare a vântului permit măsurarea exactă a vitezei vântului în punctul decolării și aterizării, componente ale vântului care depășesc 50 % pot fi luate în calcul de către operatorul IAM, cu condiția ca acesta să demonstreze autorității competente că proximitatea FATO și îmbunătățirile aduse acurateții echipamentului de măsurare a vântului oferă un nivel echivalent de siguranță;

4. tehnici de operare; și

5. operarea oricărui sistem care are un efect advers asupra performanței VCA.

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

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

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

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

(i) „ $0,75 \times D$ ”;

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

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

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

1. „ $0,75 \times D$ ”;

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

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

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

UAM.POL.VCA.120 Decolarea

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

(b) Operatorul IAM ia în considerare:

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

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

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

1. masa la decolare trebuie să permită:

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

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

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

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

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

UAM.POL.VCA.125 Traectoria de decolare

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

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

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

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

UAM.POL.VCA.130 Zbor pe rută

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

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

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

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

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

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

UAM.POL.VCA.135 Aterizarea

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

(b) Operatorul IAM ia în considerare:

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

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

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

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

(b) Operatorul IAM stabilește masa și CG al oricărei aeronave prin cântărire efectivă înainte de punerea în funcțiune inițială și apoi la intervale de 4 ani, în cazul în care se folosesc mase individuale ale VCA, sau la intervale de 9 ani, în cazul în care se folosesc masele flotei de aeronave. Efectele cumulate ale modificărilor și reparațiilor asupra masei și centrului aeronavei trebuie să fie luate în considerare și documentate corespunzător. VCA trebuie recântărită dacă efectul modificărilor asupra masei și centrului său nu se cunoaște cu precizie.

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

(d) Operatorul IAM determină masa tuturor elementelor de operare și a membrilor echipajului (piloți și dacă este cazul, echipajul tehnic), incluse în masa operațională a VCA goale, prin cântărire efectivă sau prin utilizarea de mase standard. Influența poziției lor asupra CG al aeronavei trebuie să fie determinată.

(e) Operatorul IAM stabilește masa încărcăturii transportate, inclusiv orice balast, prin cântărirea efectivă sau prin determinarea masei încărcăturii transportate în conformitate cu masele standard ale pasagerilor și, dacă este cazul, ale bagajelor.

(f) Operatorul IAM poate folosi mase standard pentru alte elemente ale încărcăturii dacă demonstrează autorității competente că aceste elemente au aceeași masă sau că masele lor se încadrează în toleranțele specificate.

(g) Operatorul IAM determină masa încărcăturii de combustibil și/sau a unității de stocare a energiei după cum urmează:

1. pentru *încărcătura de combustibil*, folosind densitatea reală sau, în cazul în care aceasta nu este cunoscută, densitatea calculată în conformitate cu o metodă specificată în manualul de operațiuni (OM);

2. pentru unitatea de stocare a energiei, prin cântărire sau prin utilizarea maselor standard specificate în OM.

UAM.POL.VCA.145 Datele privind masa și centrul și documentația privind masa și centrul

(a) Operatorul IAM stabilește, înainte de fiecare zbor, datele referitoare la masă și centraj și elaborează documentația privind masa și centrul, specificând încărcătura și repartizarea acesteia. Documentația privind masa și centrul trebuie să permită PIC să determine dacă încărcătura și repartizarea acesteia nu depășesc limitele de masă și centraj ale aeronavei. Documentația privind masa și centrul trebuie să conțină următoarele informații:

1. înmatricularea și tipul VCA;
2. identificarea, numărul și data zborului;
3. numele complet al PIC;
4. numele complet al persoanei care a întocmit documentația;
5. masa operațională a aeronavei goale și CG corespunzător al aeronavei;
6. masa combustibilului sau a unității de stocare a energiei la decolare și masa combustibilului pentru zborul pe rută;
7. masa altor consumabile în afara combustibilului, dacă este cazul;
8. componentele încărcăturii, inclusiv pasageri, bagaje, marfă și balast;
9. masa la decolare, masa la aterizare și masa fără combustibil;
10. pozițiile aplicabile ale CG al aeronavei; și
11. valorile limită ale masei și ale CG. Informațiile de mai sus trebuie să fie disponibile în documentele de planificare a zborului sau în sistemele de masă și centraj.

(b) Atunci când datele privind masa și centrul și documentația privind masa și centrul sunt generate de un sistem computerizat de masă și centraj, operatorul:

1. verifică integritatea datelor rezultate pentru a se asigura că respectivele date se încadrează în limitările prevăzute de AFM; și
2. specifică instrucțiunile și procedurile de utilizare a acestui sistem în manualul său de operațiuni (MO).

(c) Persoana care supraveghează încărcarea aeronavei trebuie să confirme prin semnătură olografă sau o metodă echivalentă faptul că încărcătura și repartizarea acesteia sunt în conformitate cu documentația privind masa și centrul transmise PIC. PIC semnaleză acceptarea sa prin semnătură olografă sau o metodă echivalentă.

(d) Operatorul IAM trebuie să specifice procedurile pentru schimbări de ultim moment ale încărcăturii pentru a se asigura că:

1. orice schimbare de ultim moment apărută după finalizarea documentației privind masa și centrul trebuie adusă la cunoștința PIC și introdusă în documentele de planificare a zborului care cuprind documentația privind masa și centrul;
2. este specificată limita maximă a numărului de pasageri sau a încărcăturii în cală care poate fi acceptată ca schimbare de ultim moment; și
3. în cazul în care se depășește numărul maxim de pasageri, se întocmește o nouă documentație privind masa și centrul.

SUBPARTEA D

INSTRUMENTE, DATE ȘI ECHIPAMENTE

Secțiunea 1

Aeronave cu capacitate VTOL (VCA)

UAM.IDE.VCA.050 Domeniul de aplicare

Prezenta secțiune stabilește cerințele pentru operațiunile IAM cu aeronave cu capacitate VTOL (VCA).

UAM.IDE.VCA.100 Instrumente și echipamente

(a) Instrumentele, datele și echipamentele prevăzute în prezenta subparte, precum și în cerințele privind certificarea de tip și în cerințele privind spațiul aerian, se instalează sau se transportă în VCA în conformitate cu condițiile în care urmează să se efectueze operațiunea. Instrumentele și echipamentele prevăzute în prezentul capitol, precum și în cerințele privind certificarea de tip și în cerințele privind spațiul aerian, se aprobă în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile, cu excepția următoarelor elemente:

1. truse de prim ajutor;
2. echipamente de supraviețuire și de semnalizare;
3. ancore pentru apă și echipamente pentru amarare; și
4. dispozitive de siguranță pentru copii.

(b) Instrumentele și echipamentele care nu sunt obligatorii conform prezentei anexe, precum și alte echipamente care nu sunt obligatorii în temeiul prezentului regulament, dar se transportă la bord în timpul unui zbor, trebuie să respecte următoarele:

1. informațiile furnizate de aceste instrumente, echipamente sau accesorii nu trebuie utilizate de pilot pentru a se conforma prevederilor Codului aerian sau punctelor UAM.IDE.MVCA.330 și UAM.IDE.MVCA.345 din prezenta anexă; și

2. instrumentele și echipamentele nu afectează navigabilitatea aeronavei, nici în cazul defectării sau al proastei funcționări.

(c) În cazul în care pilotul urmează să utilizeze echipamente la postul alocat în timpul zborului, acestea trebuie instalate astfel încât să poată fi ușor operabile de la postul respectiv. În cazul în care un singur echipament urmează să fie utilizat de mai multe persoane la posturile lor alocate, acesta trebuie instalat astfel încât să fie ușor operabil de la orice post.

(d) Instrumentele care sunt folosite de pilot trebuie dispuse astfel încât să-i permită acestuia să vadă rapid indicațiile de la postul alocat, cu o deviere minimă posibilă a poziției și a direcției privirii adoptate în mod normal atunci când privește înainte, în sensul traiectoriei de zbor.

(e) Toate echipamentele de urgență obligatorii trebuie să fie ușor accesibile pentru utilizare imediată.

UAM.IDE.VCA.105 Echipamente minime necesare pentru un zbor

Nu se inițiază un zbor în momentul în care oricare dintre instrumentele, echipamentele sau funcțiile aeronavei necesare pentru zborul avut în vedere este nefuncțional(ă) sau lipsește, cu excepția cazului în care: (a) aeronava se operează în conformitate cu lista echipamentului minim (MEL) a operatorului; sau (b) operatorul are aprobarea autorității competente de a opera aeronava în limitele listei master a echipamentului minim („MMEL”) în conformitate cu anexa nr. 3 punctul ORO.MLR.105 litera (j).

Secțiunea a 2-a

Aeronave cu capacitate VTOL cu pilot la bord (MVCA)

UAM.IDE.MVCA.050 Domeniul de aplicare

Prezenta secțiune stabilește cerințe suplimentare pentru operațiunile IAM cu aeronave cu capacitate VTOL cu pilot la bord (MVCA).

UAM.IDE.MVCA.115 Lumini de operare

VCA care efectuează operațiuni pe timp de zi în condiții VFR trebuie să fie echipate cu lumini anticolidziune.

UAM.IDE.MVCA.125 Instrumente de zbor și echipamente asociate

(a) VCA trebuie să fie echipată cu instrumentele și echipamentele de zbor specificate în aprobarea sa de certificare de tip pentru zborurile care urmează să fie efectuate în conformitate cu VFR pe timp de zi.

(b) Se instalează sau se transportă instrumente și echipamente de zbor suplimentare în VCA, după caz, în funcție de condițiile de operare preconizate și de volumul de muncă al echipajului.

UAM.IDE.MVCA.140 Echipamente de măsurare și afișare a combustibilului/energiei

(a) VCA trebuie să fie echipată cu mijloace de măsurare și afișare către pilot, în zbor, a cantității de combustibil/energie utilizabile rămase.

(b) O estimare prudentă a cantității de combustibil/energie necesare pentru finalizarea segmentului rămas de zbor trebuie afișată pilotului, în zbor, cu excepția cazului în care este furnizată prin alte mijloace, în conformitate cu punctul UAM.OP.VCA.195 litera (a).

UAM.IDE.MVCA.145 Echipament de determinare a înălțimii

Pentru zborurile deasupra apei, VCA trebuie să fie echipată cu un mijloc de determinare a înălțimii aeronavei în raport cu suprafața apei, capabil să emită o avertizare auditivă sub o valoare prestabilită și o avertizare vizuală la o înălțime care poate fi selectată de pilot, atunci când operează:

1. la o distanță de țarm echivalentă cu mai mult de 3 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră;

2. fără vederea țarmului.

UAM.IDE.MVCA.170 Sistemul interfon pentru echipaj

Pentru operațiunile cu mai mult de un membru al echipajului, VCA trebuie să fie echipată cu un sistem interfon, inclusiv cu căști și microfoane, destinate utilizării de către toți membrii echipajului.

UAM.IDE.MVCA.180 Sistemul de adresare către pasageri (PAS)

VCA trebuie să fie echipată cu un PAS, cu excepția cazului în care operatorul IAM este capabil să demonstreze că, în timpul zborului, vocea pilotului este audibilă și inteligibilă din toate scaunele pentru pasageri.

UAM.IDE.MVCA.185 Înregistratorul de voce din carlingă (CVR)

(a) VCA cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg trebuie să fie echipate cu cel puțin un CVR.

(b) CVR trebuie să aibă capacitatea de a păstra cel puțin datele înregistrate în timpul ultimelor două ore.

(c) CVR înregistrează, cu referire la o scală temporală, pe alte mijloace decât banda magnetică sau firul magnetic:

1. comunicațiile vocale transmise din sau recepționate în compartimentul echipajului de zbor prin radio;

2. comunicațiile vocale ale membrilor echipajului cu ajutorul sistemului interfon și al sistemului de adresare către pasageri (PAS), dacă este instalat;

3. mediul sonor din compartimentul echipajului de zbor, inclusiv semnalele audio primite de la microfonul echipajului de zbor;

4. semnalele vocale sau audio de identificare a echipamentelor de navigație sau de apropiere transmise într-o cască sau într-un difuzor.

(d) În funcție de disponibilitatea energiei electrice, CVR trebuie să înregistreze cât mai devreme posibil în timpul verificărilor din carlingă de la începutul zborului înainte ca VCA să se poată deplasa prin mijloace proprii, până la verificările din carlingă care au

loc imediat după oprirea, la sfârșitul zborului, a unităților de portanță și de propulsie. În orice caz, CVR începe să înregistreze automat înainte ca aeronava să se deplaseze prin mijloace proprii și continuă să înregistreze până la încheierea zborului.

(e) O funcție de modificare a înregistrărilor CVR se află la dispoziția PIC, astfel încât înregistrările realizate înainte de activarea funcției respective să nu poată fi recuperate prin tehnici normale de redare sau copiere.

(f) În cazul în care nu este detașabil, CVR trebuie să dispună de un dispozitiv care să ajute la localizarea sa sub apă, cu o durată minimă de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă este detașabil, CVR trebuie să dispună de un transmițător automat de localizare de urgență (ELT).

UAM.IDE.MVCA.190 Înregistratorul de date de zbor (FDR)

(a) VCA cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg trebuie să fie echipate cu un FDR care utilizează o metodă digitală de înregistrare și stocare a datelor și pentru care să fie disponibilă o metodă de extragere rapidă a datelor din mediul de stocare.

(b) FDR înregistrează parametrii necesari pentru a determina cu precizie traiectoria de zbor, viteza, atitudinea, puterea motorului (motoarelor), funcționarea, configurația și orice parametru care a fost stabilit în timpul certificării de tip a VCA și trebuie să poată păstra datele înregistrate cel puțin în cursul ultimelor 25 de ore.

(c) Datele se obțin de la sursele VCA care permit corelarea precisă cu informațiile afișate pilotului (piloților).

(d) FDR începe automat să înregistreze datele nu mai târziu de momentul în care VCA este capabilă să se deplaseze prin mijloace proprii și se oprește automat după oprirea, la sfârșitul zborului, a unităților de portanță și de propulsie.

(e) În cazul în care nu este detașabil, FDR trebuie să dispună de un dispozitiv care să ajute la localizarea sa sub apă, cu o durată minimă de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă este detașabil, FDR trebuie să dispună de un ELT automat.

UAM.IDE.MVCA.191 Înregistratorul de zbor

(a) VCA cu o MCTOM mai mică sau egală cu 5 700 kg trebuie să fie echipate cu cel puțin un înregistrator de zbor.

(b) Înregistratorul de zbor trebuie să înregistreze, pe baza datelor și/sau a imaginilor colectate în timpul zborului, informații suficiente pentru a determina traiectoria de zbor și viteza aeronavei, precum și:

1. sonorul din compartimentul echipajului de zbor în cadrul operațiunilor cu echipaj multiplu și VEMS; sau

2. comunicațiile radio cu unitățile serviciului de trafic aerian (ATS), după caz.

(c) Înregistratorul de zbor trebuie să fie capabil să păstreze datele și/sau imaginile de zbor, precum și sonorul, înregistrate cel puțin în cursul ultimelor 5 ore.

(d) Înregistratorul de zbor începe automat să înregistreze înainte de momentul în care VCA este capabilă să se deplaseze prin mijloace proprii și se oprește automat după oprirea, la sfârșitul zborului, a unităților de portanță și de propulsie.

(e) În cazul în care înregistratorul de zbor înregistrează imagini sau sunete din compartimentul echipajului de zbor, o funcție de modificare a înregistrărilor CVR se află la dispoziția PIC, astfel încât înregistrările realizate înainte de activarea funcției respective să nu poată fi recuperate prin tehnici normale de redare sau copiere.

(f) Ca alternativă la literele (b) și (c), unele date de zbor, imagini sau sonor pot fi transmise și înregistrate de la distanță dacă sunt aprobate în cadrul certificării de tip a aeronavei.

UAM.IDE.MVCA.200 Înregistratorul combinat format dintr-un înregistrator de date de zbor și un înregistrator de voce din carlingă

Respectarea cerințelor privind CVR și FDR se poate realiza prin transportul la bord al unui înregistrator combinat.

UAM.IDE.MVCA.205 Scaune, centuri de siguranță ale scaunelor, sisteme de reținere și dispozitive de siguranță pentru copii (CRD)

(a) VCA trebuie echipată cu:

1. un scaun sau o cușetă pentru fiecare persoană de la bord care are vârsta de cel puțin 24 de luni;

2. o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a bustului, destinată utilizării pe fiecare scaun pentru pasageri, și hamuri de siguranță pentru fiecare cușetă;

3. un dispozitiv de siguranță pentru copii (CRD) pentru fiecare persoană de la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni; și

4. un sistem de reținere în patru puncte a părții superioare a bustului, care include o centură de siguranță cu două bretele, pe fiecare scaun de pilot.

(b) O centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a bustului trebuie:

1. să aibă un singur punct de eliberare; și

2. la scaunul pilotului, să încorporeze un dispozitiv care să rețină automat bustul ocupantului în caz de decelerare rapidă.

UAM.IDE.MVCA.210 Indicatoare de legare a centurilor de siguranță și de interzicere a fumatului

VCA trebuie să fie echipate cu un mijloc de a indica tuturor persoanelor de la bord că trebuie fixate centurile de siguranță și că fumatul nu este permis în niciun moment.

UAM.IDE.MVCA.220 Truse de prim ajutor

(a) VCA trebuie să fie echipate cu cel puțin o trusă de prim ajutor.

(b) Trusele de prim ajutor trebuie să fie:

1. ușor accesibile pentru folosire;

2. păstrate în termen de valabilitate.

UAM.IDE.MVCA.240 Oxigen suplimentar – aeronave nepresurizate

VCA nepresurizate exploatate la altitudini barometrice mai mari de 10 000 ft trebuie să fie dotate cu echipament de oxigen suplimentar care să aibă capacitatea de a stoca și distribui oxigenul în conformitate cu următorul tabel:

Masă

Cerințe minime privind oxigenul suplimentar în aeronavele nepresurizate

Aprovizionare pentru:	Durata zborului și altitudinea barometrică a cabinei
persoana (persoanele) care pilotează aeronava	Pentru întreaga durată de zbor la altitudini de presiune peste 13.000 ft și pentru orice perioadă care depășește 30 de minute la altitudini de presiune peste 10.000 ft, dar care nu depășesc 13.000 ft.
100% dintre pasageri ⁽¹⁾	Pentru întreaga perioadă de zbor la altitudini de presiune peste 13.000 ft.

10% dintre pasageri (¹)	Pentru întreaga durată de zbor care depășește 30 de minute la altitudini de presiune peste 10.000 ft, dar care nu depășesc 13.000 ft.
<p>(¹)</p> <p>Procentele de pasageri din acest tabel se referă la pasagerii transportați la bord, inclusiv persoanele cu vârsta sub 24 de luni.</p>	

UAM.IDE.MVCA.250 Stingătoare de incendiu manuale

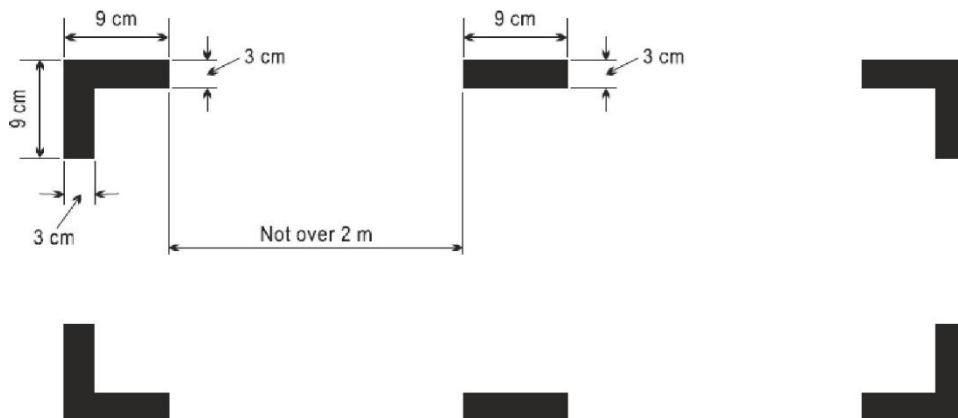
(a) VCA trebuie să fie prevăzută cu cel puțin un extingtor manual în compartimentul echipajului de zbor, care trebuie să fie ușor accesibil pentru utilizare.

(b) Cel puțin un extingtor manual trebuie amplasat în compartimentul pentru pasageri dacă extingtorul manual situat în compartimentul echipajului de zbor nu poate fi accesat cu ușurință de către pasageri.

(c) Tipul și cantitatea agentului de stingere din stingătoarele de incendiu manuale trebuie să fie adecvate tipurilor de incendii care ar putea să se producă în compartimentul în care este destinat a fi utilizat stingătorul de incendiu manual, iar pentru compartimentele ocupate de persoane, trebuie să reducă riscul de acumulare a gazelor toxice.

UAM.IDE.MVCA.260 Marcarea punctelor de spargere

Dacă pe VCA sunt marcate zone ale fuzelajului adecvate pentru spargere de către echipele de salvare în caz de urgență, aceste zone trebuie să fie marcate după cum se indică în figura de mai jos.



UAM.IDE.MVCA.275 Iluminarea și marcajele de urgență

VCA trebuie echipate cu:

(a) un sistem de iluminare de urgență independent de sursa normală de alimentare cu energie electrică a VCA pentru a facilita evacuarea pasagerilor din aeronavă; și

(b) marcarea ieșirilor de urgență și semnele de localizare vizibile la lumina zilei, pe întuneric și într-o cabină plină de fum.

UAM.IDE.MVCA.280 Emițătoare pentru localizare în caz de urgență (ELT)

VCA trebuie să fie echipată (prevăzută) cu cel puțin un ELT automat aprobat sau, alternativ, cu un dispozitiv aprobat de urmărire automată a aeronavei, în combinație cu o baliză de localizare, care să permită alertarea serviciilor de salvare, accesul la locul accidentului și localizarea precisă a supraviețuitorilor.

UAM.IDE.MVCA.300 Zboruri deasupra întinderilor de apă

(a) O VCA care transportă pasageri trebuie să fie certificată:

1. pentru amerizare de urgență, când efectuează operațiuni deasupra întinderilor de apă într-un mediu ostil la o distanță față de țărm echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră;

2. pentru amerizare de urgență sau flotabilitate de urgență, când efectuează operațiuni deasupra întinderilor de apă într-un mediu neostil la o distanță față de țărm echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră;

3. pentru operațiunile limitate deasupra întinderilor de apă, în cazul în care nu sunt îndeplinite criteriile menționate la litera (a) punctul 1 sau litera (a) punctul 2 și atunci când se aplică una sau mai multe dintre următoarele condiții:

(i) timpul total de zbor deasupra întinderii de apă este mai mare de 3 minute;

(ii) aterizarea sau decolarea se efectuează deasupra apei.

(b) O VCA care nu transportă călători trebuie să fie certificată:

1. pentru amerizare de urgență sau flotabilitate de urgență, când efectuează operațiuni deasupra întinderilor de apă la o distanță față de țărm echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră;

2. pentru operațiunile limitate deasupra întinderilor de apă, în cazul în care nu sunt îndeplinite criteriile menționate la litera (b) punctul 1 și atunci când se aplică una sau mai multe dintre următoarele condiții:

(i) timpul total de zbor deasupra întinderii de apă este mai mare de 3 minute;

(ii) aterizarea sau decolarea se efectuează deasupra apei.

(c) O VCA care efectuează operațiuni pe apă trebuie să fie certificată pentru operațiuni pe apă în plus față de îndeplinirea criteriilor menționate la litera (a) sau (b).

(d) O VCA care efectuează operațiuni pe suprafețe plutitoare trebuie certificată pentru operațiuni pe suprafețe plutitoare, în plus față de îndeplinirea criteriilor menționate la litera (a) sau (b).

(e) VCA trebuie să aibă un ELT de supraviețuire [ELT(S)] care să fie plutitor și să poată fi activat automat pentru zborurile deasupra apei, cu excepția operațiunilor limitate deasupra întinderilor de apă.

UAM.IDE.MVCA.305 Veste de salvare și alte echipamente

(a) Cu excepția dispozițiilor de la litera (c) pentru zborurile deasupra întinderilor de apă, astfel cum sunt definite la punctul UAM.IDE.MVCA.300, VCA trebuie să fie echipată cel puțin cu o vestă de salvare pentru fiecare persoană de la bord, depozitată într-o poziție ușor accesibilă din scaunul sau din cușeta persoanei pentru a cărei utilizare este prevăzută, cu sistemul de reținere fixat. În cazul în care vestele de salvare nu pot fi ușor accesibile cu sistemul de reținere fixat, fiecare persoană trebuie să poarte o vestă de salvare pe sau, dacă persoana respectivă are mai puțin de 24 de luni, un dispozitiv de flotabilitate echivalent.

(b) Fiecare vestă de salvare sau dispozitiv individual de flotabilitate echivalent trebuie să fie echipat(ă) cu un mijloc de iluminare electrică pentru a facilita localizarea persoanelor în apă.

(c) Pentru zborurile deasupra apei în condiții de mare ostilă la o distanță față de uscat echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră, în scopul sprijinirii activităților legate de sursele de energie neregenerabile și regenerabile și al sprijinirii navelor:

1. fiecare persoană de la bord trebuie să poarte o vestă de salvare pe parcursul întregii operațiuni, cu excepția cazului în care sunt purtate costume de supraviețuire

integrate care îndeplinesc cerințele combinate ale costumului de supraviețuire și ale vestei de salvare;

2. fiecare persoană de la bord trebuie să poarte un costum de supraviețuire, după caz, în funcție de temperatura apei și de timpul estimat de salvare; gradul de izolație prevăzut trebuie să fie suficient pentru condițiile predominante și să nu fie excesiv;

3. fiecare persoană de la bord trebuie să aibă un sistem de respirație de urgență (EBS) și să fie instruită cu privire la utilizarea acestuia.

UAM.IDE.MVCA.310 Plute de salvare

(a) VCA trebuie să fie echipată cu una sau mai multe plute de salvare pentru zboruri deasupra întinderilor de apă într-o zonă maritimă ostilă la o distanță față de uscat echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră sau să transporte cel puțin o plută de salvare depozitată astfel încât să faciliteze utilizarea sa imediată în caz de urgență pentru zborurile deasupra întinderilor de apă într-o zonă maritimă neostilă, la o distanță față de uscat echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră. Plutele de salvare trebuie să aibă o capacitate suficientă, separat sau împreună, pentru a transporta toate persoanele transportate aflate la bordul VCA.

(b) Toate plutele de salvare necesare trebuie să permită utilizarea lor imediată în caz de urgență.

(c) Fiecare plută de salvare necesară trebuie să conțină cel puțin un ELT(S). (d) Toate plutele de salvare necesare trebuie să poată fi utilizate în condițiile de pe mare în care au fost evaluate pentru certificare caracteristicile de amerizare de urgență, de flotabilitate și de echilibru ale VCA.

(e) Fiecare plută de salvare necesară trebuie să fie echipată cu echipamente de salvare, inclusiv cu mijloace de susținere a vieții, adecvate zborului care urmează a fi efectuat.

UAM.IDE.MVCA.311 Echipamente de supraviețuire

(a) O VCA care efectuează operațiuni deasupra unor zone în care operațiunile de căutare și salvare ar fi deosebit de dificile trebuie să fie echipată cu:

1. echipamente de semnalizare pentru a produce semnale de ajutor;
2. cel puțin un ELT(S); și
3. echipamente suplimentare de supraviețuire pentru ruta pe care urmează să se zboare, luând în considerare numărul persoanelor de la bord.

UAM.IDE.MVCA.315 Echipamente pentru operațiuni pe apă

1. o ancoră pentru apă sau alt echipament necesar pentru a facilita amararea, ancorarea sau manevrarea VCA pe apă, adecvate mărimii, greutateii și caracteristicilor sale de manevrare; și

2. echipament pentru producerea semnalelor sonore prevăzute în reglementările internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, după caz.

UAM.IDE.MVCA.325 Căști

VCA trebuie să fie echipată cu o cască cu microfon sau cu un dispozitiv echivalent și cu un buton de transmitere pe comenzile de zbor pentru fiecare pilot al VCA la postul alocat.

UAM.IDE.MVCA.330 Echipamentele de radiocomunicații

(a) VCA trebuie să fie echipată cu cel puțin un sistem de radiocomunicații conectat la sursa principală de alimentare cu energie a aeronavei și cu mai multe sisteme de radiocomunicații după cum este necesar pentru tipul de operațiune care urmează să se desfășoare și clasa (clasele) de spațiu aerian în care are loc operațiunea.

(b) Echipamentele de radiocomunicații trebuie să permită echipajelor de zbor, în condiții normale de funcționare:

1. comunicarea cu stațiile de la sol corespunzătoare din orice punct de pe rută, inclusiv din devieri;

2. comunicarea cu stațiile ATC adecvate din orice punct din spațiul aerian controlat în care se intenționează operarea zborurilor; și

3. primirea informațiilor meteorologice. (c) Echipamentele de radiocomunicații asigură comunicațiile pe frecvența aeronautică de urgență de 121,5 MHz.

UAM.IDE.MVCA.345 Echipamente de navigație

(a) VCA trebuie să fie echipate cu echipamente de navigație pentru zboruri în conformitate cu VFR pe timp de zi și în conformitate cu cerințele aplicabile ale spațiului aerian.

(b) VCA trebuie să fie echipată cu suficiente echipamente de navigație pentru a se asigura că, în eventualitatea defectării unui echipament în orice fază a zborului, restul echipamentelor permit navigația sigură în conformitate cu planul de zbor.

UAM.IDE.MVCA.350 Transpondere

Atunci când clasa de spațiu aerian în care se efectuează zborul impune acest lucru, VCA operată în condiții VFR pe timp de zi trebuie să fie echipată cu un transponder radar secundar de supraveghere (SSR) cu toate capacitățile necesare.

UAM.IDE.MVCA.355 Gestionarea bazelor de date aeronautice

(a) Operatorul IAM:

1. se asigură că bazele de date aeronautice care urmează să fie utilizate în aplicațiile certificate ale sistemelor de aeronave îndeplinesc cerințele de calitate a datelor care sunt adecvate pentru utilizarea preconizată a datelor;

2. asigură distribuirea și actualizarea la timp a bazelor de date aeronautice actuale și nemodificate pentru toate aeronavele care le solicită;

3. raportează furnizorului bazei de date cazurile de date eronate, inconsecvente sau absente care ar putea constitui un pericol pentru zbor, în pofida oricăror alte cerințe de raportare a evenimentelor, astfel cum sunt definite în Regulamentul privind raportarea, analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele de aviație civilă, aprobat prin Ordinul ministrului economiei și infrastructurii nr. 119/2020 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2020, nr. 188-192, art. 620, înregistrat la Ministerul Justiției cu nr. 1578 din 10 iulie 2020), cu modificările ulterioare. În astfel de cazuri, operatorul IAM informează întregul personal în cauză și se asigură că datele afectate nu sunt utilizate.”.

2. Prezenta hotărâre intră în vigoare la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

PRIM – MINISTRU

Alexandru MUNTEANU

Contrasemnează:

**Viceprim-ministru,
ministrul infrastructurii
și dezvoltării regionale**

Vladimir BOLEA

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

la proiectul hotărârii Guvernului 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

1. Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ

Proiectul hotărârii Guvernului 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 a fost elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (*MIDR*) în comun cu Autoritatea Aeronautică Civilă (*AAC*).

2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ

2.1. Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ

Proiectul hotărârii Guvernului 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 este elaborat în *scopul* armonizării cadrului normativ național cu standardele Uniunii Europene, obligativitatea racordării cadrului normativ național cu acquis-ul comunitar pe domeniul aviației civile conform Anexei III al Acordului privind spațiul aerian comun între Uniunea Europeană și statele sale membre și Republica Moldova (*în continuare ASAC*), semnat la Bruxelles la data de 26.06.2012, ratificat prin Legea nr. 292/2012.

Necesitatea transpunerii acestuia derivă din prevederile Anexei III la ASAC, Capitolul C „Siguranța Aeronautică” și Programul Național de Aderare a Republicii Moldova la UE (PNA) 2025-2029, aprobat prin Hotărârea de Guvern nr. 306/2025, CLUSTER 4. AGENDA VERDE ȘI CONECTIVITATE SUSTENABILĂ, Capitolul 14 „POLITICA DE TRANSPORT”, „Transport aerian”, Anexa A, acțiunea nr. 194.

Scopul prezentului proiect este *transpunerea* următoarelor amendamente operate la **Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei din 5 octombrie 2012 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene în temeiul Regulamentului (CE) nr.216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, L nr.296 din 25 octombrie 2012, CELEX: 32012R0965:**

1. Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2023/1020 al Comisiei din 24 mai 2023 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 965/2012 în ceea ce privește operațiunile de servicii medicale de urgență cu elicopterul;

2. Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2024/1111 al Comisiei din 10 aprilie 2024 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1178/2011, a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012, a Regulamentului (UE) nr. 965/2012 și a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2017/373 în ceea ce privește stabilirea cerințelor pentru operarea aeronavelor cu pilot la bord cu capacitate de decolare și aterizare verticală;

3. Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2024/2076 al Comisiei din 24 iulie 2024 de modificare a Regulamentelor (UE) nr. 1178/2011 și (UE) nr. 965/2012 în ceea ce privește clarificarea cerințelor pentru copiloții suplimentari pentru rută, actualizarea cerințelor privind licențele echipajului de zbor și certificarea medicală și îmbunătățirile pentru aviația generală.

4. Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2025/24 al Comisiei din 19 decembrie 2024 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 965/2012 în ceea ce privește cerințele referitoare la activitățile de handling la sol aplicabile operatorilor de aeronave;

5. Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2025/133 al Comisiei din 28 ianuarie 2025 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 965/2012 în ceea ce privește operațiunile necomerciale efectuate cu autogire în condiții în care se aplică regulile de zbor la vedere;

6. Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2025/2293 al Comisiei din 10 noiembrie 2025 de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2023/203 în ceea ce privește cerințele aplicabile organizațiilor care fac obiectul unei declarații și de rectificare a Regulamentelor (UE) nr. 1178/2011, (UE) nr. 748/2012, (UE) nr. 965/2012, (UE) nr. 139/2014, (UE) nr. 1321/2014, (UE) 2015/340 și a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2017/373.

Temei special se aplică prevederile din Codul aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017, în temeiul art. 6 alin. (3) lit. a) din Codul aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2018, nr.95-104, art.189), fiind modificat Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene, aprobat prin Hotărârea de Guvern nr. 612/2022.

De asemenea la elaborarea prezentului proiect de hotărâre a Guvernului servesc dispozițiile art. 76 din Legea nr. 100/2017 care stabilesc reexaminarea în vederea actualizării actelor normative, pentru evaluarea compatibilității cu alte acte normative în vigoare la momentul reexaminării, precum și cu reglementările legislației UE, în conformitate cu angajamentele internaționale ale Republicii Moldova. În sensul prezentului Regulament,

2.2. Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative

Semnarea la Bruxelles la 26 iunie 2012 a ASAC, Republica Moldova și-a asumat obligația de a ajusta cadrul normativ național în domeniul aviației civile la cel european prin implementarea actelor normative europene stabilite în Anexa III. Acest lucru a devenit și mai important în contextul în care Republica Moldova a devenit stat candidat pentru aderarea la UE, statut confirmat de către Consiliul European la 23 iunie 2022.

În acest sens, pentru realizarea obligației statutului asumat prin ASAC, este necesară transpunerea în cadrul normativ național și ajustarea conform cadrului normativ european.

Domeniul aeronautic este un proces în continuă dezvoltare. În ultimii ani, au apărut noi concepte de mobilitate aeriană bazate pe tehnologii inovatoare, cum ar fi aeronavele cu pilot la bord cu capacitate de decolare și aterizare verticală, care prezintă în prezent, niveluri diferite de maturitate. Odată cu progresele tehnologice și cu evoluția nevoilor în materie de transport, în anii următori ar putea apărea concepte și mai inovatoare.

Operațiunile cu proiecte inovatoare de aeronave prezintă provocări unice în materie de siguranță din cauza capacității lor de decolare și de aterizare verticală, și a faptului, că desfășoară operațiuni în medii urbane aglomerate. Un cadru de reglementare specific și cuprinzător ar trebui să garanteze că astfel de operațiuni se desfășoară în condiții de siguranță și că riscul pentru pasageri, echipaj și public este redus la minimum.

Aeronavele cu pilot la bord cu capacitate de decolare și aterizare verticală reprezintă o nouă tehnologie emergentă, fiind necesar să se stabilească proceduri clare de certificare și aprobare a operațiunilor lor, pentru a se asigura că respectă standardele de siguranță și performanță.

Un cadru de reglementare specific și cuprinzător ar trebui să furnizeze un proces clar și transparent în ceea ce privește aspectele legate de certificarea și aprobarea operațiunilor cu astfel de aeronave, oferind operatorilor certitudinea necesară și facilitând dezvoltarea și comercializarea acestor aeronave.

Atât operațiunile comerciale, cât și cele necomerciale cu aeronave cu capacitate de decolare și aterizare verticală implică riscuri la adresa siguranței, care trebuie atenuate corespunzător pentru a garanta siguranța pasagerilor și a echipajului în aer și a persoanelor de la sol. Certificarea operatorilor acestor aeronave este, prin urmare, o măsură care poate contribui la atenuarea riscurilor cunoscute și

potențiale în materie de siguranță, care decurg din exploatarea acestor tehnologii noi și la construirea unei culturi adecvate a siguranței.

Pe măsură ce operațiunile cu aeronave cu pilot la bord cu capacitate de decolare și aterizare verticală devin mai frecvente, este necesar să se asigure integrarea lor sigură și eficientă în sistemul de spațiu aerian existent. Prin urmare, un cadru de reglementare specific și cuprinzător ar trebui să stabilească norme și proceduri clare pentru integrarea acestor operațiuni în spațiul aerian, contribuind astfel la reducerea la minimum a riscului de coliziune și a altor incidente de siguranță.

Pentru integrarea viitoare a aeronavelor cu pilot la bord cu capacitate de decolare și aterizare verticală în sistemele de transport ale statelor membre, este oportun să se aplice același cadru de reglementare disponibil în prezent pentru operațiunile cu avioane și elicoptere, aplicându-se modificările necesare din perspectiva noilor concepte de mobilitate aeriană ale operațiunilor cu aeronave cu pilot la bord cu capacitate de decolare și aterizare verticală, a limitărilor în materie de performanță și de operare și a riscurilor specifice.

Drept urmare, dispozițiile privind copiloții suplimentari pentru rută prevăzute în Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 612/2022, trebuie revizuite pentru a asigura o pregătire adecvată a acestor piloți și pentru a stabili proceduri operaționale adecvate pentru transferul de autoritate între membrii echipajului de zbor.

Dispozițiile pentru piloții care au împlinit vârsta de 60 de ani și care sunt implicați în operațiuni de zbor pentru îndeplinirea serviciului medical de urgență pe elicopter cu un singur pilot (HEMS), trebuie revizuite pentru a facilita o acoperire mai mare a operațiunilor HEMS, echilibrând astfel necesitatea unei disponibilități extinse a serviciilor medicale cu riscurile operațiunilor cu piloți cu vârsta de peste 60 de ani.

Întrucât cercetarea medicală necesită protocoale stricte dispozițiile referitoare la circumstanțe medicale speciale trebuie revizuite pentru a se asigura că sunt adecvate scopului, că nu au un impact negativ asupra siguranței zborurilor și că sunt conforme cu principiile consacrate ale cercetării medicale.

În plus, transportul aerian de mărfuri periculoase trebuie să se desfășoare în conformitate cu standardele internaționale și cu practicile recomandate cuprinse în anexa 18 la Convenția de la Chicago și în instrucțiunile tehnice aplicabile. Cerințele pentru operarea aeronavelor cu pilot la bord cu capacitate de decolare și aterizare verticală trebuie să țină seama de cele mai recente evoluții tehnologice în ceea ce privește proiectarea și operarea aeronavelor, precum și de cele mai bune practici și standarde internaționale.

Consecvent, serviciile medicale de urgență cu elicopterul se numără printre cele mai dificile operațiuni din punctul de vedere al siguranței, deoarece misiunea implică adesea efectuarea unui zbor către o zonă care nu a fost analizată în prealabil, în orice condiții meteorologice și sub presiunea timpului pentru salvarea persoanelor. Aceste operațiuni ar trebui reglementate astfel încât să fie efectuate întotdeauna în condiții de siguranță.

Toate organizațiile care intră în domeniul de aplicare a Codului aerian al Republicii Moldova nr.301/2017 sunt responsabile de gestionarea riscurilor în materie de siguranță și vizează îmbunătățirea continuă a siguranței, inclusiv prin schimbul reciproc de informații relevante în materie de siguranță. Scopul este de a asigura o abordare comună pentru a răspunde riscurilor în materie de siguranță ale interfețelor în contextul operațiunilor de handling la sol, dincolo de obligațiile de raportare a evenimentelor. Această abordare ar completa obligațiile de raportare a evenimentelor către autoritățile competente și ar asigura un flux mai direct de informații în materie de siguranță între părțile interesate în cauză.

Prin urmare, normele trebuie modificate pentru a permite operatorilor de aeronave să facă schimb de informații relevante privind siguranța, rezultând din rapoartele de eveniment sau din inspecțiile și auditurile de supraveghere, cu alte organizații, pentru a le sprijini în menținerea siguranței propriilor operațiuni.

Cadrul normativ național actual nu reglementează în mod expres operarea aeronavelor VTOL și nu reflectă integral noile cerințe europene privind standardele de pregătire și certificare a personalului navigant.

În lipsa armonizării, **pot apărea următoarele deficiențe:**

- lacune normative;
- dificultăți în recunoașterea licențelor și certificatelor;
- riscuri privind siguranța operațională;
- neconformități față de standardele europene aplicabile în relațiile de cooperare internațională.

Prin urmare, **adoptarea proiectului va determina realizarea următoarelor obiective:**

- asigurarea armonizării legislației naționale cu acquis-ul Uniunii Europene;
- creșterea nivelului de siguranță în aviația civilă;
- consolidarea capacității instituționale a autorității competente;
- susținerea procesului de integrare europeană a Republicii Moldova.

În contextul stabilirii și conformității operațiunilor aeriene conform procedurilor europene și a interoperabilității operaționale a normelor, proiectul prevede claritatea normelor cu privire la procedura operațională privind operațiuni de mobilitate aeriană inovatoare (IAM) implementate prin aeronave VTOL cu pilot la bord, zboruri cu decolare/aterizare verticală în regim VMC; reglementări pentru certificarea și aprobarea operațiunilor acestor aeronave, integrarea lor în spațiul aerian, aspecte pentru personalul în contextul operațiunilor HEMS care nu necesită implementarea acțiunilor suplimentare, fapt ce determină necesitatea **intrării în vigoare** la data publicării în Monitorul Oficial.

Totodată, prevederile privind responsabilitățile suplimentare pentru operatorii de aeronave motorizate, conform Regulamentul delegat (UE) 2025/20 [handlingul la sol] (Celex:32025R0024), *va intra în vigoare la nivel european din data de 27.03.2028*, aspect prevăzut și în cadrul normei naționale, ce determină compatibilitatea prevederilor UE cu cadrul național.

În concluzie, prin modificarea hotărârii Guvernului nr. 612/2022 se urmărește avansarea gradului de compatibilitate a actului normativ național în corespundere cu ultimele amendamente operate la Regulamentul (UE) nr. 965/2012, privind operațiuni de mobilitate aeriană inovatoare (IAM) implementate prin aeronave VTOL cu pilot la bord, zboruri cu decolare/aterizare verticală în regim VMC; reglementări pentru certificarea și aprobarea operațiunilor acestor aeronave, integrarea lor în spațiul aerian, aspecte pentru personalul în contextul operațiunilor HEMS; consolidarea interacțiunii între coduri naționale și standardele europene, în scopul siguranței, transparenței operaționale și sprijinirii transformării digitale a industriei aeronautice.

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Principalele prevederi ale proiectului de modificare vine să ajusteze cadrul normativ național pe următoarele aspecte:

- **Operațiuni aeriene tradiționale** (avioane, giravioane, avioane și elicoptere în operațiuni comerciale specifice, supraveghere de siguranță, autorizații pentru operațiuni speciale etc.), ce includând:
 - inspecții la platformă pentru aeronave aflate sub jurisdicția altui stat la aterizarea pe aerodromuri din Moldova;
 - reguli pentru declarațiile operatorilor implicați în operațiuni comerciale specializate și în operarea aeronavelor complexe motorizate (inclusiv în cazuri necomerciale);
 - condiții pentru operațiuni comerciale specializate cu risc ridicat și dacă/ cum se acordă, modifică, suspendă ori revocă autorizațiile.

- **Mobilitate aeriană inovatoare (IAM)**, respectiv zboruri VTOL cu o singură persoană la bord, capacitate de decolare/aterizare verticală: operațiuni efectuate în conformitate cu zborul la vedere pe timp de zi (VMC), cu suprafața la vedere și în cadrul unei aeronave cu un pilot.
- **Introducerea reglementărilor privind operarea aeronavelor cu capacitate de decolare și aterizare verticală VTOL, inclusiv:**
 - cerințe de certificare și autorizare;
 - condiții de pregătire și calificare a personalului navigant;
 - norme operaționale specifice.
 - ajustări terminologice.
- **Actualizarea cadrului normativ referitor la:**
 - licențele echipajelor de zbor;
 - cerințele medicale aplicabile piloților;
 - condițiile de menținere a competenței profesionale.
- **Alinierea procedurilor Autorității Aeronautice Civile la standardele europene în materie de supraveghere și conformitate.**

Proiectul aduce **elemente inovatoare** cu privire la:

- integrarea expresă a normelor aplicabile aeronavelor VTOL;
- ajustarea cerințelor privind certificarea și pregătirea personalului navigant conform ultimelor modificări ale cadrului normativ european.

Menționăm că, proiectul de modificare a Hotărârii Guvernului nr. 612/2022 cu privire la aprobarea Regulamentului de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene, *se introduce o nouă Anexă - nr. 9, intitulată „Operațiuni de mobilitate aeriană inovatoare (Partea IAM)*. Prezenta Anexă stabilește cadrul normativ aplicabil operațiunilor de mobilitate aeriană inovatoare introducând cerințe tehnice și proceduri administrative adaptate noilor tipuri de aeronave și concepte operaționale, în special aeronavelor cu decolare și aterizare verticală (VTOL), inclusiv celor cu propulsie electrică sau hibridă.

Necesitatea includerii acestei anexe derivă din dezvoltarea accelerată a tehnologiilor aeronautice emergente și din apariția conceptelor de mobilitate aeriană urbană, care nu se încadrau integral în regimurile operaționale existente.

Rezultatele scontate după adoptarea și implementarea prezentului proiect de act normativ, se urmărește asigurarea punerii în aplicare consecventă, fiind important la alinierea proceselor/mecanismelor în materie de siguranță în domeniul aviației civile naționale la cele internaționale, pentru a asigura coerența și compatibilitatea între acestea. Acest proces este deosebit de important în domeniul aviației civile, deoarece aviația este o industrie globală, iar operarea în mod sigur și eficient necesită standarde comune și reglementări uniforme.

În concluzie, cadrul juridic este necesar de ajustat pentru a asigura o integrare sigură și proporțională a noilor cerințe și modificări în sistemul aviației civile europene.

3.2. Opțiunile alternative analizate și motivele pentru care acestea nu au fost luate în considerare

În contextul în care, Republica Moldova a devenit stat-candidat pentru aderarea la UE, procesul de transpunere a acquis-ului european, inclusiv în domeniul aviației civile, trebuie să fie unul cât se poate mai aproape și cât se poate mai rapid posibil.

În acest sens, pentru realizarea obligației statutului asumat prin ASAC, sunt necesare transpunerea Regulamentelor enunțate, ce constituie un exercițiu continuu de transpunere a cadrului normativ european aferent operațiunilor aeriene în cadrul normativ național.

4. Analiza impactului de reglementare

4.1. Impactul asupra sectorului public

Impactul asupra sectorului public este determinat prin necesitatea reglementării, supravegherii și evaluării continue a noilor operațiuni IAM/VCA, ceea ce implica instruirea și familiarizarea personalului autorităților conform noilor cerințe pe sectorul aviatic. Noile prevederi ar putea facilita posibilitatea creării cadrului pentru colaborări public-privat în domenii de urgență, transport medical și salvare, în scopul optimizării resurselor publice. Implicit, creșterea cererii pentru expertiză tehnică și evaluare în domenii precum siguranța zborului, gestionarea spațiului aerian și raportare de conformitate.

În concluzie, modificările la Regulament aduc un impact pentru sectorul public, acordând adaptarea proceselor pentru a asigura o gestionare eficientă a operațiunilor în materie de securitate în domeniul aviației civile, contribuind la siguranța sectorului aeronautic.

4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative

Impactul financiar cu privire la implementarea cerințelor prevăzute în prezentul Regulament nu implică costuri financiare.

1.3. Impactul asupra sectorului privat

Impactul asupra sectorului privat este cauzat de modul în care companiile din domeniul aviației și al serviciilor conexe gestionează oportunitățile care dezvoltă soluții de mobilitate aeriană inovatoare (IAM, VCA) și pentru furnizori de componente VTOL, sisteme de portanță, și soluții de siguranță. Poate favoriza activitatea companiilor cu infrastructură de reglementare solidă. Stimulează inovația în logistică urbană și medicală, inclusiv servicii de transport la cerere pentru nevoi critice.

4.4. Impactul social

Contribuția în acest sector se definește prin necesitatea dezvoltării unei siguranțe în spațiul aerian care să ofere nivelul necesar de siguranță, de capacitate, de reacție, de coordonare, de performanță de mediu și de furnizare continuă a serviciilor aeriene rapide, ținând seama în mod corespunzător de necesitățile actuale, în contextul în care implică operațiuni cu proiecte inovatoare de aeronave, ce pot prezenta provocări unice în materie de siguranță din cauza capacității lor de decolare și de aterizare verticală și a faptului că desfășoară operațiuni în medii urbane aglomerate.

Impactul social va cuprinde următoarele segmente, precum:

- îmbunătățirea serviciilor de urgență și de asistență medicală: zboruri VEMS pot accelera transportul medical de urgență, ceea ce poate salva vieți și reduce timpul de răspuns în situații critice;
- creșterea accesului la servicii esențiale în zonele greu accesibile sau aglomerate, ceea ce poate reduce inegalitățile în accesul la asistență;

- necesitatea adaptării forței de muncă prin formare specializată pentru operarea și întreținerea aeronavelor VTOL/VCA, generând oportunități de calificare.

Astfel, noile prevederi în acest sector se definește prin importanța siguranței și a gestionării riscurilor în domeniul aviației, ceea ce poate duce la o mai mare înțelegere și încredere în sistemul de transport aerian, asigurând menținerea unui nivel ridicat de siguranță al aviației, dar și măsuri echilibrate pentru mediul social.

4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal

În procesul de implementare și executare a proiectului de act normativ prelucrarea datelor cu caracter personal se va face strict prin asigurarea protecției drepturilor și libertăților fundamentale ale persoanei fizice cu privire la prelucrarea datelor cu caracter personal conform Legii nr. 133/2011 privind protecția datelor cu caracter personal.

4.4.2. Impactul asupra echității și egalității de gen

Prezentul Regulament nu are impact asupra echității și egalității de gen.

4.5. Impactul asupra mediului

Aplicarea unor principii de performanță și utilizarea de tehnologii inovatoare este esențială pentru îmbunătățirea continuă a proceselor operaționale pe domeniul transportului aerian, determinând o mai bună gestionare a riscurilor de securitate și siguranță ce pot preveni incidente majore. Promovează tehnologii mai eficiente energetic și soluții pentru reducerea impactului asupra mediului, în funcție de tipul de motor folosit.

Astfel, *impactul direct asupra mediului* este mai puțin evident decât în alte domenii, implementarea și ajustarea tehnologiilor pot avea, pe termen lung, efecte favorabile prin promovarea practicilor mai durabile și stimularea sectorului să adopte soluții sustenabile în procesele operaționale.

4.6. Alte impacturi și informații relevante

Posibile impacturi poate fi sesizat asupra inovației tehnologice, determinată de necesitatea de a satisface cerințele de securitate și siguranță în gestionarea riscurilor pentru stimularea, dezvoltarea și adoptarea de noile tehnologii și soluții inovatoare.

5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE

5.1. Măsuri normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională

a) obiectivele actului juridic al UE:

Proiectul național transpune prevederile Regulamentului (UE) nr. 965/2012 al Comisiei din 5 octombrie 2012 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene, cu ultimele amendamente incluse, care sunt prevăzute în următoarele regulamente:

➤ *Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2023/1020 al comisiei din 24 mai 2023 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 965/2012 în ceea ce privește operațiunile de servicii medicale de urgență cu elicopterul*, care urmărește să actualizeze cerințele pentru zborurile HEMS pentru a reflecta evoluțiile tehnologice și cele mai bune practici în domeniul operațiunilor aeriene, precum și să

îmbunătățească siguranța acestui tip de misiuni, care sunt considerate printre cele mai riscante din aviația civilă (de exemplu zboruri în condiții dificile, în prezența obstacolelor, în condiții meteo nefavorabile sau noaptea).

➤ **Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2024/1111 al Comisiei din 10 aprilie 2024 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1178/2011, a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012, a Regulamentului (UE) nr. 965/2012 și a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2017/373 în ceea ce privește stabilirea cerințelor pentru operarea aeronavelor cu pilot la bord cu capacitate de decolare și aterizare verticală**, care stabilește cerințe detaliate privind operarea aeronavelor cu capacitate de decolare și aterizare verticală (VTOL), inclusiv aspecte ce țin de certificare, pregătire și exploatare operațională.

➤ **Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2024/2076 al Comisiei din 24 iulie 2024 de modificare a Regulamentelor (UE) nr. 1178/2011 și (UE) nr. 965/2012 în ceea ce privește clarificarea cerințelor pentru copiloții suplimentari pentru rută, actualizarea cerințelor privind licențele echipajului de zbor și certificarea medicală și îmbunătățirile pentru aviația generală** introduce modificări și actualizări referitoare la:

- licențierea echipajelor de zbor;
- certificarea medicală a personalului navigant;
- cerințe privind calificările și competențele piloților;
- ajustări aplicabile aviației generale.

➤ **Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2025/24 al Comisiei din 19 decembrie 2024 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 965/2012 în ceea ce privește cerințele referitoare la activitățile de handling la sol aplicabile operatorilor de aeronave**, aduce modificări în vederea alinierii cerințelor pentru operatorii de aeronave cu noile reguli privind serviciile și organizațiile de handling la sol, precum și actualizării și clarificării prevederilor existente privind instruirea, responsabilitățile și procedurile pentru activitățile de handling efectuate de operatori sau subcontractate.

➤ **Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2025/133 al Comisiei din 28 ianuarie 2025 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 965/2012 în ceea ce privește operațiunile necomerciale efectuate cu autogire în condiții în care se aplică regulile de zbor la vedere**, stabilește un cadru normativ adecvat și uniform pentru zborurile cu autogire necomerciale, în special pentru noile tipuri de autogire cu greutatea mai mari care nu erau anterior incluse în Regulament.

➤ **Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2025/2293 al Comisiei din 10 noiembrie 2025 de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2023/203 în ceea ce privește cerințele aplicabile organizațiilor care fac obiectul unei declarații și de rectificare a Regulamentelor (UE) nr. 1178/2011, (UE) nr. 748/2012, (UE) nr. 965/2012, (UE) nr. 139/2014, (UE) nr. 1321/2014, (UE) 2015/340 și a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2017/373**, urmărește clarificarea și armonizarea cerințelor aplicabile organizațiilor autorizate pe baza unei declarații, ca să fie coerente cu alte cerințe de reglementare existente.

b) gradul de transpunere a actului juridic al UE, precizându-se dacă transpunerea este totală, parțială sau selectivă:

Proiectul național transpune parțial prevederile Regulamentului (UE) nr. 965/2012 al Comisiei din 5 octombrie 2012 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene.

c) argumentarea introducerii unor reglementări care nu sunt prevăzute expres în actul juridic al UE și/sau care depășesc cerințele minime stabilite de acesta:

Proiectul de act normativ și Tabelele de concordanță sunt elaborate potrivit rigorilor Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative și Hotărârea Guvernului nr. 1171/2018 pentru aprobarea Regulamentului privind armonizarea legislației Republicii Moldova cu legislația Uniunii Europene.

Proiectul hotărârii va fi supus expertizei de compatibilitate cu legislația UE, conform art. 35 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative.

Informația privind rezultatele expertizei de compatibilitate cu legislația UE urmează a fi inclusă în sinteza obiecțiilor și propunerilor/recomandărilor urmare recepționării raportului din partea Centrului de Armonizare a Legislației.

Din punct de vedere al compatibilității prevederile UE sunt compatibile în raport cu prevederile actului juridic național.

5.2. Măsuri normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE

Prezentul Regulament este elaborat în baza **noilor amendamente ale Regulamentului (UE) nr. 965/2012 al Comisiei din 5 octombrie 2012 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene.**

Necesitatea transpunerii acestuia derivă din prevederile Anexei III la ASAC, Capitolul C „Siguranța Aeronautică” și Programul Național de Aderare a Republicii Moldova la UE (PNA) 2025-2029, aprobat prin Hotărârea de Guvern nr. 306/2025, CLUSTER 4., AGENDA VERDE ȘI CONECTIVITATE SUSTENABILĂ, Capitolul 14. „POLITICA DE TRANSPORT”, „Transport aerian”, Anexa A, acțiunea nr. 194.

În concluzie, menționăm necesitatea executării obligațiilor Republicii Moldova conform ASAC în mod uniform în toate țările UE și în Republica Moldova, fiind atinse obiectivele Acordului privind spațiul aerian comun dintre Republica Moldova și Uniunea Europeană și statele sale membre.

6. Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ

În scopul respectării prevederilor Legii nr.239/2008 privind transparența în procesul decizional, anunțul cu privire la inițierea elaborării proiectului a fost plasat pe pagina web oficială a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (compartimentul „Transparența”, directoriul „Transparență decizională/Anunțuri de inițiere a politicilor”), și pe portalul guvernamental [particip.gov.md](https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/16237), la adresa - https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/16237.

Proiectul urmează a fi consultat și avizat cu instituțiile publice de resort în conformitate cu prevederile Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative, inclusiv:

- Ministerul Apărării, Ministerul Finanțelor, Ministerul Afacerilor Interne, Ministerul Sănătății, Agenția Proprietății Publice, Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi, Serviciul de Protecție și Pază de Stat, Autoritatea Aeronautică Civilă;
- Î.S. ”MoldATSA”;
- Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău”;
- Industria aeronautică.

Informația privind rezultatele avizării va fi inclusă în sinteză după recepționarea avizelor respective.

7. Concluziile expertizelor

Proiectul va fi supus prezentării către autoritățile publice responsabile pentru efectuarea expertizei de compatibilitate cu legislația UE și ulterior expertizei anticorupție și a expertizei juridice, conform art. 34 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative. Concluziile expertizelor vor fi incluse în nota de fundamentare la proiectul actului normativ. Astfel, în cadrul procesului de elaborare a proiectului sunt incluse următoarele constatări:

a) Constatările expertizei de compatibilitate

Proiectul va fi supus expertizei de compatibilitate cu legislația UE în conformitate cu prevederile art. 35 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, fiind prezentată expertiza Centrului de Armonizare a Legislației. Urmare recepționării expertizei de compatibilitate cu legislația UE, Tabelul de compatibilitate va fi ajustat, iar concluziile vor fi reflectate în Sinteza proiectului.

b) Constatările expertizei anticorupție

Proiectul va fi remis spre expertizare Centrului Național Anticorupție în conformitate cu prevederile art. 36 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative.

Informația privind rezultatele expertizei anticorupție urmează a fi inclusă în sinteza obiecțiilor și propunerilor/recomandărilor urmare recepționării Raportului anticorupție.

c) Constatările expertizei juridice

Proiectul va fi remis spre expertizare Ministerului Justiției conform art. 37 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative.

Informația privind rezultatele expertizei juridice urmează a fi inclusă în sinteza obiecțiilor și propunerilor/recomandărilor urmare recepționării Raportului de expertiză juridică.

8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent

Prezentul proiect de hotărâre stabilește modificarea Hotărârii Guvernului nr. 612/2022 cu privire la aprobarea Regulamentului de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene, iar modificările aprobate vor permite modificarea ulterioară a cadrului normativ secundar.

9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ

În scopul implementării cerințelor referitoare la modificarea Hotărârii Guvernului nr. 612/2022 cu privire la aprobarea Regulamentului de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene se propune soluții ce vizează întărirea sectorului aeronautic, asigurând conformitatea cu reglementările europene, creșterea securității și a eficienței. Implementarea lor va consolida poziția Republicii Moldova în domeniu și va stimula dezvoltarea durabilă a industriei aeronautice naționale.

Secretar general

Angela ȚURCANU

Tabelul comparativ
cu privire la modificarea Hotărârii Guvernului nr. 612/2022 pentru aprobarea Regulamentului de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene

Conținutul normei în vigoare	Modificarea propusă	Conținutul normei după modificare
<p>Prezenta hotărâre transpune parțial Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei din 5 octombrie 2012 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (CELEX: 32012R0965), publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 296 din 25 octombrie 2012, așa cum a fost modificat ultima oară prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2023/1754 al Comisiei din 11 septembrie 2023.</p>	<p>1. Hotărârea Guvernului nr.612/2022 cu privire la aprobarea Regulamentului de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2022, nr.363-373, art.868), cu modificările ulterioare, se modifică după cum urmează:</p> <p>1.1. Clauza de armonizare va avea următorul cuprins: „Prezenta hotărâre transpune parțial Regulamentul (UE) nr.965/2012 al Comisiei din 5 octombrie 2012 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene în temeiul Regulamentului (CE) nr.216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (CELEX: 32012R0965), publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 296 din 25 octombrie 2012, așa cum a fost modificat ultima oară prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2025/2293 al Comisiei din 10 noiembrie 2025.”;</p>	<p>Prezenta hotărâre transpune parțial Regulamentul (UE) nr.965/2012 al Comisiei din 5 octombrie 2012 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene în temeiul Regulamentului (CE) nr.216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (CELEX: 32012R0965), publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 296 din 25 octombrie 2012, așa cum a fost modificat ultima oară prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2025/2293 al Comisiei din 10 noiembrie 2025.</p>
<p>1. Prezentul Regulament stabilește norme privind:</p> <p>1) operațiunile aeriene cu avioane și elicoptere;</p>	<p>1.2. la punctul 1: 1.2.1. subpunctul 1), subpunctul 3) și subpunctul 4) se modifică după cum urmează:</p> <p>„1) operațiunile aeriene cu avioane și giravioane, inclusiv privind inspecțiile la platformă efectuate în cazul aeronavelor</p>	<p>1. Prezentul Regulament stabilește norme privind:</p> <p>„1) operațiunile aeriene cu avioane și giravioane, inclusiv privind inspecțiile la platformă efectuate</p>

<p>3) condițiile și procedurile referitoare la declarațiile date de operatorii implicați în operațiuni necomerciale cu avioane și elicoptere sau în operarea necomercială a aeronavelor complexe motorizate, inclusiv în operațiuni necomerciale specializate cu aeronave complexe motorizate, referitoare la capacitatea lor și la disponibilitatea mijloacelor necesare pentru a-și îndeplini responsabilitățile legate de operarea de aeronave, precum și condițiile și procedurile referitoare la supravegherea acestor operatori;</p>	<p>operatorilor aflați, în ceea ce privește supravegherea siguranței, sub jurisdicția altui stat, atunci când aterizează pe aerodromuri aflate pe teritoriul care face obiectul dispozițiilor tratatelor”;</p> <p>„3) condițiile și procedurile referitoare la declarațiile date de operatorii implicați în operațiunile comerciale specializate cu avioane și elicoptere sau în operarea necomercială a aeronavelor complexe motorizate, inclusiv în operațiuni necomerciale specializate cu aeronave complexe motorizate, referitoare la capacitatea lor și la disponibilitatea mijloacelor necesare pentru a-și îndeplini responsabilitățile legate de operarea de aeronave, precum și condițiile și procedurile referitoare la supravegherea acestor operatori;</p> <p>4) condițiile referitoare la operațiuni comerciale specializate cu risc ridicat care fac</p>	<p>în cazul aeronavelor operatorilor aflați, în ceea ce privește supravegherea siguranței, sub jurisdicția altui stat, atunci când aterizează pe aerodromuri aflate pe teritoriul care face obiectul dispozițiilor tratatelor”;</p> <p>2) condițiile de eliberare, menținere, modificare, limitare, suspendare sau revocare a certificatelor operatorilor de aeronave, menționate la art.1 alin.(2) din Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017 (în continuare – Codul aerian), cu excepția baloanelor și a planoarelor, implicați în operațiuni de transport aerian comercial, privilegiile și responsabilitățile titularilor de certificate, precum și condițiile în care operațiunile sunt interzise, limitate sau supuse anumitor condiții din motive de siguranță;</p> <p>„3) condițiile și procedurile referitoare la declarațiile date de operatorii implicați în operațiunile comerciale specializate cu avioane și elicoptere sau în operarea necomercială a aeronavelor complexe motorizate, inclusiv în operațiuni necomerciale specializate cu aeronave complexe motorizate, referitoare la capacitatea lor și la disponibilitatea mijloacelor necesare pentru a-și îndeplini responsabilitățile legate de operarea de aeronave, precum și condițiile și procedurile referitoare la supravegherea acestor operatori;</p> <p>4) condițiile referitoare la operațiuni comerciale specializate care fac obiectul autorizării, precum și</p>
--	---	---

<p>4) condițiile referitoare la operațiuni comerciale specializate care fac obiectul autorizării, precum și condițiile pentru emiterea, menținerea, modificarea, limitarea, suspendarea sau revocarea autorizațiilor pentru operațiuni comerciale specializate.</p>	<p>obiectul autorizării din motive de siguranță, precum și condițiile pentru emiterea, menținerea, modificarea, limitarea, suspendarea sau revocarea autorizațiilor pentru operațiuni comerciale specializate”;</p> <p>1.2.1.2. după subpunctul 4), se introduce subpunctul 5) cu următorul conținut: „5) operațiunile de mobilitate aeriană inovatoare în conformitate cu normele de zbor la vedere pe timp de zi, efectuate cu suprafața la vedere și cu aeronave cu un singur pilot la bord, cu capacitate de decolare și aterizare verticală, menționate la art. (2) lit. b) și c) din Codul aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2018, nr. 95-104, art. 189)”.</p>	<p>condițiile pentru emiterea, menținerea, modificarea, limitarea, suspendarea sau revocarea autorizațiilor pentru operațiuni comerciale specializate.</p> <p>5) operațiunile de mobilitate aeriană inovatoare în conformitate cu normele de zbor la vedere pe timp de zi, efectuate cu suprafața la vedere și cu aeronave cu un singur pilot la bord, cu capacitate de decolare și aterizare verticală, menționate la art. (2) lit. b) și c) din Codul aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2018, nr. 95-104, art. 189).</p>
<p>6. În sensul Regulamentului se utilizează următoarele noțiuni: <i>avion (aeroplane)</i> – aeronavă motorizată cu aripă fixă, mai grea decât aerul, care este susținută în zbor de reacția dinamică a aerului asupra aripilor sale; <i>elicopter (helicopter)</i> – aeronavă mai grea decât aerul, susținută în zbor de reacțiile aerului cu unul sau mai multe rotoare acționate de motor pe axe esențial verticale; <i>balon (baloon)</i> – aeronavă mai ușoară decât aerul, cu pilot la bord, care nu este acționată de motor și care susține zborul prin folosirea fie a unui gaz mai ușor decât aerul, fie a unui arzător aeropurtat, fiind incluse baloanele cu gaz, baloanele cu aer</p>	<p>1.2.2. punctul 6 se expune în următoarea redacție: <i>„avion (aeroplane)</i> – aeronavă motorizată cu aripă fixă, mai grea decât aerul, care este susținută în zbor de reacția dinamică a aerului asupra aripilor sale; <i>avioane din clasa de performanță B (performance class B aeroplanes)</i> – avioane cu motoare cu elice cu o configurație maximă operațională a locurilor pentru pasageri de cel mult nouă sau cu o masă maximă la decolare de cel mult 5 700 kg; <i>aeronavă cu capacitate de decolare și aterizare verticală (VTOL) (VCA)</i> - aeronavă acționată de motor, mai grea decât aerul, alta decât aeroplanul sau giravionul, capabilă să efectueze decolarea și aterizarea verticală cu ajutorul unor unități de</p>	<p>6. <i>„avion (aeroplane)</i> – aeronavă motorizată cu aripă fixă, mai grea decât aerul, care este susținută în zbor de reacția dinamică a aerului asupra aripilor sale; <i>avioane din clasa de performanță B (performance class B aeroplanes)</i> – avioane cu motoare cu elice cu o configurație maximă operațională a locurilor pentru pasageri de cel mult nouă sau cu o masă maximă la decolare de cel mult 5 700 kg; <i>aeronavă cu capacitate de decolare și aterizare verticală (VTOL) (VCA)</i> - aeronavă acționată de motor, mai grea decât aerul, alta decât aeroplanul sau giravionul, capabilă să efectueze decolarea și aterizarea verticală cu ajutorul unor unități de portanță și de propulsie utilizate pentru a genera portanța în timpul decolării și aterizării;</p>

cald, baloanele mixte și, deși acționate de motor, dirijabilele cu aer cald;

planor (sailplane) – aeronavă mai grea decât aerul, care este susținută în zbor de reacția dinamică a aerului asupra suprafețelor portante fixe și al cărei zbor liber nu depinde de un motor;

operare comercială (commercial operation) – orice operare a unei aeronave, în schimbul unei remunerații sau al altor contraprestații valoroase, care este la dispoziția publicului sau care, atunci când nu este la dispoziția publicului, face obiectul unui contract între un operator și un client, acesta din urmă neexercitând niciun control asupra operatorului;

balon cu gaz captiv (tethered gas balloon) – balon cu gaz cu un sistem de legare care îl ancorează continuu într-un punct fix pe durata operării;

avioane din clasa de performanță B (performance class B aeroplanes) – avioane cu motoare cu elice cu o configurație maximă operațională a locurilor pentru pasageri de cel mult nouă sau cu o masă maximă la decolare de cel mult 5 700 kg;

zonă de interes public (Public Interest Site, în continuare – PIS) – zonă folosită exclusiv pentru operațiuni de interes public;

operațiune în clasa de performanță 1 (operation in performance class 1) – operațiune în care, în eventualitatea unei

portanță și de propulsie utilizate pentru a genera portanța în timpul decolării și aterizării;

autogir – tip de giravion susținut în zbor în principal de reacțiile aerului pe cel mult două rotoare care se rotesc liber pe axe substanțial verticale;

elicopter (helicopter) – un tip de giravion susținut în zbor principal de reacțiile aerului pe cel mult două rotoare acționate de motor pe axe substanțial verticale;

balon (balloon) – aeronavă mai ușoară decât aerul, cu pilot la bord, care nu este acționată de motor și care susține zborul prin folosirea fie a unui gaz mai ușor decât aerul, fie a unui arzător aeropurtat, fiind incluse baloanele cu gaz, baloanele cu aer cald, baloanele mixte și, deși acționate de motor, dirijabilele cu aer cald;

balon cu gaz captiv (tethered gas balloon) – balon cu gaz cu un sistem de legare care îl ancorează continuu într-un punct fix pe durata operării;

demonstrație de zbor (flying display) – orice activitate de zbor efectuată în mod deliberat în scop demonstrativ sau de divertisment cu ocazia unui eveniment anunțat în prealabil și deschis publicului, inclusiv atunci când aeronava este utilizată în vederea pregătirii pentru o demonstrație de zbor și a efectuării de zboruri spre și dinspre un eveniment anunțat în prealabil;

giravion – aeronavă acționată de motor, mai grea decât aerul, a cărei sustentare depinde în principal de portanța generată de maximum două rotoare;

operare comercială (commercial operation) – orice operare a unei aeronave, în schimbul unei remunerații sau al altor contraprestații valoroase,

autogir – tip de giravion susținut în zbor în principal de reacțiile aerului pe cel mult două rotoare care se rotesc liber pe axe substanțial verticale;

elicopter (helicopter) – un tip de giravion susținut în zbor principal de reacțiile aerului pe cel mult două rotoare acționate de motor pe axe substanțial verticale;

balon (balloon) – aeronavă mai ușoară decât aerul, cu pilot la bord, care nu este acționată de motor și care susține zborul prin folosirea fie a unui gaz mai ușor decât aerul, fie a unui arzător aeropurtat, fiind incluse baloanele cu gaz, baloanele cu aer cald, baloanele mixte și, deși acționate de motor, dirijabilele cu aer cald;

balon cu gaz captiv (tethered gas balloon) – balon cu gaz cu un sistem de legare care îl ancorează continuu într-un punct fix pe durata operării;

demonstrație de zbor (flying display) – orice activitate de zbor efectuată în mod deliberat în scop demonstrativ sau de divertisment cu ocazia unui eveniment anunțat în prealabil și deschis publicului, inclusiv atunci când aeronava este utilizată în vederea pregătirii pentru o demonstrație de zbor și a efectuării de zboruri spre și dinspre un eveniment anunțat în prealabil;

giravion – aeronavă acționată de motor, mai grea decât aerul, a cărei sustentare depinde în principal de portanța generată de maximum două rotoare;

operare comercială (commercial operation) – orice operare a unei aeronave, în schimbul unei remunerații sau al altor contraprestații valoroase, care este la dispoziția publicului sau care, atunci

defectări a motorului critic, elicopterul poate ateriza în cadrul distanței disponibile pentru decolarea întreruptă sau poate continua zborul în siguranță către o zonă de aterizare adecvată, în funcție de momentul apariției defecțiunii; *navigație bazată pe performanțe (Performance Based Navigation, în continuare – PBN)* – navigație regională (*Regional Navigation, în continuare – RNAV*) bazată pe cerințele de performanță pentru aeronavele care sunt exploatate pe o rută cu servicii de trafic aerian (*Air Traffic Services, în continuare – ATS*), pe o procedură de apropiere instrumentală sau într-un spațiu aerian desemnat;

operațiune de taxi aerian (air taxi operation) – în sensul limitărilor timpului de zbor și de serviciu, o operațiune de transport aerian comercial neprogramată, efectuată la cerere, cu un avion cu o configurație maximă operațională a locurilor pentru pasageri (*maximum operational passenger seating configuration, în continuare – MOPSC*) de cel mult 19 locuri;

operațiune specializată (specialised operation) – orice operațiune, alta decât o operațiune de transport aerian comercial, în cadrul căreia aeronava este utilizată pentru activități specializate din domenii precum agricultură, construcții, fotografiere, supraveghere, observare și

care este la dispoziția publicului sau care, atunci când nu este la dispoziția publicului, face obiectul unui contract între un operator și un client, acesta din urmă neexercitând niciun control asupra operatorului;

operațiuni comerciale specializate cu risc ridicat - orice operațiune comercială specializată cu aeronave, desfășurată într-o zonă unde siguranța părților terțe aflate la sol ar putea fi pusă în pericol în cazul unei situații de urgență, sau, conform prevederilor autorității competente din locul în care se desfășoară operațiunea, orice operațiune comercială specializată cu aeronave care, din cauza caracterului său specific și a condițiilor locale în care se desfășoară, prezintă un risc ridicat, în special pentru părțile terțe aflate la sol;

operațiune în clasa de performanță 1 (operation in performance class 1) – operațiune în care, în eventualitatea unei defectări a motorului critic, elicopterul poate ateriza în cadrul distanței disponibile pentru decolarea întreruptă sau poate continua zborul în siguranță către o zonă de aterizare adecvată, în funcție de momentul apariției defecțiunii;

operațiune de taxi aerian (air taxi operation) – în sensul limitărilor timpului de zbor și de serviciu, o operațiune de transport aerian comercial neprogramată, efectuată la cerere, cu un avion cu o configurație maximă operațională a locurilor pentru pasageri (*maximum operational passenger seating configuration, în continuare – MOPSC*) de cel mult 19 locuri;

operațiune specializată (specialised operation) – orice operațiune, alta decât o operațiune de transport aerian comercial, în cadrul căreia

când nu este la dispoziția publicului, face obiectul unui contract între un operator și un client, acesta din urmă neexercitând niciun control asupra operatorului;

operațiuni comerciale specializate cu risc ridicat - orice operațiune comercială specializată cu aeronave, desfășurată într-o zonă unde siguranța părților terțe aflate la sol ar putea fi pusă în pericol în cazul unei situații de urgență, sau, conform prevederilor autorității competente din locul în care se desfășoară operațiunea, orice operațiune comercială specializată cu aeronave care, din cauza caracterului său specific și a condițiilor locale în care se desfășoară, prezintă un risc ridicat, în special pentru părțile terțe aflate la sol;

operațiune în clasa de performanță 1 (operation in performance class 1) – operațiune în care, în eventualitatea unei defectări a motorului critic, elicopterul poate ateriza în cadrul distanței disponibile pentru decolarea întreruptă sau poate continua zborul în siguranță către o zonă de aterizare adecvată, în funcție de momentul apariției defecțiunii;

operațiune de taxi aerian (air taxi operation) – în sensul limitărilor timpului de zbor și de serviciu, o operațiune de transport aerian comercial neprogramată, efectuată la cerere, cu un avion cu o configurație maximă operațională a locurilor pentru pasageri (*maximum operational passenger seating configuration, în continuare – MOPSC*) de cel mult 19 locuri;

operațiune specializată (specialised operation) – orice operațiune, alta decât o operațiune de transport aerian comercial, în

patrulare, publicitate aeriană, zboruri de verificare a întreținerii;

zbor introductiv (introductory flight) – orice zbor efectuat în schimbul unei remunerații sau al altor contraprestații, constând într-un tur aerian de scurtă durată, cu scopul de a atrage noi stagiaari sau noi membri, efectuat de o organizație de pregătire aprobată (*Approved Training Organization*, în continuare – *ATO*) în conformitate cu Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.204/2020 (în continuare – *Regulament de stabilire a cerințelor tehnice și procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă*), sau de o organizație creată cu scopul de a promova sporturile aeriene sau aviația de agrement;

zbor de competiție (competition flight) – orice activitate de zbor în cadrul căreia aeronava este utilizată în întreceri sau competiții aeriene, precum și în vederea pregătirii pentru întreceri sau competiții aeriene și a efectuării de zboruri spre și dinspre întreceri sau competiții;

demonstrație de zbor (flying display) – orice activitate de zbor efectuată în mod deliberat în scop demonstrativ sau de divertisment cu ocazia unui eveniment anunțat în prealabil și deschis publicului, inclusiv atunci când aeronava este utilizată în vederea pregătirii pentru o

aeronava este utilizată pentru activități specializate din domenii precum agricultură, construcții, fotografiere, supraveghere, observare și patrulare, publicitate aeriană, zboruri de verificare a întreținerii;

operațiuni de mobilitate aeriană inovatoare (IAM) - orice operațiune cu aeronave cu capacitate de decolare și aterizare verticală (VTOL) în zone aglomerate și neaglomerate;

navigație bazată pe performanțe (Performance Based Navigation, în continuare – *PBN*) – navigație regională (*Regional Navigation*, în continuare – *RNAV*) bazată pe cerințele de performanță pentru aeronavele care sunt exploatate pe o rută cu servicii de trafic aerian (*Air Traffic Services*, în continuare – *ATS*), pe o procedură de apropiere instrumentală sau într-un spațiu aerian desemnat;

planor (sailplane) – aeronavă mai grea decât aerul, care este susținută în zbor de reacția dinamică a aerului asupra suprafețelor portante fixe și al cărei zbor liber nu depinde de un motor;

zbor introductiv (introductory flight) – orice zbor efectuat în schimbul unei remunerații sau al altor contraprestații, constând într-un tur aerian de scurtă durată, cu scopul de a atrage noi stagiaari sau noi membri, efectuat de o organizație de pregătire aprobată (*Approved Training Organization*, în continuare – *ATO*) în conformitate cu Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 204/2020 (în continuare – *Regulament de stabilire a cerințelor tehnice și procedurilor*

cadrul căreia aeronava este utilizată pentru activități specializate din domenii precum agricultură, construcții, fotografiere, supraveghere, observare și patrulare, publicitate aeriană, zboruri de verificare a întreținerii;

operațiuni de mobilitate aeriană inovatoare (IAM) - orice operațiune cu aeronave cu capacitate de decolare și aterizare verticală (VTOL) în zone aglomerate și neaglomerate;

navigație bazată pe performanțe (Performance Based Navigation, în continuare – *PBN*) – navigație regională (*Regional Navigation*, în continuare – *RNAV*) bazată pe cerințele de performanță pentru aeronavele care sunt exploatate pe o rută cu servicii de trafic aerian (*Air Traffic Services*, în continuare – *ATS*), pe o procedură de apropiere instrumentală sau într-un spațiu aerian desemnat;

planor (sailplane) – aeronavă mai grea decât aerul, care este susținută în zbor de reacția dinamică a aerului asupra suprafețelor portante fixe și al cărei zbor liber nu depinde de un motor;

zbor introductiv (introductory flight) – orice zbor efectuat în schimbul unei remunerații sau al altor contraprestații, constând într-un tur aerian de scurtă durată, cu scopul de a atrage noi stagiaari sau noi membri, efectuat de o organizație de pregătire aprobată (*Approved Training Organization*, în continuare – *ATO*) în conformitate cu Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 204/2020 (în continuare – *Regulament de stabilire a cerințelor tehnice și procedurilor*

<p>demonstrație de zbor și a efectuării de zboruri spre și dinspre un eveniment anunțat în prealabil.</p>	<p><i>administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă</i>), sau de o organizație creată cu scopul de a promova sporturile aeriene sau aviația de agrement; <i>zbor de competiție (competition flight)</i> – orice activitate de zbor în cadrul căreia aeronava este utilizată în întreceri sau competiții aeriene, precum și în vederea pregătirii pentru întreceri sau competiții aeriene și a efectuării de zboruri spre și dinspre întreceri sau competiții; <i>zbor VEMS</i> - zbor cu o VCA care desfășoară operațiuni în temeiul unei aprobări VEMS, în cazul căruia transportul imediat și rapid este esențial și al cărui scop este: (a) facilitarea acordării de asistență medicală de urgență prin transportarea uneia sau mai multora dintre următoarele categorii: i. personalului medical; ii. articolelor medicale (echipamente, sânge, organe, medicamente); iii. Persoanelor bolnave sau rănite și a altor persoane direct implicate; sau (b) efectuarea oricăror operațiuni cu persoane supuse unui risc iminent sau anticipat la adresa sănătății, creat de mediu și fie: i. aceste persoane trebuie să fie salvate sau aprovizionate; fie ii. persoanele, animalele sau echipamentele trebuie transportate către și dinspre locul de operare VEMS”.</p>	<p><i>administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă</i>), sau de o organizație creată cu scopul de a promova sporturile aeriene sau aviația de agrement; <i>zbor de competiție (competition flight)</i> – orice activitate de zbor în cadrul căreia aeronava este utilizată în întreceri sau competiții aeriene, precum și în vederea pregătirii pentru întreceri sau competiții aeriene și a efectuării de zboruri spre și dinspre întreceri sau competiții; <i>zbor VEMS</i> - zbor cu o VCA care desfășoară operațiuni în temeiul unei aprobări VEMS, în cazul căruia transportul imediat și rapid este esențial și al cărui scop este: (a) facilitarea acordării de asistență medicală de urgență prin transportarea uneia sau mai multora dintre următoarele categorii: i. personalului medical; ii. articolelor medicale (echipamente, sânge, organe, medicamente); iii. Persoanelor bolnave sau rănite și a altor persoane direct implicate; sau (b) efectuarea oricăror operațiuni cu persoane supuse unui risc iminent sau anticipat la adresa sănătății, creat de mediu și fie: i. aceste persoane trebuie să fie salvate sau aprovizionate; fie ii. persoanele, animalele sau echipamentele trebuie transportate către și dinspre locul de operare VEMS”.</p>
	<p>1.2.3. după punctul 16 se completează cu punctul 16¹ cu următorul conținut: „16¹. Operatorii operează VCA numai în contextul operațiunilor IAM, astfel cum se specifică în anexele 3 și 9 la prezentul Regulament”.</p>	<p>16¹. Operatorii operează VCA numai în contextul operațiunilor IAM, astfel cum se specifică în anexele 3 și 9 la prezentul Regulament</p>

1.2.4. la punctul 17 după subpunctul 7) se completează cu subpunctul 8) cu următorul cuprins:

„8) VCA utilizate pentru: a) transportul de mărfuri periculoase; b) VEMS”.

17. Operatorii respectă prevederile relevante din anexa nr.5 atunci când exploatează:

1) avioane și elicoptere utilizate pentru:

a) operațiuni care folosesc PBN;

b) operațiuni în conformitate cu specificațiile de performanțe de navigație minime (*Minimum Navigation Performance Specifications*, în continuare – *MNPS*);

c) operațiuni în spațiul aerian cu o eșalonare verticală minimă (*Reduced Vertical Separation Minima*, în continuare – *RVSM*);

d) operațiuni în condiții de vizibilitate redusă (*Low Visibility Operations*, în continuare – *LVO*);

e) operațiuni în condiții de vizibilitate redusă (LVO) sau operațiuni cu credite operaționale.

[Pct.17 subpct.1), lit.e) introdusă prin HG182 din 13.03.24, MO177-180/18.04.24 art.335; în vigoare 25.05.24]

2) avioane și elicoptere utilizate pentru transportul de bunuri periculoase (*Dangerous Goods*, în continuare – *DG*);

3) avioane bimotoare utilizate pentru operațiuni pe rază extinsă (*Extended Range Operations*, în continuare – *ETOPS*) în transportul aerian comercial;

4) elicoptere utilizate pentru operațiuni de transport aerian comercial cu ajutorul sistemelor de redare a imaginii pe timp de noapte (*Night Vision Imaging System*, în continuare – *NVIS*);

5) elicoptere utilizate pentru operațiuni cu încărcături suspendate (*Helicopter Hoist Operations*, în continuare – *HHO*) în cadrul transportului aerian comercial;

6) elicoptere utilizate pentru operațiuni de servicii medicale de urgență (*Helicopter Emergency*

		<p><i>Medical Service</i>, în continuare – <i>HEMS</i>) în cadrul transportului aerian comercial; și</p> <p>7) elicoptere utilizate pentru operațiuni deasupra mării (<i>Helicopter Offshore Operations</i>, în continuare – <i>HOFO</i>).</p> <p>8) VCA utilizate pentru: a) transportul de mărfuri periculoase; b) VEMS”.</p>
	<p>1.2.5. după punctul 19 se completează cu punctul 19¹ cu următorul conținut: „19¹. Operatorii de autogire implicate în operațiuni necomerciale efectuate în condiții în care se aplică regulile de zbor la vedere trebuie să opereze aeronava în conformitate cu dispozițiile din anexa nr. 7”.</p>	<p>19¹. Operatorii de autogire implicate în operațiuni necomerciale efectuate în condiții în care se aplică regulile de zbor la vedere trebuie să opereze aeronava în conformitate cu dispozițiile din anexa nr. 7</p>
<p>20. Atunci când desfășoară activități de pregătire practică în zbor spre, pe sau dinspre teritoriul Republicii Moldova, organizațiile de pregătire menționate în capitolul XII din Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă și care își au sediul principal de activitate în Republica Moldova exploatează:</p> <p>1) elicoptere și avioane motorizate complexe în conformitate cu dispozițiile din anexa nr.6;</p> <p>2) alte avioane și elicoptere în conformitate cu dispozițiile din anexa nr.7.</p>	<p>1.6. la punctul 20:</p> <p>1.2.6.1. la subpunctul 2) se substituie cuvântul „elicoptere” cu cuvântul „giravioane”;</p> <p>1.2.6.2. după subpunctul 2) se completează cu subpunctul 3) cu următorul cuprins: „3) VCA în conformitate cu cerințele specificate în anexa nr. 9”.</p>	<p>20. Atunci când desfășoară activități de pregătire practică în zbor spre, pe sau dinspre teritoriul Republicii Moldova, organizațiile de pregătire menționate în capitolul XII din Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă și care își au sediul principal de activitate în Republica Moldova exploatează:</p> <p>1) elicoptere și avioane motorizate complexe în conformitate cu dispozițiile din anexa nr.6;</p> <p>2) alte avioane și giravioane în conformitate cu dispozițiile din anexa nr.7.</p> <p>3) VCA în conformitate cu cerințele specificate în anexa nr. 9.</p>
	<p>1.2.7. după punctul 20 se introduce punctul 20¹ cu următorul cuprins:</p>	<p>20¹. În cazurile prevăzute la punctul 20, organizațiile de pregătire respectă cerințele</p>

	<p>„20¹. În cazurile prevăzute la punctul 20, organizațiile de pregătire respectă cerințele prevăzute în anexa nr. 7 (partea ORA) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 204/2020, în loc de cerințele din anexa nr. 3 la prezentul Regulament. Pregătirea pentru VCA este furnizată numai de organizații de pregătire aprobate”.</p>	<p>prevăzute în anexa nr. 7 (partea ORA) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 204/2020, în loc de cerințele din anexa nr. 3 la prezentul Regulament. Pregătirea pentru VCA este furnizată numai de organizații de pregătire aprobate.</p>
<p>25. Prin derogare de la pct.15 se efectuează:</p> <p>1) zborurile legate de introducerea sau modificarea unor tipuri de avioane sau elicoptere efectuate de organizațiile de proiectare sau producție în sfera privilegiilor lor;</p> <p>2) zborurile care nu transportă pasageri sau mărfuri, în cazul cărora avionul sau elicopterul este transportat pentru recondiționare, reparare, verificări de întreținere, inspecții, livrare, export sau în scopuri similare, cu condiția ca aeronava să nu fie înscrisă pe un certificat de operator aerian, autorizație pentru operațiuni comerciale specializate sau pe o declarație;</p> <p>3) zborurile care vor fi operate în baza dispozițiilor cu privire la permisul de zbor din anexa nr.1, capitolul P la</p>	<p>1.2.8. la punctul 25:</p> <p>1.2.8.1. la subpunctul 1) cuvântul „elicoptere” se substituie cu cuvântul „giravioane”;</p> <p>1.2.8.2. la subpunctul 2) cuvântul „elicopterul” se substituie cu cuvântul „giravionul”.</p>	<p>25. Prin derogare de la pct.15 se efectuează:</p> <p>1) zborurile legate de introducerea sau modificarea unor tipuri de avioane sau giravioane efectuate de organizațiile de proiectare sau producție în sfera privilegiilor lor;</p> <p>2) zborurile care nu transportă pasageri sau mărfuri, în cazul cărora avionul sau giravionul este transportat pentru recondiționare, reparare, verificări de întreținere, inspecții, livrare, export sau în scopuri similare, cu condiția ca aeronava să nu fie înscrisă pe un certificat de operator aerian, autorizație pentru operațiuni comerciale specializate sau pe o declarație;</p> <p>3) zborurile care vor fi operate în baza dispozițiilor cu privire la permisul de zbor din anexa nr.1, capitolul P la Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea</p>

<p>Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.468/2019 (în continuare – Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție).</p>		<p>organizațiilor de proiectare și producție, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.468/2019 (în continuare – Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție).</p>
	<p>1.2.9. se completează cu punctul 34¹ cu următorul cuprins: „34¹. În ceea ce privește limitările timpului de zbor, operatorul IAM respectă cerințele prevăzute în legislația Republicii Moldova”.</p>	<p>34¹. În ceea ce privește limitările timpului de zbor, operatorul IAM respectă cerințele prevăzute în legislația Republicii Moldova.</p>
<p>Anexa nr. 1 la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene</p> <p>NOȚIUNI În sensul anexelor nr. 2 – nr. 8 se utilizează suplimentar următoarele noțiuni: <i>distanța de accelerare-oprire disponibilă (accelerate-stop distance available – ASDA)</i> – lungimea de decolare disponibilă, plus lungimea căii</p>	<p>1.2.10. Anexa nr. 1 va avea următorul cuprins: ” NOȚIUNI În sensul anexelor nr. 2 – nr. 9 se utilizează suplimentar următoarele noțiuni: <i>distanța de accelerare-oprire disponibilă (ASDA)</i> - lungimea de decolare disponibilă, plus lungimea căii de oprire, în cazul în care o astfel de cale de oprire este declarată disponibilă de către statul pe teritoriul căruia se află aerodromul și poate susține masa avionului în condițiile de exploatare; <i>mijloace acceptabile de punere în conformitate (Acceptable Means of Compliance – AMC)</i> – recomandări emise de</p>	<p>Anexa nr. 1 la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene</p> <p>NOȚIUNI În sensul anexelor nr. 2 – nr. 9 se utilizează suplimentar următoarele noțiuni: <i>distanța de accelerare-oprire disponibilă (ASDA)</i> - lungimea de decolare disponibilă, plus lungimea căii de oprire, în cazul în care o astfel de cale de oprire este declarată disponibilă de către statul pe teritoriul căruia se află aerodromul și poate susține masa avionului în condițiile de exploatare;</p>

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;

mijloace acceptabile de punere în conformitate (Acceptable Means of Compliance – AMC) – recomandări emise de către AAC, care au scopul de a ilustra esența conformării cu prevederile legale sau normative, cu reglementările aeronautice civile, cu specificațiile de certificare. Odată implementate de agenții aeronautici, AAC conferă prezumția de conformitate;

listă de verificare pentru acceptare (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;

aerodrom adecvat (adequate aerodrome) – aerodrom pe care aeronava poate fi exploatată, ținând cont de cerințele aplicabile privind performanța și de caracteristicile pistei;

în sensul clasificării pasagerilor:

(a) *adult (adult)* – persoană cu vârsta de cel puțin 12 ani;

(b) *copil/copii (child/children)* – persoane care au vârsta de cel puțin 2 ani, dar mai mică de 12 ani;

către AAC, care au scopul de a ilustra esența conformării cu prevederile legale sau normative, cu reglementările aeronautice civile, cu specificațiile de certificare. Odată implementate de agenții aeronautici, AAC conferă prezumția de conformitate;

listă de verificare pentru acceptare - document folosit la efectuarea verificării aspectului exterior al coletelor cu bunuri periculoase și a documentelor asociate acestora pentru a determina dacă au fost respectate toate cerințele corespunzătoare;

aerodrom adecvat - aerodrom pe care aeronava poate fi exploatată, ținând cont de cerințele aplicabile privind performanța și de caracteristicile pistei;

în sensul clasificării pasagerilor:

(a) *adult (adult)* – persoană cu vârsta de cel puțin 12 ani;

(b) *copil/copii (child/children)* – persoane care au vârsta de cel puțin 2 ani, dar mai mică de 12 ani;

(c) *copil de vârstă mică (infant)* – persoană cu vârsta mai mică de 2 ani;

minime de operare pe aerodrom (aerodrome operating minima) – limitele de utilizare ale unui aerodrom pentru:

(a) decolare, exprimate ca distanță vizuală în lungul pistei (*Runway Visual Range – RVR*) și/sau vizibilitate, și, dacă este necesar, plafon;

(b) aterizare în operațiuni de apropiere instrumentală 2D, exprimate ca vizibilitate și/sau RVR, altitudine/înălțime minimă de coborâre (MDA/H), și, dacă este necesar, plafon;

mijloace acceptabile de punere în conformitate (Acceptable Means of Compliance – AMC) – recomandări emise de către AAC, care au scopul de a ilustra esența conformării cu prevederile legale sau normative, cu reglementările aeronautice civile, cu specificațiile de certificare. Odată implementate de agenții aeronautici, AAC conferă prezumția de conformitate;

listă de verificare pentru acceptare - document folosit la efectuarea verificării aspectului exterior al coletelor cu bunuri periculoase și a documentelor asociate acestora pentru a determina dacă au fost respectate toate cerințele corespunzătoare;

aerodrom adecvat - aerodrom pe care aeronava poate fi exploatată, ținând cont de cerințele aplicabile privind performanța și de caracteristicile pistei;

în sensul clasificării pasagerilor:

(a) *adult (adult)* – persoană cu vârsta de cel puțin 12 ani;

(b) *copil/copii (child/children)* – persoane care au vârsta de cel puțin 2 ani, dar mai mică de 12 ani;

(c) *copil de vârstă mică (infant)* – persoană cu vârsta mai mică de 2 ani;

minime de operare pe aerodrom (aerodrome operating minima) – limitele de utilizare ale unui aerodrom pentru:

(a) decolare, exprimate ca distanță vizuală în lungul pistei (*Runway Visual Range – RVR*) și/sau vizibilitate, și, dacă este necesar, plafon;

(b) aterizare în operațiuni de apropiere instrumentală 2D, exprimate ca vizibilitate și/sau

(c) *copil de vârstă mică (infant)* – persoană cu vârsta mai mică de 2 ani;

minime de operare pe aerodrom (aerodrome operating minima) – limitele de utilizare ale unui aerodrom pentru:

(a) decolare, exprimate ca distanță vizuală în lungul pistei (*Runway Visual Range – RVR*) și/sau vizibilitate, și, dacă este necesar, plafon;

(b) aterizare în operațiuni de apropiere instrumentală 2D, exprimate ca vizibilitate și/sau RVR, altitudine/înălțime minimă de coborâre (MDA/H), și, dacă este necesar, plafon;

(c) aterizare în operațiuni de apropiere instrumentală 3D, exprimate ca vizibilitate și/sau RVR și altitudinea/înălțimea de luare a deciziei (DA/H), în funcție de tipul și/sau de categoria operațiunii;

zbor cu ajutorul sistemelor de redare a imaginii pe timp de noapte (night vision imaging system – NVIS) – în cazul operațiunilor NVIS, acea parte a zborului în condiții VFR (reguli de zbor la vedere) executat pe timp de noapte, în care un membru al echipajului folosește ochelari de vedere pe timp de noapte (*night vision goggles – NVG*);

aeronavă (aircraft) – un aparat care se poate susține în atmosferă datorită reacțiilor aerului, altele decât reacțiile aerului asupra suprafeței pământului;

(c) aterizare în operațiuni de apropiere instrumentală 3D, exprimate ca vizibilitate și/sau RVR și altitudinea/înălțimea de luare a deciziei (DA/H), în funcție de tipul și/sau de categoria operațiunii;

zbor cu ajutorul sistemelor de redare a imaginii pe timp de noapte (night vision imaging system – NVIS) – în cazul operațiunilor NVIS, acea parte a zborului în condiții VFR (reguli de zbor la vedere) executat pe timp de noapte, în care un membru al echipajului folosește ochelari de vedere pe timp de noapte (*night vision goggles – NVG*);

aeronavă (aircraft) – un aparat care se poate susține în atmosferă datorită reacțiilor aerului, altele decât reacțiile aerului asupra suprafeței pământului;

urmărirea aeronavelor (aircraft tracking) – proces la nivel terestru care menține și actualizează, la intervale standardizate, o evidență a poziției cvadridimensionale a fiecărei aeronave în zbor;

sistem de urmărire a aeronavei (aircraft tracking system) – sistem care se bazează pe urmărirea aeronavei pentru a identifica evoluții anormale în timpul zborului și pentru a emite avertizări;

aerodrom de rezervă (alternate aerodrome) – aerodrom adecvat spre care se poate îndrepta o aeronavă atunci când devine fie imposibil, fie nerecomandabil să își continue zborul către aerodromul prevăzut pentru aterizare sau să aterizeze la respectivul aerodrom, unde sunt disponibile serviciile și instalațiile necesare, unde pot fi îndeplinite cerințele de performanță pentru

RVR, altitudine/înălțime minimă de coborâre (MDA/H), și, dacă este necesar, plafon;

(c) aterizare în operațiuni de apropiere instrumentală 3D, exprimate ca vizibilitate și/sau RVR și altitudinea/înălțimea de luare a deciziei (DA/H), în funcție de tipul și/sau de categoria operațiunii;

zbor cu ajutorul sistemelor de redare a imaginii pe timp de noapte (night vision imaging system – NVIS) – în cazul operațiunilor NVIS, acea parte a zborului în condiții VFR (reguli de zbor la vedere) executat pe timp de noapte, în care un membru al echipajului folosește ochelari de vedere pe timp de noapte (*night vision goggles – NVG*);

aeronavă (aircraft) – un aparat care se poate susține în atmosferă datorită reacțiilor aerului, altele decât reacțiile aerului asupra suprafeței pământului;

urmărirea aeronavelor (aircraft tracking) – proces la nivel terestru care menține și actualizează, la intervale standardizate, o evidență a poziției cvadridimensionale a fiecărei aeronave în zbor;

sistem de urmărire a aeronavei (aircraft tracking system) – sistem care se bazează pe urmărirea aeronavei pentru a identifica evoluții anormale în timpul zborului și pentru a emite avertizări;

aerodrom de rezervă (alternate aerodrome) – aerodrom adecvat spre care se poate îndrepta o aeronavă atunci când devine fie imposibil, fie nerecomandabil să își continue zborul către aerodromul prevăzut pentru aterizare sau să aterizeze la respectivul aerodrom, unde sunt

urmărirea aeronavelor (aircraft tracking) – proces la nivel terestru care menține și actualizează, la intervale standardizate, o evidență a poziției cvadridimensionale a fiecărei aeronave în zbor;

sistem de urmărire a aeronavei (aircraft tracking system) – sistem care se bazează pe urmărirea aeronavei pentru a identifica evoluții anormale în timpul zborului și pentru a emite avertizări;

aerodrom de rezervă (alternate aerodrome) – aerodrom adecvat spre care se poate îndrepta o aeronavă atunci când devine fie imposibil, fie nerecomandabil să își continue zborul către aerodromul prevăzut pentru aterizare sau să aterizeze la respectivul aerodrom, unde sunt disponibile serviciile și instalațiile necesare, unde pot fi îndeplinite cerințele de performanță pentru aeronavă și care este operațional la ora prevăzută a utilizării; noțiunea de „aerodrom de rezervă” include următoarele:

(a) *aerodrom de rezervă la decolare (take-off alternate aerodrome)* – aerodrom de rezervă pe care ar putea ateriza o aeronavă dacă acest lucru devine necesar la scurt timp după decolare, iar aerodromul de plecare nu poate fi utilizat în acest scop;

(b) *aerodrom de rezervă pe rută (en route alternate aerodrome – ERA)* – aerodrom de rezervă

aeronavă și care este operațional la ora prevăzută a utilizării; noțiunea de „aerodrom de rezervă” include următoarele:

(a) *aerodrom de rezervă la decolare (take-off alternate aerodrome)* – aerodrom de rezervă pe care ar putea ateriza o aeronavă dacă acest lucru devine necesar la scurt timp după decolare, iar aerodromul de plecare nu poate fi utilizat în acest scop;

(b) *aerodrom de rezervă pe rută (en route alternate aerodrome – ERA)* – aerodrom de rezervă pe care ar putea ateriza o aeronavă dacă se impune o deviere în timpul zborului pe rută;

(c) *aerodrom de rezervă pe rută pentru combustibil/energie (fuel/energy en route alternate aerodrome)* – aerodrom ERA care este necesar la etapa de planificare pentru a fi utilizat la calcularea combustibilului/energiei;

(d) *aerodrom de rezervă la destinație (destination alternate aerodrome)* – aerodrom de rezervă pe care ar putea ateriza o aeronavă dacă devine fie imposibil, fie nerecomandabil să aterizeze pe aerodromul avut în vedere pentru aterizare;

mijloace de conformitate alternative (alternative means of compliance – AltMoC) – acele mijloace care propun o alternativă la un mijloc acceptabil de conformitate existent sau acelea care propun noi mijloace de stabilire a conformității, pentru care AAC nu a adoptat AMC;

antigivraj (anti-icing) – în cazul procedurilor la sol, o procedură care asigură protecția împotriva formării de chiciură sau gheață și a acumulării de

disponibile serviciile și instalațiile necesare, unde pot fi îndeplinite cerințele de performanță pentru aeronavă și care este operațional la ora prevăzută a utilizării; noțiunea de „aerodrom de rezervă” include următoarele:

(a) *aerodrom de rezervă la decolare (take-off alternate aerodrome)* – aerodrom de rezervă pe care ar putea ateriza o aeronavă dacă acest lucru devine necesar la scurt timp după decolare, iar aerodromul de plecare nu poate fi utilizat în acest scop;

(b) *aerodrom de rezervă pe rută (en route alternate aerodrome – ERA)* – aerodrom de rezervă pe care ar putea ateriza o aeronavă dacă se impune o deviere în timpul zborului pe rută;

(c) *aerodrom de rezervă pe rută pentru combustibil/energie (fuel/energy en route alternate aerodrome)* – aerodrom ERA care este necesar la etapa de planificare pentru a fi utilizat la calcularea combustibilului/energiei;

(d) *aerodrom de rezervă la destinație (destination alternate aerodrome)* – aerodrom de rezervă pe care ar putea ateriza o aeronavă dacă devine fie imposibil, fie nerecomandabil să aterizeze pe aerodromul avut în vedere pentru aterizare;

mijloace de conformitate alternative (alternative means of compliance – AltMoC) – acele mijloace care propun o alternativă la un mijloc acceptabil de conformitate existent sau acelea care propun noi mijloace de stabilire a conformității, pentru care AAC nu a adoptat AMC;

antigivraj (anti-icing) – în cazul procedurilor la sol, o procedură care asigură protecția împotriva

pe care ar putea ateriza o aeronavă dacă se impune o deviere în timpul zborului pe rută;

(c) *aerodrom de rezervă pe rută pentru combustibil/energie (fuel/energy en route alternate aerodrome)* – aerodrom ERA care este necesar la etapa de planificare pentru a fi utilizat la calcularea combustibilului/energiei;

(d) *aerodrom de rezervă la destinație (destination alternate aerodrome)* – aerodrom de rezervă pe care ar putea ateriza o aeronavă dacă devine fie imposibil, fie nerecomandabil să aterizeze pe aerodromul avut în vedere pentru aterizare;

mijloace de conformitate alternative (alternative means of compliance – AltMoC) – acele mijloace care propun o alternativă la un mijloc acceptabil de conformitate existent sau acelea care propun noi mijloace de stabilire a conformității, pentru care AAC nu a adoptat AMC;

antigivraj (anti-icing) – în cazul procedurilor la sol, o procedură care asigură protecția împotriva formării de chiciură sau gheață și a acumulării de zăpadă pe suprafețele tratate ale aeronavei pentru o perioadă de timp limitată (durată de acțiune);

membru al echipajului de cabină (cabin crew member) – membru al echipajului calificat corespunzător, altul

zăpadă pe suprafețele tratate ale aeronavei pentru o perioadă de timp limitată (durată de acțiune);

membru al echipajului de cabină (cabin crew member) – membru al echipajului calificat corespunzător, altul decât un membru al echipajului de zbor sau al personalului tehnic, care este însărcinat de un operator cu îndeplinirea atribuțiilor legate de siguranța pasagerilor și a zborului în timpul operațiunilor;

categoria A la elicoptere (category A with respect to helicopters) – elicoptere multimotor proiectate cu modalități de izolare a motoarelor și sistemelor menționate în specificațiile de certificare aplicabile, care pot fi operate cu ajutorul datelor de decolare și aterizare programate pe baza conceptului cedării motorului critic, ce asigură o suprafață desemnată adecvată și un nivel adecvat al performanțelor pentru continuarea zborului în siguranță sau pentru decolarea întreruptă în condiții de siguranță în cazul cedării unui motor;

categoria B la elicoptere (category B with respect to helicopters) – elicoptere monomotor sau multimotor care nu îndeplinesc standardele categoriei A. Elicopterele de categoria B nu au o capacitate garantată de continuare a zborului în siguranță în cazul cedării unui motor, situație în care se presupune că se procedează la aterizarea neprevăzută;

plafon (ceiling) – înălțimea deasupra solului sau a apei a bazei celui mai de jos strat de nori sub 6 000 m (20 000 ft) care acoperă mai mult de jumătate din suprafața cerului;

specificații de certificare (Certification Specifications – CS) – standarde tehnice adoptate

formării de chiciură sau gheață și a acumulării de zăpadă pe suprafețele tratate ale aeronavei pentru o perioadă de timp limitată (durată de acțiune);

membru al echipajului de cabină (cabin crew member) – membru al echipajului calificat corespunzător, altul decât un membru al echipajului de zbor sau al personalului tehnic, care este însărcinat de un operator cu îndeplinirea atribuțiilor legate de siguranța pasagerilor și a zborului în timpul operațiunilor;

categoria A la elicoptere (category A with respect to helicopters) – elicoptere multimotor proiectate cu modalități de izolare a motoarelor și sistemelor menționate în specificațiile de certificare aplicabile, care pot fi operate cu ajutorul datelor de decolare și aterizare programate pe baza conceptului cedării motorului critic, ce asigură o suprafață desemnată adecvată și un nivel adecvat al performanțelor pentru continuarea zborului în siguranță sau pentru decolarea întreruptă în condiții de siguranță în cazul cedării unui motor;

categoria B la elicoptere (category B with respect to helicopters) – elicoptere monomotor sau multimotor care nu îndeplinesc standardele categoriei A. Elicopterele de categoria B nu au o capacitate garantată de continuare a zborului în siguranță în cazul cedării unui motor, situație în care se presupune că se procedează la aterizarea neprevăzută;

plafon (ceiling) – înălțimea deasupra solului sau a apei a bazei celui mai de jos strat de nori sub 6 000 m (20 000 ft) care acoperă mai mult de jumătate din suprafața cerului;

decât un membru al echipajului de zbor sau al personalului tehnic, care este însărcinat de un operator cu îndeplinirea atribuțiilor legate de siguranța pasagerilor și a zborului în timpul operațiunilor;

categoria A la elicoptere (category A with respect to helicopters) – elicoptere multimotor proiectate cu modalități de izolare a motoarelor și sistemelor menționate în specificațiile de certificare aplicabile, care pot fi operate cu ajutorul datelor de decolare și aterizare programate pe baza conceptului cedării motorului critic, ce asigură o suprafață desemnată adecvată și un nivel adecvat al performanțelor pentru continuarea zborului în siguranță sau pentru decolarea întreruptă în condiții de siguranță în cazul cedării unui motor;

categoria B la elicoptere (category B with respect to helicopters) – elicoptere monomotor sau multimotor care nu îndeplinesc standardele categoriei A. Elicopterele de categoria B nu au o capacitate garantată de continuare a zborului în siguranță în cazul cedării unui motor, situație în care se presupune că se procedează la aterizarea neprevăzută;

plafon (ceiling) – înălțimea deasupra solului sau a apei a bazei celui mai de jos strat de nori sub 6 000 m (20 000 ft) care acoperă mai mult de jumătate din suprafața cerului;

specificații de certificare (Certification

de AAC, care indică mijloace de demonstrare a conformității cu reglementări aeronautice aplicabile și care pot fi utilizate de o organizație în scopul certificării;

apropiere cu manevre la vedere (circling) – faza de zbor la vedere a unei operațiuni de apropiere cu manevre la vedere;

operațiune de apropiere cu manevre la vedere (circling approach operation) – operațiune de apropiere instrumentală de tip A menită să aducă o aeronavă în poziția pentru aterizare pe o pistă/o zonă de apropiere finală și de decolare (FATO) care nu este situată corespunzător pentru o apropiere directă;

prelungire degajată (clearway) – suprafață dreptunghiulară delimitată pe sol sau pe apă, aflată sub controlul autorității competente, aleasă sau amenajată corespunzător, peste care o aeronavă poate efectua o parte din urcarea inițială la o înălțime specificată;

baza norilor (cloud base) – înălțimea bazei celui mai jos element al norilor observat sau prevăzut în vecinătatea unui aerodrom sau unui loc de operare sau în cadrul unei zone de operare specificate, măsurată în mod normal deasupra altitudinii aerodromului sau, în cazul unor operațiuni deasupra mării, deasupra nivelului mediu al mării;

înregistrator de voce din cabina de pilotaj (cockpit voice recorder – CVR) – înregistrator de zbor protejat împotriva accidentelor care utilizează o combinație de microfoane și de alte dispozitive de intrare audio și digitale pentru a capta și înregistra mediul sonor din compartimentul echipajului de

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;

apropiere cu manevre la vedere (circling) – faza de zbor la vedere a unei operațiuni de apropiere cu manevre la vedere;

operațiune de apropiere cu manevre la vedere (circling approach operation) – operațiune de apropiere instrumentală de tip A menită să aducă o aeronavă în poziția pentru aterizare pe o pistă/o zonă de apropiere finală și de decolare (FATO) care nu este situată corespunzător pentru o apropiere directă;

prelungire degajată (clearway) – suprafață dreptunghiulară delimitată pe sol sau pe apă, aflată sub controlul autorității competente, aleasă sau amenajată corespunzător, peste care o aeronavă poate efectua o parte din urcarea inițială la o înălțime specificată;

baza norilor (cloud base) – înălțimea bazei celui mai jos element al norilor observat sau prevăzut în vecinătatea unui aerodrom sau unui loc de operare sau în cadrul unei zone de operare specificate, măsurată în mod normal deasupra altitudinii aerodromului sau, în cazul unor operațiuni deasupra mării, deasupra nivelului mediu al mării;

înregistrator de voce din cabina de pilotaj (cockpit voice recorder – CVR) – înregistrator de zbor protejat împotriva accidentelor care utilizează o combinație de microfoane și de alte dispozitive de

Specifications – CS) – standarde tehnice adoptate de AAC, care indică mijloace de demonstrare a conformității cu reglementări aeronautice aplicabile și care pot fi utilizate de o organizație în scopul certificării;

apropiere cu manevre la vedere (circling) – faza de zbor la vedere a unei operațiuni de apropiere cu manevre la vedere;

operațiune de apropiere cu manevre la vedere (circling approach operation) – operațiune de apropiere instrumentală de tip A menită să aducă o aeronavă în poziția pentru aterizare pe o pistă/o zonă de apropiere finală și de decolare (FATO) care nu este situată corespunzător pentru o apropiere directă;

prelungire degajată (clearway) – suprafață dreptunghiulară delimitată pe sol sau pe apă, aleasă sau amenajată corespunzător, peste care un avion poate efectua o parte din urcarea inițială la o înălțime specificată;

baza norilor (cloud base) – înălțimea bazei celui mai jos element al norilor observat sau prevăzut în vecinătatea unui aerodrom sau unui loc de operare sau în cadrul unei zone de operare specificate, măsurată în mod normal deasupra altitudinii aerodromului sau, în cazul unor operațiuni deasupra mării, deasupra nivelului mediu al mării;

zbor și comunicațiile recepționate, transmise sau schimbate între membrii echipajului de zbor;

partajare de coduri (code share) – acord în temeiul căruia un operator atribuie codul său de identificare unui zbor efectuat de alt operator, precum și vinde și eliberează bilete pentru respectivul zbor;

competență (competency) – dimensiune a performanței umane care este utilizată pentru a indica suficient de exact performanța la locul de muncă, care se manifestă și se observă prin comportamente care mobilizează cunoștințele, abilitățile și atitudinile relevante pentru desfășurarea de activități sau pentru executarea de sarcini în condiții specifice;

pregătire bazată pe competențe (competency-based training) – programe de evaluare și de pregătire care se caracterizează prin orientarea către performanță, prin accentul pe standardele de performanță și pe măsurarea lor și prin elaborarea pregătirii la standardele de performanță specificate;

cadru de competențe (competency framework) – set complet de competențe identificate, care sunt dezvoltate, antrenate și evaluate în cadrul programului de pregătire bazată pe date concrete al operatorului, folosind scenarii relevante pentru operațiuni, set ce este suficient de larg pentru a pregăti pilotul pentru amenințări și erori atât prevăzute, cât și neprevăzute;

zonă aglomerată (congested area) – cu referire la un oraș, o localitate sau o așezare, orice suprafață care este utilizată mai ales în scopuri rezidențiale, comerciale sau de recreere;

intrare audio și digitale pentru a capta și înregistra mediul sonor din compartimentul echipajului de zbor și comunicațiile recepționate, transmise sau schimbate între membrii echipajului de zbor;

partajare de coduri (code share) – acord în temeiul căruia un operator atribuie codul său de identificare unui zbor efectuat de alt operator, precum și vinde și eliberează bilete pentru respectivul zbor;

competență (competency) – dimensiune a performanței umane care este utilizată pentru a indica suficient de exact performanța la locul de muncă, care se manifestă și se observă prin comportamente care mobilizează cunoștințele, abilitățile și atitudinile relevante pentru desfășurarea de activități sau pentru executarea de sarcini în condiții specifice;

pregătire bazată pe competențe (competency-based training) – programe de evaluare și de pregătire care se caracterizează prin orientarea către performanță, prin accentul pe standardele de performanță și pe măsurarea lor și prin elaborarea pregătirii la standardele de performanță specificate;

cadru de competențe (competency framework) – set complet de competențe identificate, care sunt dezvoltate, antrenate și evaluate în cadrul programului de pregătire bazată pe date concrete al operatorului, folosind scenarii relevante pentru operațiuni, set ce este suficient de larg pentru a pregăti pilotul pentru amenințări și erori atât prevăzute, cât și neprevăzute;

zonă aglomerată (congested area) – cu referire la un oraș, o localitate sau o așezare, orice

înregistrator de voce din cabina de pilotaj (cockpit voice recorder – CVR) – înregistrator de zbor protejat împotriva accidentelor care utilizează o combinație de microfoane și de alte dispozitive de intrare audio și digitale pentru a capta și înregistra mediul sonor din compartimentul echipajului de zbor și comunicațiile recepționate, transmise sau schimbate între membrii echipajului de zbor;

partajare de coduri (code share) – acord în temeiul căruia un operator atribuie codul său de identificare unui zbor efectuat de alt operator, precum și vinde și eliberează bilete pentru respectivul zbor;

competență (competency) – dimensiune a performanței umane care este utilizată pentru a indica suficient de exact performanța la locul de muncă, care se manifestă și se observă prin comportamente care mobilizează cunoștințele, abilitățile și atitudinile relevante pentru desfășurarea de activități sau pentru executarea de sarcini în condiții specifice;

pregătire bazată pe competențe (competency-based training) – programe de evaluare și de pregătire care se caracterizează prin orientarea către performanță, prin accentul pe standardele de performanță și pe măsurarea lor și prin

pistă contaminată (contaminated runway) – pistă în cazul căreia o porțiune considerabilă a suprafeței (indiferent dacă se află într-o zonă izolată sau nu) din cadrul lungimii și lățimii utilizate este acoperită de una sau mai multe dintre substanțele enumerate în lista descriptorilor stării suprafeței pistei;

rezervă operațională de combustibil/energie (contingency fuel/energy) – combustibilul/energia necesar(ă) pentru a compensa o serie de factori neprevăzuți care ar putea influența consumul de combustibil/energie până la aerodromul sau vertiportul de destinație;

apropiere finală prin coborâre continuă (continuous descent final approach – CDFa) – tehnică, conformă cu procedurile de apropiere stabilizată, pentru operarea segmentului de apropiere finală (FAS) al unei proceduri de apropiere de neprecizie (NPA) instrumentală ca o coborâre continuă, fără palier, de la o altitudine/înălțime mai mare sau egală cu altitudinea/înălțimea punctului de apropiere finală:

(a) în cazul operațiunilor de apropiere directă, la un punct situat la aproximativ 15 m (50 ft) deasupra pragului pistei de aterizare sau a punctului în care începe manevra de redresare; sau

(b) în cazul operațiunilor de apropiere cu manevre la vedere, până când se atinge MDA/H sau altitudinea/înălțimea de manevră de zbor la vedere;

vizibilitate meteorologică convertită (converted meteorological visibility – CMV) – valoare,

suprafață care este utilizată mai ales în scopuri rezidențiale, comerciale sau de recreere;

pistă contaminată (contaminated runway) – pistă în cazul căreia o porțiune considerabilă a suprafeței (indiferent dacă se află într-o zonă izolată sau nu) din cadrul lungimii și lățimii utilizate este acoperită de una sau mai multe dintre substanțele enumerate în lista descriptorilor stării suprafeței pistei;

rezervă operațională de combustibil/energie (contingency fuel/energy) – combustibilul/energia necesar(ă) pentru a compensa o serie de factori neprevăzuți care ar putea influența consumul de combustibil/energie până la aerodromul sau vertiportul de destinație;

apropiere finală prin coborâre continuă (continuous descent final approach – CDFa) – tehnică, conformă cu procedurile de apropiere stabilizată, pentru operarea segmentului de apropiere finală (FAS) al unei proceduri de apropiere de neprecizie (NPA) instrumentală ca o coborâre continuă, fără palier, de la o altitudine/înălțime mai mare sau egală cu altitudinea/înălțimea punctului de apropiere finală:

(a) în cazul operațiunilor de apropiere directă, la un punct situat la aproximativ 15 m (50 ft) deasupra pragului pistei de aterizare sau a punctului în care începe manevra de redresare; sau

(b) în cazul operațiunilor de apropiere cu manevre la vedere, până când se atinge MDA/H sau altitudinea/înălțimea de manevră de zbor la vedere;

elaborarea pregătirii la standardele de performanță specificate;

cadru de competențe (competency framework) – set complet de competențe identificate, care sunt dezvoltate, antrenate și evaluate în cadrul programului de pregătire bazată pe date concrete al operatorului, folosind scenarii relevante pentru operațiuni, set ce este suficient de larg pentru a pregăti pilotul pentru amenințări și erori atât prevăzute, cât și neprevăzute;

zonă aglomerată (congested area) – cu referire la un oraș, o localitate sau o așezare, orice suprafață care este utilizată mai ales în scopuri rezidențiale, comerciale sau de recreere;

pistă contaminată (contaminated runway) – pistă în cazul căreia o porțiune considerabilă a suprafeței (indiferent dacă se află într-o zonă izolată sau nu) din cadrul lungimii și lățimii utilizate este acoperită de una sau mai multe dintre substanțele enumerate în lista descriptorilor stării suprafeței pistei;

rezervă operațională de combustibil/energie (contingency fuel/energy) – combustibilul/energia necesar(ă) pentru a compensa o serie de factori neprevăzuți care ar putea influența consumul de combustibil/energie până la aerodromul de destinație;

apropiere finală prin coborâre continuă (continuous descent final approach – CDF) – tehnică, conformă

echivalentă cu RVR, care este derivată din vizibilitatea meteorologică raportată;

membru al echipajului (crew member) – persoană desemnată de un operator să execute sarcini la bordul unei aeronave;

faze critice ale zborului (critical phases of flight) – în cazul avioanelor, rularea la decolare (*take-off run*), traiectoria de decolare, apropierea finală, apropierea întreruptă, aterizarea, inclusiv decelerarea după aterizare și orice alte faze ale zborului determinate de pilotul comandant sau de comandant;

faze critice ale zborului (critical phases of flight) – (a) în cazul elicopterelor, rulajul, zborul la punct fix, decolarea, apropierea finală, apropierea întreruptă, aterizarea și orice alte faze ale zborului determinate de pilotul comandant sau de comandant;

(b) în cazul VCA, rularea la sol cu pasageri în scopul zborului sau după aterizare, rularea aeriană, zborul la punct fix, decolarea, apropierea finală, apropierea întreruptă (manevra „go-around”), aterizarea și orice altă fază a zborului determinată de pilotul comandant;

schemă actuală de combustibil/energie (current fuel/energy scheme) – schema de combustibil/energie aprobată, utilizată în prezent de operator;

bunuri periculoase (dangerous goods – DG) – articole sau substanțe care pot reprezenta un risc pentru sănătate, siguranță, bunurile materiale sau pentru mediu și care se regăsesc în lista cu bunuri periculoase din instrucțiunile tehnice sau care sunt clasificate conform acestor instrucțiuni;

vizibilitate meteorologică convertită (converted meteorological visibility – CMV) – valoare, echivalentă cu RVR, care este derivată din vizibilitatea meteorologică raportată;

membru al echipajului (crew member) – persoană desemnată de un operator să execute sarcini la bordul unei aeronave;

faze critice ale zborului (critical phases of flight) – în cazul avioanelor, rularea la decolare (*take-off run*), traiectoria de decolare, apropierea finală, apropierea întreruptă, aterizarea, inclusiv decelerarea după aterizare și orice alte faze ale zborului determinate de pilotul comandant sau de comandant;

faze critice ale zborului (critical phases of flight) – (a) în cazul elicopterelor, rulajul, zborul la punct fix, decolarea, apropierea finală, apropierea întreruptă, aterizarea și orice alte faze ale zborului determinate de pilotul comandant sau de comandant;

(b) în cazul VCA, rularea la sol cu pasageri în scopul zborului sau după aterizare, rularea aeriană, zborul la punct fix, decolarea, apropierea finală, apropierea întreruptă (manevra „go-around”), aterizarea și orice altă fază a zborului determinată de pilotul comandant;

schemă actuală de combustibil/energie (current fuel/energy scheme) – schema de combustibil/energie aprobată, utilizată în prezent de operator;

bunuri periculoase (dangerous goods – DG) – articole sau substanțe care pot reprezenta un risc pentru sănătate, siguranță, bunurile materiale sau pentru mediu și care se regăsesc în lista cu bunuri periculoase din

cu procedurile de apropiere stabilizată, pentru operarea segmentului de apropiere finală (FAS) al unei proceduri de apropiere de neprecizie (NPA) instrumentală ca o coborâre continuă, fără palier, de la o altitudine/înălțime mai mare sau egală cu altitudinea/înălțimea punctului de apropiere finală:

(a) în cazul operațiunilor de apropiere directă, la un punct situat la aproximativ 15 m (50 ft) deasupra pragului pistei de aterizare sau a punctului în care începe manevra de redresare; sau

(b) în cazul operațiunilor de apropiere cu manevre la vedere, până când se atinge MDA/H sau altitudinea/înălțimea de manevră de zbor la vedere;

vizibilitate meteorologică convertită (converted meteorological visibility – CMV) – valoare, echivalentă cu RVR, care este derivată din vizibilitatea meteorologică raportată;

membri al echipajului (crew member) – persoană desemnată de un operator să execute sarcini la bordul unei aeronave;

faze critice ale zborului (critical phases of flight) – în cazul avioanelor, rularea la decolare (*take-off run*), traiectoria de decolare, apropierea finală, apropierea întreruptă, aterizarea, inclusiv decelerarea după aterizare și orice alte faze ale zborului determinate de pilotul comandant sau de comandant;

accident cu bunuri periculoase (dangerous goods accident) – eveniment asociat transportului de bunuri periculoase pe calea aerului și legat de acesta, care conduce la accidentarea mortală sau gravă a unei persoane sau la pierderi materiale importante;

incident cu bunuri periculoase (dangerous goods incident):

(a) un eveniment, diferit de un accident cu bunuri periculoase, asociat transportului de bunuri periculoase pe calea aerului și legat de acesta, care nu se produce în mod necesar la bordul unei aeronave și care conduce la rănirea unei persoane, la pierderi materiale, la incendiu, spargere, scurgeri de fluide, radiații sau orice alt semn de degradare a integrității ambalajului;

(b) orice eveniment legat de transportul de bunuri periculoase pe calea aerului care pune în pericol grav o aeronavă sau ocupanții acesteia;

altitudinea de luare a deciziei sau înălțimea de luare a deciziei (decision altitude – DA or decision height – DH) – o altitudine sau o înălțime specificată, în cadrul unei operațiuni de apropiere instrumentală 3D, la care trebuie inițiată o procedură de întrerupere a apropierii în cazul în care reperul vizual necesar pentru continuarea apropierii nu a fost stabilit;

dejivrare (de-icing) – în cazul procedurilor la sol, o procedură prin care chiciura, gheața, zăpada sau zăpada topită sunt înlăturate de pe o aeronavă pentru asigurarea unor suprafețe necontaminate;

punct definit după decolare (defined point after take-off – DPATO) – punctul, din faza de decolare și urcare inițială, înainte de care elicopterul nu poate continua zborul în siguranță

instrucțiunile tehnice sau care sunt clasificate conform acestor instrucțiuni;

accident cu bunuri periculoase (dangerous goods accident) – eveniment asociat transportului de bunuri periculoase pe calea aerului și legat de acesta, care conduce la accidentarea mortală sau gravă a unei persoane sau la pierderi materiale importante;

incident cu bunuri periculoase (dangerous goods incident):

(a) un eveniment, diferit de un accident cu bunuri periculoase, asociat transportului de bunuri periculoase pe calea aerului și legat de acesta, care nu se produce în mod necesar la bordul unei aeronave și care conduce la rănirea unei persoane, la pierderi materiale, la incendiu, spargere, scurgeri de fluide, radiații sau orice alt semn de degradare a integrității ambalajului;

(b) orice eveniment legat de transportul de bunuri periculoase pe calea aerului care pune în pericol grav o aeronavă sau ocupanții acesteia;

altitudinea de luare a deciziei sau înălțimea de luare a deciziei (decision altitude – DA or decision height – DH) – o altitudine sau o înălțime specificată, în cadrul unei operațiuni de apropiere instrumentală 3D, la care trebuie inițiată o procedură de întrerupere a apropierii în cazul în care reperul vizual necesar pentru continuarea apropierii nu a fost stabilit;

dejivrare (de-icing) – în cazul procedurilor la sol, o procedură prin care chiciura, gheața, zăpada sau zăpada topită sunt înlăturate de pe o aeronavă pentru asigurarea unor suprafețe necontaminate;

punct definit după decolare (defined point after take-off – DPATO) – punctul, din faza de

faze critice ale zborului (critical phases of flight) – în cazul elicopterelor, rulajul (*taxiing*), zborul la punct fix, decolarea, apropierea finală, apropierea întreruptă, aterizarea și orice alte faze ale zborului determinate de pilotul comandant sau de comandant;

schemă actuală de combustibil/energie (current fuel/energy scheme) – schema de combustibil/energie aprobată, utilizată în prezent de operator;

bunuri periculoase (dangerous goods – DG) – articole sau substanțe care pot reprezenta un risc pentru sănătate, siguranță, bunurile materiale sau pentru mediu și care se regăsesc în lista cu bunuri periculoase din instrucțiunile tehnice sau care sunt clasificate conform acestor instrucțiuni;

accident cu bunuri periculoase (dangerous goods accident) – eveniment asociat transportului de bunuri periculoase pe calea aerului și legat de acesta, care conduce la accidentarea mortală sau gravă a unei persoane sau la pierderi materiale importante;

incident cu bunuri periculoase (dangerous goods incident):

(a) un eveniment, diferit de un accident cu bunuri periculoase, asociat transportului de bunuri periculoase pe calea aerului și legat de acesta, care nu se produce în mod necesar la bordul unei aeronave și care conduce la rănirea unei

cu motorul critic inoperant și este posibil să se impună aterizarea forțată;

punct definit înainte de aterizare (defined point before landing – DPBL) – punctul, din faza de apropiere și aterizare, după care elicopterul nu poate continua zborul în siguranță cu motorul critic inoperant și este posibil să se impună aterizarea forțată;

distanța DR (distance DR) – distanța orizontală pe care elicopterul sau VCA a parcurs-o de la sfârșitul distanței de decolare disponibile;

contract de închiriere fără echipaj (dry lease agreement) – un acord între persoane fizice sau juridice, după caz, în temeiul căruia o aeronavă este operată pe baza certificatului de operator aerian (AOC) sau a autorizației pentru operațiuni comerciale specializate a locatarului, sau, în cazul operațiunilor comerciale, altele decât CAT, sub responsabilitatea locatarului;

masa operațională a aeronavei goale (dry operating mass) – masa totală a aeronavei pregătite pentru un anumit tip de operațiune, excluzând cantitatea de combustibil utilizabilă și încărcătura transportată;

pistă uscată (dry runway) – pistă a cărei suprafață nu este vizibil umedă, necontaminată pe porțiunea destinată utilizării;

aplicație EFB (EFB application) – aplicație software instalată pe o platformă-gază pentru EFB, care asigură una sau mai multe dintre funcțiile operaționale specifice care servesc drept suport operațiunilor de zbor;

platformă-gază pentru EFB (EFB host platform) – echipamentul hardware care găzduiește capacitățile de calcul și software-ul de

decolare și urcare inițială, înainte de care elicopterul nu poate continua zborul în siguranță cu motorul critic inoperant și este posibil să se impună aterizarea forțată;

punct definit înainte de aterizare (defined point before landing – DPBL) – punctul, din faza de apropiere și aterizare, după care elicopterul nu poate continua zborul în siguranță cu motorul critic inoperant și este posibil să se impună aterizarea forțată;

distanța DR (distance DR) – distanța orizontală pe care elicopterul sau VCA a parcurs-o de la sfârșitul distanței de decolare disponibile;

contract de închiriere fără echipaj (dry lease agreement) – un acord între persoane fizice sau juridice, după caz, în temeiul căruia o aeronavă este operată pe baza certificatului de operator aerian (AOC) sau a autorizației pentru operațiuni comerciale specializate a locatarului, sau, în cazul operațiunilor comerciale, altele decât CAT, sub responsabilitatea locatarului;

masa operațională a aeronavei goale (dry operating mass) – masa totală a aeronavei pregătite pentru un anumit tip de operațiune, excluzând cantitatea de combustibil utilizabilă și încărcătura transportată;

pistă uscată (dry runway) – pistă a cărei suprafață nu este vizibil umedă, necontaminată pe porțiunea destinată utilizării;

aplicație EFB (EFB application) – aplicație software instalată pe o platformă-gază pentru EFB, care asigură una sau mai multe dintre funcțiile operaționale specifice care servesc drept suport operațiunilor de zbor;

persoane, la pierderi materiale, la incendiu, spargere, scurgeri de fluide, radiații sau orice alt semn de degradare a integrității ambalajului;

(b) orice eveniment legat de transportul de bunuri periculoase pe calea aerului care pune în pericol grav o aeronavă sau ocupanții acesteia;

altitudinea de luare a deciziei sau înălțimea de luare a deciziei (decision altitude – DA or decision height – DH) – o altitudine sau o înălțime specificată, în cadrul unei operațiuni de apropiere instrumentală 3D, la care trebuie inițiată o procedură de întrerupere a apropierii în cazul în care reperul vizual necesar pentru continuarea apropierii nu a fost stabilit;

dejiurare (de-icing) – în cazul procedurilor la sol, o procedură prin care chiciura, gheața, zăpada sau zăpada topită sunt înlăturate de pe o aeronavă pentru asigurarea unor suprafețe necontaminate;

punct definit după decolare (defined point after take-off – DPATO) – punctul, din faza de decolare și urcare inițială, înainte de care elicopterul nu poate continua zborul în siguranță cu motorul critic inoperant și este posibil să se impună aterizarea forțată;

punct definit înainte de aterizare (defined point before landing – DPBL) – punctul, din faza de apropiere și aterizare, după care elicopterul nu poate continua zborul în siguranță cu motorul

bază, inclusiv sistemul de operare și software-ul de intrare/ieșire;

sistem EFB (EFB system) – echipamentul hardware (inclusiv orice baterie, dispozitive de conectare, componente de intrare/ieșire) și software (inclusiv baze de date și sistemul de operare) necesar ca suport pentru aplicația sau aplicațiile EFB avute în vedere;

modul EBT (EBT module) – combinație de sesiuni efectuate pe un echipament calificat de pregătire sintetică pentru zbor pe durata a trei ani de evaluare și de pregătire periodică;

aeronavă ELA 1 (ELA 1 aircraft) – se referă la următoarele aeronave ușoare pilotate:

(a) un avion cu masa maximă la decolare (MTOM) de 1 200 kg sau mai puțin, care nu este clasificat drept aeronavă motorizată complexă;

(b) un planor sau un planor motorizat cu MTOM de 1 200 kg sau mai puțin;

(c) un balon cu un volum maxim proiectat de gaz portant sau de aer cald, de cel mult 3400 m³ pentru baloanele cu aer cald, de 1 050 m³ pentru baloanele cu gaz, de 300 m³ pentru baloanele cu gaz captive;

aeronavă ELA 2 (ELA 2 aircraft) – se referă la următoarele aeronave ușoare europene pilotate:

(a) un avion cu MTOM de 2 000 kg sau mai puțin, care nu este clasificat drept aeronavă motorizată complexă;

(b) un planor sau un planor motorizat cu MTOM de 2 000 kg sau mai puțin;

(c) un balon;

(d) un giravion foarte ușor cu MTOM de maximum 600 kg, de concepție simplă, proiectat să transporte cel mult doi ocupanți, care nu este

platformă-gazdă pentru EFB (EFB host platform) – echipamentul hardware care găzduiește capacitățile de calcul și software-ul de bază, inclusiv sistemul de operare și software-ul de intrare/ieșire;

sistem EFB (EFB system) – echipamentul hardware (inclusiv orice baterie, dispozitive de conectare, componente de intrare/ieșire) și software (inclusiv baze de date și sistemul de operare) necesar ca suport pentru aplicația sau aplicațiile EFB avute în vedere;

modul EBT (EBT module) – combinație de sesiuni efectuate pe un echipament calificat de pregătire sintetică pentru zbor pe durata a trei ani de evaluare și de pregătire periodică;

aeronavă ELA 1 (ELA 1 aircraft) – se referă la următoarele aeronave ușoare pilotate:

(a) un avion cu masa maximă la decolare (MTOM) de 1 200 kg sau mai puțin, care nu este clasificat drept aeronavă motorizată complexă;

(b) un planor sau un planor motorizat cu MTOM de 1 200 kg sau mai puțin;

(c) un balon cu un volum maxim proiectat de gaz portant sau de aer cald, de cel mult 3400 m³ pentru baloanele cu aer cald, de 1 050 m³ pentru baloanele cu gaz, de 300 m³ pentru baloanele cu gaz captive;

aeronavă ELA 2 (ELA 2 aircraft) – se referă la următoarele aeronave ușoare europene pilotate:

(a) un avion cu MTOM de 2 000 kg sau mai puțin, care nu este clasificat drept aeronavă motorizată complexă;

(b) un planor sau un planor motorizat cu MTOM de 2 000 kg sau mai puțin;

(c) un balon;

critic inoperant și este posibil să se impună aterizarea forțată;

distanța DR (distance DR) – distanța orizontală pe care elicopterul a parcurs-o de la sfârșitul distanței de decolare disponibile;

contract de închiriere fără echipaj (dry lease agreement) – un acord între persoane fizice sau juridice, după caz, în temeiul căruia o aeronavă este operată pe baza certificatului de operator aerian (AOC) sau a autorizației pentru operațiuni comerciale specializate a locatarului, sau, în cazul operațiunilor comerciale, altele decât CAT, sub responsabilitatea locatarului;

masa operațională a aeronavei goale (dry operating mass) – masa totală a aeronavei pregătite pentru un anumit tip de operațiune, excluzând cantitatea de combustibil utilizabilă și încărcătura transportată;

pistă uscată (dry runway) – pistă a cărei suprafață nu este vizibil umedă, necontaminată pe porțiunea destinată utilizării;

aplicație EFB (EFB application) – aplicație software instalată pe o platformă-gazdă pentru EFB, care asigură una sau mai multe dintre funcțiile operaționale specifice care servesc drept suport operațiunilor de zbor;

platformă-gazdă pentru EFB (EFB host platform) – echipamentul hardware care găzduiește capacitățile de calcul și

acționat de motoare cu turbină și/sau rachetă; limitat la operațiuni VFR pe timp de zi;

documentație de zbor în format electronic (Electronic flight bag – EFB) – sistem electronic de informații, compus din echipamente și aplicații pentru echipajul de zbor, care permite stocarea, actualizarea, afișarea și prelucrarea funcțiilor EFB în vederea sprijinirii operațiunilor sau a atribuțiilor de zbor;

zonă de apropiere finală și de decolare înaltă (FATO înaltă) (elevated final approach and take-off area (elevated FATO)) – o FATO care este cu cel puțin 3 m deasupra suprafeței din jur;

ieșire de urgență (emergency exit) – punct de evacuare a aeronavei, de tip ieșire, instalat, care oferă un maxim de posibilități de evacuare a cabinei și a compartimentului echipajului de zbor într-o perioadă de timp adecvată și include o ușă la nivelul podelei, o ieșire pe fereastră sau orice alt tip de ieșire, ca de exemplu: o trapă în compartimentul echipajului de zbor și ieșirea din conul de ajutor;

sistem de vizualizare îmbunătățită în zbor (EFVS) (enhanced flight vision system – EFVS) – un mijloc electronic care furnizează echipajului de zbor proiecția în timp real a unei imagini, create cu ajutorul senzorilor sau îmbunătățite, a topografiei peisajului exterior (caracteristicile naturale sau antropice ale unui loc sau ale unei regiuni, în special într-un mod care să indice cota și pozițiile lor relative) prin utilizarea unor senzori de imagine; un EFVS este integrat cu un sistem de ghidare a zborului și este implementat pe un afișaj HUD sau pe un sistem de afișare echivalent; dacă un EFVS este certificat în

(d) un giravion foarte ușor cu MTOM de maximum 600 kg, de concepție simplă, proiectat să transporte cel mult doi ocupanți, care nu este acționat de motoare cu turbină și/sau rachetă; limitat la operațiuni VFR pe timp de zi;

documentație de zbor în format electronic (Electronic flight bag – EFB) – sistem electronic de informații, compus din echipamente și aplicații pentru echipajul de zbor, care permite stocarea, actualizarea, afișarea și prelucrarea funcțiilor EFB în vederea sprijinirii operațiunilor sau a atribuțiilor de zbor;

zonă de apropiere finală și de decolare înaltă (FATO înaltă) (elevated final approach and take-off area (elevated FATO)) – o FATO care este cu cel puțin 3 m deasupra suprafeței din jur;

ieșire de urgență (emergency exit) – punct de evacuare a aeronavei, de tip ieșire, instalat, care oferă un maxim de posibilități de evacuare a cabinei și a compartimentului echipajului de zbor într-o perioadă de timp adecvată și include o ușă la nivelul podelei, o ieșire pe fereastră sau orice alt tip de ieșire, ca de exemplu: o trapă în compartimentul echipajului de zbor și ieșirea din conul de ajutor;

sistem de vizualizare îmbunătățită în zbor (EFVS) (enhanced flight vision system – EFVS) – un mijloc electronic care furnizează echipajului de zbor proiecția în timp real a unei imagini, create cu ajutorul senzorilor sau îmbunătățite, a topografiei peisajului exterior (caracteristicile naturale sau antropice ale unui loc sau ale unei regiuni, în special într-un mod care să indice cota și pozițiile lor relative) prin utilizarea unor senzori de imagine; un EFVS este integrat cu un

software-ul de bază, inclusiv sistemul de operare și software-ul de intrare/ieșire;

sistem EFB (EFB system) – echipamentul hardware (inclusiv orice baterie, dispozitive de conectare, componente de intrare/ieșire) și software (inclusiv baze de date și sistemul de operare) necesar ca suport pentru aplicația sau aplicațiile EFB avute în vedere;

modul EBT (EBT module) – combinație de sesiuni efectuate pe un echipament calificat de pregătire sintetică pentru zbor pe durata a trei ani de evaluare și de pregătire periodică;

aeronavă ELA 1 (ELA 1 aircraft) – se referă la următoarele aeronave ușoare pilotate:

(a) un avion cu masa maximă la decolare (MTOM) de 1 200 kg sau mai puțin, care nu este clasificat drept aeronavă motorizată complexă;

(b) un planor sau un planor motorizat cu MTOM de 1 200 kg sau mai puțin;

(c) un balon cu un volum maxim proiectat de gaz portant sau de aer cald, de cel mult 3400 m³ pentru baloanele cu aer cald, de 1 050 m³ pentru baloanele cu gaz, de 300 m³ pentru baloanele cu gaz captive;

aeronavă ELA 2 (ELA 2 aircraft) – se referă la următoarele aeronave ușoare europene pilotate:

conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile și un operator deține aprobarea specifică necesară (atunci când este obligatorie), acest sistem poate fi utilizat pentru operațiuni EFVS și poate permite operațiuni cu credite operaționale;

operațiune EFVS (EFVS operation) – o operațiune în care condițiile de vizibilitate necesită utilizarea unui EFVS în locul vederii naturale pentru a efectua o apropiere sau o aterizare, pentru a identifica reperele vizuale necesare sau pentru a efectua o rulare la aterizare;

operațiune EFVS 200 (EFVS 200 operation) – o operațiune cu un credit operațional, în care condițiile de vizibilitate impun utilizarea unui EFVS cu până la 200 ft deasupra pragului FATO sau al pistei. De la punctul respectiv până la sol se utilizează viziunea naturală. RVR trebuie să fie mai mică de 550 m;

sistem de vizualizare îmbunătățită (enhanced vision system – EVS) – un mijloc electronic care furnizează echipajului de zbor o imagine în timp real a topografiei reale a peisajului exterior (caracteristicile naturale sau antropice ale unui loc sau ale unei regiuni, în special într-un mod care să indice cota și pozițiile lor relative) prin utilizarea unor senzori de imagine;

înscris (enrolment) – acțiunea administrativă desfășurată de către operator atunci când un pilot participă la programul EBT al operatorului;

pilot înscris (enrolled pilot) – pilotul care participă la programul de pregătire periodică EBT;

echivalență a apropiierilor (equivalency of approaches) – toate apropierile care solicită

sistem de ghidare a zborului și este implementat pe un afișaj HUD sau pe un sistem de afișare echivalent; dacă un EFVS este certificat în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile și un operator deține aprobarea specifică necesară (atunci când este obligatorie), acest sistem poate fi utilizat pentru operațiuni EFVS și poate permite operațiuni cu credite operaționale;

operațiune EFVS (EFVS operation) – o operațiune în care condițiile de vizibilitate necesită utilizarea unui EFVS în locul vederii naturale pentru a efectua o apropiere sau o aterizare, pentru a identifica reperele vizuale necesare sau pentru a efectua o rulare la aterizare;

operațiune EFVS 200 (EFVS 200 operation) – o operațiune cu un credit operațional, în care condițiile de vizibilitate impun utilizarea unui EFVS cu până la 200 ft deasupra pragului FATO sau al pistei. De la punctul respectiv până la sol se utilizează viziunea naturală. RVR trebuie să fie mai mică de 550 m;

sistem de vizualizare îmbunătățită (enhanced vision system – EVS) – un mijloc electronic care furnizează echipajului de zbor o imagine în timp real a topografiei reale a peisajului exterior (caracteristicile naturale sau antropice ale unui loc sau ale unei regiuni, în special într-un mod care să indice cota și pozițiile lor relative) prin utilizarea unor senzori de imagine;

înscris (enrolment) – acțiunea administrativă desfășurată de către operator atunci când un pilot participă la programul EBT al operatorului;

(a) un avion cu MTOM de 2 000 kg sau mai puțin, care nu este clasificat drept aeronavă motorizată complexă;

(b) un planor sau un planor motorizat cu MTOM de 2 000 kg sau mai puțin;

(c) un balon;

(d) un giravion foarte ușor cu MTOM de maximum 600 kg, de concepție simplă, proiectat să transporte cel mult doi ocupanți, care nu este acționat de motoare cu turbină și/sau rachetă; limitat la operațiuni VFR pe timp de zi;

documentație de zbor în format electronic (Electronic flight bag – EFB) – sistem electronic de informații, compus din echipamente și aplicații pentru echipajul de zbor, care permite stocarea, actualizarea, afișarea și prelucrarea funcțiilor EFB în vederea sprijinirii operațiunilor sau a atribuțiilor de zbor;

zonă de apropiere finală și de decolare înaltă (FATO înaltă) (elevated final approach and take-off area (elevated FATO)) – o FATO care este cu cel puțin 3 m deasupra suprafeței din jur;

ieșire de urgență (emergency exit) – punct de evacuare a aeronavei, de tip ieșire, instalat, care oferă un maxim de posibilități de evacuare a cabinei și a compartimentului echipajului de zbor într-o perioadă de timp adecvată și include o ușă la nivelul podelei, o ieșire pe fereastră sau orice alt tip de ieșire, ca de

suplimentar un echipaj competent, indiferent dacă se utilizează sau nu în modulele EBT;

echivalență a funcționărilor necorespunzătoare (equivalency of malfunctions) – toate funcționările necorespunzătoare care solicită în mod semnificativ un echipaj competent, indiferent dacă acestea se utilizează sau nu în modulele EBT;

fază de evaluare (evaluation phase) – una dintre fazele unui modul EBT care este un scenariu de tip zbor de linie reprezentativ pentru mediul operatorului, în timpul căruia apar unul sau mai multe evenimente în vederea evaluării elementelor-cheie ale cadrului de competențe definit;

pregătire bazată pe date concrete (Evidence-Based Training – EBT) evaluare și pregătire bazate pe date operaționale și caracterizate prin dezvoltarea și evaluarea capacității globale a unui pilot în raport cu o serie de competențe (cadrul de competențe), dar nu prin măsurarea performanței în raport cu evenimente sau manevre individuale;

zonă de apropiere finală și de decolare (final approach and take-off area – FATO) – zonă definită pentru operațiunile cu elicoptere sau VCA, deasupra căreia se execută faza finală a manevrei de apropiere pentru zbor la punct fix și aterizare și de pe care se inițiază manevra de decolare; în cazul elicopterelor care operează în clasa de performanță 1 și a VCA care desfășoară operațiuni în categoria „avansate” sau într-o categorie echivalentă, zona definită cuprinde zona disponibilă pentru decolare întreruptă;

membru al echipajului de zbor (flight crew member) – membru al echipajului titular al unui

pilot înscris (enrolled pilot) – pilotul care participă la programul de pregătire periodică EBT;

echivalență a apropiierilor (equivalency of approaches) – toate apropierile care solicită suplimentar un echipaj competent, indiferent dacă se utilizează sau nu în modulele EBT;

echivalență a funcționărilor necorespunzătoare (equivalency of malfunctions) – toate funcționările necorespunzătoare care solicită în mod semnificativ un echipaj competent, indiferent dacă acestea se utilizează sau nu în modulele EBT;

fază de evaluare (evaluation phase) – una dintre fazele unui modul EBT care este un scenariu de tip zbor de linie reprezentativ pentru mediul operatorului, în timpul căruia apar unul sau mai multe evenimente în vederea evaluării elementelor-cheie ale cadrului de competențe definit;

pregătire bazată pe date concrete (Evidence-Based Training – EBT) evaluare și pregătire bazate pe date operaționale și caracterizate prin dezvoltarea și evaluarea capacității globale a unui pilot în raport cu o serie de competențe (cadrul de competențe), dar nu prin măsurarea performanței în raport cu evenimente sau manevre individuale;

zonă de apropiere finală și de decolare (final approach and take-off area – FATO) – zonă definită pentru operațiunile cu elicoptere sau VCA, deasupra căreia se execută faza finală a manevrei de apropiere pentru zbor la punct fix și aterizare și de pe care se inițiază manevra de decolare; în cazul elicopterelor care operează în clasa de performanță 1 și a VCA care desfășoară

exemplu: o trapă în compartimentul echipajului de zbor și ieșirea din conul de ajutoraj;

sistem de vizualizare îmbunătățită în zbor (EFVS) (enhanced flight vision system – EFVS) – un mijloc electronic care furnizează echipajului de zbor proiecția în timp real a unei imagini, create cu ajutorul senzorilor sau îmbunătățite, a topografiei peisajului exterior (caracteristicile naturale sau antropice ale unui loc sau ale unei regiuni, în special într-un mod care să indice cota și pozițiile lor relative) prin utilizarea unor senzori de imagine; un EFVS este integrat cu un sistem de ghidare a zborului și este implementat pe un afișaj HUD sau pe un sistem de afișare echivalent; dacă un EFVS este certificat în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile și un operator deține aprobarea specifică necesară (atunci când este obligatorie), acest sistem poate fi utilizat pentru operațiuni EFVS și poate permite operațiuni cu credite operaționale;

operațiune EFVS (EFVS operation) – o operațiune în care condițiile de vizibilitate necesită utilizarea unui EFVS în locul vederii naturale pentru a efectua o apropiere sau o aterizare, pentru a identifica reperele vizuale necesare sau pentru a efectua o rulare la aterizare;

operațiune EFVS 200 (EFVS 200 operation) – o operațiune cu un credit

certificat, cu atribuții esențiale pentru operarea unei aeronave în timpul unei perioade de serviciu pentru zbor;

segment de apropiere finală (final approach segment – FAS) – acel segment al unei proceduri de apropiere instrumentală (IAP), în care se realizează alinierea și coborârea în vederea aterizării;

monitorizarea datelor de zbor (flight data monitoring – FDM) – utilizarea proactivă și fără intenție punitivă a datelor de zbor digitale ale operațiunilor de rutină în scopul îmbunătățirii siguranței aviației;

dispecer operațiuni de zbor (flight dispatcher) sau dispecer de zbor – persoană desemnată de operator să efectueze controlul și supravegherea operațiunilor de zbor, calificată corespunzător, care sprijină, informează și/sau asistă pilotul comandant în desfășurarea în condiții de siguranță a zborului;

înregistrator de date de zbor (flight data recorder – FDR) – înregistrator de zbor protejat împotriva accidentelor care utilizează o combinație de surse de date pentru a colecta și înregistra parametrii care reflectă starea și performanța aeronavei;

înregistrator de zbor (flight recorder) – orice tip de dispozitiv de înregistrare instalat pe o aeronavă în scopul facilitării investigațiilor privind siguranța, efectuate în cazul unor accidente sau incidente;

urmărirea zborului (flight following) – înregistrarea în timp real a mesajelor de plecare și de sosire de către personalul operațional, pentru a se asigura că un zbor

operațiuni în categoria „avansate” sau într-o categorie echivalentă, zona definită cuprinde zona disponibilă pentru decolare întreruptă;

membri al echipajului de zbor (flight crew member) – membru al echipajului titular al unui certificat, cu atribuții esențiale pentru operarea unei aeronave în timpul unei perioade de serviciu pentru zbor;

segment de apropiere finală (final approach segment – FAS) – acel segment al unei proceduri de apropiere instrumentală (IAP), în care se realizează alinierea și coborârea în vederea aterizării;

monitorizarea datelor de zbor (flight data monitoring – FDM) – utilizarea proactivă și fără intenție punitivă a datelor de zbor digitale ale operațiunilor de rutină în scopul îmbunătățirii siguranței aviației;

dispecer operațiuni de zbor (flight dispatcher) sau dispecer de zbor – persoană desemnată de operator să efectueze controlul și supravegherea operațiunilor de zbor, calificată corespunzător, care sprijină, informează și/sau asistă pilotul comandant în desfășurarea în condiții de siguranță a zborului;

înregistrator de date de zbor (flight data recorder – FDR) – înregistrator de zbor protejat împotriva accidentelor care utilizează o combinație de surse de date pentru a colecta și înregistra parametrii care reflectă starea și performanța aeronavei;

înregistrator de zbor (flight recorder) – orice tip de dispozitiv de înregistrare instalat pe o aeronavă în scopul facilitării investigațiilor privind

operațional, în care condițiile de vizibilitate impun utilizarea unui EFVS cu până la 200 ft deasupra pragului FATO sau al pistei. De la punctul respectiv până la sol se utilizează viziunea naturală. RVR trebuie să fie mai mică de 550 m;

sistem de vizualizare îmbunătățită (enhanced vision system – EVS) – un mijloc electronic care furnizează echipajului de zbor o imagine în timp real a topografiei reale a peisajului exterior (caracteristicile naturale sau antropice ale unui loc sau ale unei regiuni, în special într-un mod care să indice cota și pozițiile lor relative) prin utilizarea unor senzori de imagine;

înscris (enrolment) – acțiunea administrativă desfășurată de către operator atunci când un pilot participă la programul EBT al operatorului;

pilot înscris (enrolled pilot) – pilotul care participă la programul de pregătire periodică EBT;

echivalență a apropiierilor (equivalency of approaches) – toate apropierile care solicită suplimentar un echipaj competent, indiferent dacă se utilizează sau nu în modulele EBT;

echivalență a funcționărilor necorespunzătoare (equivalency of malfunctions) – toate funcționările necorespunzătoare care solicită în mod semnificativ un echipaj competent, indiferent dacă acestea se utilizează sau nu în modulele EBT;

operează și a ajuns la aerodromul de destinație sau la un aerodrom de rezervă;

monitorizarea zborului (flight monitoring) – pe lângă cerințele definite pentru urmărirea zborului:

(a) monitorizarea operațională a zborurilor de către personalul de control al operațiunilor calificat în mod corespunzător, de la plecare și pe parcursul tuturor fazelor zborului;

(b) comunicarea tuturor informațiilor disponibile și relevante privind siguranța între personalul de control al operațiunilor de la sol și echipajul de zbor;

(c) asistența critică acordată echipajului de zbor în eventualitatea unei situații de urgență sau de securitate în timpul zborului sau la cererea echipajului de zbor;

echipament de pregătire sintetică pentru zbor (flight simulation training device – FSTD) – echipament de pregătire, care este:

(a) în cazul avioanelor, un simulator complet de zbor FFS (full flight simulator – FFS), un echipament de pregătire pentru zbor FTD (flight training device – FTD), un echipament de pregătire pentru procedurile de zbor și navigație FNPT (flight and navigation procedures trainer – FNPT) sau un echipament de pregătire instrumentală de bază BITD (basic instrument training device – BITD);

(b) în cazul elicopterelor, un simulator complet de zbor FFS (full flight simulator – FFS), un echipament de pregătire pentru zbor FTD (flight training device – FTD) sau un echipament de pregătire pentru procedurile de zbor și navigație FNPT (flight and navigation procedures trainer – FNPT);

siguranța, efectuate în cazul unor accidente sau incidente;

urmărirea zborului (flight following) – înregistrarea în timp real a mesajelor de plecare și de sosire de către personalul operațional, pentru a se asigura că un zbor operează și a ajuns la aerodromul de destinație sau la un aerodrom de rezervă;

monitorizarea zborului (flight monitoring) – pe lângă cerințele definite pentru urmărirea zborului:

(a) monitorizarea operațională a zborurilor de către personalul de control al operațiunilor calificat în mod corespunzător, de la plecare și pe parcursul tuturor fazelor zborului;

(b) comunicarea tuturor informațiilor disponibile și relevante privind siguranța între personalul de control al operațiunilor de la sol și echipajul de zbor;

(c) asistența critică acordată echipajului de zbor în eventualitatea unei situații de urgență sau de securitate în timpul zborului sau la cererea echipajului de zbor;

echipament de pregătire sintetică pentru zbor (flight simulation training device – FSTD) – echipament de pregătire, care este:

(a) în cazul avioanelor, un simulator complet de zbor FFS (full flight simulator – FFS), un echipament de pregătire pentru zbor FTD (flight training device – FTD), un echipament de pregătire pentru procedurile de zbor și navigație FNPT (flight and navigation procedures trainer – FNPT) sau un echipament de pregătire instrumentală de bază BITD (basic instrument training device – BITD);

fază de evaluare (evaluation phase) – una dintre fazele unui modul EBT care este un scenariu de tip zbor de linie reprezentativ pentru mediul operatorului, în timpul căruia apar unul sau mai multe evenimente în vederea evaluării elementelor-cheie ale cadrului de competențe definit;

pregătire bazată pe date concrete (Evidence-Based Training – EBT) evaluare și pregătire bazate pe date operaționale și caracterizate prin dezvoltarea și evaluarea capacității globale a unui pilot în raport cu o serie de competențe (cadrul de competențe), dar nu prin măsurarea performanței în raport cu evenimente sau manevre individuale;

zonă de apropiere finală și de decolare (final approach and take-off area – FATO) – zonă definită pentru operațiunile cu elicoptere, deasupra căreia se execută faza finală a manevrei de apropiere pentru zbor la punct fix și de aterizare, 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;

membri 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;

timp de zbor (flight time):

(a) pentru avioane, timpul total din momentul în care un avion se pune în mișcare în scopul decolării și până în momentul în care avionul se oprește la sfârșitul zborului;

(b) pentru elicoptere, timpul total dintre momentul în care palele rotorului elicopterului încep să se învârtă în scopul decolării și momentul în care elicopterul se oprește la sfârșitul zborului, iar palele rotorului sunt oprite;(c)

pentru VCA, timpul total de la momentul în care unitățile de portanță și de propulsie sunt acționate în scopul decolării până la momentul în care aeronava se oprește la sfârșitul zborului, iar unitățile de portanță și de propulsie sunt oprite;

supravegherea zborului (flight watch) – pe lângă toate elementele definite pentru „monitorizarea zborului”, urmărirea activă a unui zbor de către personalul de control al operațiunilor calificat în mod corespunzător, pe parcursul tuturor fazelor zborului, pentru a se asigura că zborul urmează ruta stabilită fără abateri, devieri sau întârzieri neplanificate;

sistem de aterizare GBAS GLS (GBAS landing system (GLS)) – sistem de apropiere și de aterizare care folosește informații oferite de sistemul global de navigație prin satelit îmbunătățit cu ajutorul echipamentelor de la sol (GNSS/GBAS) pentru a asigura ghidarea aeronavei pe baza poziției sale GNSS laterale și verticale. Acest sistem utilizează referința de altitudine geometrică pentru panta de apropiere finală;

(b) în cazul elicopterelor, un simulator complet de zbor FFS (full flight simulator – FFS), un echipament de pregătire pentru zbor FTD (flight training device – FTD) sau un echipament de pregătire pentru procedurile de zbor și navigație FNPT (flight and navigation procedures trainer – FNPT);

timp de zbor (flight time):

(a) pentru avioane, timpul total din momentul în care un avion se pune în mișcare în scopul decolării și până în momentul în care avionul se oprește la sfârșitul zborului;

(b) pentru elicoptere, timpul total dintre momentul în care palele rotorului elicopterului încep să se învârtă în scopul decolării și momentul în care elicopterul se oprește la sfârșitul zborului, iar palele rotorului sunt oprite;(c)

pentru VCA, timpul total de la momentul în care unitățile de portanță și de propulsie sunt acționate în scopul decolării până la momentul în care aeronava se oprește la sfârșitul zborului, iar unitățile de portanță și de propulsie sunt oprite;

supravegherea zborului (flight watch) – pe lângă toate elementele definite pentru „monitorizarea zborului”, urmărirea activă a unui zbor de către personalul de control al operațiunilor calificat în mod corespunzător, pe parcursul tuturor fazelor zborului, pentru a se asigura că zborul urmează ruta stabilită fără abateri, devieri sau întârzieri neplanificate;

sistem de aterizare GBAS GLS (GBAS landing system (GLS)) – sistem de apropiere și de aterizare care folosește informații oferite de sistemul global de navigație prin satelit

segment de apropiere finală (final approach segment – FAS) – acel segment al unei proceduri de apropiere instrumentală (IAP), în care se realizează alinierea și coborârea în vederea aterizării;

monitorizarea datelor de zbor (flight data monitoring – FDM) – utilizarea proactivă și fără intenție punitivă a datelor de zbor digitale ale operațiunilor de rutină în scopul îmbunătățirii siguranței aviației;

dispecer operațiuni de zbor (flight dispatcher) sau dispecer de zbor – persoană desemnată de operator să efectueze controlul și supravegherea operațiunilor de zbor, calificată corespunzător, care sprijină, informează și/sau asistă pilotul comandant în desfășurarea în condiții de siguranță a zborului;

înregistrator de date de zbor (flight data recorder – FDR) – înregistrator de zbor protejat împotriva accidentelor care utilizează o combinație de surse de date pentru a colecta și înregistra parametrii care reflectă starea și performanța aeronavei;

înregistrator de zbor (flight recorder) – orice tip de dispozitiv de înregistrare instalat pe o aeronavă în scopul facilitării investigațiilor privind siguranța, efectuate în cazul unor accidente sau incidente;

manevră go-around (go-around) – o trecere de la o operațiune de apropiere la o urcare stabilizată. Aceasta include manevrele efectuate la sau peste MDA/H sau DA/H sau sub DA/H (aterizări întrerupte);

personal al serviciilor de urgență de la sol (ground emergency service personnel) - orice personal al serviciilor de urgență de la sol (cum ar fi polițiștii, pompierii etc.) implicat în servicii medicale de urgență cu elicopterul (HEM) sau în servicii medicale de urgență cu VCA (VEMS), ale cărui atribuții sunt într-o oarecare măsură legate de operațiune;

reținere la sol (grounding) – interdicția oficială de decolare a unei aeronave și luarea măsurilor necesare pentru reținerea acesteia;

sistem de aterizare cu ajutorul afișajului HUD (head-up display landing system – HUDLS) – ansamblul sistemului aflat la bord care asigură ghidarea pilotului cu ajutorul unui afișaj HUD, permițându-i acestuia fie să controleze aeronava, fie să monitorizeze pilotul automat în timpul decolării (dacă este cazul), al apropierii și aterizării (și al rulării la aterizare, dacă este cazul) sau al manevrei go-around. Acesta include toți senzorii, computerele, sursele de alimentare, indicațiile și comenzile;

membri al echipajului pentru operațiuni cu încărcături suspendate efectuate cu elicopterul (helicopter hoist operation (HHO) crew member) – membru al personalului tehnic care execută sarcinile repartizate legate de manevrarea unui troliu;

helipunte (helideck) – o FATO localizată pe o structură flotabilă sau fixă în larg;

îmbunătățit cu ajutorul echipamentelor de la sol (GNSS/GBAS) pentru a asigura ghidarea aeronavei pe baza poziției sale GNSS laterale și verticale. Acest sistem utilizează referința de altitudine geometrică pentru panta de apropiere finală;

manevră go-around (go-around) – o trecere de la o operațiune de apropiere la o urcare stabilizată. Aceasta include manevrele efectuate la sau peste MDA/H sau DA/H sau sub DA/H (aterizări întrerupte);

personal al serviciilor de urgență de la sol (ground emergency service personnel) - orice personal al serviciilor de urgență de la sol (cum ar fi polițiștii, pompierii etc.) implicat în servicii medicale de urgență cu elicopterul (HEM) sau în servicii medicale de urgență cu VCA (VEMS), ale cărui atribuții sunt într-o oarecare măsură legate de operațiune;

reținere la sol (grounding) – interdicția oficială de decolare a unei aeronave și luarea măsurilor necesare pentru reținerea acesteia;

sistem de aterizare cu ajutorul afișajului HUD (head-up display landing system – HUDLS) – ansamblul sistemului aflat la bord care asigură ghidarea pilotului cu ajutorul unui afișaj HUD, permițându-i acestuia fie să controleze aeronava, fie să monitorizeze pilotul automat în timpul decolării (dacă este cazul), al apropierii și aterizării (și al rulării la aterizare, dacă este cazul) sau al manevrei go-around. Acesta include toți senzorii, computerele, sursele de alimentare, indicațiile și comenzile;

membri al echipajului pentru operațiuni cu încărcături suspendate efectuate cu elicopterul

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;

monitorizarea zborului (flight monitoring) – pe lângă cerințele definite pentru urmărirea zborului:

(a) monitorizarea operațională a zborurilor de către personalul de control al operațiunilor calificat în mod corespunzător, de la plecare și pe parcursul tuturor fazelor zborului;

(b) comunicarea tuturor informațiilor disponibile și relevante privind siguranța între personalul de control al operațiunilor de la sol și echipajul de zbor;

(c) asistența critică acordată echipajului de zbor în eventualitatea unei situații de urgență sau de securitate în timpul zborului sau la cererea echipajului de zbor;

echipament de pregătire sintetică pentru zbor (flight simulation training device – FSTD) – echipament de pregătire, care este:

(a) în cazul avioanelor, un simulator complet de zbor FFS (full flight simulator – FFS), un echipament de pregătire pentru zbor FTD (flight training device – FTD), un echipament de pregătire pentru procedurile de zbor și

membru al unui echipaj HEMS (HEMS crew member) – membru al personalului tehnic care este desemnat pentru un zbor HEMS în scopul asistării oricărei persoane ce necesită asistență medicală în timpul transportului cu elicopterul și care asistă pilotul în timpul misiunii;

zbor HEMS (HEMS flight) – zbor efectuat de un elicopter care deține o aprobare HEMS, în cazul în care este esențială transportarea de urgență și imediată și al cărui scop este oricare element dintre cele enumerate în continuare:

(a) facilitarea acordării de asistență medicală de urgență prin transportarea uneia sau mai multora dintre următoarele categorii:

(i) personal medical;
(ii) articole medicale (echipamente, sânge, organe, medicamente);
(iii) persoane bolnave sau rănite și alte persoane direct implicate;

(b) efectuarea unei operațiuni în cazul în care o persoană se confruntă cu un risc iminent sau anticipat pentru sănătate prezentat de mediu și este îndeplinită oricare dintre următoarele condiții:

(i) persoana respectivă trebuie să fie salvată sau să i se furnizeze provizii;
(ii) persoanele, animalele sau echipamentele trebuie transportate spre și dinspre locul de operare HEMS;

operațiune HEC HEMS (HEMS HEC operation) – o operațiune aeriană și la sol efectuată cu scopul de a transporta una sau mai multe persoane la exterior (HEC) în cadrul unui zbor HEMS;

(helicopter hoist operation (HHO) crew member) – membru al personalului tehnic care execută sarcinile repartizate legate de manevrarea unui troliu;

helipunte (helideck) – o FATO localizată pe o structură flotabilă sau fixă în larg;

membru al unui echipaj HEMS (HEMS crew member) – membru al personalului tehnic care este desemnat pentru un zbor HEMS în scopul asistării oricărei persoane ce necesită asistență medicală în timpul transportului cu elicopterul și care asistă pilotul în timpul misiunii;

zbor HEMS (HEMS flight) – zbor efectuat de un elicopter care deține o aprobare HEMS, în cazul în care este esențială transportarea de urgență și imediată și al cărui scop este oricare element dintre cele enumerate în continuare:

(a) facilitarea acordării de asistență medicală de urgență prin transportarea uneia sau mai multora dintre următoarele categorii:

(i) personal medical;
(ii) articole medicale (echipamente, sânge, organe, medicamente);
(iii) persoane bolnave sau rănite și alte persoane direct implicate;

(b) efectuarea unei operațiuni în cazul în care o persoană se confruntă cu un risc iminent sau anticipat pentru sănătate prezentat de mediu și este îndeplinită oricare dintre următoarele condiții:

(i) persoana respectivă trebuie să fie salvată sau să i se furnizeze provizii;
(ii) persoanele, animalele sau echipamentele trebuie transportate spre și dinspre locul de operare HEMS;

navigație FNPT (flight and navigation procedures trainer – FNPT) sau un echipament de pregătire instrumentală de bază BITD (basic instrument training device – BITD);

(b) în cazul elicopterelor, un simulator complet de zbor FFS (full flight simulator – FFS), un echipament de pregătire pentru zbor FTD (flight training device – FTD) sau un echipament de pregătire pentru procedurile de zbor și navigație FNPT (flight and navigation procedures trainer – FNPT);

timp de zbor (flight time):

(a) pentru avioane, timpul total dintre 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 până în momentul în care elicopterul se oprește la sfârșitul zborului, iar palele rotorului sunt oprite;

supravegherea zborului (flight watch) – pe lângă toate elementele definite pentru „monitorizarea zborului”, urmărirea activă a unui zbor de către personalul de control al operațiunilor calificat în mod corespunzător, pe parcursul tuturor fazelor zborului, pentru a se asigura că zborul urmează ruta stabilită fără abateri, devieri sau întârzieri neplanificate;

bază de operare HEMS (HEMS operating base) – un aerodrom unde membrii echipajului și elicopterul HEMS stau în așteptare pentru operațiunile HEMS;

loc de operare HEMS (HEMS operating site) – un loc ales de comandant în timpul unui zbor HEMS pentru o operațiune HEC HEMS sau pentru o aterizare sau o decolare;

zbor HHO (HHO flight) – zbor efectuat cu un elicopter care deține o aprobare HHO, al cărui scop este să faciliteze transferul persoanelor și/sau al mărfurilor cu ajutorul unui troliu;

zbor HHO deasupra mării (HHO offshore) – zbor efectuat cu un elicopter care deține o aprobare HHO, al cărui scop este să faciliteze transferul persoanelor și/sau al mărfurilor de pe/pe un vas sau o structură de pe apă sau chiar pe apă cu ajutorul unui troliu;

pasager HHO (HHO passenger) – persoană care trebuie transferată cu ajutorul unui troliu;

zonă HHO (HHO site) – zonă specificată în care un elicopter efectuează un transfer cu ajutorul unui troliu;

durată de acțiune (hold-over tim – HoT) – intervalul de timp estimat în care lichidul antiîgrijă împiedică formarea gheții și a chiciurii și acumularea zăpezii pe suprafețele protejate (tratate) ale unui avion;

mediu ostil (hostile environment):

(a) zonă în care:

(i) nu se poate efectua o aterizare forțată în siguranță din cauza suprafeței inadecvate; sau
(ii) ocupanții elicopterului sau ocupanții VCA nu pot fi în mod adecvat protejați de elementele naturii; sau

operațiune HEC HEMS (HEMS HEC operation) – o operațiune aeriană și la sol efectuată cu scopul de a transporta una sau mai multe persoane la exterior (HEC) în cadrul unui zbor HEMS;

bază de operare HEMS (HEMS operating base) – un aerodrom unde membrii echipajului și elicopterul HEMS stau în așteptare pentru operațiunile HEMS;

loc de operare HEMS (HEMS operating site) – un loc ales de comandant în timpul unui zbor HEMS pentru o operațiune HEC HEMS sau pentru o aterizare sau o decolare;

zbor HHO (HHO flight) – zbor efectuat cu un elicopter care deține o aprobare HHO, al cărui scop este să faciliteze transferul persoanelor și/sau al mărfurilor cu ajutorul unui troliu;

zbor HHO deasupra mării (HHO offshore) – zbor efectuat cu un elicopter care deține o aprobare HHO, al cărui scop este să faciliteze transferul persoanelor și/sau al mărfurilor de pe/pe un vas sau o structură de pe apă sau chiar pe apă cu ajutorul unui troliu;

pasager HHO (HHO passenger) – persoană care trebuie transferată cu ajutorul unui troliu;

zonă HHO (HHO site) – zonă specificată în care un elicopter efectuează un transfer cu ajutorul unui troliu;

durată de acțiune (hold-over tim – HoT) – intervalul de timp estimat în care lichidul antiîgrijă împiedică formarea gheții și a chiciurii și acumularea zăpezii pe suprafețele protejate (tratate) ale unui avion;

mediu ostil (hostile environment):

(a) zonă în care:

sistem de aterizare GBAS GLS (GBAS landing system (GLS)) – sistem de apropiere și de aterizare care folosește informații oferite de sistemul global de navigație prin satelit îmbunătățit cu ajutorul echipamentelor de la sol (GNSS/GBAS) pentru a asigura ghidarea aeronavei pe baza poziției sale GNSS laterale și verticale. Acest sistem utilizează referința de altitudine geometrică pentru panta de apropiere finală;

manevră go-around (go-around) – o trecere de la o operațiune de apropiere la o urcare stabilizată. Aceasta include manevrele efectuate la sau peste MDA/H sau DA/H sau sub DA/H (aterizări întrerupte);

personal al serviciilor de urgență de la sol (ground emergency service personnel) – orice personal al serviciilor de urgență de la sol (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;

reținere la sol (grounding) – interdicția oficială de decolare a unei aeronave și luarea măsurilor necesare pentru reținerea acesteia;

sistem de aterizare cu ajutorul afișajului HUD (head-up display landing system – HUDLS) – ansamblul sistemului aflat la bord care asigură ghidarea pilotului cu ajutorul unui afișaj HUD,

(iii) nu pot fi puse la dispoziție servicii/capacități de căutare și salvare în conformitate cu expunerea anticipată; sau

(iv) există un risc inacceptabil de a pune în pericol persoanele sau bunurile materiale de la sol;

(b) în orice caz, următoarele zone:

(i) pentru operațiuni deasupra apei, suprafețele din largul mării aflate la nord de 45N și la sud de 45S, cu excepția oricărei părți desemnate ca fiind neostilă în care au loc operațiunile;

(ii) acele părți ale unei zone aglomerate care nu dispun de suprafețe adecvate pentru o aterizare forțată în siguranță;

interfață om-mașină (Human–Machine Interface – HMI) – componentă a anumitor dispozitive care este capabilă să gestioneze interacțiunile om-mașină. Interfața constă în componente hardware și software care permit ca datele introduse de utilizator să fie interpretate și prelucrate de mașini sau sisteme, care, la rândul lor, oferă utilizatorului rezultatele necesare;

instruire la postul de pilotaj (in-seat instruction) – tehnică utilizată în faza de pregătire la manevre sau în faza de pregătire pe bază de scenarii, în cadrul căreia instructorii pot:

(a) furniza instrucțiuni simple unui pilot; sau

(b) executa exerciții predefinite acționând, la postul de pilotaj, în calitate de pilot aflat la comenzi sau de pilot care monitorizează, în scopul:

(1) de a demonstra tehnicile și/sau

(2) de a provoca celălalt pilot să intervină sau să interacționeze;

(i) nu se poate efectua o aterizare forțată în siguranță din cauza suprafeței inadecvate; sau

(ii) ocupanții elicopterului sau ocupanții VCA nu pot fi în mod adecvat protejați de elementele naturii; sau

(iii) nu pot fi puse la dispoziție servicii/capacități de căutare și salvare în conformitate cu expunerea anticipată; sau

(iv) există un risc inacceptabil de a pune în pericol persoanele sau bunurile materiale de la sol;

(b) în orice caz, următoarele zone:

(i) pentru operațiuni deasupra apei, suprafețele din largul mării aflate la nord de 45N și la sud de 45S, cu excepția oricărei părți desemnate ca fiind neostilă în care au loc operațiunile;

(ii) acele părți ale unei zone aglomerate care nu dispun de suprafețe adecvate pentru o aterizare forțată în siguranță;

interfață om-mașină (Human–Machine Interface – HMI) – componentă a anumitor dispozitive care este capabilă să gestioneze interacțiunile om-mașină. Interfața constă în componente hardware și software care permit ca datele introduse de utilizator să fie interpretate și prelucrate de mașini sau sisteme, care, la rândul lor, oferă utilizatorului rezultatele necesare;

instruire la postul de pilotaj (in-seat instruction) – tehnică utilizată în faza de pregătire la manevre sau în faza de pregătire pe bază de scenarii, în cadrul căreia instructorii pot:

(a) furniza instrucțiuni simple unui pilot; sau

(b) executa exerciții predefinite acționând, la postul de pilotaj, în calitate de pilot aflat la

permițându-i acestuia fie să controleze aeronava, fie să monitorizeze pilotul automat în timpul decolării (dacă este cazul), al apropierii și aterizării (și al rulării la aterizare, dacă este cazul) sau al manevrei go-around. Acesta include toți senzorii, computerele, sursele de alimentare, indicațiile și comenzile;

membru al echipajului pentru operațiuni cu încărcături suspendate efectuate cu elicopterul (helicopter hoist operation (HHO) crew member) – membru al personalului tehnic care execută sarcinile repartizate legate de manevrarea unui trolu;

helipunte (helideck) – o FATO localizată pe o structură flotabilă sau fixă în larg;

membru al unui echipaj HEMS (HEMS crew member) – membru al personalului tehnic care este desemnat pentru un zbor HEMS în scopul asistării oricărei persoane ce necesită asistență medicală în timpul transportului cu elicopterul și care asistă pilotul în timpul misiunii;

zbor HEMS (HEMS flight) – zbor efectuat de un elicopter care deține o aprobare HEMS, în cazul în care este esențială transportarea de urgență și imediată și al cărui scop este oricare element dintre cele enumerate în continuare:

(a) facilitarea acordării de asistență medicală de urgență prin transportarea

concordanță între instructori (instructor concordance) – consecvența sau invariabilitatea punctajelor date de diferiți instructori EBT, care reflectă printr-o notă (sau note) gradul de omogeneitate sau de consens existent între punctajele date de instructori (instructori care dau punctajele);

operațiune de apropiere instrumentală (instrument approach operation) – apropierea și aterizarea cu ajutorul instrumentelor de ghidare a navigației pe baza unei IAP. Există două metode de executare a operațiunilor de apropiere instrumentală:

(a) o operațiune de apropiere instrumentală bidimensională (2D), care utilizează numai ghidarea laterală a navigației;

(b) o operațiune de apropiere instrumentală tridimensională (3D), care utilizează atât ghidarea laterală, cât și cea verticală a navigației;

procedură de apropiere instrumentală (instrument approach procedures – IAP) – o serie de manevre predeterminate efectuate cu ajutorul instrumentelor de bord, cu o marjă specificată de protecție față de obstacole, începând de la reperul apropierii inițiale sau, acolo unde este aplicabil, de la începutul unei rute de sosire definite până la un punct de la care aterizarea poate fi finalizată și, în continuare, dacă nu se efectuează aterizarea, până la o poziție în care se aplică criteriile de trecere peste obstacole pentru zona de așteptare sau pentru zborul pe rută. IAP-urile sunt clasificate după cum urmează:

comenzi sau de pilot care monitorizează, în scopul:

(1) de a demonstra tehnicile și/sau

(2) de a provoca celălalt pilot să intervină sau să interacționeze;

concordanță între instructori (instructor concordance) – consecvența sau invariabilitatea punctajelor date de diferiți instructori EBT, care reflectă printr-o notă (sau note) gradul de omogeneitate sau de consens existent între punctajele date de instructori (instructori care dau punctajele);

operațiune de apropiere instrumentală (instrument approach operation) – apropierea și aterizarea cu ajutorul instrumentelor de ghidare a navigației pe baza unei IAP. Există două metode de executare a operațiunilor de apropiere instrumentală:

(a) o operațiune de apropiere instrumentală bidimensională (2D), care utilizează numai ghidarea laterală a navigației;

(b) o operațiune de apropiere instrumentală tridimensională (3D), care utilizează atât ghidarea laterală, cât și cea verticală a navigației;

procedură de apropiere instrumentală (instrument approach procedures – IAP) – o serie de manevre predeterminate efectuate cu ajutorul instrumentelor de bord, cu o marjă specificată de protecție față de obstacole, începând de la reperul apropierii inițiale sau,

acolo unde este aplicabil, de la începutul unei rute de sosire definite până la un punct de la care aterizarea poate fi finalizată și, în continuare,

dacă nu se efectuează aterizarea, până la o poziție în care se aplică criteriile de trecere peste

obstacole pentru zona de așteptare sau pentru zborul pe rută. IAP-urile sunt clasificate după cum urmează:

uneia sau mai multora dintre următoarele categorii:

- (i) personal medical;
- (ii) articole medicale (echipamente, sânge, organe, medicamente);
- (iii) persoane bolnave sau rănite și alte persoane direct implicate;

(b) efectuarea unei operațiuni în cazul în care o persoană se confruntă cu un risc iminent sau anticipat pentru sănătate prezentat de mediu și este îndeplinită oricare dintre următoarele condiții:

- (i) persoana respectivă trebuie să fie salvată sau să i se furnizeze provizii;
- (ii) persoanele, animalele sau echipamentele trebuie transportate spre și dinspre locul de operare HEMS;

operațiune HEC HEMS (HEMS HEC operation) – o operațiune aeriană și la sol efectuată cu scopul de a transporta una sau mai multe persoane la exterior (HEC) în cadrul unui zbor HEMS;

bază de operare HEMS (HEMS operating base) – un aerodrom unde membrii echipajului și elicopterul HEMS stau în așteptare pentru operațiunile HEMS;

loc de operare HEMS (HEMS operating site) – un loc ales de comandant în timpul unui zbor HEMS pentru o operațiune HEC HEMS sau pentru o aterizare sau o decolare;

zbor HHO (HHO flight) – zbor efectuat cu un elicopter care deține o

(a) procedură de apropiere de neprecizie (NPA) înseamnă o IAP concepută pentru operațiuni de apropiere instrumentală 2D de tip A;

(b) procedură de apropiere cu ghidare verticală (APV) înseamnă o IAP de navigație bazată pe performanțe (PBN) concepută pentru operațiuni de apropiere instrumentală 3D de tip A;

(c) procedură de apropiere de precizie (PA) înseamnă o IAP bazată pe sisteme de navigație, concepută pentru operațiuni de apropiere instrumentală 3D de tip A sau B;

punct de decizie pentru aterizare (landing decision point – LDP) – (a) pentru elicoptere, punctul folosit pentru a determina performanțele de aterizare de la care, în cazul cedării confirmate a unui motor în acel punct, se poate continua aterizarea în condiții de siguranță sau se poate iniția o aterizare întreruptă;

(b) pentru VCA, punctul folosit pentru a determina performanțele de aterizare de la care se poate continua aterizarea în condiții de siguranță sau se poate iniția o aterizare întreruptă, în urma unei CFP;

distanță de aterizare la ora sosirii (landing distance at time of arrival – LDTA) – distanță de aterizare care poate fi obținută în cadrul operațiunilor normale pe baza datelor privind performanța de aterizare și a procedurilor aferente determinate pentru condițiile predominante la ora aterizării;

distanța de aterizare disponibilă (landing distance available – LDA) – (a) pentru avioane (LDAA), lungimea pistei care este declarată disponibilă de statul pe teritoriul căruia se află

obstacole pentru zona de așteptare sau pentru zborul pe rută. IAP-urile sunt clasificate după cum urmează:

(a) procedură de apropiere de neprecizie (NPA) înseamnă o IAP concepută pentru operațiuni de apropiere instrumentală 2D de tip A;

(b) procedură de apropiere cu ghidare verticală (APV) înseamnă o IAP de navigație bazată pe performanțe (PBN) concepută pentru operațiuni de apropiere instrumentală 3D de tip A;

(c) procedură de apropiere de precizie (PA) înseamnă o IAP bazată pe sisteme de navigație, concepută pentru operațiuni de apropiere instrumentală 3D de tip A sau B;

punct de decizie pentru aterizare (landing decision point – LDP) – (a) pentru elicoptere, punctul folosit pentru a determina performanțele de aterizare de la care, în cazul cedării confirmate a unui motor în acel punct, se poate continua aterizarea în condiții de siguranță sau se poate iniția o aterizare întreruptă;

(b) pentru VCA, punctul folosit pentru a determina performanțele de aterizare de la care se poate continua aterizarea în condiții de siguranță sau se poate iniția o aterizare întreruptă, în urma unei CFP;

distanță de aterizare la ora sosirii (landing distance at time of arrival – LDTA) – distanță de aterizare care poate fi obținută în cadrul operațiunilor normale pe baza datelor privind performanța de aterizare și a procedurilor aferente determinate pentru condițiile predominante la ora aterizării;

distanța de aterizare disponibilă (landing distance available – LDA) – (a) pentru avioane

aprobare HHO, al cărui scop este să faciliteze transferul persoanelor și/sau al mărfurilor cu ajutorul unui troliu;

zbor HHO deasupra mării (HHO offshore) – zbor efectuat cu un elicopter care deține o aprobare HHO, al cărui scop este să faciliteze transferul persoanelor și/sau al mărfurilor de pe/pe un vas sau o structură de pe apă sau chiar pe apă cu ajutorul unui troliu;

pasager HHO (HHO passenger) – persoană care trebuie transferată cu ajutorul unui troliu;

zonă HHO (HHO site) – zonă specificată în care un elicopter efectuează un transfer cu ajutorul unui troliu;

durată de acțiune (hold-over tim – HoT) – intervalul de timp estimat în care lichidul antiijivraj împiedică formarea gheții și a chiciurii și acumularea zăpezii pe suprafețele protejate (tratate) ale unui avion;

mediu ostil (hostile environment):

(a) zonă în care:

(i) nu se poate efectua o aterizare forțată în siguranță din cauza suprafeței inadecvate; sau

(ii) ocupanții elicopterului 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

aerodromul și care este adaptată pentru rulajul la sol al unui avion care aterizează;

(b) pentru elicoptere (LDAH), lungimea FATO plus orice suprafață suplimentară declarată disponibilă de statul aerodromului și adecvată pentru ca elicopterul să finalizeze manevra de aterizare de la o înălțime definită; și

(c) pentru VCA (LDAV), lungimea FATO plus orice suprafață suplimentară declarată disponibilă și adecvată pentru ca VCA să finalizeze manevra de aterizare de la o înălțime definită;

distanța de aterizare necesară (LDR) - (a) pentru elicoptere (LDRH), distanța orizontală necesară pentru aterizarea și oprirea completă de la un punct de 15 m (50 ft) deasupra suprafeței de aterizare; și

(b) pentru VCA (LDRV), distanța orizontală necesară pentru aterizarea și oprirea completă de la un punct de 15 m (50 ft) deasupra suprafeței de aterizare;

avion terestru (landplane) – aeronavă cu aripă fixă proiectată pentru decolare și aterizare pe sol, care include avioanele amfibii exploatare ca avioane terestre;

scenariu de tip zbor de linie (line-oriented flight scenario) – evaluare și pregătire care presupun o simulare de misiune completă, realistă, „în timp real” a unor scenarii reprezentative pentru operațiunile de zbor de linie;

verificare în zbor de linie (line check) – o verificare efectuată de operator și susținută de pilot sau de membrul personalului tehnic pentru a-și demonstra competența în ceea ce privește efectuarea operațiunilor normale de zbor de linie descrise în manualul de operațiuni;

(LDAA), lungimea pistei care este declarată disponibilă de statul pe teritoriul căruia se află aerodromul și care este adaptată pentru rulajul la sol al unui avion care aterizează;

(b) pentru elicoptere (LDAH), lungimea FATO plus orice suprafață suplimentară declarată disponibilă de statul aerodromului și adecvată pentru ca elicopterul să finalizeze manevra de aterizare de la o înălțime definită; și

(c) pentru VCA (LDAV), lungimea FATO plus orice suprafață suplimentară declarată disponibilă și adecvată pentru ca VCA să finalizeze manevra de aterizare de la o înălțime definită;

distanța de aterizare necesară (LDR) - (a) pentru elicoptere (LDRH), distanța orizontală necesară pentru aterizarea și oprirea completă de la un punct de 15 m (50 ft) deasupra suprafeței de aterizare; și

(b) pentru VCA (LDRV), distanța orizontală necesară pentru aterizarea și oprirea completă de la un punct de 15 m (50 ft) deasupra suprafeței de aterizare;

avion terestru (landplane) – aeronavă cu aripă fixă proiectată pentru decolare și aterizare pe sol, care include avioanele amfibii exploatare ca avioane terestre;

scenariu de tip zbor de linie (line-oriented flight scenario) – evaluare și pregătire care presupun o simulare de misiune completă, realistă, „în timp real” a unor scenarii reprezentative pentru operațiunile de zbor de linie;

verificare în zbor de linie (line check) – o verificare efectuată de operator și susținută de pilot sau de membrul personalului tehnic pentru a-și demonstra competența în ceea ce privește

(iv) există un risc inacceptabil de a pune în pericol persoanele sau bunurile materiale de la sol;

(b) în orice caz, următoarele zone:

(i) pentru operațiuni deasupra apei, suprafețele din largul mării aflate la nord de 45N și la sud de 45S, cu excepția oricărei părți desemnate ca fiind neostilă în care au loc operațiunile;

(ii) acele părți ale unei zone aglomerate care nu dispun de suprafețe adecvate pentru o aterizare forțată în siguranță;

interfață om-mașină (Human-Machine Interface – HMI) – componentă a anumitor dispozitive care este capabilă să gestioneze interacțiunile om-mașină. Interfața constă în componente hardware și software care permit ca datele introduse de utilizator să fie interpretate și prelucrate de mașini sau sisteme, care, la rândul lor, oferă utilizatorului rezultatele necesare;

instruire la postul de pilotaj (in-seat instruction) – tehnică utilizată în faza de pregătire la manevre sau în faza de pregătire pe bază de scenarii, în cadrul căreia instructorii pot:

(a) furniza instrucțiuni simple unui pilot; sau

(b) executa exerciții predefinite acționând, la postul de pilotaj, în calitate de pilot aflat la comenzi sau de pilot care monitorizează, în scopul:

(1) de a demonstra tehnicile și/sau

operațiune locală cu elicopter (local helicopter operation – LHO) – operațiune de transport aerian comercial cu elicoptere cu o masă maximă certificată la decolare (MCTOM) de peste 3175 kg și cu o configurație maximă operațională a locurilor pentru pasageri (MOPSC) de cel mult nouă locuri, pe timp de zi, pe rute pe care se zboară după repere vizuale terestre, desfășurată într-o zonă geografică locală delimitată și specificată în manualul de operațiuni;

operațiuni în condiții de vizibilitate redusă (low-visibility operations – LVOs) – operațiuni de apropiere sau de decolare pe o pistă cu o distanță vizuală în lungul pistei mai mică de 550 m sau cu o înălțime de luare a deciziei mai mică de 200 ft;

decolare cu vizibilitate redusă (low visibility take-off – LVTO) – decolare cu o RVR mai mică de 550 m;

zbor de verificare a întreținerii (maintenance check flight – MCF) – zbor al unei aeronave care deține un certificat de navigabilitate sau un permis de zbor, care este efectuat în scop de depanare sau pentru a verifica funcționarea unui sau a mai multor sisteme, piese sau echipamente în urma unor lucrări de întreținere, dacă nu se poate determina funcționarea sistemelor, a pieselor sau a echipamentelor în timpul verificărilor de la sol, și care este efectuat în oricare dintre următoarele situații:

(a) astfel cum se prevede în manualul de întreținere a aeronavei (*Aircraft Maintenance Manual – AMM*) sau în orice alte date de întreținere emise de un titular al aprobării de proiect care este responsabil de menținerea navigabilității aeronavei;

efectuarea operațiunilor normale de zbor de linie descrise în manualul de operațiuni;

operațiune locală cu elicopter (local helicopter operation – LHO) – operațiune de transport aerian comercial cu elicoptere cu o masă maximă certificată la decolare (MCTOM) de peste 3175 kg și cu o configurație maximă operațională a locurilor pentru pasageri (MOPSC) de cel mult nouă locuri, pe timp de zi, pe rute pe care se zboară după repere vizuale terestre, desfășurată într-o zonă geografică locală delimitată și specificată în manualul de operațiuni;

operațiuni în condiții de vizibilitate redusă (low-visibility operations – LVOs) – operațiuni de apropiere sau de decolare pe o pistă cu o distanță vizuală în lungul pistei mai mică de 550 m sau cu o înălțime de luare a deciziei mai mică de 200 ft;

decolare cu vizibilitate redusă (low visibility take-off – LVTO) – decolare cu o RVR mai mică de 550 m;

zbor de verificare a întreținerii (maintenance check flight – MCF) – zbor al unei aeronave care deține un certificat de navigabilitate sau un permis de zbor, care este efectuat în scop de depanare sau pentru a verifica funcționarea unui sau a mai multor sisteme, piese sau echipamente în urma unor lucrări de întreținere, dacă nu se poate determina funcționarea sistemelor, a pieselor sau a echipamentelor în timpul verificărilor de la sol, și care este efectuat în oricare dintre următoarele situații:

(a) astfel cum se prevede în manualul de întreținere a aeronavei (*Aircraft Maintenance Manual – AMM*) sau în orice alte date de întreținere emise de un titular al aprobării de

(2) de a provoca celălalt pilot să intervină sau să interacționeze;

concordanță între instructori (instructor concordance) – consecvența sau invariabilitatea punctajelor date de diferiți instructori EBT, care reflectă printr-o notă (sau note) gradul de omogenitate sau de consens existent între punctajele date de instructori (instructori care dau punctajele);

operațiune de apropiere instrumentală (instrument approach operation) – apropierea și aterizarea cu ajutorul instrumentelor de ghidare a navigației pe baza unei IAP. Există două metode de executare a operațiunilor de apropiere instrumentală:

(a) o operațiune de apropiere instrumentală bidimensională (2D), care utilizează numai ghidarea laterală a navigației;

(b) o operațiune de apropiere instrumentală tridimensională (3D), care utilizează atât ghidarea laterală, cât și cea verticală a navigației;

procedură de apropiere instrumentală (instrument approach procedures – IAP) – o serie de manevre predeterminate efectuate cu ajutorul instrumentelor de bord, cu o marjă specificată de protecție față de obstacole, începând de la reperul apropierii inițiale sau, acolo unde este aplicabil, de la începutul unei rute de sosire definite până la un punct de la care aterizarea poate fi

(b) după efectuarea lucrărilor de întreținere, la cererea operatorului sau la propunerea organizației responsabile de menținerea navigabilității aeronavei;

(c) la cererea organizației de întreținere în scopul verificării remedierii cu succes a unui defect;

(d) pentru a ajuta la localizarea defecțiunilor sau la depanare;

fază de pregătire la manevre (manoeuvres training phase) – fază a unui modul EBT în timpul căreia, în funcție de generația aeronavei, echipajele au timp să facă practică și să își îmbunătățească performanțele prin exerciții preponderent de psihomotricitate, urmărind un traiect de zbor prescris sau desfășurând un eveniment prescris până la obținerea unui rezultat prescris;

program EBT mix (mixed EBT programme) – program de pregătire periodică și de verificare aferentă al unui operator în conformitate cu ORO.FC.230, care are o parte dedicată aplicării EBT, dar care nu înlocuiește verificările competenței în conformitate cu Apendicele nr. 9 la Partea FCL din Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 204/2020;

configurație maximă operațională a locurilor pentru pasageri (maximum operational passenger seating configuration – MOPSC) – capacitatea maximă de locuri pentru pasageri a unei aeronave, excluzând locurile pentru echipaj, stabilită în scopuri operaționale și specificată în manualul de operațiuni. Având la bază

proiect care este responsabil de menținerea navigabilității aeronavei;

(b) după efectuarea lucrărilor de întreținere, la cererea operatorului sau la propunerea organizației responsabile de menținerea navigabilității aeronavei;

(c) la cererea organizației de întreținere în scopul verificării remedierii cu succes a unui defect;

(d) pentru a ajuta la localizarea defecțiunilor sau la depanare;

fază de pregătire la manevre (manoeuvres training phase) – fază a unui modul EBT în timpul căreia, în funcție de generația aeronavei, echipajele au timp să facă practică și să își îmbunătățească performanțele prin exerciții preponderent de psihomotricitate, urmărind un traiect de zbor prescris sau desfășurând un eveniment prescris până la obținerea unui rezultat prescris;

program EBT mix (mixed EBT programme) – program de pregătire periodică și de verificare aferentă al unui operator în conformitate cu ORO.FC.230, care are o parte dedicată aplicării EBT, dar care nu înlocuiește verificările competenței în conformitate cu Apendicele nr. 9 la Partea FCL din Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 204/2020;

configurație maximă operațională a locurilor pentru pasageri (maximum operational passenger seating configuration – MOPSC) – capacitatea maximă de locuri pentru pasageri a unei aeronave, excluzând locurile pentru echipaj,

finalizată și, în continuare, dacă nu se efectuează aterizarea, până la o poziție în care se aplică criteriile de trecere peste obstacole pentru zona de așteptare sau pentru zborul pe rută. IAP-urile sunt clasificate după cum urmează:

(a) procedură de apropiere de neprecizie (NPA) înseamnă o IAP concepută pentru operațiuni de apropiere instrumentală 2D de tip A;

(b) procedură de apropiere cu ghidare verticală (APV) înseamnă o IAP de navigație bazată pe performanțe (PBN) concepută pentru operațiuni de apropiere instrumentală 3D de tip A;

(c) procedură de apropiere de precizie (PA) înseamnă o IAP bazată pe sisteme de navigație, concepută pentru operațiuni de apropiere instrumentală 3D de tip A sau B;

punct de decizie pentru aterizare (landing decision point – LDP) – 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 iniția o aterizare întreruptă;

distanță de aterizare la ora sosirii (landing distance at time of arrival – LDТА) – distanță de aterizare care poate fi obținută în cadrul operațiunilor normale pe baza datelor privind performanța de aterizare și a

configurația maximă a locurilor pentru pasageri, stabilită în urma procesului de certificare pentru certificatul de tip (TC), certificatul de tip suplimentar (STC) sau modificarea TC sau STC, în funcție de fiecare aeronavă în parte, MOPSC poate avea un număr egal sau mai mic de locuri, în funcție de constrângerile operaționale;

pasager cu pregătire medicală (medical passenger) - persoană cu pregătire medicală aflată la bordul elicopterului în timpul unui zbor HEMS sau la bordul unei VCA în timpul unui zbor VEMS, inclusiv medici, asistente medicale și paramedici;

stare de defecțiune minoră (minor failure condition) – stare de defecțiune care nu ar reduce în mod semnificativ siguranța aeronavei și care implică, din partea membrilor echipajului de zbor, acțiuni care nu le depășesc în niciun caz capacitățile;

consum impropriu de substanțe (misuse of substances) – consumul unei sau mai multor substanțe psihoactive de către membrii echipajului de zbor sau ai echipajului de cabină și de către alți membri ai personalului critic pentru siguranță, într-un mod care:

(a) constituie un risc direct pentru consumator sau pune în pericol viețile, sănătatea sau bunăstarea altora; și/sau

(b) creează sau înrăutățește o problemă sau o tulburare profesională, socială, mentală sau fizică;

altitudine minimă de coborâre sau înălțime minimă de coborâre (minimum descent altitude – MDA or minimum descent height – MDH) – altitudine sau înălțime specificată în cadrul unei

stabilită în scopuri operaționale și specificată în manualul de operațiuni. Având la bază configurația maximă a locurilor pentru pasageri, stabilită în urma procesului de certificare pentru certificatul de tip (TC), certificatul de tip suplimentar (STC) sau modificarea TC sau STC, în funcție de fiecare aeronavă în parte, MOPSC poate avea un număr egal sau mai mic de locuri, în funcție de constrângerile operaționale;

pasager cu pregătire medicală (medical passenger) - persoană cu pregătire medicală aflată la bordul elicopterului în timpul unui zbor HEMS sau la bordul unei VCA în timpul unui zbor VEMS, inclusiv medici, asistente medicale și paramedici;

stare de defecțiune minoră (minor failure condition) – stare de defecțiune care nu ar reduce în mod semnificativ siguranța aeronavei și care implică, din partea membrilor echipajului de zbor, acțiuni care nu le depășesc în niciun caz capacitățile;

consum impropriu de substanțe (misuse of substances) – consumul unei sau mai multor substanțe psihoactive de către membrii echipajului de zbor sau ai echipajului de cabină și de către alți membri ai personalului critic pentru siguranță, într-un mod care:

(a) constituie un risc direct pentru consumator sau pune în pericol viețile, sănătatea sau bunăstarea altora; și/sau

(b) creează sau înrăutățește o problemă sau o tulburare profesională, socială, mentală sau fizică;

altitudine minimă de coborâre sau înălțime minimă de coborâre (minimum descent altitude –

procedurilor aferente determinate pentru condițiile predominante la ora aterizării;

distanța de aterizare disponibilă (landing distance available – LDA) – lungimea pistei care este declarată disponibilă pe aerodromul respectiv și adaptată pentru rulajul la sol al unui avion care aterizează;

avion

terestru (landplane) – aeronavă cu aripă fixă proiectată pentru decolare și aterizare pe sol, care include avioanele amfibii exploatate ca avioane terestre;

scenariu de tip zbor de linie (line-oriented flight scenario) – evaluare și pregătire care presupun o simulare de misiune completă, realistă, „în timp real” a unor scenarii reprezentative pentru operațiunile de zbor de linie;

verificare în zbor de linie (line check) – o verificare efectuată de operator și susținută de pilot sau de membrul personalului tehnic pentru a-și demonstra competența în ceea ce privește efectuarea operațiunilor normale de zbor de linie descrise în manualul de operațiuni;

operațiune locală cu elicopter (local helicopter operation – LHO) – operațiune de transport aerian comercial cu elicoptere cu o masă maximă certificată la decolare (MCTOM) de peste 3175 kg și cu o configurație maximă operațională a locurilor pentru pasageri (MOPSC) de cel mult nouă locuri, pe timp de zi, pe rute pe

operațiuni de apropiere instrumentală 2D sau al unei operațiuni de apropiere cu manevre la vedere, sub care coborârea nu trebuie efectuată fără reperul vizual necesar;

noapte (night) – perioada dintre sfârșitul crepusculului civil și începutul răsăritului civil sau o altă perioadă similară între apus și răsărit conform eventualelor prevederi ale autorității competente;

ochelari de vedere pe timp de noapte (night vision goggles – NVG) – dispozitiv binocular de intensificare a luminii care se poartă pe cap și care îmbunătățește capacitatea de a menține reperele vizuale de suprafață pe timp de noapte;

sistem de redare a imaginii pe timp de noapte (night vision imaging system – NVIS) – integrarea tuturor elementelor necesare pentru a folosi NVG cu succes și în siguranță în timpul operării unui elicopter. Sistemul cuprinde cel puțin: NVG, iluminare NVIS, componente de elicopter, pregătire și menținerea navigabilității;

mediu neostil (non-hostile environment) – mediu în care:

(a) poate fi efectuată o aterizare forțată în siguranță;

(b) ocupanții elicopterului pot fi protejați de elementele naturii;

(c) pot fi puse la dispoziție servicii/capacități de căutare și de salvare în conformitate cu expunerea anticipată.

În orice caz, părțile zonelor aglomerate care au suprafețe adecvate pentru aterizarea forțată în siguranță sunt considerate neostile;

MDA or minimum descent height – MDH – altitudine sau înălțime specificată în cadrul unei operațiuni de apropiere instrumentală 2D sau al unei operațiuni de apropiere cu manevre la vedere, sub care coborârea nu trebuie efectuată fără reperul vizual necesar;

noapte (night) – perioada dintre sfârșitul crepusculului civil și începutul răsăritului civil sau o altă perioadă similară între apus și răsărit conform eventualelor prevederi ale autorității competente;

ochelari de vedere pe timp de noapte (night vision goggles – NVG) – dispozitiv binocular de intensificare a luminii care se poartă pe cap și care îmbunătățește capacitatea de a menține reperele vizuale de suprafață pe timp de noapte;

sistem de redare a imaginii pe timp de noapte (night vision imaging system – NVIS) – integrarea tuturor elementelor necesare pentru a folosi NVG cu succes și în siguranță în timpul operării unui elicopter. Sistemul cuprinde cel puțin: NVG, iluminare NVIS, componente de elicopter, pregătire și menținerea navigabilității;

mediu neostil (non-hostile environment) – mediu în care:

(a) poate fi efectuată o aterizare forțată în siguranță;

(b) ocupanții elicopterului pot fi protejați de elementele naturii;

(c) pot fi puse la dispoziție servicii/capacități de căutare și de salvare în conformitate cu expunerea anticipată.

care se zboară după repere vizuale terestre, desfășurată într-o zonă geografică locală delimitată și specificată în manualul de operațiuni;

operațiuni în condiții de vizibilitate redusă (low-visibility operations – LVOs) – operațiuni de apropiere sau de decolare pe o pistă cu o distanță vizuală în lungul pistei mai mică de 550 m sau cu o înălțime de luare a deciziei mai mică de 200 ft;

decolare cu vizibilitate redusă (low visibility take-off – LVTO) – decolare cu o RVR mai mică de 550 m;

zbor de verificare a întreținerii (maintenance check flight – MCF) – zbor al unei aeronave care deține un certificat de navigabilitate sau un permis de zbor, care este efectuat în scop de depanare sau pentru a verifica funcționarea unui sau a mai multor sisteme, piese sau echipamente în urma unor lucrări de întreținere, dacă nu se poate determina funcționarea sistemelor, a pieselor sau a echipamentelor în timpul verificărilor de la sol, și care este efectuat în oricare dintre următoarele situații:

(a) astfel cum se prevede în manualul de întreținere a aeronavei (*Aircraft Maintenance Manual – AMM*) sau în orice alte date de întreținere emise de un titular al aprobării de proiect care este responsabil de menținerea navigabilității aeronavei;

membru al echipajului NVIS (NVIS crew member) – membru al personalului tehnic desemnat pentru un zbor NVIS;

zbor NVIS (NVIS flight) – zbor în condiții meteorologice de zbor la vedere (VMC) pe timp de noapte, cu un echipaj de zbor care utilizează NVG într-un elicopter care operează cu o aprobare NVIS;

altitudine de trecere peste obstacole sau înălțime de trecere peste obstacole (obstacle clearance altitude – OCA or obstacle clearance height – OCH) – cea mai joasă altitudine sau cea mai joasă înălțime peste cota pragului relevant al pistei sau peste cota aerodromului, după caz, utilizată pentru a stabili conformitatea cu criteriile corespunzătoare de trecere peste obstacole;

operațiuni deasupra mării (offshore operation) – operațiune efectuată cu elicopterul în cadrul căreia o bună parte din orice zbor se desfășoară pe deasupra unor suprafețe din largul mării, spre sau dinspre o locație din larg;

locație din larg (offshore location) – bază materială destinată a fi utilizată pentru operațiuni efectuate cu elicopterul pe o structură flotabilă sau fixă în larg sau pe o navă;

suprafață din largul mării (open sea area) – suprafața de apă care se întinde de la linia de coastă înspre larg;

loc de operare (operating site) – un loc, altul decât un aerodrom, selectat de operator, de pilotul comandant sau de comandant pentru aterizare, decolare și/sau operațiuni cu încărcătură exterioară;

În orice caz, părțile zonelor aglomerate care au suprafețe adecvate pentru aterizarea forțată în siguranță sunt considerate neostile;

membru al echipajului NVIS (NVIS crew member) – membru al personalului tehnic desemnat pentru un zbor NVIS;

zbor NVIS (NVIS flight) – zbor în condiții meteorologice de zbor la vedere (VMC) pe timp de noapte, cu un echipaj de zbor care utilizează NVG într-un elicopter care operează cu o aprobare NVIS;

altitudine de trecere peste obstacole sau înălțime de trecere peste obstacole (obstacle clearance altitude – OCA or obstacle clearance height – OCH) – cea mai joasă altitudine sau cea mai joasă înălțime peste cota pragului relevant al pistei sau peste cota aerodromului, după caz, utilizată pentru a stabili conformitatea cu criteriile corespunzătoare de trecere peste obstacole;

operațiuni deasupra mării (offshore operation) – operațiune efectuată cu elicopterul în cadrul căreia o bună parte din orice zbor se desfășoară pe deasupra unor suprafețe din largul mării, spre sau dinspre o locație din larg;

locație din larg (offshore location) – bază materială destinată a fi utilizată pentru operațiuni efectuate cu elicopterul pe o structură flotabilă sau fixă în larg sau pe o navă;

suprafață din largul mării (open sea area) – suprafața de apă care se întinde de la linia de coastă înspre larg;

loc de operare (operating site) – un loc, altul decât un aerodrom, selectat de operator, de pilotul comandant sau de comandant pentru aterizare,

(b) după efectuarea lucrărilor de întreținere, la cererea operatorului sau la propunerea organizației responsabile de menținerea navigabilității aeronavei;

(c) la cererea organizației de întreținere în scopul verificării remedierii cu succes a unui defect;

(d) pentru a ajuta la localizarea defecțiunilor sau la depanare;

fază de pregătire la manevre (manoeuvres training phase) – fază a unui modul EBT în timpul căreia, în funcție de generația aeronavei, echipajele au timp să facă practică și să își îmbunătățească performanțele prin exerciții preponderent de psihomotricitate, urmărind un traiect de zbor prescris sau desfășurând un eveniment prescris până la obținerea unui rezultat prescris;

program EBT mix (mixed EBT programme) – program de pregătire periodică și de verificare aferentă al unui operator în conformitate cu ORO.FC.230, care are o parte dedicată aplicării EBT, dar care nu înlocuiește verificările competenței în conformitate cu Apendicele nr. 9 la Partea FCL din Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 204/2020;

configurație maximă operațională a locurilor pentru pasageri (maximum

operation in the performance class 1 (operation in performance class 1) – operațiune în care, în eventualitatea unei defectări a motorului critic, elicopterul poate ateriza în cadrul distanței disponibile pentru decolarea întreruptă sau poate continua zborul în siguranță către o zonă de aterizare adecvată, în funcție de momentul apariției defecțiunii;

operațiune în clasa de performanță 2 (operation in performance class 2) – operațiune în care, în eventualitatea unei defectări a motorului critic, performanța disponibilă a elicopterului permite continuarea zborului în siguranță, cu excepția cazului în care defecțiunea are loc la începutul manevrei de decolare sau la sfârșitul manevrei de aterizare, cazuri în care poate fi necesară o aterizare forțată;

operațiune în clasa de performanță 3 (operation in performance class 3) – operațiune în care, în eventualitatea defectării unui motor în orice moment al zborului, o aterizare forțată poate fi necesară în cazul unui elicopter multimotor și este necesară în cazul unui elicopter monomotor;

control operațional (operational control) – responsabilitatea pentru inițierea, continuarea, terminarea sau devierea unui zbor din motive de siguranță;

credit operațional (operational credit) – credit pentru operațiuni cu o aeronavă avansată, care permite minime de operare pe aerodrom mai scăzute decât cele stabilite în mod normal de operator pentru o aeronavă de bază, fundamentat pe performanța sistemelor aeronavei avansate care utilizează infrastructura externă disponibilă. Minimele de operare mai scăzute pot include o

decolare și/sau operațiuni cu încărcătură exterioară;

operațiune în clasa de performanță 1 (operation in performance class 1) – operațiune în care, în eventualitatea unei defectări a motorului critic, elicopterul poate ateriza în cadrul distanței disponibile pentru decolarea întreruptă sau poate continua zborul în siguranță către o zonă de aterizare adecvată, în funcție de momentul apariției defecțiunii;

operațiune în clasa de performanță 2 (operation in performance class 2) – operațiune în care, în eventualitatea unei defectări a motorului critic, performanța disponibilă a elicopterului permite continuarea zborului în siguranță, cu excepția cazului în care defecțiunea are loc la începutul manevrei de decolare sau la sfârșitul manevrei de aterizare, cazuri în care poate fi necesară o aterizare forțată;

operațiune în clasa de performanță 3 (operation in performance class 3) – operațiune în care, în eventualitatea defectării unui motor în orice moment al zborului, o aterizare forțată poate fi necesară în cazul unui elicopter multimotor și este necesară în cazul unui elicopter monomotor;

control operațional (operational control) – responsabilitatea pentru inițierea, continuarea, terminarea sau devierea unui zbor din motive de siguranță;

credit operațional (operational credit) – credit pentru operațiuni cu o aeronavă avansată, care permite minime de operare pe aerodrom mai scăzute decât cele stabilite în mod normal de operator pentru o aeronavă de bază, fundamentat pe performanța sistemelor aeronavei avansate

operational passenger seating configuration – MOPSC) – capacitatea maximă de locuri pentru pasageri a unei aeronave, excluzând locurile pentru echipaj, stabilită în scopuri operaționale și specificată în manualul de operațiuni. Având la bază configurația maximă a locurilor pentru pasageri, stabilită în urma procesului de certificare pentru certificatul de tip (TC), certificatul de tip suplimentar (STC) sau modificarea TC sau STC, în funcție de fiecare aeronavă în parte, MOPSC poate avea un număr egal sau mai mic de locuri, în funcție de constrângerile operaționale;

pasager cu pregătire medicală (medical passenger) – persoană cu pregătire medicală aflată la bordul elicopterului în timpul unui zbor HEMS, inclusiv medici, asistente medicale și paramedici;

stare de defecțiune minoră (minor failure condition) – stare de defecțiune care nu ar reduce în mod semnificativ siguranța aeronavei și care implică, din partea membrilor echipajului de zbor, acțiuni care nu le depășesc în niciun caz capacitățile;

consum impropriu de substanțe (misuse of substances) – consumul unei sau mai multor substanțe psihoactive de către membrii echipajului de zbor sau ai echipajului de cabină și de către alți

înălțime/altitudine de luare a deciziei sau o înălțime/altitudine minimă de coborâre mai mică, cerințe de vizibilitate reduse sau instalații la sol reduse, ori o combinație a acestora;

verificare a competenței efectuată de operator (operator proficiency check) – verificare efectuată de operator și susținută de pilot sau de membrul personalului tehnic pentru a-și demonstra competența în ceea ce privește efectuarea de proceduri normale, anormale și de urgență;

avioane din clasa de performanță A (performance class A aeroplanes) – avioane multimotor cu motoare turbopropulsoare și cu o MOPSC mai mare de nouă sau cu o masă maximă la decolare de peste 5 700 kg și toate avioanele multimotor cu turboreactoare;

avioane din clasa de performanță B (performance class B aeroplanes) – avioane cu motoare cu elice și cu o MOPSC de maximum nouă sau cu o masă maximă la decolare de maximum 5 700 kg; elice și cu o MOPSC de maximum nouă sau cu o masă maximă la decolare de maximum 5 700 kg;

avioane din clasa de performanță C (performance class C aeroplanes) – avioane cu motoare cu piston și cu o MOPSC mai mare de nouă sau cu o masă maximă la decolare de peste 5 700 kg;

sistem de dispozitive de transport al personalului (personnel-carrying device system – PCDS) – sistem care include unul sau mai multe dispozitive și care este fie fixat pe un echipament de ridicare sau pe un cârlig de suspendare a încărcăturii, fie montat pe corpul giravionului în

care utilizează infrastructura externă disponibilă. Minimele de operare mai scăzute pot include o înălțime/altitudine de luare a deciziei sau o înălțime/altitudine minimă de coborâre mai mică, cerințe de vizibilitate reduse sau instalații la sol reduse, ori o combinație a acestora;

verificare a competenței efectuată de operator (operator proficiency check) – verificare efectuată de operator și susținută de pilot sau de membrul personalului tehnic pentru a-și demonstra competența în ceea ce privește efectuarea de proceduri normale, anormale și de urgență;

avioane din clasa de performanță A (performance class A aeroplanes) – avioane multimotor cu motoare turbopropulsoare și cu o MOPSC mai mare de nouă sau cu o masă maximă la decolare de peste 5 700 kg și toate avioanele multimotor cu turboreactoare;

avioane din clasa de performanță B (performance class B aeroplanes) – avioane cu motoare cu elice și cu o MOPSC de maximum nouă sau cu o masă maximă la decolare de maximum 5 700 kg; elice și cu o MOPSC de maximum nouă sau cu o masă maximă la decolare de maximum 5 700 kg;

avioane din clasa de performanță C (performance class C aeroplanes) – avioane cu motoare cu piston și cu o MOPSC mai mare de nouă sau cu o masă maximă la decolare de peste 5 700 kg;

sistem de dispozitive de transport al personalului (personnel-carrying device system – PCDS) – sistem care include unul sau mai multe dispozitive și care este fie fixat pe un echipament

membri ai personalului critic pentru siguranță, într-un mod care:

(a) constituie un risc direct pentru consumator sau pune în pericol viețile, sănătatea sau bunăstarea altora; și/sau

(b) creează sau înrăutățește o problemă sau o tulburare profesională, socială, mentală sau fizică;

altitudine minimă de coborâre sau înălțime minimă de coborâre (minimum descent altitude – MDA or minimum descent height – MDH) – altitudine sau înălțime specificată în cadrul unei operațiuni de apropiere instrumentală 2D sau al unei operațiuni de apropiere cu manevre la vedere, sub care coborârea nu trebuie efectuată fără reperul vizual necesar;

noapte (night) – perioada dintre sfârșitul crepusculului civil și începutul răsăritului civil sau o altă perioadă similară între apus și răsărit conform eventualelor prevederi ale autorității competente;

ochelari de vedere pe timp de noapte (night vision goggles – NVG) – dispozitiv binocular de intensificare a luminii care se poartă pe cap și care îmbunătățește capacitatea de a menține reperele vizuale de suprafață pe timp de noapte;

sistem de redare a imaginii pe timp de noapte (night vision imaging system – NVIS) – integrarea tuturor elementelor necesare pentru a folosi NVG

timpul operațiunilor de transport de persoane la exterior (HEC) sau al operațiunilor cu încărcături suspendate efectuate cu elicopterul (HHO). Dispozitivele au capacitatea și caracteristicile structurale necesare pentru a transporta pasageri la exteriorul elicopterului, de exemplu un ham de siguranță cu sau fără decuplare rapidă și curea cu un inel de conectare, un coș rigid sau o cușcă;

sistem simplu de dispozitive de transport al personalului (simple personnel-carrying device system – PCDS) – un PCDS care îndeplinește următoarele condiții:

(a) respectă un standard european armonizat;

(b) este proiectat să nu țină prinsă în centuri mai mult de o persoană (de exemplu, operatorul echipamentului de ridicare sau al cârligului de suspendare a încărcăturii, specialistul în executarea anumitor sarcini sau fotograful) în interiorul cabinei sau să nu țină prinse în centuri mai mult de două persoane în afara cabinei;

(c) nu este o structură rigidă, precum o cușcă, o platformă sau un coș;

pilot comandant (pilot-in-command) – pilotul desemnat la comandă și responsabil cu derularea în siguranță a zborului; în cazul operațiunilor de transport aerian comercial cu avioane și elicoptere, „pilotul comandant” se numește „comandant”;

EFB portabilă (portable EFB) – platformă-gază portabilă pentru EFB, utilizată în cabina de pilotaj, care nu face parte din configurația aeronavei certificate;

dispozitiv electronic portabil (portable electronic device – PED) – orice tip de dispozitiv electronic, de regulă, produsele electronice de

de ridicare sau pe un cârlig de suspendare a încărcăturii, fie montat pe corpul giravionului în timpul operațiunilor de transport de persoane la exterior (HEC) sau al operațiunilor cu încărcături suspendate efectuate cu elicopterul (HHO). Dispozitivele au capacitatea și caracteristicile structurale necesare pentru a transporta pasageri la exteriorul elicopterului, de exemplu un ham de siguranță cu sau fără decuplare rapidă și curea cu un inel de conectare, un coș rigid sau o cușcă;

sistem simplu de dispozitive de transport al personalului (simple personnel-carrying device system – PCDS) – un PCDS care îndeplinește următoarele condiții:

(a) respectă un standard european armonizat;

(b) este proiectat să nu țină prinsă în centuri mai mult de o persoană (de exemplu, operatorul echipamentului de ridicare sau al cârligului de suspendare a încărcăturii, specialistul în executarea anumitor sarcini sau fotograful) în interiorul cabinei sau să nu țină prinse în centuri mai mult de două persoane în afara cabinei;

(c) nu este o structură rigidă, precum o cușcă, o platformă sau un coș;

pilot comandant (pilot-in-command) – pilotul desemnat la comandă și responsabil cu derularea în siguranță a zborului; în cazul operațiunilor de transport aerian comercial cu avioane și elicoptere, „pilotul comandant” se numește „comandant”;

EFB portabilă (portable EFB) – platformă-gază portabilă pentru EFB, utilizată în cabina de pilotaj, care nu face parte din configurația aeronavei certificate;

cu succes și în siguranță în timpul operării unui elicopter. Sistemul cuprinde cel puțin: NVG, iluminare NVIS, componente de elicopter, pregătire și menținerea navigabilității;

mediu neostil (non-hostile environment) – mediu în care:

(a) poate fi efectuată o aterizare forțată în siguranță;

(b) ocupanții elicopterului pot fi protejați de elementele naturii;

(c) pot fi puse la dispoziție servicii/capacități de căutare și de salvare în conformitate cu expunerea anticipată.

În orice caz, părțile zonelor aglomerate care au suprafețe adecvate pentru aterizarea forțată în siguranță sunt considerate neostile;

membri al echipajului NVIS (NVIS crew member) – membru al personalului tehnic desemnat pentru un zbor NVIS;

zbor NVIS (NVIS flight) – zbor în condiții meteorologice de zbor la vedere (VMC) pe timp de noapte, cu un echipaj de zbor care utilizează NVG într-un elicopter care operează cu o aprobare NVIS;

altitudine de trecere peste obstacole sau înălțime de trecere peste obstacole (obstacle clearance altitude – OCA or obstacle clearance height – OCH) – cea mai joasă altitudine sau cea mai joasă înălțime peste cota pragului relevant al pistei sau peste cota aerodromului, după caz, utilizată pentru a stabili

larg consum, dar nu numai, adus la bordul aeronavei de către membrii echipajului, de către pasageri sau ca parte din încărcătura transportată, care nu este inclus în configurația aeronavei autorizate. Termenul include toate echipamentele care au capacitatea de a consuma energie electrică. Aceste dispozitive pot primi energia electrică din surse interne, precum bateriile (reîncărcabile sau nu), sau pot fi, deopotrivă, conectate la surse specifice de alimentare cu energie din aeronavă;

sediul principal al activității (principle place of business) – sediul central sau sediul social al organizației în care se exercită principalele funcții financiare și de control operațional al activităților menționate în Regulament;

stabilirea priorității inspecțiilor la platformă (prioritisation of ramp inspections) – alocarea unei proporții corespunzătoare din numărul total de inspecții la platformă desfășurate de AAC sau în numele acesteia anual, conform dispozițiilor din Partea ARO;

competent (proficient) – care a demonstrat deținerea abilităților, cunoștințelor și atitudinilor necesare pentru a îndeplini orice sarcini definite la standardul prescris;

substanțe psihoactive (psychoactive substances) – alcool, opioide, canabinoide, sedative și hipnotice, cocaină, alți psihostimulanți, halucinogeni și solvenți volatili, fiind excluse cafeina și tutunul;

zonă de interes public (Public Interest Site – PIS) – zonă folosită exclusiv pentru operațiuni de interes public;

dispozitiv electronic portabil (portable electronic device – PED) – orice tip de dispozitiv electronic, de regulă, produsele electronice de larg consum, dar nu numai, adus la bordul aeronavei de către membrii echipajului, de către pasageri sau ca parte din încărcătura transportată, care nu este inclus în configurația aeronavei autorizate. Termenul include toate echipamentele care au capacitatea de a consuma energie electrică. Aceste dispozitive pot primi energia electrică din surse interne, precum bateriile (reîncărcabile sau nu), sau pot fi, deopotrivă, conectate la surse specifice de alimentare cu energie din aeronavă;

sediul principal al activității (principle place of business) – sediul central sau sediul social al organizației în care se exercită principalele funcții financiare și de control operațional al activităților menționate în Regulament;

stabilirea priorității inspecțiilor la platformă (prioritisation of ramp inspections) – alocarea unei proporții corespunzătoare din numărul total de inspecții la platformă desfășurate de AAC sau în numele acesteia anual, conform dispozițiilor din Partea ARO;

competent (proficient) – care a demonstrat deținerea abilităților, cunoștințelor și atitudinilor necesare pentru a îndeplini orice sarcini definite la standardul prescris;

substanțe psihoactive (psychoactive substances) – alcool, opioide, canabinoide, sedative și hipnotice, cocaină, alți psihostimulanți, halucinogeni și solvenți volatili, fiind excluse cafeina și tutunul;

conformitatea cu criteriile corespunzătoare de trecere peste obstacole;

operațiuni deasupra mării (offshore operation) – operațiune efectuată cu elicopterul în cadrul căreia o bună parte din orice zbor se desfășoară pe deasupra unor suprafețe din largul mării, spre sau dinspre o locație din larg;

locație din larg (offshore location) – bază materială destinată a fi utilizată pentru operațiuni efectuate cu elicopterul pe o structură flotabilă sau fixă în larg sau pe o navă;

suprafață din largul mării (open sea area) – suprafața de apă care se întinde de la linia de coastă înspre larg;

loc de operare (operating site) – un loc, altul decât un aerodrom, selectat de operator, de pilotul comandant sau de comandant pentru aterizare, decolare și/sau operațiuni cu încărcătură exterioară;

operațiune în clasa de performanță 1 (operation in performance class 1) – operațiune în care, în eventualitatea unei defectări a motorului critic, elicopterul poate ateriza în cadrul distanței disponibile pentru decolarea întreruptă sau poate continua zborul în siguranță către o zonă de aterizare adecvată, în funcție de momentul apariției defecțiunii;

operațiune în clasa de performanță 2 (operation in performance class

inspecție la platformă (ramp inspection) – inspectarea aeronavei, a calificărilor echipajului de zbor și de cabină și a documentelor de zbor pentru verificarea conformității cu cerințele aplicabile;

interval de remediere (rectification interval) – limitare a duratei operațiunilor cu echipamente inoperante;

distanță disponibilă pentru decolare întreruptă (rejected take-off distance available – RTODAH) - (a) pentru elicoptere (RTODAH) înseamnă lungimea apropierei finale și a zonei de decolare declarate disponibile și corespunzătoare pentru elicoptere care operează în clasa de performanță 1 în scopul finalizării unei decolări întrerupte; sau

(b) pentru VCA (RTODAV), lungimea apropierei finale și a zonei de decolare declarate disponibile și corespunzătoare pentru ca VCA să finalizeze o decolare întreruptă în conformitate cu categoria în care sunt operate;

distanță necesară pentru decolare întreruptă (rejected take-off distance required – RTODRH) - (a) pentru elicoptere (RTODRH), înseamnă distanța orizontală necesară de la începutul decolării până la punctul în care elicopterul se oprește complet ca urmare a cedării unui motor sau a întreruperii unei decolări la punctul de decizie pentru decolare;

(b) pentru VCA (RTODRV), distanța orizontală necesară de la începutul decolării până la punctul în care VCA se oprește complet prin finalizarea unei decolări întrerupte în urma recunoașterii unei CFP la punctul de decizie pentru decolare;

zonă de interes public (Public Interest Site – PIS) – zonă folosită exclusiv pentru operațiuni de interes public;

inspecție la platformă (ramp inspection) – inspectarea aeronavei, a calificărilor echipajului de zbor și de cabină și a documentelor de zbor pentru verificarea conformității cu cerințele aplicabile;

interval de remediere (rectification interval) – limitare a duratei operațiunilor cu echipamente inoperante;

distanță disponibilă pentru decolare întreruptă (rejected take-off distance available – RTODAH) - (a) pentru elicoptere (RTODAH) înseamnă lungimea apropierei finale și a zonei de decolare declarate disponibile și corespunzătoare pentru elicoptere care operează în clasa de performanță 1 în scopul finalizării unei decolări întrerupte; sau

(b) pentru VCA (RTODAV), lungimea apropierei finale și a zonei de decolare declarate disponibile și corespunzătoare pentru ca VCA să finalizeze o decolare întreruptă în conformitate cu categoria în care sunt operate;

distanță necesară pentru decolare întreruptă (rejected take-off distance required – RTODRH) - (a) pentru elicoptere (RTODRH), înseamnă distanța orizontală necesară de la începutul decolării până la punctul în care elicopterul se oprește complet ca urmare a cedării unui motor sau a întreruperii unei decolări la punctul de decizie pentru decolare;

(b) pentru VCA (RTODRV), distanța orizontală necesară de la începutul decolării până la punctul în care VCA se oprește complet prin finalizarea

2) – operațiune în care, în eventualitatea unei defectări a motorului critic, performanța disponibilă a elicopterului permite continuarea zborului în siguranță, cu excepția cazului în care defecțiunea are loc la începutul manevrei de decolare sau la sfârșitul manevrei de aterizare, cazuri în care poate fi necesară o aterizare forțată;

operațiune în clasa de performanță

3 (*operation in performance class 3*) – operațiune în care, în eventualitatea defectării unui motor în orice moment al zborului, o aterizare forțată poate fi necesară în cazul unui elicopter multimotor și este necesară în cazul unui elicopter monomotor;

control operațional (operational control) – responsabilitatea pentru inițierea, continuarea, terminarea sau devierea unui zbor din motive de siguranță;

credit operațional (operational credit) – credit pentru operațiuni cu o aeronavă avansată, care permite minime de operare pe aerodrom mai scăzute decât cele stabilite în mod normal de operator pentru o aeronavă de bază, fundamentat pe performanța sistemelor aeronavei avansate care utilizează infrastructura externă disponibilă. Minimele de operare mai scăzute pot include o înălțime/altitudine de luare a deciziei sau o înălțime/altitudine minimă de coborâre mai mică, cerințe de vizibilitate reduse

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;

reguli ale aerului (rules of the air) – normele stabilite în cerințele tehnice privind regulile aerului, aprobate de AAC;

raport privind starea pistei (runway condition report – RCR) – raport standardizat cuprinzător privind starea suprafeței pistei și efectul acesteia asupra performanței de aterizare și de decolare a avionului, descrisă prin intermediul unui cod de stare a pistei;

vizibilitate în lungul pistei (runway visual range – RVR) – distanța până la care pilotul unei aeronave aflate pe axul pistei poate vedea marcajele de pe suprafața pistei sau luminile care delimitează pista sau care identifică axul acesteia;

aterizare în condiții de siguranță (safe landing) – în contextul politicii de combustibil/energie sau al schemelor de combustibil/energie, o aterizare pe un aerodrom sau loc de operare adecvat sau pe un vertiport adecvat sau într-o locație prevăzută pentru deviere, cu cel puțin rezerva finală de combustibil/energie rămasă și în conformitate cu procedurile operaționale aplicabile și cu minimele de operare pe aerodrom;

aterizare forțată în siguranță (safe forced landing) – aterizare sau amerizare inevitabile, în urma cărora se presupune că nu vor fi rănite persoane de la bordul aeronavei și nici de la sol;

unei decolări întrerupte în urma recunoașterii unei CFP la punctul de decizie pentru decolare;

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;

reguli ale aerului (rules of the air) – normele stabilite în cerințele tehnice privind regulile aerului, aprobate de AAC;

raport privind starea pistei (runway condition report – RCR) – raport standardizat cuprinzător privind starea suprafeței pistei și efectul acesteia asupra performanței de aterizare și de decolare a avionului, descrisă prin intermediul unui cod de stare a pistei;

vizibilitate în lungul pistei (runway visual range – RVR) – distanța până la care pilotul unei aeronave aflate pe axul pistei poate vedea marcajele de pe suprafața pistei sau luminile care delimitează pista sau care identifică axul acesteia;

aterizare în condiții de siguranță (safe landing) – în contextul politicii de combustibil/energie sau al schemelor de combustibil/energie, o aterizare pe un aerodrom sau loc de operare adecvat sau pe un vertiport adecvat sau într-o locație prevăzută pentru deviere, cu cel puțin rezerva finală de combustibil/energie rămasă și în conformitate cu procedurile operaționale aplicabile și cu minimele de operare pe aerodrom;

aterizare forțată în siguranță (safe forced landing) – aterizare sau amerizare inevitabile, în

sau instalații la sol reduse, ori o combinație a acestora;

verificare a competenței efectuată de operator (operator proficiency check) – verificare efectuată de operator și susținută de pilot sau de membrul personalului tehnic pentru a-și demonstra competența în ceea ce privește efectuarea de proceduri normale, anormale și de urgență;

avioane din clasa de performanță A (performance class A aeroplanes) – avioane multimotor cu motoare turbopropulsoare și cu o MOPSC mai mare de nouă sau cu o masă maximă la decolare de peste 5 700 kg și toate avioanele multimotor cu turboreactoare;

avioane din clasa de performanță B (performance class B aeroplanes) – avioane cu motoare cu elice și cu o MOPSC de maximum nouă sau cu o masă maximă la decolare de maximum 5 700 kg;

avioane din clasa de performanță C (performance class C aeroplanes) – avioane cu motoare cu piston și cu o MOPSC mai mare de nouă sau cu o masă maximă la decolare de peste 5 700 kg;

sistem de dispozitive de transport al personalului (personnel-carrying device system – PCDS) – sistem care include unul sau mai multe dispozitive și care este fie fixat pe un echipament de ridicare sau pe un cârlig de suspendare a încărcăturii, fie montat pe corpul giravionului în

personal critic pentru siguranță (safety-sensitive personnel) – persoane care pot periclita siguranța aviatică dacă își execută în mod inadecvat sarcinile și funcțiile, inclusiv membrii echipajului de zbor și de cabină, personalul de întreținere a aeronavelor și controlorii de trafic aerian;

fază de pregătire pe bază de scenarii (scenario-based training phase) – fază a unui modul EBT care se concentrează pe dezvoltarea competențelor, în timp ce pilotul beneficiază de pregătire pentru a putea contracara cele mai critice riscuri identificate în cazul generației de aeronave în cauză. Această fază trebuie să includă gestionarea amenințărilor și erorilor specifice operatorului într-un mediu de tip zbor de linie, în timp real;

hidroavion (seaplane) – aeronavă cu aripă fixă proiectată pentru decolare și aterizare pe apă; include avioanele amfibii operate ca hidroavioane;

piste separate (separate runways) – piste ale aceluiași aerodrom, care reprezintă suprafețe separate de aterizare. Aceste piste se pot suprapune sau intersecta astfel încât, în cazul blocării uneia dintre acestea, pe cealaltă să se poată desfășura operațiunile planificate. Fiecare pistă are proceduri de apropiere separate bazate pe sisteme de navigație separate;

pistă de iarnă pregătită special (special prepared winter runway) – pistă cu o suprafață înghețată uscată de zăpadă sau de gheață compactată, care a fost tratată cu nisip sau cu pietriș sau care a fost tratată mecanic pentru a îmbunătăți coeficientul de frecare al pistei;

urma cărora se presupune că nu vor fi rănite persoane de la bordul aeronavei și nici de la sol;

personal critic pentru siguranță (safety-sensitive personnel) – persoane care pot periclita siguranța aviatică dacă își execută în mod inadecvat sarcinile și funcțiile, inclusiv membrii echipajului de zbor și de cabină, personalul de întreținere a aeronavelor și controlorii de trafic aerian;

fază de pregătire pe bază de scenarii (scenario-based training phase) – fază a unui modul EBT care se concentrează pe dezvoltarea competențelor, în timp ce pilotul beneficiază de pregătire pentru a putea contracara cele mai critice riscuri identificate în cazul generației de aeronave în cauză. Această fază trebuie să includă gestionarea amenințărilor și erorilor specifice operatorului într-un mediu de tip zbor de linie, în timp real;

hidroavion (seaplane) – aeronavă cu aripă fixă proiectată pentru decolare și aterizare pe apă; include avioanele amfibii operate ca hidroavioane;

piste separate (separate runways) – piste ale aceluiași aerodrom, care reprezintă suprafețe separate de aterizare. Aceste piste se pot suprapune sau intersecta astfel încât, în cazul blocării uneia dintre acestea, pe cealaltă să se poată desfășura operațiunile planificate. Fiecare pistă are proceduri de apropiere separate bazate pe sisteme de navigație separate;

pistă de iarnă pregătită special (special prepared winter runway) – pistă cu o suprafață înghețată uscată de zăpadă sau de gheață compactată, care a fost tratată cu nisip sau cu

timpul operațiilor de transport de persoane la exterior (HEC) sau al operațiilor cu încărcături suspendate efectuate cu elicopterul (HHO). Dispozitivele au capacitatea și caracteristicile structurale necesare pentru a transporta pasageri la exteriorul elicopterului, de exemplu un ham de siguranță cu sau fără decuplare rapidă și curea cu un inel de conectare, un coș rigid sau o cușcă;

sistem simplu de dispozitive de transport al personalului (simple personnel-carrying device system – PCDS) – un PCDS care îndeplinește următoarele condiții:

(a) respectă un standard european armonizat;

(b) este proiectat să nu țină prinsă în centuri mai mult de o persoană (de exemplu, operatorul echipamentului de ridicare sau al cârligului de suspendare a încărcăturii, specialistul în executarea anumitor sarcini sau 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;

pilot comandant (pilot-in-command) – pilotul desemnat ca fiind la comandă și responsabil de derularea în siguranță a zborului. În cazul operațiilor de transport aerian

zbor VFR special (special VFR flight) – zbor VFR autorizat de controlul traficului aerian, să se deruleze într-o zonă de control, în condiții meteorologice cu valori inferioare condițiilor VMC;

apropiere stabilizată (stabilised approach – SAp) – apropiere efectuată controlat și corespunzător în ceea ce privește configurația, energia și stăpânirea traiectoriei de zbor de la un punct sau altitudine/înălțime predeterminate până la un punct aflat la 50 ft deasupra pragului sau, dacă este aflat mai sus, a punctului în care se începe manevra de redresare;

perioada de liniște în compartimentul echipajului de zbor (sterile flight crew compartment) – orice perioadă în care membrii echipajului de zbor nu sunt deranjați sau distrași, cu excepția problemelor critice pentru funcționarea în condiții de siguranță a aeronavei sau pentru siguranța ocupanților;

aerodrom de rezervă la decolare (take-off alternate aerodrome) – aerodrom de rezervă pe care o aeronavă poate ateriza în caz că acest lucru devine necesar la scurt timp după decolare, iar aerodromul de plecare nu poate fi utilizat în acest scop;

punct de decizie pentru decolare (take-off decision point – TDP) – (a) pentru elicoptere, punctul folosit pentru determinarea performanțelor de decolare de la care, în cazul cedării confirmate a unui motor în acel punct, se poate face o decolare întreruptă sau se poate continua decolarea în condiții de siguranță;

(b) pentru VCA, primul punct definit de combinația dintre viteză și altitudine, de la care se

pietriș sau care a fost tratată mecanic pentru a îmbunătăți coeficientul de frecare al pistei;

zbor VFR special (special VFR flight) – zbor VFR autorizat de controlul traficului aerian, să se deruleze într-o zonă de control, în condiții meteorologice cu valori inferioare condițiilor VMC;

apropiere stabilizată (stabilised approach – SAp) – apropiere efectuată controlat și corespunzător în ceea ce privește configurația, energia și stăpânirea traiectoriei de zbor de la un punct sau altitudine/înălțime predeterminate până la un punct aflat la 50 ft deasupra pragului sau, dacă este aflat mai sus, a punctului în care se începe manevra de redresare;

perioada de liniște în compartimentul echipajului de zbor (sterile flight crew compartment) – orice perioadă în care membrii echipajului de zbor nu sunt deranjați sau distrași, cu excepția problemelor critice pentru funcționarea în condiții de siguranță a aeronavei sau pentru siguranța ocupanților;

aerodrom de rezervă la decolare (take-off alternate aerodrome) – aerodrom de rezervă pe care o aeronavă poate ateriza în caz că acest lucru devine necesar la scurt timp după decolare, iar aerodromul de plecare nu poate fi utilizat în acest scop;

punct de decizie pentru decolare (take-off decision point – TDP) – (a) pentru elicoptere, punctul folosit pentru determinarea performanțelor de decolare de la care, în cazul cedării confirmate a unui motor în acel punct, se poate face o decolare întreruptă sau se poate continua decolarea în condiții de siguranță;

comercial, „pilotul comandant” se numește „comandant”;

EFB portabilă (portable EFB) – platformă-gază portabilă pentru EFB, utilizată în cabina de pilotaj, care nu face parte din configurația aeronavei certificate;

dispozitiv electronic portabil (portable electronic device – PED) – orice tip de dispozitiv electronic, de regulă, produsele electronice de larg consum, dar nu numai, adus la bordul aeronavei de către membrii echipajului, de către pasageri sau ca parte din încărcătura transportată, care nu este inclus în configurația aeronavei autorizate. Termenul include toate echipamentele care au capacitatea de a consuma energie electrică. Aceste dispozitive pot primi energia electrică din surse interne, precum bateriile (reîncărcabile sau nu), sau pot fi, deopotrivă, conectate la surse specifice de alimentare cu energie din aeronavă;

sediul principal al activității (principle place of business) – sediul central sau sediul social al organizației în care se exercită principalele funcții financiare și de control operațional al activităților menționate în Regulament;

stabilirea priorității inspecțiilor la platformă (prioritisation of ramp inspections) – alocarea unei proporții corespunzătoare din numărul total de

poate efectua o decolare continuă, respectând performanța minimă certificată (CMP) în urma unei CFP, și ultimul punct de pe traiectoria de decolare de la care se asigură o decolare întreruptă;

distanța de decolare disponibilă (take-off distance available – TODA) – (a) pentru elicoptere (TODAH), lungimea zonei pentru apropierea finală și suprafața de decolare, plus, dacă există, prelungirea degajată pentru elicoptere declarată disponibilă și potrivită pentru ca elicopterul să poată finaliza decolarea;

(b) pentru VCA (TODAV), lungimea zonei pentru apropierea finală și suprafața de decolare, plus, dacă există, prelungirea degajată declarată disponibilă și potrivită pentru ca VCA să poată finaliza decolarea;

distanța necesară pentru decolare (take-off distance required – TODRH) - (a) pentru elicoptere, distanța orizontală necesară din momentul începerii decolării până în punctul în care se ating viteza de siguranță la decolare (V_{TOSS}), o înălțime selectată și un gradient de urcare pozitiv, în urma defectării motorului critic confirmate la TDP, restul motoarelor funcționând în limitele operaționale aprobate;

(b) pentru VCA (TODRV), distanța orizontală necesară din momentul începerii decolării până la punctul în care se atinge distanța sigură de trecere peste obstacole și un gradient de urcare pozitiv, în urma unei defecțiuni critice pentru performanță (CFP) recunoscute la TDP;

traiectorie de decolare (take-off flight path) – (a) traiectoria pe verticală și pe orizontală cu motorul critic inoperant de la un punct specificat

(b) pentru VCA, primul punct definit de combinația dintre viteză și altitudine, de la care se poate efectua o decolare continuă, respectând performanța minimă certificată (CMP) în urma unei CFP, și ultimul punct de pe traiectoria de decolare de la care se asigură o decolare întreruptă;

distanța de decolare disponibilă (take-off distance available – TODA) – (a) pentru elicoptere (TODAH), lungimea zonei pentru apropierea finală și suprafața de decolare, plus, dacă există, prelungirea degajată pentru elicoptere declarată disponibilă și potrivită pentru ca elicopterul să poată finaliza decolarea;

(b) pentru VCA (TODAV), lungimea zonei pentru apropierea finală și suprafața de decolare, plus, dacă există, prelungirea degajată declarată disponibilă și potrivită pentru ca VCA să poată finaliza decolarea;

distanța necesară pentru decolare (take-off distance required – TODRH) - (a) pentru elicoptere, distanța orizontală necesară din momentul începerii decolării până în punctul în care se ating viteza de siguranță la decolare (V_{TOSS}), o înălțime selectată și un gradient de urcare pozitiv, în urma defectării motorului critic confirmate la TDP, restul motoarelor funcționând în limitele operaționale aprobate;

(b) pentru VCA (TODRV), distanța orizontală necesară din momentul începerii decolării până la punctul în care se atinge distanța sigură de trecere peste obstacole și un gradient de urcare pozitiv, în urma unei defecțiuni critice pentru performanță (CFP) recunoscute la TDP;

inspecții la platformă desfășurate de AAC sau în numele acesteia anual, conform dispozițiilor din Partea ARO;

competent (proficient) – care a demonstrat deținerea abilităților, cunoștințelor și atitudinilor necesare pentru a îndeplini orice sarcini definite la standardul prescris;

substanțe psihoactive (psychoactive substances) – alcool, opioide, canabinoide, sedative și hipnotice, cocaină, alți psihostimulanți, halucinogeni și solvenți volatili, fiind excluse cafeina și tutunul;

zonă de interes public (Public Interest Site – PIS) – zonă folosită exclusiv pentru operațiuni de interes public;

inspecție la platformă (ramp inspection) – inspectarea aeronavei, a calificărilor echipajului de zbor și de cabină și a documentelor de zbor pentru verificarea conformității cu cerințele aplicabile;

interval de remediere (rectification interval) – limitare a duratei operațiunilor cu echipamente inoperante;

distanță disponibilă pentru decolare întreruptă (rejected take-off distance available – RTODAH) – 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;

în timpul decolării până la 1 500 ft deasupra suprafeței în cazul avioanelor și până la 1 000 ft deasupra suprafeței în cazul elicopterelor;

(b) pentru VCA, traiectoria verticală și orizontală cu o defecțiune critică pentru performanță (CFP), care se extinde de la punctul de decolare până la un punct în care VCA se află la o înălțime deasupra elevației pentru decolare care este compatibilă cu profilul pe rută și nu mai mare de 305 m (1 000 ft);

masă la decolare (take-off mass) – masa care include toate obiectele și toate persoanele aflate la bord la începutul decolării, în cazul elicopterelor sau al VCA, și al rulării la decolare, în cazul avioanelor;

distanța de rulare la decolare disponibilă (take-off run available – TORA) – lungimea pistei care este declarată disponibilă pe aerodromul respectiv și adecvată pentru rulare la sol a unui avion la decolare;

specialist în executarea anumitor sarcini (task specialist) – persoană desemnată de operator, de o parte terță sau care activează în calitate de întreprindere și care efectuează activități la sol direct asociate unei sarcini specializate sau care desfășoară sarcini specializate la bord sau din interiorul aeronavei;

membru al personalului tehnic (technical crew member) – un membru al echipajului implicat în operațiuni de transport aerian comercial HEMS, VEMS, HHO sau NVIS, altul decât un membru al echipajului de zbor sau de cabină, desemnat de operator să îndeplinească sarcini în aeronavă sau la sol în scopul de a asista pilotul în timpul operațiunilor HEMS, VEMS, HHO sau NVIS,

traiectorie de decolare (take-off flight path) – (a) traiectoria pe verticală și pe orizontală cu motorul critic inoperant de la un punct specificat în timpul decolării până la 1 500 ft deasupra suprafeței în cazul avioanelor și până la 1 000 ft deasupra suprafeței în cazul elicopterelor;

(b) pentru VCA, traiectoria verticală și orizontală cu o defecțiune critică pentru performanță (CFP), care se extinde de la punctul de decolare până la un punct în care VCA se află la o înălțime deasupra elevației pentru decolare care este compatibilă cu profilul pe rută și nu mai mare de 305 m (1 000 ft);

masă la decolare (take-off mass) – masa care include toate obiectele și toate persoanele aflate la bord la începutul decolării, în cazul elicopterelor sau al VCA, și al rulării la decolare, în cazul avioanelor;

distanța de rulare la decolare disponibilă (take-off run available – TORA) – lungimea pistei care este declarată disponibilă pe aerodromul respectiv și adecvată pentru rulare la sol a unui avion la decolare;

specialist în executarea anumitor sarcini (task specialist) – persoană desemnată de operator, de o parte terță sau care activează în calitate de întreprindere și care efectuează activități la sol direct asociate unei sarcini specializate sau care desfășoară sarcini specializate la bord sau din interiorul aeronavei;

membru al personalului tehnic (technical crew member) – un membru al echipajului implicat în operațiuni de transport aerian comercial HEMS, VEMS, HHO sau NVIS, altul decât un membru al echipajului de zbor sau de cabină, desemnat de

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;

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;

reguli ale aerului (rules of the air) – normele stabilite în cerințele tehnice privind regulile aerului, aprobate de AAC;

raport privind starea pistei (runway condition report – RCR) – raport standardizat cuprinzător privind starea suprafeței pistei și efectul acesteia asupra performanței de aterizare și de decolare a avionului, descrisă prin intermediul unui cod de stare a pistei;

vizibilitate în lungul pistei (runway visual range – RVR) – distanța până la care pilotul unei aeronave aflate pe axul pistei poate vedea marcajele de pe suprafața pistei sau luminile care delimitează pista sau care identifică axul acesteia;

care pot necesita operarea de echipamente specializate de la bord;

instrucțiuni tehnice (Technical Instructions – TI) – cea mai recentă ediție în vigoare a Instrucțiunilor tehnice privind siguranța transportului aerian al bunurilor periculoase, inclusiv suplimentul și orice adendum, aprobate și publicate de Organizația Aviației Civile Internaționale;

încărcătură transportată (traffic load) – masa totală a pasagerilor, a bagajelor, a mărfurilor și a echipamentelor specializate transportate la bord, inclusiv orice balast;

aplicație EFB de tip A (type A EFB application) – aplicație EFB a cărei funcționare defectuoasă sau utilizare necorespunzătoare nu are niciun efect asupra siguranței;

aplicație EFB de tip B (type B EFB application) – aplicație EFB:

(a) a cărei funcționare defectuoasă sau utilizare necorespunzătoare este încadrată în categoria defecțiunilor minore sau într-o categorie inferioară;

(b) care nici nu înlocuiește, nici nu duplică un sistem sau o funcționalitate impusă de reglementările de navigabilitate, de cerințele de spațiu aerian sau de normele operaționale;

pregătire pentru obținerea competenței (training to proficiency) – pregătirea destinată atingerii unor obiective de performanță finale, oferind o asigurare suficientă că persoana care a urmat pregătirea este capabilă să îndeplinească în mod consecvent sarcini specifice în condiții de siguranță și cu eficacitate;

operator să îndeplinească sarcini în aeronavă sau la sol în scopul de a asista pilotul în timpul operațiunilor HEMS, VEMS, HHO sau NVIS, care pot necesita operarea de echipamente specializate de la bord;

instrucțiuni tehnice (Technical Instructions – TI) – cea mai recentă ediție în vigoare a Instrucțiunilor tehnice privind siguranța transportului aerian al bunurilor periculoase, inclusiv suplimentul și orice adendum, aprobate și publicate de Organizația Aviației Civile Internaționale;

încărcătură transportată (traffic load) – masa totală a pasagerilor, a bagajelor, a mărfurilor și a echipamentelor specializate transportate la bord, inclusiv orice balast;

aplicație EFB de tip A (type A EFB application) – aplicație EFB a cărei funcționare defectuoasă sau utilizare necorespunzătoare nu are niciun efect asupra siguranței;

aplicație EFB de tip B (type B EFB application) – aplicație EFB:

(a) a cărei funcționare defectuoasă sau utilizare necorespunzătoare este încadrată în categoria defecțiunilor minore sau într-o categorie inferioară;

(b) care nici nu înlocuiește, nici nu duplică un sistem sau o funcționalitate impusă de reglementările de navigabilitate, de cerințele de spațiu aerian sau de normele operaționale;

pregătire pentru obținerea competenței (training to proficiency) – pregătirea destinată atingerii unor obiective de performanță finale, oferind o asigurare suficientă că persoana care a urmat pregătirea este capabilă să îndeplinească în

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 pe un loc de operare adecvat, cu cel puțin rezerva finală de combustibil/energie rămasă și în conformitate cu procedurile operaționale aplicabile, precum și cu minimele de operare pe aerodrom;

aterizare forțată în siguranță (safe forced landing) – aterizare sau amerizare inevitabile, în urma cărora se presupune că nu vor fi rănite persoane de la bordul aeronavei și nici de la sol;

personal critic pentru siguranță (safety-sensitive personnel) – persoane care pot periclita siguranța aviatică dacă își execută în mod inadecvat sarcinile și funcțiile, inclusiv membrii echipajului de zbor și de cabină, personalul de întreținere a aeronavelor și controlorii de trafic aerian;

fază de pregătire pe bază de scenarii (scenario-based training phase) – fază a unui modul EBT care se concentrează pe dezvoltarea competențelor, în timp ce pilotul beneficiază de pregătire pentru a putea contracara cele mai critice riscuri identificate în cazul generației de aeronave în cauză. Această fază trebuie să includă gestionarea amenințărilor și erorilor specifice operatorului într-un mediu de tip zbor de linie, în timp real;

operațiune de apropiere instrumentală de tip A (Type A instrument approach operation) – operațiune de apropiere instrumentală cu o MDH sau o DH la 250 ft sau mai mare;

operațiune de apropiere instrumentală de tip B (Type B instrument approach operation) – operațiune cu o DH de sub 250 ft. Operațiunile de apropiere instrumentală de tip B sunt clasificate după cum urmează:

(a) categoria I (CAT I): o DH de minimum 200 ft, fie cu o vizibilitate de cel puțin 800 m, fie cu o RVR de cel puțin 550 m;

(b) categoria II (CAT II): o DH de sub 200 ft, dar nu mai mică de 100 ft, și o RVR de cel puțin 300 m;

(c) categoria III (CAT III): o DH de sub 100 ft sau nicio DH și o RVR mai mică de 300 m sau nicio limitare privind RVR;

zbor NVIS neasistat (unaided NVIS flight) – în cazul operațiunilor NVIS, acea parte a unui zbor VFR pe timp de noapte în care nu se folosesc NVG de către un membru al echipajului;

întreprindere (undertaking) – orice persoană fizică sau juridică, cu sau fără scop lucrativ, sau orice alt organism oficial, cu sau fără personalitate juridică proprie;

V_1 – viteza maximă la decolare la care un pilot trebuie să acționeze în vederea opririi avionului pe distanța de accelerare-oprire. „ V_1 ” înseamnă, de asemenea, viteza minimă la decolare, în urma unei defectări a motorului critic la V_{EF} , la care pilotul poate continua decolarea și atinge înălțimea dorită deasupra suprafeței de decolare, pe distanța de decolare;

mod consecvent sarcini specifice în condiții de siguranță și cu eficacitate;

operațiune de apropiere instrumentală de tip A (Type A instrument approach operation) – operațiune de apropiere instrumentală cu o MDH sau o DH la 250 ft sau mai mare;

operațiune de apropiere instrumentală de tip B (Type B instrument approach operation) – operațiune cu o DH de sub 250 ft. Operațiunile de apropiere instrumentală de tip B sunt clasificate după cum urmează:

(a) categoria I (CAT I): o DH de minimum 200 ft, fie cu o vizibilitate de cel puțin 800 m, fie cu o RVR de cel puțin 550 m;

(b) categoria II (CAT II): o DH de sub 200 ft, dar nu mai mică de 100 ft, și o RVR de cel puțin 300 m;

(c) categoria III (CAT III): o DH de sub 100 ft sau nicio DH și o RVR mai mică de 300 m sau nicio limitare privind RVR;

zbor NVIS neasistat (unaided NVIS flight) – în cazul operațiunilor NVIS, acea parte a unui zbor VFR pe timp de noapte în care nu se folosesc NVG de către un membru al echipajului;

întreprindere (undertaking) – orice persoană fizică sau juridică, cu sau fără scop lucrativ, sau orice alt organism oficial, cu sau fără personalitate juridică proprie;

V_1 – viteza maximă la decolare la care un pilot trebuie să acționeze în vederea opririi avionului pe distanța de accelerare-oprire. „ V_1 ” înseamnă, de asemenea, viteza minimă la decolare, în urma unei defectări a motorului critic la V_{EF} , la care pilotul poate continua decolarea și atinge

hidroavion (seaplane) – aeronavă cu aripă fixă proiectată pentru decolare și aterizare pe apă; include avioanele amfibii operate ca hidroavioane;

piste separate (separate runways) – piste ale aceluiași aerodrom, care reprezintă suprafețe separate de aterizare. Aceste piste se pot suprapune sau intersecta astfel încât, în cazul blocării uneia dintre acestea, pe cealaltă să se poată desfășura operațiunile planificate. Fiecare pistă are proceduri de apropiere separate bazate pe sisteme de navigație separate;

pistă de iarnă pregătită special (special prepared winter runway) – pistă cu o suprafață înghețată uscată de zăpadă sau de gheață compactată, care a fost tratată cu nisip sau cu pietriș sau care a fost tratată mecanic pentru a îmbunătăți coeficientul de frecare al pistei;

zbor VFR special (special VFR flight) – zbor VFR autorizat de controlul traficului aerian, să se deruleze într-o zonă de control, în condiții meteorologice cu valori inferioare condițiilor VMC;

apropiere stabilizată (stabilised approach – SAp) – apropiere efectuată controlat și corespunzător în ceea ce privește configurația, energia și stăpânirea traiectoriei de zbor de la un punct sau altitudine/înălțime predeterminate până la un punct aflat la 50 ft deasupra pragului

V_{EF} – viteza la care se presupune că se defectează motorul critic la decolare;

vizibilitate (VIS) ((visibility (VIS)) – vizibilitatea în scopuri aeronautice, care este valoarea cea mai mare dintre:

(a) distanța cea mai mare la care un obiect negru de dimensiuni corespunzătoare, situat în apropierea solului, poate fi văzut și recunoscut atunci când este observat pe un fond luminos; și

(b) distanța cea mai mare la care pot fi observate și identificate, pe un fond neiluminat, lumini de aproximativ 1 000 de candel;

operațiune de apropiere la vedere (visual approach operation) – operațiune de apropiere executată de un zbor IFR în care nu se realizează fie întreaga IAP, fie o parte din aceasta, iar operațiunea de apropiere se execută cu repere vizuale de la sol;

aerodrom cu condiții meteorologice admisibile (weather-permissible aerodrome) – aerodrom adecvat la care, pe durata de utilizare preconizată, rapoartele sau prognozele meteorologice sau orice combinație a acestora indică faptul că condițiile meteorologice vor corespunde minimelor necesare de operare pe aerodrom sau vor fi superioare acestora, iar rapoartele privind starea suprafeței pistei indică faptul că va fi posibilă o aterizare în condiții de siguranță;

contract de închiriere cu echipaj (wet lease agreement) – un acord:

- în cazul operațiunilor CAT, între transportatori aerieni, în temeiul căruia o aeronavă este operată pe baza AOC al locatorului; sau

- în cazul operațiunilor comerciale, altele decât operațiunile CAT, între operatori, în temeiul

înălțimea dorită deasupra suprafeței de decolare, pe distanța de decolare;

V_{EF} – viteza la care se presupune că se defectează motorul critic la decolare;

vizibilitate (VIS) ((visibility (VIS)) – vizibilitatea în scopuri aeronautice, care este valoarea cea mai mare dintre:

(a) distanța cea mai mare la care un obiect negru de dimensiuni corespunzătoare, situat în apropierea solului, poate fi văzut și recunoscut atunci când este observat pe un fond luminos; și

(b) distanța cea mai mare la care pot fi observate și identificate, pe un fond neiluminat, lumini de aproximativ 1 000 de candel;

operațiune de apropiere la vedere (visual approach operation) – operațiune de apropiere executată de un zbor IFR în care nu se realizează fie întreaga IAP, fie o parte din aceasta, iar operațiunea de apropiere se execută cu repere vizuale de la sol;

aerodrom cu condiții meteorologice admisibile (weather-permissible aerodrome) – aerodrom adecvat la care, pe durata de utilizare preconizată, rapoartele sau prognozele meteorologice sau orice combinație a acestora indică faptul că condițiile meteorologice vor corespunde minimelor necesare de operare pe aerodrom sau vor fi superioare acestora, iar rapoartele privind starea suprafeței pistei indică faptul că va fi posibilă o aterizare în condiții de siguranță;

contract de închiriere cu echipaj (wet lease agreement) – un acord:

- în cazul operațiunilor CAT, între transportatori aerieni, în temeiul căruia o aeronavă este operată pe baza AOC al locatorului; sau

sau, dacă este aflat mai sus, a punctului în care se începe manevra de redresare;

perioada de liniște în compartimentul echipajului de zbor (sterile flight crew compartment) – orice perioadă în care membrii echipajului de zbor nu sunt deranjați sau distrași, cu excepția problemelor critice pentru funcționarea în condiții de siguranță a aeronavei sau pentru siguranța ocupanților;

aerodrom de rezervă la decolare (take-off alternate aerodrome) – aerodrom de rezervă pe care o aeronavă poate ateriza în caz că acest lucru devine necesar la scurt timp după decolare, iar aerodromul de plecare nu poate fi utilizat în acest scop;

punct de decizie pentru decolare (take-off decision point – TDP) – 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;

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;

distanța de decolare disponibilă (take-off distance available – TODAH) – în cazul

căruia o aeronavă este operată sub responsabilitatea locatorului;

pistă udă (wet runway) – pistă a cărei suprafață este acoperită de orice umiditate vizibilă sau peliculă de apă de până la 3 mm adâncime pe porțiunea destinată utilizării;

aeronave complexe motorizate (complex motor-powered aircraft):

(a) un avion:

(i) cu o masă maximă certificată la decolare de peste 5 700 kg; sau

(ii) care a fost certificat pentru o configurație maximă a locurilor pentru pasageri de peste nouăsprezece; sau

(iii) certificat pentru a fi operat de un echipaj format din cel puțin doi piloți; sau

(iv) echipat cu unul sau mai multe turboreactoare sau cu mai mult de un motor turbopropulsor; sau

(b) un elicopter certificat:

(i) pentru o masă maximă la decolare ce depășește 3 175 kg; sau

(ii) pentru o configurație maximă a locurilor pentru pasageri de peste nouă; sau

(iii) certificat pentru a fi operat cu un echipaj minim format din cel puțin doi piloți; sau

(c) o aeronavă cu rotor basculant.

mişcare la sol - deplasarea unei aeronave pe suprafața de mișcare a unui aerodrom sau a unui vertiport cu ajutorul unui echipament extern sau al unui accesoriu care nu este acționat de aeronavă;

personal de la sol - personalul, altul decât membrii echipajului de zbor sau membrii echipajului tehnic, căruia îi sunt atribuite sarcini

- în cazul operațiunilor comerciale, altele decât operațiunile CAT, între operatori, în temeiul căruia o aeronavă este operată sub responsabilitatea locatorului;

pistă udă (wet runway) – pistă a cărei suprafață este acoperită de orice umiditate vizibilă sau peliculă de apă de până la 3 mm adâncime pe porțiunea destinată utilizării;

aeronave complexe motorizate (complex motor-powered aircraft):

(a) un avion:

(i) cu o masă maximă certificată la decolare de peste 5 700 kg; sau

(ii) care a fost certificat pentru o configurație maximă a locurilor pentru pasageri de peste nouăsprezece; sau

(iii) certificat pentru a fi operat de un echipaj format din cel puțin doi piloți; sau

(iv) echipat cu unul sau mai multe turboreactoare sau cu mai mult de un motor turbopropulsor; sau

(b) un elicopter certificat:

(i) pentru o masă maximă la decolare ce depășește 3 175 kg; sau

(ii) pentru o configurație maximă a locurilor pentru pasageri de peste nouă; sau

(iii) certificat pentru a fi operat cu un echipaj minim format din cel puțin doi piloți; sau

(c) o aeronavă cu rotor basculant.

mişcare la sol - deplasarea unei aeronave pe suprafața de mișcare a unui aerodrom sau a unui vertiport cu ajutorul unui echipament extern sau al unui accesoriu care nu este acționat de aeronavă;

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;

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_{toss}), o înălțime selectată și un gradient de urcare pozitiv, în urma defectării motorului critic confirmate la TDP, restul motoarelor funcționând în limitele operaționale aprobate;

traietorie de decolare (take-off flight path) – traiectoria pe verticală și pe orizontală cu motorul critic inoperant de la un punct specificat în timpul decolării, până la 1 500 ft deasupra suprafeței în cazul avioanelor și până la 1 000 ft deasupra suprafeței în cazul elicopterelor;

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;

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;

legate de mișcarea la sol a VCA sau orice alt tip de asistență la sol furnizată aeronavei și care a beneficiat de pregătire în ceea ce privește procedurile operaționale și de siguranță relevante;

categoria avansate (Enhanced) - o categorie pentru certificarea și operarea VCA conform căreia aeronava îndeplinește cerințele pentru continuarea zborului și aterizării în siguranță în urma unei defecțiuni critice pentru performanță (CFP);

performanță minimă certificată (CMP) - în ceea ce privește VCA, setul de date privind performanța obținute prin luarea în considerare a efectului defecțiunilor unice și al combinațiilor de defecțiuni care nu sunt extrem de improbabile asupra parametrilor de performanță nominală;

continuarea zborului și aterizării în siguranță (CSFL) - în legătură cu o VCA operată în categoria „avansate”, că aeronava este capabilă să continue zborul controlat și să aterizeze la un vertiport, eventual utilizând proceduri de urgență, fără a necesita competențe excepționale de pilotaj sau utilizarea unei forțe excepționale;

defecțiune critică pentru performanță (CFP) - în legătură cu VCA, o defecțiune sau o combinație de defecțiuni care duce la degradarea maximă a unei anumite faze de zbor și a unui anumit parametru de performanță; setul de defecțiuni critice pentru performanță este utilizat pentru a stabili performanța minimă certificată (CMP);

operațiune limitată peste apă - operațiune IAM cu o VCA, efectuată pe o durată limitată de zbor deasupra apei;

membru al echipajului tehnic VEMS - un membru al echipajului tehnic (TCM) care este

personal de la sol - personalul, altul decât membrii echipajului de zbor sau membrii echipajului tehnic, căruia îi sunt atribuite sarcini legate de mișcarea la sol a VCA sau orice alt tip de asistență la sol furnizată aeronavei și care a beneficiat de pregătire în ceea ce privește procedurile operaționale și de siguranță relevante;

categoria avansate (Enhanced) - o categorie pentru certificarea și operarea VCA conform căreia aeronava îndeplinește cerințele pentru continuarea zborului și aterizării în siguranță în urma unei defecțiuni critice pentru performanță (CFP);

performanță minimă certificată (CMP) - în ceea ce privește VCA, setul de date privind performanța obținute prin luarea în considerare a efectului defecțiunilor unice și al combinațiilor de defecțiuni care nu sunt extrem de improbabile asupra parametrilor de performanță nominală;

continuarea zborului și aterizării în siguranță (CSFL) - în legătură cu o VCA operată în categoria „avansate”, că aeronava este capabilă să continue zborul controlat și să aterizeze la un vertiport, eventual utilizând proceduri de urgență, fără a necesita competențe excepționale de pilotaj sau utilizarea unei forțe excepționale;

defecțiune critică pentru performanță (CFP) - în legătură cu VCA, o defecțiune sau o combinație de defecțiuni care duce la degradarea maximă a unei anumite faze de zbor și a unui anumit parametru de performanță; setul de defecțiuni critice pentru performanță este utilizat pentru a stabili performanța minimă certificată (CMP);

specialist în executarea anumitor sarcini (task specialist) – persoană desemnată de operator, de o parte terță sau care activează în calitate de întreprindere și care efectuează activități la sol direct asociate unei sarcini specializate sau care desfășoară sarcini specializate la bord sau din interiorul aeronavei;

membru al personalului tehnic (technical crew member) – un membru al echipajului implicat în operațiuni de transport aerian comercial HEMS; 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, cu scopul de a asista pilotul în timpul operațiunilor HEMS, HEC HEMS, HHO sau NVIS, care pot necesita operarea de echipamente specializate de la bord;

instrucțiuni tehnice (Technical Instructions – TI) – cea mai recentă ediție în vigoare a Instrucțiunilor tehnice privind siguranța transportului aerian al bunurilor periculoase, inclusiv suplimentul și orice adendum, aprobate și publicate de Organizația Aviației Civile Internaționale;

încărcătură transportată (traffic load) – masa totală a pasagerilor, a bagajelor, a mărfurilor și a echipamentelor specializate transportate la bord, inclusiv orice balast;

aplicație EFB de tip A (type A EFB application) – aplicație EFB a cărei

afectat unui zbor VEMS cu scopul de a asista pilotul în timpul operațiunii de zbor și de a asista orice persoană care are nevoie de asistență medicală;

bază de operare VEMS - un vertiport la care VCA, echipajul său de zbor și membrii echipajului VEMS se află în perioada de rezervă pentru operațiuni VEMS;

loc de operare VEMS - un loc de operare selectat de pilotul comandant pentru operațiuni, aterizări și decolări VEMS;

vertiport - o zonă de uscat, de apă sau o structură, utilizată sau destinată a fi utilizată la aterizarea și decolarea VCA și pentru deplasarea VCA;

vertiport adecvat - un vertiport la care pot fi operate VCA, ținând seama de dimensiunile, greutatea, traiectoriile de apropiere și de plecare ale aeronavei, care este dotat cu serviciile și facilitățile necesare pentru operațiunea avută în vedere și care este disponibil la momentul preconizat al utilizării;

viteza de siguranță la decolare VTOL (V_{TOSS}) - viteza minimă la care urcarea trebuie realizată cu o CFP recunoscută la TDP în cazul VCA operate în categoria „avansate”;

VCA cu pilot la bord - o VCA pilotată de cel puțin un pilot aflat la bord”;

supraveghere la sol - un serviciu de handling la sol care constă în activități legate de supravegherea tuturor serviciilor de handling la sol furnizate unui operator pe un aerodrom. Acest serviciu poate fi contractat de la o organizație de handling la sol sau poate fi efectuat de însuși

operațiune limitată peste apă - operațiune IAM cu o VCA, efectuată pe o durată limitată de zbor deasupra apei;

membru al echipajului tehnic VEMS - un membru al echipajului tehnic (TCM) care este afectat unui zbor VEMS cu scopul de a asista pilotul în timpul operațiunii de zbor și de a asista orice persoană care are nevoie de asistență medicală;

bază de operare VEMS - un vertiport la care VCA, echipajul său de zbor și membrii echipajului VEMS se află în perioada de rezervă pentru operațiuni VEMS;

loc de operare VEMS - un loc de operare selectat de pilotul comandant pentru operațiuni, aterizări și decolări VEMS;

vertiport - o zonă de uscat, de apă sau o structură, utilizată sau destinată a fi utilizată la aterizarea și decolarea VCA și pentru deplasarea VCA;

vertiport adecvat - un vertiport la care pot fi operate VCA, ținând seama de dimensiunile, greutatea, traiectoriile de apropiere și de plecare ale aeronavei, care este dotat cu serviciile și facilitățile necesare pentru operațiunea avută în vedere și care este disponibil la momentul preconizat al utilizării;

viteza de siguranță la decolare VTOL (V_{TOSS}) - viteza minimă la care urcarea trebuie realizată cu o CFP recunoscută la TDP în cazul VCA operate în categoria „avansate”;

VCA cu pilot la bord - o VCA pilotată de cel puțin un pilot aflat la bord”;

supraveghere la sol - un serviciu de handling la sol care constă în activități legate de

funcționare defectuoasă sau utilizare necorespunzătoare nu are niciun efect asupra siguranței;

aplicație EFB de tip B (type A EFB application) – aplicație EFB:

(a) a cărei funcționare defectuoasă sau utilizare necorespunzătoare este încadrată în categoria defecțiunilor minore sau într-o categorie inferioară;

(b) care nici nu înlocuiește, nici nu duplică un sistem sau o funcționalitate impusă de reglementările de navigabilitate, de cerințele de spațiu aerian sau de normele operaționale;

pregătire pentru obținerea competenței (training to proficiency) – pregătirea destinată atingerii unor obiective de performanță finale, oferind o asigurare suficientă că persoana care a urmat pregătirea este capabilă să îndeplinească în mod consecvent sarcini specifice în condiții de siguranță și cu eficacitate;

operațiune de apropiere instrumentală de tip A (Type A instrument approach operation) – operațiune de apropiere instrumentală cu o MDH sau o DH la 250 ft sau mai mare;

operațiune de apropiere instrumentală de tip B (Type B instrument approach operation) – operațiune cu o DH de sub 250 ft. Operațiunile de apropiere instrumentală de tip B sunt clasificate după cum urmează:

operatorul de aeronave, ca handling propriu”;
Aplicabil din 27.03.2028

controlul încărcăturii - proces aflat în responsabilitatea operatorului aeronavei, menit să asigure faptul că aeronava este încărcată în condiții de siguranță și în mod eficient înainte de fiecare zbor”;
Aplicabil din 27.03.2028

supravegherea tuturor serviciilor de handling la sol furnizate unui operator pe un aerodrom. Acest serviciu poate fi contractat de la o organizație de handling la sol sau poate fi efectuat de însuși operatorul de aeronave, ca handling propriu”;
Aplicabil din 27.03.2028

controlul încărcăturii - proces aflat în responsabilitatea operatorului aeronavei, menit să asigure faptul că aeronava este încărcată în condiții de siguranță și în mod eficient înainte de fiecare zbor”;
Aplicabil din 27.03.2028

(a) categoria I (CAT I): o DH de minimum 200 ft, fie cu o vizibilitate de cel puțin 800 m, fie cu o RVR de cel puțin 550 m;

(b) categoria II (CAT II): o DH de sub 200 ft, dar nu mai mică de 100 ft, și o RVR de cel puțin 300 m;

(c) categoria III (CAT III): o DH de sub 100 ft sau nicio DH și o RVR mai mică de 300 m sau nicio limitare privind RVR;

zbor NVIS neasistat (unaided NVIS flight) – în cazul operațiunilor NVIS, acea parte a unui zbor VFR pe timp de noapte în care nu se folosesc NVG de către un membru al echipajului;

întreprindere (undertaking) – orice persoană fizică sau juridică, cu sau fără scop lucrativ, sau orice alt organism oficial, cu sau fără personalitate juridică proprie;

V_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;

V_{EF} – viteza la care se presupune că se defectează motorul critic la decolare;

vizibilitate (VIS) ((visibility (VIS)) – vizibilitatea în scopuri aeronautice, care este valoarea cea mai mare dintre:

(a) distanța cea mai mare la care un obiect negru de dimensiuni corespunzătoare, situat în apropierea solului, poate fi văzut și recunoscut atunci când este observat pe un fond luminos; și

(b) distanța cea mai mare la care pot fi observate și identificate, pe un fond neiluminat, lumini de aproximativ 1 000 de candel;

operațiune de apropiere la vedere (visual approach operation) – operațiune de apropiere executată de un zbor IFR în care nu se realizează fie întreaga IAP, fie o parte din aceasta, iar operațiunea de apropiere se execută cu repere vizuale de la sol;

aerodrom cu condiții meteorologice admisibile (weather-permissible aerodrome) – aerodrom adecvat la care, pe durata de utilizare preconizată, rapoartele sau prognozele meteorologice sau orice combinație a acestora indică faptul că condițiile meteorologice vor corespunde minimelor necesare de operare pe aerodrom sau vor fi superioare acestora, iar rapoartele privind starea suprafeței pistei indică faptul că va fi posibilă o aterizare în condiții de siguranță;

contract de închiriere cu echipaj (wet lease agreement) – un acord:

- în cazul operațiunilor CAT, între transportatori aerieni, în temeiul căruia o aeronavă este operată pe baza AOC al locatorului; sau

- în cazul operațiunilor comerciale, altele decât operațiunile CAT, între operatori, în temeiul căruia o aeronavă este operată sub responsabilitatea locatorului;

pistă udă (wet runway) – pistă a cărei suprafață este acoperită de orice umiditate vizibilă sau peliculă de apă de până la 3 mm adâncime pe porțiunea destinată utilizării;

aeronave complexe motorizate (complex motor-powered aircraft):

(a) un avion:

(i) cu o masă maximă certificată la decolare de peste 5 700 kg; sau

(ii) care a fost certificat pentru o configurație maximă a locurilor pentru pasageri de peste nouăsprezece; sau

(iii) certificat pentru a fi operat de un echipaj format din cel puțin doi piloți; sau

(iv) echipat cu unul sau mai multe turboreactoare sau cu mai mult de un motor turbopropulsor; sau

(b) un elicopter certificat:

(i) pentru o masă maximă la decolare ce depășește 3 175 kg; sau

(ii) pentru o configurație maximă a locurilor pentru pasageri de peste nouă; sau

<p>(iii) certificat pentru a fi operat cu un echipaj minim format din cel puțin doi piloți; sau</p> <p>(c) o aeronavă cu rotor basculant.</p>		
<p>Anexa nr. 2 la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene</p> <p>CERINȚE APLICABILE AUTORITĂȚII AERONAUTICE CIVILE PENTRU OPERAȚIUNILE AERIENE (Partea ARO)</p> <p>ARO.GEN.120 Mijloace de conformitate</p> <p>(a) AAC elaborează și aprobă AMC, care pot fi utilizate pentru a stabili conformitatea cu Codul aerian și normele sale de aplicare.</p> <p>(b) Se pot folosi și AltMoC pentru a stabili conformarea cu Codul aerian și normele sale de aplicare.</p> <p>(c) AAC stabilește un sistem pentru a evalua în mod sistematic dacă AltMoC pe care le utilizează ea însăși sau</p>	<p>1.2.11. Anexa nr. 2 la Regulament se modifică după cum urmează:</p> <p>1.2.11.1. la punctul ARO.GEN.120:</p>	<p>Anexa nr. 2 la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene</p> <p>CERINȚE APLICABILE AUTORITĂȚII AERONAUTICE CIVILE PENTRU OPERAȚIUNILE AERIENE (Partea ARO)</p> <p>ARO.GEN.120 Mijloace de conformitate</p> <p>(a) AAC elaborează și aprobă AMC, care pot fi utilizate pentru a stabili conformitatea cu Codul aerian și normele sale de aplicare.</p> <p>(b) Se pot folosi și AltMoC pentru a stabili conformarea cu Codul aerian și normele sale de aplicare.</p> <p>(c) AAC stabilește un sistem pentru a evalua în mod sistematic dacă AltMoC pe care le utilizează ea însăși sau organizațiile și persoanele aflate sub supravegherea sa respectă Codul aerian și normele sale de punere în aplicare. Sistemul include proceduri de limitare, revocare sau modificare a AltMoC aprobate în cazul în care AAC demonstrează că respectivele AltMoC nu</p>

organizațiile și persoanele aflate sub supravegherea sa respectă Codul aerian și normele sale de punere în aplicare. Sistemul include proceduri de limitare, revocare sau modificare a AltMoC aprobate în cazul în care AAC demonstrează că respectivele AltMoC nu respectă prevederile Codului aerian și normele sale de aplicare adoptate în temeiul acestuia.

(d) AAC evaluează toate AltMoC propuse de o organizație în conformitate cu:

1. ORO.GEN.120 lit.(b) din Partea ORO;

2. în cazul baloanelor, BOP.ADD.010 din Partea BOP la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor,

analizând documentația furnizată și, dacă se consideră necesar, efectuând o inspecție a organizației.

Atunci când constată că AltMoC respectă normele de punere în aplicare, AAC procedează, fără întârzieri nejustificate, la informarea solicitantului cu privire la faptul că pot fi aplicate AltMoC și, dacă este cazul, la modificarea în consecință a autorizației pentru operațiuni comerciale specializate sau a certificatului solicitantului.

1.2.11.1.1. litera (d) după subpunctul 2 se completează cu subpunctul 3 cu următorul conținut:

„3. în cazul planoarelor, punctul SAO.DEC.100 litera (c) din anexa nr. 2 la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor, precum și pentru acordarea certificatelor de echipaj de zbor pentru planoare, prin analizarea documentației furnizate și, dacă se consideră necesar prin efectuarea unei inspecții a organizației. Atunci când constată că mijloacele alternative de conformare respectă normele de punere în aplicare, autoritatea competentă ia următoarele măsuri fără întârzieri nejustificate: 1. înștiințează solicitantul că pot fi aplicate mijloacele alternative de conformare și, dacă este cazul, modifică în consecință a aprobării, a autorizației pentru operațiuni specializate sau a certificatului solicitantului, și 2. înștiințează la solicitare agenția cu privire la conținutul acestora, incluzând copii ale tuturor documentelor relevante”;

respectă prevederile Codului aerian și normele sale de aplicare adoptate în temeiul acestuia.

(d) AAC evaluează toate AltMoC propuse de o organizație în conformitate cu:

1. ORO.GEN.120 lit.(b) din Partea ORO;

2. în cazul baloanelor, BOP.ADD.010 din Partea BOP la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor,

analizând documentația furnizată și, dacă se consideră necesar, efectuând o inspecție a organizației.

Atunci când constată că AltMoC respectă normele de punere în aplicare, AAC procedează, fără întârzieri nejustificate, la informarea solicitantului cu privire la faptul că pot fi aplicate AltMoC și, dacă este cazul, la modificarea în consecință a autorizației pentru operațiuni comerciale specializate sau a certificatului solicitantului.

3. în cazul planoarelor, punctul SAO.DEC.100 litera (c) din anexa nr. 2 la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor, precum și pentru acordarea certificatelor de echipaj de zbor pentru planoare, prin analizarea documentației furnizate și, dacă se consideră necesar prin efectuarea unei inspecții a organizației. Atunci când constată că mijloacele alternative de conformare respectă normele de punere în aplicare, autoritatea competentă ia următoarele măsuri fără întârzieri nejustificate: 1. înștiințează solicitantul că pot fi aplicate mijloacele alternative de conformare și, dacă este cazul, modifică în consecință a aprobării, a autorizației pentru operațiuni specializate sau a certificatului solicitantului, și 2. înștiințează la

<p>(e) Atunci când AAC însăși utilizează AltMoC pentru a obține conformitatea cu Codul aerian și normele sale de aplicare, aceasta le pune la dispoziția tuturor organizațiilor și persoanelor aflate sub supravegherea sa.</p>	<p>1.2.11.1.2. litera (e) se modifică cu următorul cuprins: „(e) Atunci când AAC însăși utilizează AltMoC pentru a obține conformitatea cu Codul aerian și normele sale de aplicare, aceasta: 1. le pune la dispoziția tuturor organizațiilor și persoanelor aflate sub supravegherea sa; și 2. Informează la solicitare agenția, în acest sens. AAC furnizează la solicitare agenției o descriere completă a mijloacelor de conformitate alternative, inclusiv orice revizuire a procedurilor care poate fi relevantă, precum și o evaluare care demonstrează respectarea normelor de aplicare”.</p>	<p>solicitare agenția cu privire la conținutul acestora, incluzând copii ale tuturor documentelor relevante (e) Atunci când AAC însăși utilizează AltMoC pentru a obține conformitatea cu Codul aerian și normele sale de aplicare, aceasta: 1. le pune la dispoziția tuturor organizațiilor și persoanelor aflate sub supravegherea sa; și 2. Informează la solicitare agenția, în acest sens. AAC furnizează la solicitare agenției o descriere completă a mijloacelor de conformitate alternative, inclusiv orice revizuire a procedurilor care poate fi relevantă, precum și o evaluare care demonstrează respectarea normelor de aplicare.</p>
<p>Secțiunea a 2-a Managementul ARO.GEN.200 Sistemul de management (a) AAC instituie și menține un sistem de management, care include cel puțin:</p>		<p>Secțiunea a 2-a Managementul ARO.GEN.200 Sistemul de management (a) AAC instituie și menține un sistem de management, care include cel puțin: 1. politici și proceduri documentate în vederea descrierii organizării acesteia, a</p>

1. politici și proceduri documentate în vederea descrierii organizării acesteia, a mijloacelor și metodelor sale de obținere a conformității cu [Codul aerian](#) și normele sale de aplicare. Procedurile se țin la zi și servesc ca documente de lucru fundamentale în cadrul AAC pentru toate sarcinile asociate;

2. suficient personal pentru a-și exercita sarcinile și a-și îndeplini responsabilitățile. Personalul respectiv este calificat pentru exercitarea sarcinilor care îi sunt atribuite și deține cunoștințele, experiența, pregătirea inițială și periodică necesare pentru a asigura competența continuă. Este disponibil un sistem de planificare a disponibilității personalului pentru a asigura îndeplinirea corespunzătoare a tuturor sarcinilor;

3. o bază materială adecvată și spații de birouri pentru exercitarea sarcinilor atribuite;

4. o funcție de monitorizare a conformității sistemului de management cu cerințele relevante și a gradului de corespundere al procedurilor, inclusiv instituirea unui proces de audit intern și a unui proces de management al riscurilor de siguranță. Monitorizarea conformității cuprinde un sistem de transmitere a constatărilor din cadrul auditului către conducerea AAC în vederea asigurării implementării unor acțiuni corective, după caz; și

mijloacelor și metodelor sale de obținere a conformității cu [Codul aerian](#) și normele sale de aplicare. Procedurile se țin la zi și servesc ca documente de lucru fundamentale în cadrul AAC pentru toate sarcinile asociate;

2. suficient personal pentru a-și exercita sarcinile și a-și îndeplini responsabilitățile. Personalul respectiv este calificat pentru exercitarea sarcinilor care îi sunt atribuite și deține cunoștințele, experiența, pregătirea inițială și periodică necesare pentru a asigura competența continuă. Este disponibil un sistem de planificare a disponibilității personalului pentru a asigura îndeplinirea corespunzătoare a tuturor sarcinilor;

3. o bază materială adecvată și spații de birouri pentru exercitarea sarcinilor atribuite;

4. o funcție de monitorizare a conformității sistemului de management cu cerințele relevante și a gradului de corespundere al procedurilor, inclusiv instituirea unui proces de audit intern și a unui proces de management al riscurilor de siguranță. Monitorizarea conformității cuprinde un sistem de transmitere a constatărilor din cadrul auditului către conducerea AAC în vederea asigurării implementării unor acțiuni corective, după caz; și

5. o persoană sau un grup de persoane care răspund, în ultimă instanță, în fața conducerii AAC pentru funcția de monitorizare a conformității.

(b) Pentru fiecare domeniu de activitate, inclusiv pentru sistemul de management, AAC atribuie uneia sau mai multor persoane răspunderea generală pentru gestionarea sarcinii (sarcinilor) relevante.

<p>5. o persoană sau un grup de persoane care răspund, în ultimă instanță, în fața conducerii AAC pentru funcția de monitorizare a conformității.</p> <p>(b) Pentru fiecare domeniu de activitate, inclusiv pentru sistemul de management, AAC atribuie uneia sau mai multor persoane răspunderea generală pentru gestionarea sarcinii (sarcinilor) relevante.</p> <p>(c) În caz de necesitate, AAC instituie proceduri pentru participarea la un schimb reciproc de informații și asistență necesară împreună cu alte autorități competente din alte state, inclusiv referitor la toate constatările semnalate și acțiunile întreprinse ulterior în urma supravegherii persoanelor și a organizațiilor care derulează activități pe teritoriul unui stat, dar care sunt certificate sau autorizate de sau fac declarații către autoritatea competentă a altui stat.</p>	<p>1.2.11.2. la punctul ARO.GEN.200, după litera (c) se completează cu literele (d) și (e) cu următorul cuprins:</p> <p>„(d) O copie a procedurilor legate de sistemul de management și a modificărilor acestora se pune la dispoziția agenției la solicitare, în scopul standardizării.</p> <p>(e) În plus față de cerințele de la litera (a), sistemul de management instituit și menținut de autoritatea competentă trebuie să respecte anexa I (partea IS.AR) din Regulamentul privind stabilirea cerințelor referitoare la managementul riscurilor în materie de securitate a informațiilor cu impact potențial asupra siguranței aviației, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 722/2025, pentru a asigura managementul corespunzător al riscurilor în materie de securitate a informațiilor care pot avea un impact asupra siguranței aviației.”.</p>	<p>(c) În caz de necesitate, AAC instituie proceduri pentru participarea la un schimb reciproc de informații și asistență necesară împreună cu alte autorități competente din alte state, inclusiv referitor la toate constatările semnalate și acțiunile întreprinse ulterior în urma supravegherii persoanelor și a organizațiilor care derulează activități pe teritoriul unui stat, dar care sunt certificate sau autorizate de sau fac declarații către autoritatea competentă a altui stat.</p> <p>d) O copie a procedurilor legate de sistemul de management și a modificărilor acestora se pune la dispoziția agenției la solicitare, în scopul standardizării.</p> <p>(e) În plus față de cerințele de la litera (a), sistemul de management instituit și menținut de autoritatea competentă trebuie să respecte anexa I (partea IS.AR) din Regulamentul privind stabilirea cerințelor referitoare la managementul riscurilor în materie de securitate a informațiilor cu impact potențial asupra siguranței aviației, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 722/2025, pentru a asigura managementul corespunzător al riscurilor în materie de securitate a informațiilor care pot avea un impact asupra siguranței aviației.</p>
<p>ARO.GEN.220 Evidența documentelor</p> <p>(a) AAC trebuie să instituie un sistem de evidență a documentelor, care</p>	<p>1.2.11.3. la punctul ARO.GEN.220: 1.2.11.3.1. la litera (a) se modifică subpunctele 3 și 5, după cum urmează:</p>	<p>ARO.GEN.220 Evidența documentelor</p> <p>(a) AAC trebuie să instituie un sistem de evidență a documentelor, care permite stocarea adecvată, accesibilitatea și trasabilitatea sigură a:</p>

permite stocarea adecvată, accesibilitatea și trasabilitatea sigură a:

1. politicilor și procedurilor documentate ale sistemului de management;

2. pregătirii, calificării și autorizării personalului său;

3. atribuirii sarcinilor, precum și a detaliilor sarcinilor atribuite;

4. proceselor de certificare și supravegherii continue a organizațiilor certificate;

5. procesului de autorizare a unei operațiuni comerciale specializate și a supravegherii continue a organizației autorizate;

6. proceselor de declarație și a supravegherii continue a organizațiilor declarate;

7. detaliilor privind cursurile de pregătire oferite de organizații certificate și, dacă este cazul, a documentelor referitoare la FSTD utilizate pentru pregătire;

8. supravegherii persoanelor și organizațiilor care exercită activități pe teritoriul Republicii Moldova, dar care sunt supravegheate, certificate sau autorizate de către autoritatea competentă a unui alt stat, după cum au convenit respectivele autorități;

9. supravegherii operațiunilor desfășurate de operatori comerciali cu alte aeronave decât cele motorizate complexe;

„3. atribuirea sarcinilor, cuprinzând elementele impuse de ARO.GEN.205, precum și a detaliilor sarcinilor atribuite;

5. procesului de autorizare a unei operațiuni comerciale specializate cu risc ridicat și a supravegherii continue a organizației autorizate”.

1. politicilor și procedurilor documentate ale sistemului de management;

2. pregătirii, calificării și autorizării personalului său;

3. atribuirea sarcinilor, cuprinzând elementele impuse de ARO.GEN.205, precum și a detaliilor sarcinilor atribuite;

4. proceselor de certificare și supravegherii continue a organizațiilor certificate;

5. procesului de autorizare a unei operațiuni comerciale specializate cu risc ridicat și a supravegherii continue a organizației autorizate;

6. proceselor de declarație și a supravegherii continue a organizațiilor declarate;

7. detaliilor privind cursurile de pregătire oferite de organizații certificate și, dacă este cazul, a documentelor referitoare la FSTD utilizate pentru pregătire;

8. supravegherii persoanelor și organizațiilor care exercită activități pe teritoriul Republicii Moldova, dar care sunt supravegheate, certificate sau autorizate de către autoritatea competentă a unui alt stat, după cum au convenit respectivele autorități;

9. supravegherii operațiunilor desfășurate de operatori comerciali cu alte aeronave decât cele motorizate complexe;

10. constatărilor, acțiunilor corective și datei de soluționare a acțiunilor;

11. măsurilor executorii luate;

12. informațiilor privind siguranța și măsurilor subsecvente; și

13. utilizării măsurilor derogatorii în conformitate cu art.18 din Codul aerian.

<p>10. constatărilor, acțiunilor corective și datei de soluționare a acțiunilor;</p> <p>11. măsurilor executorii luate;</p> <p>12. informațiilor privind siguranța și măsurilor subsecvente; și</p> <p>13. utilizării măsurilor derogatorii în conformitate cu art.18 din Codul aerian.</p> <p>(b) AAC păstrează o listă cu toate certificatele și autorizațiile pentru operațiuni comerciale specializate ale organizațiilor pe care le-a eliberat, precum și cu declarațiile primite.</p> <p>(c) Toate evidențele trebuie să se păstreze pe perioada minimă precizată în Regulament.</p> <p>În absența unei astfel de indicații, evidențele se păstrează pe o perioadă de minimum 5 ani.</p>	<p>1.2.11.3.2. după subpunctul 13 se introduce subpunctul 14 cu următorul cuprins: „14. evaluării și comunicării către agenție la solicitare, a mijloacelor de conformitate alternative propuse de organizații supuse certificării sau autorizare și a evaluării mijloacelor de conformitate alternative utilizate de autoritatea competentă însăși”.</p>	<p>(b) AAC păstrează o listă cu toate certificatele și autorizațiile pentru operațiuni comerciale specializate ale organizațiilor pe care le-a eliberat, precum și cu declarațiile primite.</p> <p>(c) Toate evidențele trebuie să se păstreze pe perioada minimă precizată în Regulament.</p> <p>În absența unei astfel de indicații, evidențele se păstrează pe o perioadă de minimum 5 ani.</p> <p>14. evaluării și comunicării către agenție la solicitare, a mijloacelor de conformitate alternative propuse de organizații supuse certificării sau autorizare și a evaluării mijloacelor de conformitate alternative utilizate de autoritatea competentă însăși.</p>
<p align="center">SUBPARTEA OPS OPERAȚIUNI AERIENE Secțiunea 1 Certificarea operatorilor de transport aerian comercial</p>	<p>1.2.11.4. la SUBPARTEA OPS OPERAȚIUNI AERIENE din Anexa nr. 2 la Regulament se modifică după cum urmează: 1.2.11.4.1. titlul Secțiunii 1 se expune în următoarea redacție: „Secțiunea 1 Certificarea operatorilor de transport aerian comercial și a operatorilor de mobilitate aeriană inovatoare”;</p>	<p align="center">SUBPARTEA OPS OPERAȚIUNI AERIENE Secțiunea 1 Certificarea operatorilor de transport aerian comercial și a operatorilor de mobilitate aeriană inovatoare</p>
<p align="center">Secțiunea a 2-a</p>	<p>1.2.11.4.2. titlul Secțiunii 2 se expune în următoarea redacție: „Secțiunea a 2-a</p>	<p align="center">Secțiunea a 2-a</p>

Autorizarea operațiunilor comerciale specializate	Autorizarea operațiunilor comerciale specializate cu risc ridicat”.	Autorizarea operațiunilor comerciale specializate cu risc ridicat
<p>ARO.OPS.150 Autorizarea operațiunilor comerciale specializate</p>	<p>1.2.11.5. titlul punctului ARO.OPS.150 se expune în următoarea redacție: „ARO.OPS.150 Autorizarea operațiunilor comerciale specializate cu risc ridicat”.</p>	<p>ARO.OPS.150 Autorizarea operațiunilor comerciale specializate cu risc ridicat</p>
<p>ARO.OPS.200 Procedură de aprobare specifică (a) La primirea unei cereri de eliberare sau de modificare a unei aprobări specifice, AAC evaluează cererea în conformitate cu prevederile din anexa nr.5 (Partea SPA) și efectuează, dacă este cazul, o inspecție corespunzătoare a operatorului. (b) Când constată că operatorul a demonstrat conformitatea cu cerințele aplicabile, AAC eliberează sau modifică aprobarea. Aprobarea trebuie menționată în:</p> <p>1. specificațiile de operare, astfel cum sunt stabilite în apendicele nr.2, pentru operațiuni comerciale de transport aerian; sau 2. lista aprobărilor specifice, stabilită în apendicele nr.3, pentru operațiuni necomerciale și operațiuni specializate.</p>	<p>1.2.11.6. la punctul ARO.OPS.200, se modifică litera (b) subpunctul 1 cu următorul cuprins:</p> <p>„ 1. specificațiile de operare, astfel cum sunt stabilite în apendicele nr.2, pentru operațiuni comerciale de transport aerian cu avioane și elicoptere și pentru operațiuni de mobilitate aeriană inovatoare (IAM) cu VCA”.</p>	<p>ARO.OPS.200 Procedură de aprobare specifică (a) La primirea unei cereri de eliberare sau de modificare a unei aprobări specifice, AAC evaluează cererea în conformitate cu prevederile din anexa nr.5 (Partea SPA) și efectuează, dacă este cazul, o inspecție corespunzătoare a operatorului. (b) Când constată că operatorul a demonstrat conformitatea cu cerințele aplicabile, AAC eliberează sau modifică aprobarea. Aprobarea trebuie menționată în:</p> <p>1. specificațiile de operare, astfel cum sunt stabilite în apendicele nr.2, pentru operațiuni comerciale de transport aerian cu avioane și elicoptere și pentru operațiuni de mobilitate aeriană inovatoare (IAM) cu VCA; 2. lista aprobărilor specifice, stabilită în apendicele nr.3, pentru operațiuni necomerciale și operațiuni specializate.</p>
	<p>1.2.11.7. după punctul ARO.OPS. Aprobarea operațiunilor cu elicopterul către sau dinspre o zonă de interes public, se introduce punctul ARO.OPS.224 cu următorul conținut: „ARO.OPS.224 Omologarea schemelor de combustibil/energie pentru operațiunile IAM</p>	

	<p>(a) AAC aprobă schema de combustibil/energie propusă de un operator IAM dacă acesta demonstrează conformitatea cu cerințele de la punctele UAM.OP.VCA.190, UAM.OP.VCA.191, UAM.OP.VCA.195, UAM.OP.MVCA.192 din anexa nr. 9 la prezentul Regulament;</p> <p>(b) În plus, AAC:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. evaluează dacă sistemul de management al operatorului IAM și procesul de management al riscurilor în materie de siguranță pot sprijini implementarea schemei individuale de combustibil/energie care a fost propusă; și 2. stabilește un plan de supraveghere pentru a efectua evaluări periodice ale schemei actuale de combustibil/energie a operatorului IAM pentru a verifica conformitatea schemei cu cerințele aplicabile sau pentru a decide dacă schema trebuie modificată sau revocată”. 	<p>ARO.OPS.224 Omologarea schemelor de combustibil/energie pentru operațiunile IAM</p> <p>(a) AAC aprobă schema de combustibil/energie propusă de un operator IAM dacă acesta demonstrează conformitatea cu cerințele de la punctele UAM.OP.VCA.190, UAM.OP.VCA.191, UAM.OP.VCA.195, UAM.OP.MVCA.192 din anexa nr. 9 la prezentul Regulament;</p> <p>(b) În plus, AAC:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. evaluează dacă sistemul de management al operatorului IAM și procesul de management al riscurilor în materie de siguranță pot sprijini implementarea schemei individuale de combustibil/energie care a fost propusă; și 2. stabilește un plan de supraveghere pentru a efectua evaluări periodice ale schemei actuale de combustibil/energie a operatorului IAM pentru a verifica conformitatea schemei cu cerințele aplicabile sau pentru a decide dacă schema trebuie modificată sau revocată”.
<p>ARO.OPS.226 Aprobarea și supravegherea programelor de pregătire bazată pe date concrete</p> <p>(a) În cazul în care AAC acordă o aprobare pentru programe EBT, inspectorii trebuie să obțină calificarea și să beneficieze de pregătire în materie de principii, aplicare, procese de aprobare și supraveghere continuă a EBT.</p> <p>(b) AAC trebuie să evalueze și să supravegheze programul EBT, precum și procesele pe baza cărora se</p>	<p>1.2.11.8. la punctul ARO.OPS.226, după litera (d) se introduce litera (e) cu următorul cuprins:</p> <p>„(e) Fără a aduce atingere dispozițiilor de la punctul ARO.GEN.120 literele (d) și (e), AAC înștiințează la solicitare agenția atunci când demarează evaluarea unui mijloc de conformare alternativ legat de EBT”.</p>	<p>ARO.OPS.226 Aprobarea și supravegherea programelor de pregătire bazată pe date concrete</p> <p>(a) În cazul în care AAC acordă o aprobare pentru programe EBT, inspectorii trebuie să obțină calificarea și să beneficieze de pregătire în materie de principii, aplicare, procese de aprobare și supraveghere continuă a EBT.</p> <p>(b) AAC trebuie să evalueze și să supravegheze programul EBT, precum și procesele pe baza cărora se implementează respectivul program EBT și eficacitatea acestuia.</p>

implementează respectivul program EBT și eficacitatea acestuia.

(c) La primirea unei cereri de aprobare a unui program EBT, AAC trebuie:

(1) să asigure soluționarea constatărilor de nivel 1 în domeniile care vor sprijini aplicarea programului EBT;

(2) să evalueze capacitatea operatorului de a susține implementarea programului EBT. Se consideră că sunt minimum necesare următoarele elemente:

(i) maturitatea și capacitatea sistemului de management al operatorului în domeniile care vor sprijini aplicarea programului EBT — îndeosebi pregătirea echipajului de zbor;

(ii) caracterul adecvat al programului EBT al operatorului — programul EBT trebuie să corespundă dimensiunii operatorului, precum și naturii și complexității activităților sale, ținându-se seama de pericolele și riscurile asociate, inerente respectivelor activități;

(iii) caracterul corespunzător al sistemului de evidență a documentelor de care dispune operatorul, îndeosebi în ceea ce privește pregătirea echipajului de zbor, a documentelor referitoare la verificări și la calificări, mai exact ORO.GEN.220 și ORO.MLR.115 literele (c) și (d);

(iv) caracterul adecvat al sistemului de notare al operatorului pentru evaluarea competențelor piloților;

(v) competența și experiența instructorilor și a altor membri ai personalului implicați

(c) La primirea unei cereri de aprobare a unui program EBT, AAC trebuie:

(1) să asigure soluționarea constatărilor de nivel 1 în domeniile care vor sprijini aplicarea programului EBT;

(2) să evalueze capacitatea operatorului de a susține implementarea programului EBT. Se consideră că sunt minimum necesare următoarele elemente:

(i) maturitatea și capacitatea sistemului de management al operatorului în domeniile care vor sprijini aplicarea programului EBT — îndeosebi pregătirea echipajului de zbor;

(ii) caracterul adecvat al programului EBT al operatorului — programul EBT trebuie să corespundă dimensiunii operatorului, precum și naturii și complexității activităților sale, ținându-se seama de pericolele și riscurile asociate, inerente respectivelor activități;

(iii) caracterul corespunzător al sistemului de evidență a documentelor de care dispune operatorul, îndeosebi în ceea ce privește pregătirea echipajului de zbor, a documentelor referitoare la verificări și la calificări, mai exact ORO.GEN.220 și ORO.MLR.115 literele (c) și (d);

(iv) caracterul adecvat al sistemului de notare al operatorului pentru evaluarea competențelor piloților;

(v) competența și experiența instructorilor și a altor membri ai personalului implicați în programul EBT în ceea ce privește utilizarea proceselor și a procedurilor pe baza cărora este implementat programul EBT; și

(vi) planul operatorului de implementare a EBT și o evaluare a riscurilor în materie de siguranță care

<p>în programul EBT în ceea ce privește utilizarea proceselor și a procedurilor pe baza cărora este implementat programul EBT; și</p> <p>(vi) planul operatorului de implementare a EBT și o evaluare a riscurilor în materie de siguranță care să susțină programul EBT pentru a demonstra modul în care poate fi atins un nivel de siguranță echivalent celui oferit de programul de pregătire actual.</p> <p>(d) AAC acordă o aprobare unui program EBT atunci când evaluarea concluzionează că este asigurată cel puțin conformarea cu ORO.FC.146, ORO.FC.231 și ORO.FC.232.</p>		<p>să susțină programul EBT pentru a demonstra modul în care poate fi atins un nivel de siguranță echivalent celui oferit de programul de pregătire actual.</p> <p>(d) AAC acordă o aprobare unui program EBT atunci când evaluarea concluzionează că este asigurată cel puțin conformarea cu ORO.FC.146, ORO.FC.231 și ORO.FC.232.</p> <p>(e) Fără a aduce atingere dispozițiilor de la punctul ARO.GEN.120 literele (d) și (e), AAC înștiințează la solicitare agenția atunci când demarează evaluarea unui mijloc de conformare alternativ legat de EBT.</p>
<p>Anexa nr. 3 la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene</p> <p>CERINȚE APLICABILE ORGANIZAȚIILOR PENTRU EFECTUAREA OPERAȚIUNILOR AERIENE (Partea ORO)</p> <p>ORO.GEN.005 Domeniul de aplicare</p> <p>Anexa nr.3 (Partea ORO) stabilește cerințe care trebuie respectate de un operator aerian care desfășoară:</p> <p>(a) operațiuni de transport aerian comercial;</p>	<p>1.2.12. Anexa nr. 3 la Regulament, se modifică după cum urmează:</p> <p>1.2.12.1. la punctul ORO.GEN.005, după litera (d) se introduce litera (e) cu următorul cuprins: „(e) operațiuni de mobilitate aeriană inovatoare (IAM)”.</p>	<p>Anexa nr. 3 la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene</p> <p>CERINȚE APLICABILE ORGANIZAȚIILOR PENTRU EFECTUAREA OPERAȚIUNILOR AERIENE (Partea ORO)</p> <p>ORO.GEN.005 Domeniul de aplicare</p> <p>Anexa nr.3 (Partea ORO) stabilește cerințe care trebuie respectate de un operator aerian care desfășoară:</p> <p>(a) operațiuni de transport aerian comercial;</p> <p>(b) operațiuni comerciale specializate;</p> <p>(c) operațiuni necomerciale cu aeronave complexe motorizate;</p>

<p>(b) operațiuni comerciale specializate;</p> <p>(c) operațiuni necomerciale cu aeronave complexe motorizate;</p> <p>(d) operațiuni necomerciale specializate cu aeronave complexe motorizate.</p>		<p>(d) operațiuni necomerciale specializate cu aeronave complexe motorizate;</p> <p>(e) operațiuni de mobilitate aeriană inovatoare (IAM).</p>
<p>ORO.GEN.140 Acces</p> <p>(a) În scopul stabilirii conformității cu cerințele relevante din Codul aerian și normele sale de aplicare, operatorul acordă în orice moment acces la întreaga bază materială, la toate aeronavele, documentele, evidențele, datele, procedurile sau la alte materiale relevante pentru activitatea sa care face obiectul certificării, al autorizației pentru operațiuni comerciale specializate sau al declarării, fie că este sau nu subcontractată, oricărei persoane autorizate de una dintre următoarele autorități:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. AAC; 2. autoritatea care acționează în temeiul prevederilor ARO.GEN.300 lit. (d), ARO.GEN.300 lit. (e) sau din CT-OPS subpartea RAMP, aprobate de AAC. <p>(b) Accesul la aeronave menționat la lit.(a) include, în cazul CAT, posibilitatea de a urca și de a rămâne la bordul aeronavei în timpul operațiunilor de zbor, cu excepția cazului în care, din motive de siguranță, comandantul decide altfel în privința compartimentului</p>	<p>1.2.12.2. la punctul ORO.GEN.140, se modifică litera (b) cu următorul conținut:</p> <p>„(b) Accesul la aeronavele menționate la litera (a):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. pentru operațiunile CAT cu avioane și elicoptere, include posibilitatea de a urca și de a rămâne la bordul aeronavei în timpul operațiunilor de zbor, cu excepția cazului în care, din motive de siguranță, comandantul decide altfel în privința compartimentului echipajului de zbor în conformitate cu prevederile CAT.GEN.MPA.135; 2. pentru operațiunile IAM cu VCA, include posibilitatea de a urca și de a rămâne la bordul aeronavei în timpul operațiunilor de zbor, cu excepția cazului în care, din motive de siguranță, pilotul comandant decide altfel în conformitate cu prevederile CAT.GEN.MPA.135.”. 	<p>ORO.GEN.140 Acces</p> <p>(a) În scopul stabilirii conformității cu cerințele relevante din Codul aerian și normele sale de aplicare, operatorul acordă în orice moment acces la întreaga bază materială, la toate aeronavele, documentele, evidențele, datele, procedurile sau la alte materiale relevante pentru activitatea sa care face obiectul certificării, al autorizației pentru operațiuni comerciale specializate sau al declarării, fie că este sau nu subcontractată, oricărei persoane autorizate de una dintre următoarele autorități:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. AAC; 2. autoritatea care acționează în temeiul prevederilor ARO.GEN.300 lit. (d), ARO.GEN.300 lit. (e) sau din CT-OPS subpartea RAMP, aprobate de AAC. <p>(b) Accesul la aeronavele menționate la litera (a):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. pentru operațiunile CAT cu avioane și elicoptere, include posibilitatea de a urca și de a rămâne la bordul aeronavei în timpul operațiunilor de zbor, cu excepția cazului în care, din motive de siguranță, comandantul decide altfel în privința compartimentului echipajului de zbor în conformitate cu prevederile CAT.GEN.MPA.135;

<p>echipajului de zbor în conformitate cu prevederile CAT.GEN.MPA.135.</p>		<p>2. pentru operațiunile IAM cu VCA, include posibilitatea de a urca și de a rămâne la bordul aeronavei în timpul operațiunilor de zbor, cu excepția cazului în care, din motive de siguranță, pilotul comandant decide altfel în conformitate cu prevederile CAT.GEN.MPA.135.</p>
<p>ORO.GEN.150 Constatări După primirea unei notificări a constatărilor, operatorul:</p> <p>(a) determină cauza care stă la baza neconformității;</p> <p>(b) definește un plan de acțiuni corective; și</p> <p>(c) demonstrează implementarea acțiunilor corective într-un mod satisfăcător pentru AAC, într-un termen convenit cu AAC, definit la ARO.GEN.350 lit.(d).</p>	<p>1.2.12.3. la punctul ORO.GEN.150 Constatări, după litera (c) se introduce litera (d) cu următorul conținut:</p> <p>„(d) informează orice organizație de handling la sol contractată cu privire la măsurile luate pentru a remedia neconformitatea, în cazul în care neconformitatea respectivă afectează în mod direct riscul la adresa siguranței în cadrul respectivei organizații de handling la sol sau responsabilitățile acesteia”. Aplicabil din 27.03.2028.</p>	<p>ORO.GEN.150 Constatări După primirea unei notificări a constatărilor, operatorul:</p> <p>(a) determină cauza care stă la baza neconformității;</p> <p>(b) definește un plan de acțiuni corective; și</p> <p>(c) demonstrează implementarea acțiunilor corective într-un mod satisfăcător pentru AAC, într-un termen convenit cu AAC, definit la ARO.GEN.350 lit.(d);</p> <p>(d) informează orice organizație de handling la sol contractată cu privire la măsurile luate pentru a remedia neconformitatea, în cazul în care neconformitatea respectivă afectează în mod direct riscul la adresa siguranței în cadrul respectivei organizații de handling la sol sau responsabilitățile acesteia. Aplicabil din 27.03.2028.</p>
	<p>1.2.12.4. după punctul ORO.GEN.310, se introduce punctul ORO.GEN.315 cu următorul cuprins:</p> <p>„ORO.GEN.315 Proceduri operaționale pentru handlingul la sol</p> <p>(a) Operatorul trebuie să se asigure că serviciile de handling la sol pentru aeronavele, pasagerii, poșta și mărfurile sale sunt furnizate fie ca handling propriu de către personalul său, fie ca servicii contractate de la o organizație terță de</p>	<p>ORO.GEN.315 Proceduri operaționale pentru handlingul la sol</p> <p>(a) Operatorul trebuie să se asigure că serviciile de handling la sol pentru aeronavele, pasagerii, poșta și mărfurile sale sunt furnizate fie ca handling propriu de către personalul său, fie ca servicii contractate de la o organizație terță de handling la sol, fie ca o combinație a acestor două modalități.</p>

handling la sol, fie ca o combinație a acestor două modalități.

(b) Operatorul trebuie să se asigure că organizația terță de handling la sol furnizează servicii în conformitate cu instrucțiunile și procedurile operatorului.

(c) Atunci când contractează serviciile de handling la sol enumerate la articolul 2 alineatul (2) din Regulamentul privind stabilirea cerințelor pentru furnizarea în condiții de siguranță a serviciilor de handling la sol și pentru organizațiile care le furnizează, și a cerințelor de supraveghere de la o organizație care își desfășoară activitatea în temeiul unei declarații în conformitate cu regulamentul respectiv, operatorul poate utiliza procedurile operaționale ale organizației contractate în oricare dintre următoarele cazuri:

1. operatorul convine ca organizația de handling la sol să își aplice propriile proceduri operaționale pentru furnizarea de servicii de handling la sol, în conformitate cu punctul GH.OPS.005 litera (b) Regulamentul privind stabilirea cerințelor pentru furnizarea în condiții de siguranță a serviciilor de handling la sol și pentru organizațiile care le furnizează, și a cerințelor de supraveghere. Acest lucru trebuie să fie documentat;

2. organizația de handling la sol care furnizează serviciile și-a declarat capacitatea de a-și îndeplini responsabilitățile asociate serviciilor furnizate, iar declarația respectivă este valabilă;

3. operatorul nu poate furniza propriile sale proceduri și instrucțiuni organizației de handling la sol.

(b) Operatorul trebuie să se asigure că organizația terță de handling la sol furnizează servicii în conformitate cu instrucțiunile și procedurile operatorului.

(c) Atunci când contractează serviciile de handling la sol enumerate la articolul 2 alineatul (2) din Regulamentul privind stabilirea cerințelor pentru furnizarea în condiții de siguranță a serviciilor de handling la sol și pentru organizațiile care le furnizează, și a cerințelor de supraveghere de la o organizație care își desfășoară activitatea în temeiul unei declarații în conformitate cu regulamentul respectiv, operatorul poate utiliza procedurile operaționale ale organizației contractate în oricare dintre următoarele cazuri:

1. operatorul convine ca organizația de handling la sol să își aplice propriile proceduri operaționale pentru furnizarea de servicii de handling la sol, în conformitate cu punctul GH.OPS.005 litera (b) Regulamentul privind stabilirea cerințelor pentru furnizarea în condiții de siguranță a serviciilor de handling la sol și pentru organizațiile care le furnizează, și a cerințelor de supraveghere. Acest lucru trebuie să fie documentat;

2. organizația de handling la sol care furnizează serviciile și-a declarat capacitatea de a-și îndeplini responsabilitățile asociate serviciilor furnizate, iar declarația respectivă este valabilă;

3. operatorul nu poate furniza propriile sale proceduri și instrucțiuni organizației de handling la sol.

(d) Atunci când operatorul asigură supravegherea la sol cu propriul personal, ca

	<p>(d) Atunci când operatorul asigură supravegherea la sol cu propriul personal, ca handling propriu, sau contractează această activitate de la un furnizor terț de servicii, el trebuie să se asigure că funcția de supraveghere la sol se conformează punctului ORO.GEN.110 și că operatorul include următoarele elemente în manualul său de operațiuni:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. o descriere a activităților incluse în sfera supravegherii la sol și a oricăror proceduri necesare; 2. responsabilitățile asociate acestei funcții; 3. programul de pregătire pentru această funcție, cu accent pe pregătirea în domeniul siguranței atunci când această funcție implică sarcini legate de siguranță.”. 	<p>handling propriu, sau contractează această activitate de la un furnizor terț de servicii, el trebuie să se asigure că funcția de supraveghere la sol se conformează punctului ORO.GEN.110 și că operatorul include următoarele elemente în manualul său de operațiuni:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. o descriere a activităților incluse în sfera supravegherii la sol și a oricăror proceduri necesare; 2. responsabilitățile asociate acestei funcții; 3. programul de pregătire pentru această funcție, cu accent pe pregătirea în domeniul siguranței atunci când această funcție implică sarcini legate de siguranță.”.
<p style="text-align: center;">SUBPARTEA AOC CERTIFICAREA OPERATORILOR AERIENI ORO.AOC.100 Solicitarea unui certificat de operator aerian</p> <p>(a) Înainte de a demara operațiuni aeriene comerciale de transport, organizația trebuie să solicite și să obțină un AOC, eliberat de AAC.</p> <p>(b) Organizația furnizează AAC următoarele informații:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. denumirea oficială și denumirea comercială, adresa și adresa de corespondență a organizației (copiile actelor de constituire autentificate cu ștampila organizației); 2. o descriere a operațiunilor propuse, inclusiv tipul (tipurile) și 	<p>1.2.12.5. la punctul ORO.AOC.100 SUBPARTEA AOC CERTIFICAREA OPERATORILOR AERIENI:</p> <p>1.2.12.5.1. se modifică litera (a) cu următorul cuprins:</p> <p>„(a) Înainte de a demara operațiuni aeriene comerciale de transport cu avioane sau elicoptere sau operațiuni IAM cu VCA, organizația trebuie să solicite și să obțină un AOC, eliberat de AAC”.</p> <p>1.2.12.5.2. la litera (c) după subpunctul 1 se introduce subpunctul 1¹ cu următorul cuprins:</p> <p>„1¹. pentru operațiunile IAM cu VCA, respectă cerințele esențiale din anexa nr. 5 la Codul aerian, din prezenta anexă nr. 3 (partea ORO), din anexele nr. 5 și 9 la prezentul Regulament precum și din anexa nr. 1 (Partea 26) din CT-SNS aprobate prin ordinul AAC nr. 23/GEN din 14.05.2024”.</p>	<p style="text-align: center;">SUBPARTEA AOC CERTIFICAREA OPERATORILOR AERIENI ORO.AOC.100 Solicitarea unui certificat de operator aerian</p> <p>(a) Înainte de a demara operațiuni aeriene comerciale de transport cu avioane sau elicoptere sau operațiuni IAM cu VCA, organizația trebuie să solicite și să obțină un AOC, eliberat de AAC.</p> <p>(b) Organizația furnizează AAC următoarele informații:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. denumirea oficială și denumirea comercială, adresa și adresa de corespondență a organizației (copiile actelor de constituire autentificate cu ștampila organizației); 1¹. pentru operațiunile IAM cu VCA, respectă cerințele esențiale din anexa nr. 5 la Codul aerian, din prezenta anexă nr. 3 (partea ORO), din

numărul aeronavelor care urmează să fie exploatare;

3. o descriere a sistemului de management, inclusiv a structurii organizatorice;

4. numele managerului responsabil;

5. numele persoanelor desemnate în conformitate cu ORO.AOC.135 lit.(a), precum și calificările și experiența acestora;

6. o copie a manualului de operațiuni în conformitate cu prevederile ORO.MLR.100;

7. o declarație conform căreia întreaga documentație trimisă AAC a fost verificată de organizație și este în conformitate cu cerințele aplicabile;

8. copia contractului (contractelor) de asigurare și a certificatului/poliței (certificatelor/ polițelor) de asigurare pentru răspunderea civilă față de pasageri, bagaje și mărfuri, precum și pentru răspunderea civilă față de părți terțe, încheiate cu respectarea mărimilor stabilite de Legea nr. 118/2020, precum și scrisoarea de preluare a obligațiunii, eliberată de compania de asigurare/brokerul sau compania de reasigurare (Letter of Undertaking);

9. dovada care să ateste că capitalul social, la momentul solicitării, este de cel puțin 500 000 de lei pentru organizația care operează avioane o masă maximă certificată la decolare de peste 5 700 kg

anexele nr. 5 și 9 la prezentul Regulament precum și din anexa nr. 1 (Partea 26) din CT-SNS aprobate prin ordinul AAC nr. 23/GEN din 14.05.2024

2. o descriere a operațiunilor propuse, inclusiv tipul (tipurile) și numărul aeronavelor care urmează să fie exploatare;

3. o descriere a sistemului de management, inclusiv a structurii organizatorice;

4. numele managerului responsabil;

5. numele persoanelor desemnate în conformitate cu ORO.AOC.135 lit.(a), precum și calificările și experiența acestora;

6. o copie a manualului de operațiuni în conformitate cu prevederile ORO.MLR.100;

7. o declarație conform căreia întreaga documentație trimisă AAC a fost verificată de organizație și este în conformitate cu cerințele aplicabile;

8. copia contractului (contractelor) de asigurare și a certificatului/poliței (certificatelor/ polițelor) de asigurare pentru răspunderea civilă față de pasageri, bagaje și mărfuri, precum și pentru răspunderea civilă față de părți terțe, încheiate cu respectarea mărimilor stabilite de Legea nr.118/2020, precum și scrisoarea de preluare a obligațiunii, eliberată de compania de asigurare/brokerul sau compania de reasigurare (Letter of Undertaking);

9. dovada care să ateste că capitalul social, la momentul solicitării, este de cel puțin 500 000 de lei pentru organizația care operează avioane o masă maximă certificată la decolare de peste 5 700 kg sau elicoptere cu o masă maximă la decolare ce depășește 3 175 kg;

sau elicoptere cu o masă maximă la decolare ce depășește 3 175 kg;

10. copie a situațiilor financiare pentru anul anterior celui în care se solicită certificatul de operator aerian, în cazul în care sunt disponibile;

11. planul de afaceri pentru cel puțin primii 3 ani de activitate de transport aerian, care va cuprinde următoarele informații:

(i) bilanț estimativ, inclusiv un cont de profit și pierderi;

(ii) veniturile și cheltuielile prognozate privind combustibilul, tarifele, salariile, întreținerea, amortizările, variațiile cursului de schimb, tarifele de aeroport, tarifele de navigație aeriană, costurile de handling la sol, asigurările etc. pentru fiecare aeronavă ce urmează a fi exploatată;

(iii) prognoze privind traficul total și veniturile obținute în primul an complet de operare al solicitantului, inclusiv datele justificative care au stat la baza calculului previziunii;

iv) detalii privind sursele de finanțare existente și prognozate;

v) fluxul de numerar prognozat și proiecția fluxului de lichidități pentru primii trei ani de operare;

vi) detalii privind modul în care vor fi finanțate achiziționarea/închirierea aeronavelor inclusiv, în cazul închirierii, termenele și condițiile contractului;

10. copie a situațiilor financiare pentru anul anterior celui în care se solicită certificatul de operator aerian, în cazul în care sunt disponibile;

11. planul de afaceri pentru cel puțin primii 3 ani de activitate de transport aerian, care va cuprinde următoarele informații:

(i) bilanț estimativ, inclusiv un cont de profit și pierderi;

(ii) veniturile și cheltuielile prognozate privind combustibilul, tarifele, salariile, întreținerea, amortizările, variațiile cursului de schimb, tarifele de aeroport, tarifele de navigație aeriană, costurile de handling la sol, asigurările etc. pentru fiecare aeronavă ce urmează a fi exploatată;

(iii) prognoze privind traficul total și veniturile obținute în primul an complet de operare al solicitantului, inclusiv datele justificative care au stat la baza calculului previziunii;

iv) detalii privind sursele de finanțare existente și prognozate;

v) fluxul de numerar prognozat și proiecția fluxului de lichidități pentru primii trei ani de operare;

vi) detalii privind modul în care vor fi finanțate achiziționarea/închirierea aeronavelor inclusiv, în cazul închirierii, termenele și condițiile contractului;

12. copiile contractelor încheiate între organizație și agenții certificați pentru prestarea serviciilor aeriene certificate de către AAC sau care urmează a fi perfectate (handling, servicii aeronautice și alte servicii aeroportuare), autentificate cu ștampila organizației;

13. punctele 9-12 nu se aplică organizațiilor care operează avioane sub 5700 kg, elicoptere sub

12. copiile contractelor încheiate între organizație și agenții certificați pentru prestarea serviciilor aeriene certificate de către AAC sau care urmează a fi perfectate (handling, servicii aeronautice și alte servicii aeroportuare), autentificate cu ștampila organizației;

13. punctele 9-12 nu se aplică organizațiilor care operează avioane sub 5700 kg, elicoptere sub 3175 kg. Aceste organizații trebuie să poată demonstra că dețin un capital social de cel puțin 150 000 de lei.

(c) Organizațiile dovedesc AAC că:

1. îndeplinesc toate cerințele din anexa nr.3 la Codul aerian, anexa nr.3 (Partea ORO), nr.4 (Partea CAT) și nr.5 (Partea SPA);

2. dețin în proprietate sau folosință (în baza unui contract de închiriere fără echipaj) cel puțin o aeronavă care dispune de certificat de navigabilitate (CofA) și corespunde operațiunilor de transport aerian preconizate;

3. toate aeronavele exploatate dispun de un CofA, în conformitate cu Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție; și

3175 kg. Aceste organizații trebuie să poată demonstra că dețin un capital social de cel puțin 150 000 de lei.

(c) Organizațiile dovedesc AAC că:

1. îndeplinesc toate cerințele din anexa nr.3 la Codul aerian, anexa nr.3 (Partea ORO), nr.4 (Partea CAT) și nr.5 (Partea SPA);

2. dețin în proprietate sau folosință (în baza unui contract de închiriere fără echipaj) cel puțin o aeronavă care dispune de certificat de navigabilitate (CofA) și corespunde operațiunilor de transport aerian preconizate;

3. toate aeronavele exploatate dispun de un CofA, în conformitate cu Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție; și

4. organizarea și managementul lor sunt adecvate și adaptate complexității și domeniului de aplicare al operațiunii;

5. își pot acoperi, pe termen de trei luni de la începerea operațiunilor, costurile fixe și de funcționare, contractate în cadrul operațiunilor în conformitate cu planul său de afaceri și determinate pe baza unor ipoteze realiste, fără a folosi niciun venit provenit din operațiunile desfășurate.

<p>4. organizarea și managementul lor sunt adecvate și adaptate complexității și domeniului de aplicare al operațiunii;</p> <p>5. își pot acoperi, pe termen de trei luni de la începerea operațiunilor, costurile fixe și de funcționare, contractate în cadrul operațiunilor în conformitate cu planul său de afaceri și determinate pe baza unor ipoteze realiste, fără a folosi niciun venit provenit din operațiunile desfășurate.</p>		
<p style="text-align: center;">SUBPARTEA SPO OPERAȚIUNI COMERCIALE SPECIALIZATE ORO.SPO.100 Cerințe pentru operatorii comerciali specializați</p> <p>(a) Organizația care intenționează să desfășoare operațiuni comerciale specializate respectă prevederile ORO.AOC.135, ORO.AOC.140 și ORO.AOC.150.</p> <p>(b) Aeronava trebuie să dețină un CofA în conformitate cu Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție sau să fie închiriată în conformitate cu prevederile din Partea ORO, subpartea LS.</p> <p>(c) Organizația care intenționează să desfășoare operațiuni comerciale</p>	<p>1.2.12.6. la punctul ORO.SPO.110 SUBPARTEA SPO OPERAȚIUNI COMERCIALE SPECIALIZATE:</p> <p>1.2.12.6.1. se modifică titlul în următoarea redacție: „ORO.SPO.110 Autorizarea operațiunilor comerciale specializate cu risc ridicat”.</p> <p>1.2.12.6.2. se modifică litera (a) cu următorul cuprins: „(a) Organizația care intenționează să desfășoare operațiuni comerciale specializate trebuie să solicite și să obțină o autorizație eliberată de AAC, înainte de începerea unei operațiuni comerciale specializate de risc ridicat:</p> <p>1. care este efectuată într-o zonă în care siguranța părților terțe aflate la sol poate fi pusă în pericol în cazul unei situații de urgență; sau</p> <p>2. care, conform celor stabilite de autoritatea competentă din locul în care se desfășoară operațiunea, din cauza caracterului său specific și a condițiilor locale în care se derulează, prezintă un risc ridicat, în special în ceea ce privește părțile terțe aflate la sol.”.</p>	<p style="text-align: center;">SUBPARTEA SPO OPERAȚIUNI COMERCIALE SPECIALIZATE ORO.SPO.100 Cerințe pentru operatorii comerciali specializați</p> <p>(a) Organizația care intenționează să desfășoare operațiuni comerciale specializate trebuie să solicite și să obțină o autorizație eliberată de AAC, înainte de începerea unei operațiuni comerciale specializate de risc ridicat:</p> <p>1. care este efectuată într-o zonă în care siguranța părților terțe aflate la sol poate fi pusă în pericol în cazul unei situații de urgență; sau</p> <p>2. care, conform celor stabilite de autoritatea competentă din locul în care se desfășoară operațiunea, din cauza caracterului său specific și a condițiilor locale în care se derulează, prezintă un risc ridicat, în special în ceea ce privește părțile terțe aflate la sol.</p> <p>(b) Aeronava trebuie să dețină un CofA în conformitate cu Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu a</p>

<p>specializate trebuie să obțină o autorizație eliberată de AAC.</p>		<p>aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție sau să fie închiriată în conformitate cu prevederile din Partea ORO, subpartea LS.</p> <p>(c) Organizația care intenționează să desfășoare operațiuni comerciale specializate trebuie să obțină o autorizație eliberată de AAC.</p>
<p style="text-align: center;">SUBPARTEA MLR MANUALE, JURNALE ȘI ÎNREGISTRĂRI</p> <p>ORO.MLR.100 Manualul de operațiuni – generalități</p> <p>(a) Operatorul elaborează un manual de operațiuni (OM) după cum se precizează la pct.29 din anexa nr.3 la Codul aerian.</p> <p>(b) Conținutul OM trebuie să reflecte cerințele stabilite în anexa nr.4 (Partea CAT), nr.5 (Partea SPA), nr.6 (Partea NCC) și în nr.8 (Partea SPO), după caz, și să nu contravină condițiilor cuprinse în specificațiile de operare anexate la certificatul de operator aerian, în autorizația pentru operațiuni comerciale specializate sau în declarație și în lista aprobărilor specifice, după caz.</p> <p>(c) OM poate fi tipărit în mai multe părți separate.</p> <p>(d) Întregul personal operațional are acces ușor la părțile OM care sunt relevante pentru atribuțiile sale.</p>	<p>1.2.12.7. la punctul ORO.MLR.100 SUBPARTEA MLR MANUALE, JURNALE ȘI ÎNREGISTRĂRI, la litera (b) după sintagma „în nr. 8 (Partea SPO)” se completează cu sintagma „și în nr. 9 (Partea IAM).</p>	<p style="text-align: center;">SUBPARTEA MLR MANUALE, JURNALE ȘI ÎNREGISTRĂRI</p> <p>ORO.MLR.100 Manualul de operațiuni – generalități</p> <p>(a) Operatorul elaborează un manual de operațiuni (OM) după cum se precizează la pct.29 din anexa nr.3 la Codul aerian.</p> <p>(b) Conținutul OM trebuie să reflecte cerințele stabilite în anexa nr.4 (Partea CAT), nr.5 (Partea SPA), nr.6 (Partea NCC) și în nr.8 (Partea SPO) și în nr. 9 (Partea IAM), după caz, și să nu contravină condițiilor cuprinse în specificațiile de operare anexate la certificatul de operator aerian, în autorizația pentru operațiuni comerciale specializate sau în declarație și în lista aprobărilor specifice, după caz.</p> <p>(c) OM poate fi tipărit în mai multe părți separate.</p> <p>(d) Întregul personal operațional are acces ușor la părțile OM care sunt relevante pentru atribuțiile sale.</p> <p>(e) OM se ține la zi. Întregul personal este înștiințat de modificările care sunt relevante pentru atribuțiile sale.</p>

(e) OM se ține la zi. Întregul personal este înștiințat de modificările care sunt relevante pentru atribuțiile sale.

(f) Fiecare membru al echipajului primește o copie personală a secțiunilor din OM pertinente pentru îndatoririle sale. Fiecare deținător al unui OM sau al părților corespunzătoare din acesta are răspunderea de a ține la zi copia sa, incluzând modificările sau revizuirile furnizate de operator.

(g) În cazul titularilor de AOC:

1. pentru modificările care trebuie notificate în conformitate cu ORO.GEN.115 lit.(b) și cu ORO.GEN.130 lit.(c), operatorul pune la dispoziția AAC modificările dorite înainte de data la care acestea intră în vigoare; și

2. pentru modificările aduse procedurilor asociate elementelor aprobate în prealabil în conformitate cu ORO.GEN.130, aprobarea se obține înainte de intrarea în vigoare a modificării.

(g¹) Pentru titularii unei autorizații pentru operațiuni comerciale specializate, orice modificare legată de procedurile standard de operare autorizate, trebuie să se obțină o aprobare prealabilă înainte de data intrării în vigoare a schimbării.

(h) Fără a aduce atingere lit.(g) și lit.(g¹), dacă sunt necesare modificări sau revizuri imperioase din motive de siguranță, acestea pot fi publicate și

(f) Fiecare membru al echipajului primește o copie personală a secțiunilor din OM pertinente pentru îndatoririle sale. Fiecare deținător al unui OM sau al părților corespunzătoare din acesta are răspunderea de a ține la zi copia sa, incluzând modificările sau revizuirile furnizate de operator.

(g) În cazul titularilor de AOC:

1. pentru modificările care trebuie notificate în conformitate cu ORO.GEN.115 lit.(b) și cu ORO.GEN.130 lit.(c), operatorul pune la dispoziția AAC modificările dorite înainte de data la care acestea intră în vigoare; și

2. pentru modificările aduse procedurilor asociate elementelor aprobate în prealabil în conformitate cu ORO.GEN.130, aprobarea se obține înainte de intrarea în vigoare a modificării.

(g¹) Pentru titularii unei autorizații pentru operațiuni comerciale specializate, orice modificare legată de procedurile standard de operare autorizate, trebuie să se obțină o aprobare prealabilă înainte de data intrării în vigoare a schimbării.

(h) Fără a aduce atingere lit.(g) și lit.(g¹), dacă sunt necesare modificări sau revizuri imperioase din motive de siguranță, acestea pot fi publicate și aplicate imediat, cu condiția să se fi solicitat toate aprobările necesare.

(i) Operatorul introduce toate modificările și revizuirile solicitate de AAC.

(j) Operatorul se asigură că informațiile extrase din documente aprobate și orice modificare a acestora sunt corect reflectate în OM. Acest lucru nu îl împiedică pe operator să publice date și proceduri mai conservatoare în OM.

<p>aplicate imediat, cu condiția să se fi solicitat toate aprobările necesare.</p> <p>(i) Operatorul introduce toate modificările și revizuirile solicitate de AAC.</p> <p>(j) Operatorul se asigură că informațiile extrase din documente aprobate și orice modificare a acestora sunt corect reflectate în OM. Acest lucru nu îl împiedică pe operator să publice date și proceduri mai conservatoare în OM.</p> <p>(k) Operatorul se asigură că toți membrii personalului pot înțelege limbajul în care sunt redactate părțile OM care sunt pertinente pentru sarcinile și responsabilitățile acestora. Conținutul OM se prezintă într-o formă care poate fi utilizată fără dificultăți și care respectă principiile privind factorii umani.</p> <p>(l) Manualul de zbor se actualizează de către operator prin includerea modificărilor obligatorii aprobate de către AAC.</p>		<p>(k) Operatorul se asigură că toți membrii personalului pot înțelege limbajul în care sunt redactate părțile OM care sunt pertinente pentru sarcinile și responsabilitățile acestora. Conținutul OM se prezintă într-o formă care poate fi utilizată fără dificultăți și care respectă principiile privind factorii umani.</p> <p>(l) Manualul de zbor se actualizează de către operator prin includerea modificărilor obligatorii aprobate de către AAC.</p>
<p>ORO.MLR.101 Manualul de operațiuni – structură pentru transportul aerian comercial</p> <p>(a) Cu excepția operațiunilor efectuate cu avioane monomotor cu elice cu o MOPSC de 5 locuri sau mai puțin sau cu elicoptere monomotor necomplexe cu o MOPSC de 5 locuri sau mai puțin, care decolează și aterizează pe același aerodrom sau loc de operare, în condiții</p>	<p>1.2.12.8. la punctul ORO.MLR.101:</p> <p>1.2.12.8.1. se modifică titlul în următoarea redacție:</p> <p>„ORO.MLR.101 Manualul de operațiuni – structură pentru transportul aerian comercial (CAT) și operațiuni de mobilitate aeriana inovatoare (IAM)”.</p> <p>4.8.2. se modifică litera (d) cu următorul cuprins:</p> <p>„(d) partea C: Operațiuni de transport aerian comercial, care cuprinde instrucțiuni și informații privind ruta/rolul/zona și aerodromul/locul de</p>	<p>ORO.MLR.101 Manualul de operațiuni – structură pentru transportul aerian comercial (CAT) și operațiuni de mobilitate aeriana inovatoare (IAM)</p> <p>(a) Cu excepția operațiunilor efectuate cu avioane monomotor cu elice cu o MOPSC de 5 locuri sau mai puțin sau cu elicoptere monomotor necomplexe cu o MOPSC de 5 locuri sau mai puțin, care decolează și aterizează pe același aerodrom sau loc de operare, în condiții VFR pe</p>

<p>VFR pe timp de zi, structura principală a OM este următoarea:</p> <p>(b) partea A: Generalități/Fundamente, care cuprinde toate politicile, instrucțiunile și procedurile de operare care nu sunt legate de tipul de avion;</p> <p>(c) partea B: Aspecte legate de exploatarea aeronavei, care cuprinde toate instrucțiunile și procedurile legate de tipul aeronavei, ținând cont de diferențele dintre tipurile/clasele, variantele sau aeronavele individuale folosite de operator;</p> <p>(d) partea C: Operațiuni de transport aerian comercial, care cuprinde instrucțiuni și informații privind ruta/rolul/zona și aerodromul/locul de operare;</p> <p>(e) partea D: Pregătire, care cuprinde toate instrucțiunile de pregătire a personalului necesare pentru exploatarea în condiții de siguranță.</p>	<p>operare, sau IAM cu VCA, care cuprind instrucțiuni și informații privind ruta/rolul/zona și vertiportul/locația prevăzută pentru deviere/locul de operare.”.</p>	<p>timp de zi, structura principală a OM este următoarea:</p> <p>(b) partea A: Generalități/Fundamente, care cuprinde toate politicile, instrucțiunile și procedurile de operare care nu sunt legate de tipul de avion;</p> <p>(c) partea B: Aspecte legate de exploatarea aeronavei, care cuprinde toate instrucțiunile și procedurile legate de tipul aeronavei, ținând cont de diferențele dintre tipurile/clasele, variantele sau aeronavele individuale folosite de operator;</p> <p>(d) partea C: Operațiuni de transport aerian comercial, care cuprinde instrucțiuni și informații privind ruta/rolul/zona și aerodromul/locul de operare, sau IAM cu VCA, care cuprind instrucțiuni și informații privind ruta/rolul/zona și vertiportul/locația prevăzută pentru deviere/locul de operare;</p> <p>(e) partea D: Pregătire, care cuprinde toate instrucțiunile de pregătire a personalului necesare pentru exploatarea în condiții de siguranță.</p>
<p>ORO.MLR.115 Evidența documentelor</p> <p>(a) Următoarele documente trebuie păstrate pentru cel puțin cinci ani:</p> <p>1. pentru operatorii CAT, evidențe privind activitățile menționate la ORO.GEN.200;</p>	<p>1.2.12.9. la punctul ORO.MLR.115, se modifică litera (a) subpunctul 1 cu următorul cuprins: „1. pentru operatorii CAT de avioane și elicoptere și pentru operatorii IAM ai VCA, evidențele activităților menționate la punctul ORO.GEN.200;”.</p>	<p>ORO.MLR.115 Evidența documentelor</p> <p>(a) Următoarele documente trebuie păstrate pentru cel puțin cinci ani:</p> <p>1. pentru operatorii CAT de avioane și elicoptere și pentru operatorii IAM ai VCA, evidențele activităților menționate la punctul ORO.GEN.200;</p>
<p>SUBPARTEA FC EHIPAJUL DE ZBOR</p>	<p>1.2.12.10. la punctul ORO.FC.005 SUBPARTEA FC EHIPAJUL DE ZBOR,</p>	<p>SUBPARTEA FC EHIPAJUL DE ZBOR ORO.FC.005 Domeniul de aplicare</p>

<p>ORO.FC.005 Domeniul de aplicare</p> <p>Prezenta subparte stabilește cerințele care trebuie îndeplinite de operator în legătură cu pregătirea, experiența și calificarea echipajului de zbor și cuprinde:</p> <p>(a) Secțiunea 1, care specifică cerințele comune aplicabile atât operațiunilor necomerciale cu aeronave complexe motorizate, cât și oricărei operațiuni comerciale;</p> <p>(b) Secțiunea a 2-a, care precizează cerințele suplimentare aplicabile operațiunilor de transport aerian comercial, cu excepția operațiunilor de transport aerian comercial de pasageri în condiții VFR pe timp de zi, cu punctul de plecare și punctul de sosire pe același aerodrom sau loc de operare și în cadrul unei zone locale precizate de AAC, cu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. avioane monomotor cu elice cu o MCTOM de 5 700 kg sau mai puțin și cu o MOPSC de 5 locuri sau mai puțin; sau 2. elicoptere monomotor, altele decât cele complexe, cu o MOPSC de 5 locuri sau mai puțin. <p>(c) Secțiunea a 3-a, care specifică cerințele suplimentare pentru operațiuni comerciale specializate și pentru cele menționate la lit.(b) pct.1 și 2.</p>	<p>după litera (c) se introduce litera (d) cu următorul cuprins:</p> <p>„(d) Secțiunea a 4-a, care specifică cerințele suplimentare pentru operațiunile IAM cu aeronave cu capacitate VTOL cu pilot la bord (VCA).”.</p>	<p>Prezenta subparte stabilește cerințele care trebuie îndeplinite de operator în legătură cu pregătirea, experiența și calificarea echipajului de zbor și cuprinde:</p> <p>(a) Secțiunea 1, care specifică cerințele comune aplicabile atât operațiunilor necomerciale cu aeronave complexe motorizate, cât și oricărei operațiuni comerciale;</p> <p>(b) Secțiunea a 2-a, care precizează cerințele suplimentare aplicabile operațiunilor de transport aerian comercial, cu excepția operațiunilor de transport aerian comercial de pasageri în condiții VFR pe timp de zi, cu punctul de plecare și punctul de sosire pe același aerodrom sau loc de operare și în cadrul unei zone locale precizate de AAC, cu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. avioane monomotor cu elice cu o MCTOM de 5 700 kg sau mai puțin și cu o MOPSC de 5 locuri sau mai puțin; sau 2. elicoptere monomotor, altele decât cele complexe, cu o MOPSC de 5 locuri sau mai puțin. <p>(c) Secțiunea a 3-a, care specifică cerințele suplimentare pentru operațiuni comerciale specializate și pentru cele menționate la lit.(b) pct.1 și 2;</p> <p>(d) Secțiunea a 4-a, care specifică cerințele suplimentare pentru operațiunile IAM cu aeronave cu capacitate VTOL cu pilot la bord (VCA).</p>
<p>ORO.FC.105 Desemnarea ca pilot comandant/comandant</p>	<p>1.2.12.11. la punctul ORO.FC.105:</p>	<p>ORO.FC.105 Desemnarea ca pilot comandant/comandant</p>

(a) În conformitate cu punctul 32 din anexa nr. 3 la Codul aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017, 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 următoarele condiții:

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-a fost delegată desfășurarea unui zbor a urmat în

1.2.12.11.1. la litera (b) subpunctul 2 după sintagma „aerodromurile de rezervă” se introduce cuvântul „vertiporturile”;

1.2.12.11.2. litera (c) se modifică cu următorul conținut:

„(c) Atât în cazul operațiunilor comerciale cu avioane și elicoptere, cât și în cazul operațiunilor IAM cu VCA, pilotul comandant/comandantul sau pilotul căruia i se poate delega desfășurarea unui zbor a urmat în prealabil pregătirea inițială de familiarizare cu ruta sau cu zona vizată de zbor și cu aerodromurile, vertiporturile, locațiile prevăzute pentru deviere, instalațiile și procedurile care urmează să fie utilizate și își menține aceste cunoștințe după cum urmează:

1. cunoștințele referitoare la aerodromuri sau vertiporturi se mențin prin operarea cel puțin o dată, la un aerodrom sau la un vertiport, într-o perioadă de 12 luni calendaristice;

2. cunoștințele referitoare la rută sau zonă ori la locația prevăzută pentru deviere trebuie menținute prin operarea cel puțin o dată, pe o rută sau pe o zonă ori la o locație prevăzută pentru deviere, într-o perioadă de 36 luni calendaristice; în plus, este necesară o pregătire de reîmprospătare a cunoștințelor privind ruta sau zona în cazul în care nu operează pe o rută sau într-o zonă timp de 12 luni în decursul perioadei de 36 de luni calendaristice.”.

(a) În conformitate cu punctul 32 din anexa nr. 3 la Codul aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017, 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 următoarele condiții:

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, vertiporturile, 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) Atât în cazul operațiunilor comerciale cu avioane și elicoptere, cât și în cazul operațiunilor IAM cu VCA, pilotul comandant/comandantul sau pilotul căruia i se poate delega desfășurarea unui zbor a urmat în prealabil pregătirea inițială de familiarizare cu ruta sau cu zona vizată de zbor și cu aerodromurile, vertiporturile, locațiile prevăzute pentru deviere, instalațiile și procedurile

<p>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:</p> <p>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;</p> <p>2. cunoștințele referitoare la rută sau la zonă se mențin prin operarea cel puțin o dată pe ruta sau în zona respectivă în decursul a 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 de luni.</p> <p>(d) În pofida dispozițiilor 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 pregătirea de familiarizare privind zona.</p>		<p>care urmează să fie utilizate și își menține aceste cunoștințe după cum urmează:</p> <p>1. cunoștințele referitoare la aerodromuri sau vertiporturi se mențin prin operarea cel puțin o dată, la un aerodrom sau la un vertiport, într-o perioadă de 12 luni calendaristice;</p> <p>2. cunoștințele referitoare la rută sau zonă ori la locația prevăzută pentru deviere trebuie menținute prin operarea cel puțin o dată, pe o rută sau pe o zonă ori la o locație prevăzută pentru deviere, într-o perioadă de 36 luni calendaristice; în plus, este necesară o pregătire de reîmprospătare a cunoștințelor privind ruta sau zona în cazul în care nu operează pe o rută sau într-o zonă timp de 12 luni în decursul perioadei de 36 de luni calendaristice.”.</p> <p>(d) În pofida dispozițiilor 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 pregătirea de familiarizare privind zona.</p>
<p>ORO.FC.140 Operarea pe mai multe tipuri sau variante</p> <p>(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</p>	<p>1.2.12.12. la punctul ORO.FC.140, se modifică litera (d) cu următorul conținut:</p> <p>„(d) Pentru operațiunile cu mai multe tipuri sau variante de elicopter ori de VCA care sunt utilizate pentru efectuarea unor operațiuni suficient de similare, dacă verificările în zbor de linie se rotesc între tipuri sau variante, fiecare</p>	<p>ORO.FC.140 Operarea pe mai multe tipuri sau variante</p> <p>(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</p>

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, aprobat prin Hotărârea de Guvern nr. 468/2019.

(b) Operatorul poate defini grupuri de tipuri de elicoptere monomotor. O verificare a competenței efectuată de operator este valabilă pentru toate celelalte tipuri din cadrul grupului, dacă sunt îndeplinite, cumulativ, următoarele 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 efectuate de operator per tip, în cadrul unui ciclu de 3 ani.

(c) Pentru operațiunile specializate, elementele pregătirii pentru aeronave/FSTD și ale verificării competenței efectuată de operator, care

verificare în zbor de linie revalidează verificarea în zbor de linie pentru celelalte tipuri sau variante de elicoptere ori de VCA.”.

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, aprobat prin Hotărârea de Guvern nr. 468/2019.

(b) Operatorul poate defini grupuri de tipuri de elicoptere monomotor. O verificare a competenței efectuată de operator este valabilă pentru toate celelalte tipuri din cadrul grupului, dacă sunt îndeplinite, cumulativ, următoarele 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 efectuate de operator per tip, în cadrul unui ciclu de 3 ani.

(c) Pentru operațiunile specializate, elementele pregătirii pentru aeronave/FSTD și ale verificării competenței efectuată de 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 ori de VCA care sunt utilizate pentru efectuarea unor operațiuni

<p>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.</p> <p>(d) Pentru operațiunile cu mai multe tipuri sau variante de elicopter care sunt utilizate pentru efectuarea unor operațiuni similare, dacă verificările în zbor de linie se rotesc între tipuri sau variante, fiecare verificare în zbor de linie revalidează verificarea în zbor de linie pentru celelalte tipuri sau variante de elicoptere.</p> <p>(e) Pentru operarea pe mai mult de un tip sau o variantă, în manualul de operațiuni se specifică proceduri corespunzătoare și orice restricții operaționale.</p>		<p>suficient de similare, dacă verificările în zbor de linie se rotesc între tipuri sau variante, fiecare verificare în zbor de linie revalidează verificarea în zbor de linie pentru celelalte tipuri sau variante de elicoptere ori de VCA.</p> <p>(e) Pentru operarea pe mai mult de un tip sau o variantă, în manualul de operațiuni se specifică proceduri corespunzătoare și orice restricții operaționale.</p>
<p>ORO.FC.145 Asigurarea pregătirii, verificării și evaluării</p> <p>(a) Toate activitățile de pregătire, verificare și evaluare prevăzute în prezenta subparte sunt executate în conformitate cu programele și programa de pregătire stabilite de operator în manualul de operațiuni.</p> <p>(b) Atunci când elaborează programele și programa de pregătire, operatorul include elementele relevante definite în partea obligatorie a datelor privind conformitatea operațională instituite în conformitate cu Regulamentul privind stabilirea cerințelor</p>	<p>1.2.12.13. la punctul ORO.FC.145, se modifică litera (c) cu următorul conținut:</p> <p>„(c) Atât pentru operațiunile CAT cu avioane și elicoptere, cât și pentru operațiunile IAM cu VCA, programele de pregătire și verificare, inclusiv programa și mijloacele de realizare a programului, cum ar fi echipamentele individuale de pregătire sintetică pentru zbor (FSTD) și alte soluții de pregătire, se aprobă de către autoritatea competentă.”.</p>	<p>ORO.FC.145 Asigurarea pregătirii, verificării și evaluării</p> <p>(a) Toate activitățile de pregătire, verificare și evaluare prevăzute în prezenta subparte sunt executate în conformitate cu programele și programa de pregătire stabilite de operator în manualul de operațiuni.</p> <p>(b) Atunci când elaborează programele și programa de pregătire, operatorul include elementele relevante definite în partea obligatorie a datelor privind conformitatea operațională instituite în conformitate cu Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și</p>

și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție.

(c) În cazul operațiunilor CAT, programele de pregătire și de verificare, inclusiv programa (syllabus) 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 posibilităților, aeronava folosită de operator. Diferențele dintre FSTD și aeronavă trebuie descrise și abordate printr-un instructaj sau un curs de pregătire, după caz.

(e) Operatorul instituie un sistem pentru a monitoriza în mod adecvat schimbările aduse FSTD și pentru a se asigura că acele schimbări nu afectează caracterul adecvat al programelor de pregătire.

(f) Operatorul monitorizează valabilitatea fiecărei pregătiri și verificări periodice.

echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție.

(c) Atât pentru operațiunile CAT cu avioane și elicoptere, cât și pentru operațiunile IAM cu VCA, programele de pregătire și verificare, inclusiv programa și mijloacele de realizare a programului, cum ar fi echipamentele individuale de pregătire sintetică pentru zbor (FSTD) și alte soluții de pregătire, se aprobă de către autoritatea competentă..

(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 posibilităților, aeronava folosită de operator. Diferențele dintre FSTD și aeronavă trebuie descrise și abordate printr-un instructaj sau un curs de pregătire, după caz.

(e) Operatorul instituie un sistem pentru a monitoriza în mod adecvat schimbările aduse FSTD și pentru a se asigura că acele schimbări nu afectează caracterul adecvat al programelor de pregătire.

(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.

<p>(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.</p>		
<p>ORO.FC.146 Personalul care asigură pregătirea, verificarea și evaluarea</p> <p>(a) Toate activitățile de pregătire, verificare și evaluare prevăzute în prezenta subparte trebuie să fie efectuate de personal calificat în mod corespunzător.</p> <p>(b) În cazul pregătirii practice și al celei 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 operațiunile specializate trebuie să fie calificat în modul corespunzător pentru operațiunea relevantă.</p> <p>(c) În cazul unui program EBT, personalul care efectuează evaluarea și asigură pregătirea trebuie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. să dețină un certificat de instructor sau de examinator în conformitate cu anexa nr.1 (Partea FCL) 	<p>1.2.12.14. la punctul ORO.FC.146:</p> <p>1.2.12.14.1. la litera (e) după expresia „comandant calificat în mod corespunzător” se introduce expresia „sau de un pilot comandant pentru operațiuni IAM”;</p> <p>1.2.12.14.2. la litera (e) după subpunctul 3 se completează cu subpunctul 4 cu următorul cuprins:</p> <p>„4. operațiuni IAM cu VCA pe timp de zi și pe rute pe care se navighează după repere vizuale terestre.”.</p>	<p>ORO.FC.146 Personalul care asigură pregătirea, verificarea și evaluarea</p> <p>(a) Toate activitățile de pregătire, verificare și evaluare prevăzute în prezenta subparte trebuie să fie efectuate de personal calificat în mod corespunzător.</p> <p>(b) În cazul pregătirii practice și al celei 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 operațiunile specializate trebuie să fie calificat în modul corespunzător pentru operațiunea relevantă.</p> <p>(c) În cazul unui program EBT, personalul care efectuează evaluarea și asigură pregătirea trebuie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. să dețină un certificat de instructor sau de examinator în conformitate cu anexa nr.1 (Partea FCL) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă; 2. să absolve programul de standardizare pentru instructori EBT al operatorului. Aceasta

la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă;

2. să absolve programul de standardizare pentru instructori EBT al operatorului. Aceasta include un program de standardizare inițială și un program de standardizare periodică.

Absolvirea programului de standardizare inițială al operatorului va califica instructorul pentru efectuarea evaluării practice EBT.

(d) În pofida dispozițiilor 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).

(e) În pofida dispozițiilor literei (b), pregătirea pentru aeronavă/FSTD și verificarea competenței efectuată de operator pot fi efectuate de un comandant calificat în modul 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

include un program de standardizare inițială și un program de standardizare periodică.

Absolvirea programului de standardizare inițială al operatorului va califica instructorul pentru efectuarea evaluării practice EBT.

(d) În pofida dispozițiilor 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).

(e) În pofida dispozițiilor literei (b), pregătirea pentru aeronavă/FSTD și verificarea competenței efectuată de operator pot fi efectuate de un comandant calificat în modul corespunzător, sau de un pilot comandant pentru operațiuni IAM, 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.

4. operațiuni IAM cu VCA pe timp de zi și pe rute pe care se navighează după repere vizuale terestre.

(f) În pofida dispozițiilor literei (b), pregătirea pentru aeronavă/FSTD și demonstrarea competenței/verificarea competenței efectuată de

<p>de zi și pe rute pe care se navighează după repere vizuale terestre;</p> <p>3. operațiuni CAT cu avioane din clasa de performanță B care nu îndeplinesc criteriile definite la ORO.FC.005 litera (b) punctul 1.</p> <p>(f) În pofida dispozițiilor literei (b), pregătirea pentru aeronavă/FSTD și demonstrarea competenței/verificarea competenței efectuată de operator pot fi efectuate de un pilot comandant/comandant calificat în modul corespunzător și desemnat de operator pentru oricare dintre următoarele operațiuni:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. operațiuni specializate; 2. operațiuni CAT cu avioane care îndeplinesc criteriile definite la ORO.FC.005 litera (b) subpunctul 1. <p>(g) În pofida dispozițiilor literei (b), verificarea în zbor de linie poate fi efectuată de un comandant calificat în modul corespunzător și desemnat de operator.</p> <p>(h) Operatorul informează AAC cu privire la persoanele desemnate în temeiul literelor (e)-(g).</p>		<p>operator pot fi efectuate de un pilot comandant/comandant calificat în modul corespunzător și desemnat de operator pentru oricare dintre următoarele operațiuni:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. operațiuni specializate; 2. operațiuni CAT cu avioane care îndeplinesc criteriile definite la ORO.FC.005 litera (b) subpunctul 1. <p>(g) În pofida dispozițiilor literei (b), verificarea în zbor de linie poate fi efectuată de un comandant calificat în modul corespunzător și desemnat de operator.</p> <p>(h) Operatorul informează AAC cu privire la persoanele desemnate în temeiul literelor (e)-(g).</p>
	<p>1.2.12.15. după punctul ORO.FC.330, se introduce Secțiunea a 4-a în următoarea redacție: „Secțiunea a 4-a Cerințe suplimentare pentru operațiunile IAM cu aeronave cu capacitate VTOL cu pilot la bord (VCA)</p>	<p style="text-align: center;">Secțiunea a 4-a Cerințe suplimentare pentru operațiunile IAM cu aeronave cu capacitate VTOL cu pilot la bord (VCA)</p> <p>ORO.FC.400 Componenta echipajului de zbor</p>

ORO.FC.400 Componenta echipajului de zbor
Componenta minimă a echipajului de zbor pentru operațiunile IAM cu aeronave cu capacitate VTOL cu pilot la bord (VCA) trebuie să corespundă cu aceea specificată în manualul de operațiuni, având în vedere numărul minim specificat în manualul de zbor sau în alte documente asociate cu certificatul de navigabilitate (CofA) al aeronavei respective.

ORO.FC.415 Pregătirea inițială în domeniul managementului resurselor echipajului (CRM), oferită de operator

(a) Membrul echipajului de zbor trebuie să efectueze un curs de pregătire inițială în domeniul CRM înainte de a începe zboruri de linie fără supraveghere.

(b) Cursul de pregătire inițială în domeniul CRM este ținut de cel puțin un instructor CRM calificat corespunzător, care poate fi asistat de experți pentru tratarea domeniilor specifice de pregătire.

ORO.FC.420 Pregătirea de conversie și verificarea oferite de operator

(a) Pregătirea CRM se integrează în cursul de pregătire de conversie oferit de operator.

(b) Odată început un curs de conversie IAM oferit de operator, membrul echipajului de zbor nu primește sarcini în decursul zborului pe alt tip sau pe altă clasă de aeronavă până la finalizarea sau încetarea cursului de pregătire.

(c) Volumul de pregătire necesar membrului echipajului de zbor în cadrul cursului de conversie oferit de operatorul IAM se determină în conformitate cu standardele de calificare și experiență specificate în manualul de operațiuni,

Componenta minimă a echipajului de zbor pentru operațiunile IAM cu aeronave cu capacitate VTOL cu pilot la bord (VCA) trebuie să corespundă cu aceea specificată în manualul de operațiuni, având în vedere numărul minim specificat în manualul de zbor sau în alte documente asociate cu certificatul de navigabilitate (CofA) al aeronavei respective.

ORO.FC.415 Pregătirea inițială în domeniul managementului resurselor echipajului (CRM), oferită de operator

(a) Membrul echipajului de zbor trebuie să efectueze un curs de pregătire inițială în domeniul CRM înainte de a începe zboruri de linie fără supraveghere.

(b) Cursul de pregătire inițială în domeniul CRM este ținut de cel puțin un instructor CRM calificat corespunzător, care poate fi asistat de experți pentru tratarea domeniilor specifice de pregătire.

ORO.FC.420 Pregătirea de conversie și verificarea oferite de operator

(a) Pregătirea CRM se integrează în cursul de pregătire de conversie oferit de operator.

(b) Odată început un curs de conversie IAM oferit de operator, membrul echipajului de zbor nu primește sarcini în decursul zborului pe alt tip sau pe altă clasă de aeronavă până la finalizarea sau încetarea cursului de pregătire.

(c) Volumul de pregătire necesar membrului echipajului de zbor în cadrul cursului de conversie oferit de operatorul IAM se determină în conformitate cu standardele de calificare și experiență specificate în manualul de operațiuni, luându-se în considerare experiența și pregătirile sale anterioare.

luându-se în considerare experiența și pregătirile sale anterioare.

(d) Membrul echipajului de zbor trebuie să efectueze:

1. verificarea competenței la operatorul IAM, precum și pregătirea referitoare la echipamentele de urgență și de siguranță și verificarea aferentă înainte de începerea zborurilor de linie sub supraveghere (LIFUS); și

2. verificarea în zbor de linie la finalizarea LIFUS.

(e) Dacă există circumstanțe operaționale, precum solicitarea unui nou AOC sau adăugarea în flotă a unui nou tip sau a unei noi clase de aeronavă, care nu permit operatorului IAM să respecte cerințele de la litera (d), respectivul operator poate crea un curs de conversie specific, care să fie utilizat temporar pentru un număr limitat de membri ai echipajului de zbor.

ORO.FC.430 Pregătirea și verificarea periodică
(a) Fiecare membru al echipajului de zbor trebuie să finalizeze pregătirea și verificarea periodică relevantă pentru tipul sau varianta de VCA pe care își desfășoară activitatea și pentru echipamentele asociate.

(b) Verificarea competenței la operatorul IAM: 1. Fiecare membru al echipajului de zbor trebuie să finalizeze verificările competenței efectuate de operatorul IAM ca parte a efectivului normal al echipajului pentru a-și demonstra competența la aplicarea procedurilor normale, anormale și de urgență, vizând aspectele relevante asociate sarcinilor descrise în manualul de operațiuni. 2. 3. Perioada de valabilitate a verificării competenței

(d) Membrul echipajului de zbor trebuie să efectueze:

1. verificarea competenței la operatorul IAM, precum și pregătirea referitoare la echipamentele de urgență și de siguranță și verificarea aferentă înainte de începerea zborurilor de linie sub supraveghere (LIFUS); și

2. verificarea în zbor de linie la finalizarea LIFUS.

(e) Dacă există circumstanțe operaționale, precum solicitarea unui nou AOC sau adăugarea în flotă a unui nou tip sau a unei noi clase de aeronavă, care nu permit operatorului IAM să respecte cerințele de la litera (d), respectivul operator poate crea un curs de conversie specific, care să fie utilizat temporar pentru un număr limitat de membri ai echipajului de zbor.

ORO.FC.430 Pregătirea și verificarea periodică
(a) Fiecare membru al echipajului de zbor trebuie să finalizeze pregătirea și verificarea periodică relevantă pentru tipul sau varianta de VCA pe care își desfășoară activitatea și pentru echipamentele asociate.

(b) Verificarea competenței la operatorul IAM: 1. Fiecare membru al echipajului de zbor trebuie să finalizeze verificările competenței efectuate de operatorul IAM ca parte a efectivului normal al echipajului pentru a-și demonstra competența la aplicarea procedurilor normale, anormale și de urgență, vizând aspectele relevante asociate sarcinilor descrise în manualul de operațiuni. 2. 3. Perioada de valabilitate a verificării competenței de către operatorul IAM este de 6 luni calendaristice.

de către operatorul IAM este de 6 luni calendaristice.

(c) Fiecare membru al echipajului de zbor finalizează o verificare în zbor de linie pe VCA. Perioada de valabilitate a verificării în zbor de linie este de 12 luni calendaristice.

(d) Fiecare membru al echipajului de zbor efectuează pregătirea și verificarea periodică în ceea ce privește amplasarea și utilizarea tuturor echipamentelor de urgență și de siguranță de la bordul aeronavei. Perioada de valabilitate a unei verificări referitoare la echipamentele de urgență și de siguranță este de 12 luni calendaristice.

(e) Pregătirea CRM: 1. În toate etapele corespunzătoare ale pregătirii periodice sunt integrate elemente de pregătire CRM. 2. Fiecare membru al echipajului de zbor trebuie să urmeze o pregătire CRM modulară specifică. Toate subiectele principale ale pregătirii CRM sunt parcurse de-a lungul unor sesiuni de pregătire modulare distribuite cât se poate de uniform pe fiecare perioadă de trei ani.

(f) Fiecare membru al echipajului de zbor trebuie să urmeze o pregătire la sol și o pregătire pentru zbor pe un FSTD sau pe o VCA, ori o pregătire combinată pe un FSTD și pe o VCA cel puțin o dată la fiecare 12 luni calendaristice.

ORO.FC.440 Desfășurarea de operațiuni pe mai multe tipuri sau variante

(a) Procedurile sau restricțiile operaționale pentru desfășurarea de operațiuni pe mai mult de un tip sau variantă, stabilite în manualul de operațiuni și aprobate de autoritate, trebuie să cuprindă:

(c) Fiecare membru al echipajului de zbor finalizează o verificare în zbor de linie pe VCA. Perioada de valabilitate a verificării în zbor de linie este de 12 luni calendaristice.

(d) Fiecare membru al echipajului de zbor efectuează pregătirea și verificarea periodică în ceea ce privește amplasarea și utilizarea tuturor echipamentelor de urgență și de siguranță de la bordul aeronavei. Perioada de valabilitate a unei verificări referitoare la echipamentele de urgență și de siguranță este de 12 luni calendaristice.

(e) Pregătirea CRM: 1. În toate etapele corespunzătoare ale pregătirii periodice sunt integrate elemente de pregătire CRM. 2. Fiecare membru al echipajului de zbor trebuie să urmeze o pregătire CRM modulară specifică. Toate subiectele principale ale pregătirii CRM sunt parcurse de-a lungul unor sesiuni de pregătire modulare distribuite cât se poate de uniform pe fiecare perioadă de trei ani.

(f) Fiecare membru al echipajului de zbor trebuie să urmeze o pregătire la sol și o pregătire pentru zbor pe un FSTD sau pe o VCA, ori o pregătire combinată pe un FSTD și pe o VCA cel puțin o dată la fiecare 12 luni calendaristice.

ORO.FC.440 Desfășurarea de operațiuni pe mai multe tipuri sau variante

(a) Procedurile sau restricțiile operaționale pentru desfășurarea de operațiuni pe mai mult de un tip sau variantă, stabilite în manualul de operațiuni și aprobate de autoritate, trebuie să cuprindă:

1. experiența minimă necesară a membrilor echipajului de zbor;

	<p>1. experiența minimă necesară a membrilor echipajului de zbor;</p> <p>2. experiența minimă necesară pentru un anumit tip sau variantă înainte de a începe pregătirea pentru și operațiunile pe alt tip sau pe altă variantă;</p> <p>3. procesul prin care membrii echipajului de zbor calificați pentru un tip sau o variantă vor fi pregătiți și calificați pentru un alt tip sau o altă variantă; și 4. toate cerințele aplicabile privind experiența recentă pentru fiecare tip sau variantă.</p> <p>(b) Membrii echipajului de zbor nu ar trebui să desfășoare operațiuni pe mai mult de trei tipuri sau grupuri de tipuri de aeronave, inclusiv cel puțin o VCA.”.</p>	<p>2. experiența minimă necesară pentru un anumit tip sau variantă înainte de a începe pregătirea pentru și operațiunile pe alt tip sau pe altă variantă;</p> <p>3. procesul prin care membrii echipajului de zbor calificați pentru un tip sau o variantă vor fi pregătiți și calificați pentru un alt tip sau o altă variantă; și 4. toate cerințele aplicabile privind experiența recentă pentru fiecare tip sau variantă.</p> <p>(b) Membrii echipajului de zbor nu ar trebui să desfășoare operațiuni pe mai mult de trei tipuri sau grupuri de tipuri de aeronave, inclusiv cel puțin o VCA.</p>
<p style="text-align: center;">SUBPARTEA TC PERSONALUL TEHNIC ÎN OPERAȚIUNI HEMS, HHO sau NVIS</p> <p style="text-align: center;">ORO.TC.100 Domeniul de aplicare</p> <p>Prezenta subparte stabilește cerințele care trebuie îndeplinite de operator atunci când exploatează o aeronavă cu membri ai personalului tehnic în operațiuni HEMS, NVIS sau HHO în cadrul transportului aerian comercial.</p>	<p>1.2.12.16. la punctul ORO.TC.100 SUBPARTEA TC PERSONALUL TEHNIC ÎN OPERAȚIUNI HEMS, HHO sau NVIS, după sintagma „operațiuni HEMS” se introduce sintagma „operațiuni de servicii medicale de urgență cu VCA (VEMS)”.</p>	<p style="text-align: center;">SUBPARTEA TC PERSONALUL TEHNIC ÎN OPERAȚIUNI HEMS, HHO sau NVIS</p> <p style="text-align: center;">ORO.TC.100 Domeniul de aplicare</p> <p>Prezenta subparte stabilește cerințele care trebuie îndeplinite de operator atunci când exploatează o aeronavă cu membri ai personalului tehnic în operațiuni HEMS, operațiuni de servicii medicale de urgență cu VCA (VEMS), NVIS sau HHO în cadrul transportului aerian comercial.</p>
<p style="text-align: center;">ORO.TC.105 Condiții pentru atribuirea de sarcini</p> <p>(a) Membrii personalului tehnic angajați în operațiuni HEMS, HHO sau NVIS în cadrul transportului aerian comercial primesc sarcini numai dacă:</p>	<p>1.2.12.17. la punctul ORO.TC.105 litera (a), după sintagma „angajați în operațiuni HEMS” se introduce cuvântul „VEMS”.</p>	<p style="text-align: center;">ORO.TC.105 Condiții pentru atribuirea de sarcini</p> <p>(a) Membrii personalului tehnic angajați în operațiuni HEMS, VEMS, HHO sau NVIS în cadrul transportului aerian comercial primesc sarcini numai dacă:</p>

<p>1. au cel puțin 18 ani;</p> <p>2. sunt apti din punct de vedere fizic și mental pentru a-și executa sarcinile atribuite și pentru a-și îndeplini responsabilitățile în siguranță;</p> <p>3. au urmat toate pregătirile aplicabile impuse de prezenta subparte în scopul executării sarcinilor atribuite;</p> <p>4. în urma verificării, sunt considerați competenți pentru a executa toate sarcinile atribuite în conformitate cu procedurile specificate în manualul de operațiuni.</p> <p>(b) Înainte de a atribui sarcini membrilor personalului tehnic care lucrează ca liber profesioniști și/sau cu jumătate de normă, operatorul se asigură că se respectă toate cerințele aplicabile ale prezentei subpărți, ținând seama de toate serviciile prestate de membrul personalului tehnic pentru alt (alți) operator (operatori), în scopul de a determina în special:</p> <p>1. numărul total de tipuri și variante de aeronave pe care își desfășoară activitatea;</p> <p>2. limitările aplicabile în ceea ce privește timpul de zbor și de serviciu și cerințele privind timpul de odihnă.</p>		<p>1. au cel puțin 18 ani;</p> <p>2. sunt apti din punct de vedere fizic și mental pentru a-și executa sarcinile atribuite și pentru a-și îndeplini responsabilitățile în siguranță;</p> <p>3. au urmat toate pregătirile aplicabile impuse de prezenta subparte în scopul executării sarcinilor atribuite;</p> <p>4. în urma verificării, sunt considerați competenți pentru a executa toate sarcinile atribuite în conformitate cu procedurile specificate în manualul de operațiuni.</p> <p>(b) Înainte de a atribui sarcini membrilor personalului tehnic care lucrează ca liber profesioniști și/sau cu jumătate de normă, operatorul se asigură că se respectă toate cerințele aplicabile ale prezentei subpărți, ținând seama de toate serviciile prestate de membrul personalului tehnic pentru alt (alți) operator (operatori), în scopul de a determina în special:</p> <p>1. numărul total de tipuri și variante de aeronave pe care își desfășoară activitatea;</p> <p>2. limitările aplicabile în ceea ce privește timpul de zbor și de serviciu și cerințele privind timpul de odihnă.</p>
<p>ORO.TC.110 Pregătirea și verificarea</p> <p>(a) Operatorul stabilește un program de pregătire în conformitate cu cerințele aplicabile din prezenta subparte</p>	<p>1.2.12.18. la punctul ORO.TC.110 litera (d), după sintagma „necesar în operațiuni HEMS” se introduce cuvântul „VEMS”.</p>	<p>ORO.TC.110 Pregătirea și verificarea</p> <p>(a) Operatorul stabilește un program de pregătire în conformitate cu cerințele aplicabile din prezenta subparte în scopul de a acoperi sarcinile</p>

în scopul de a acoperi sarcinile și responsabilitățile care trebuie îndeplinite de membrii personalului tehnic.

(b) În urma finalizării pregătirii inițiale, a pregătirii de conversie oferite de operator și a pregătirii pentru diferențe, precum 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.

(c) Pregătirea și verificarea sunt executate, pentru fiecare curs de pregătire, de către personal calificat corespunzător și experimentat în subiectul care trebuie acoperit. Operatorul informează AAC în legătură cu personalul care realizează verificările.

(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 12 luni calendaristice.

și responsabilitățile care trebuie îndeplinite de membrii personalului tehnic.

(b) În urma finalizării pregătirii inițiale, a pregătirii de conversie oferite de operator și a pregătirii pentru diferențe, precum 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.

(c) Pregătirea și verificarea sunt executate, pentru fiecare curs de pregătire, de către personal calificat corespunzător și experimentat în subiectul care trebuie acoperit. Operatorul informează AAC în legătură cu personalul care realizează verificările.

(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, VEMS, 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 12 luni calendaristice.

ORO.TC.120 Pregătirea de conversie oferită de operator	1.2.12.19. la punctul ORO.TC.120 litera (b) subpunctul 3, după sintagma „în timpul	ORO.TC.120 Pregătirea de conversie oferită de operator
---	---	---

<p>Fiecare membru al personalului tehnic trebuie să urmeze:</p> <p>(a) pregătirea de conversie oferită de operator, care să includă elementele CRM relevante;</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. înainte de a fi desemnat pentru prima dată ca membru al personalului tehnic de către operator; sau 2. atunci când trece pe un alt tip sau altă clasă de aeronavă, dacă vreuna dintre procedurile sau vreunul dintre echipamentele menționate la lit.(b) este diferit; <p>(b) pregătirea de conversie oferită de operator trebuie să cuprindă:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. amplasarea și utilizarea tuturor echipamentelor de siguranță și de supraviețuire transportate pe aeronavă; 2. toate procedurile normale și de urgență; 3. echipamentele de la bord folosite pentru îndeplinirea sarcinilor în interiorul aeronavei sau pe sol în scopul asistării pilotului în timpul operațiunilor HEMS, HHO sau NVIS. 	<p>operațiunilor HEMS” se introduce cuvântul „VEMS”.</p>	<p>Fiecare membru al personalului tehnic trebuie să urmeze:</p> <p>(a) pregătirea de conversie oferită de operator, care să includă elementele CRM relevante;</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. înainte de a fi desemnat pentru prima dată ca membru al personalului tehnic de către operator; sau 2. atunci când trece pe un alt tip sau altă clasă de aeronavă, dacă vreuna dintre procedurile sau vreunul dintre echipamentele menționate la lit.(b) este diferit; <p>(b) pregătirea de conversie oferită de operator trebuie să cuprindă:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. amplasarea și utilizarea tuturor echipamentelor de siguranță și de supraviețuire transportate pe aeronavă; 2. toate procedurile normale și de urgență; 3. echipamentele de la bord folosite pentru îndeplinirea sarcinilor în interiorul aeronavei sau pe sol în scopul asistării pilotului în timpul operațiunilor HEMS, VEMS, HHO sau NVIS.
<p align="center">SUBPARTEA FTL LIMITĂRI PRIVIND TIMPUL DE ZBOR ȘI DE SERVICIU ȘI CERINȚE PRIVIND PERIOADA DE ODIHNĂ Secțiunea 1 Generalități ORO.FTL.100 Domeniul de aplicare</p>	<p>1.2.12.20. punctul ORO.FTL.100 SUBPARTEA FTL „LIMITĂRI PRIVIND TIMPUL DE ZBOR ȘI DE SERVICIU ȘI CERINȚE PRIVIND PERIOADA DE ODIHNĂ”, Secțiunea 1 „Generalități”, se modifică cu următorul cuprins: „ORO.FTL.100 Domeniul de aplicare Prezenta subparte stabilește cerințele pe care trebuie să le îndeplinească un operator aerian și</p>	<p align="center">SUBPARTEA FTL LIMITĂRI PRIVIND TIMPUL DE ZBOR ȘI DE SERVICIU ȘI CERINȚE PRIVIND PERIOADA DE ODIHNĂ Secțiunea 1 Generalități ORO.FTL.100 Domeniul de aplicare</p>

<p>Prezenta subparte stabilește cerințele care trebuie îndeplinite de un operator și de membrii echipajului său în ceea ce privește limitările timpului de zbor și de serviciu și cerințele privind timpul de odihnă pentru membrii echipajului.</p>	<p>membrii echipajului său de zbor și de cabină (personalul navigant) în ceea ce privește limitările timpului de zbor și de serviciu și cerințele de odihnă pentru personalul navigant afectat operațiunilor de transport aerian comercial (CAT) cu avioane.”.</p>	<p>Prezenta subparte stabilește cerințele pe care trebuie să le îndeplinească un operator aerian și membrii echipajului său de zbor și de cabină (personalul navigant) în ceea ce privește limitările timpului de zbor și de serviciu și cerințele de odihnă pentru personalul navigant afectat operațiunilor de transport aerian comercial (CAT) cu avioane.</p>
	<p>1.2.13. Anexa nr. 4 la Regulament, se modifică după cum urmează:</p> <p>1.2.13.1. după punctul CAT.GEN.MPA.215, se introduce punctul CAT.GEN.MPA.220 cu următorul cuprins:</p> <p>„CAT.GEN.MPA.220 Responsabilități suplimentare pentru operatorii CAT de aeronave motorizate complexe care efectuează handling propriu</p> <p>(a) Operatorul care prestează oricare dintre activitățile de handling la sol enumerate la articolul 2 alineatul (2) din Regulamentul privind stabilirea cerințelor pentru furnizarea în condiții de siguranță a serviciilor de handling la sol și pentru organizațiile care le furnizează, și a cerințelor de supraveghere, pe cont propriu sau în cadrul unei grupări comerciale unice de transportatori aerieni (handling propriu) trebuie să respecte cerințele aplicabile din anexa I și din anexa II la regulamentul respectiv, cu excepția cerințelor aplicabile funcției de supraveghere la sol, care trebuie să se conformeze punctului ORO.GEN.315.</p> <p>(b) Operatorul trebuie să prezinte programul de pregătire pentru personalul său de handling la sol</p>	<p>CAT.GEN.MPA.220 Responsabilități suplimentare pentru operatorii CAT de aeronave motorizate complexe care efectuează handling propriu</p> <p>(a) Operatorul care prestează oricare dintre activitățile de handling la sol enumerate la articolul 2 alineatul (2) din Regulamentul privind stabilirea cerințelor pentru furnizarea în condiții de siguranță a serviciilor de handling la sol și pentru organizațiile care le furnizează, și a cerințelor de supraveghere, pe cont propriu sau în cadrul unei grupări comerciale unice de transportatori aerieni (handling propriu) trebuie să respecte cerințele aplicabile din anexa I și din anexa II la regulamentul respectiv, cu excepția cerințelor aplicabile funcției de supraveghere la sol, care trebuie să se conformeze punctului ORO.GEN.315.</p> <p>(b) Operatorul trebuie să prezinte programul de pregătire pentru personalul său de handling la sol în conformitate cu punctul ORGH.GEN.145 din Regulamentul privind stabilirea cerințelor pentru furnizarea în condiții de siguranță a serviciilor de handling la sol și pentru organizațiile care le furnizează, și a cerințelor de supraveghere, către AAC. Programul de pregătire privind bunurile</p>

	<p>în conformitate cu punctul ORGH.GEN.145 din Regulamentul privind stabilirea cerințelor pentru furnizarea în condiții de siguranță a serviciilor de handling la sol și pentru organizațiile care le furnizează, și a cerințelor de supraveghere, către AAC. Programul de pregătire privind bunurile periculoase face obiectul aprobării în conformitate cu ORO.GEN.110 litera (j).” Aplicabil din 27.03.2028.</p>	<p>periculoase face obiectul aprobării în conformitate cu ORO.GEN.110 litera (j). Aplicabil din 27.03.2028.</p>
<p>CAT.POL.MAB.105 Datele și documentația referitoare la masă și centraj</p> <p>(a) Operatorul stabilește, înainte de fiecare zbor, date referitoare la masă și centraj și elaborează documentația privind masa și centrajul, specificând încărcătura și repartizarea acesteia. Documentația privind masa și centrajul trebuie să permită comandantului să determine dacă încărcătura și repartizarea acesteia nu depășesc limitele de masă și centraj ale aeronavei. Documentația privind masa și centrajul trebuie să conțină următoarele informații:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. înmatricularea și tipul aeronavei; 2. numărul și data de identificare ale zborului; 3. numele comandantului; 4. numele persoanei care a întocmit documentul; 5. masa operațională a aeronavei goale și CG corespunzător al aeronavei; <p>(i) pentru avioanele din clasa de performanță B și pentru elicoptere, nu este</p>	<p>1.2.13.2. la punctul CAT.POL.MAB.105, Secțiunea a 3-a „Masa și centrajul” Capitolul 1 „AERONAVE MOTORIZATE”, se modifică litera (b) subpunctul 1 cu următorul cuprins:</p> <p>„1. verifică integritatea datelor rezultate pentru a se asigura că datele se încadrează în limitele prevăzute de AFM sau în limitele prevăzute de manualul de operațiuni, dacă acestea din urmă sunt mai restrictive.”. Aplicabil din 27.03.2028</p>	<p>CAT.POL.MAB.105 Datele și documentația referitoare la masă și centraj</p> <p>(a) Operatorul stabilește, înainte de fiecare zbor, date referitoare la masă și centraj și elaborează documentația privind masa și centrajul, specificând încărcătura și repartizarea acesteia. Documentația privind masa și centrajul trebuie să permită comandantului să determine dacă încărcătura și repartizarea acesteia nu depășesc limitele de masă și centraj ale aeronavei. Documentația privind masa și centrajul trebuie să conțină următoarele informații:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. înmatricularea și tipul aeronavei; 2. numărul și data de identificare ale zborului; 3. numele comandantului; 4. numele persoanei care a întocmit documentul; 5. masa operațională a aeronavei goale și CG corespunzător al aeronavei; <p>(i) pentru avioanele din clasa de performanță B și pentru elicoptere, nu este neapărat necesar ca poziția CG să apară în documentația privind masa și centrajul, dacă, de exemplu, repartizarea încărcăturii este conformă cu tabelul centrajului</p>

neapărat necesar ca poziția CG să apară în documentația privind masa și centrul, dacă, de exemplu, repartizarea încărcăturii este conformă cu tabelul centrului calculat în prealabil sau dacă se poate demonstra că, pentru operațiunile planificate, se poate asigura un centrul corect, oricare ar fi încărcătura reală.

6. masa combustibilului la decolare și masa combustibilului pentru zborul pe rută;

7. masa altor consumabile, în afară de cea a combustibilului, dacă este cazul;

8. componentele încărcăturii, inclusiv pasageri, bagaje, marfă și balast;

9. masa la decolare, masa la aterizare și masa fără combustibil;

10. pozițiile aplicabile ale CG al aeronavei; și

11. valorile de limită ale masei și CG.

Informațiile de mai sus trebuie să fie disponibile în documentele de planificare a zborului sau în sistemele de masă și centrul. Unele dintre aceste informații pot fi conținute în alte documente care pot fi puse la dispoziție pe moment în vederea utilizării.

(b) În cazul în care datele și documentația privind masa și centrul sunt generate de un sistem computerizat de masă și centrul, operatorul:

1. verifică integritatea datelor rezultate pentru a se asigura că

calculat în prealabil sau dacă se poate demonstra că, pentru operațiunile planificate, se poate asigura un centrul corect, oricare ar fi încărcătura reală.

6. masa combustibilului la decolare și masa combustibilului pentru zborul pe rută;

7. masa altor consumabile, în afară de cea a combustibilului, dacă este cazul;

8. componentele încărcăturii, inclusiv pasageri, bagaje, marfă și balast;

9. masa la decolare, masa la aterizare și masa fără combustibil;

10. pozițiile aplicabile ale CG al aeronavei; și

11. valorile de limită ale masei și CG.

Informațiile de mai sus trebuie să fie disponibile în documentele de planificare a zborului sau în sistemele de masă și centrul. Unele dintre aceste informații pot fi conținute în alte documente care pot fi puse la dispoziție pe moment în vederea utilizării.

(b) În cazul în care datele și documentația privind masa și centrul sunt generate de un sistem computerizat de masă și centrul, operatorul:

1. verifică integritatea datelor rezultate pentru a se asigura că datele se încadrează în limitele prevăzute de AFM sau în limitele prevăzute de manualul de operațiuni, dacă acestea din urmă sunt mai restrictive. Aplicabil din 27.03.2028.

2. specifică instrucțiunile și procedurile de utilizare a acestui sistem în manualul său de operațiuni.

(c) Persoana care supraveghează încărcarea aeronavei trebuie să confirme prin semnătură sau o metodă echivalentă faptul că încărcătura și

respectiv datele se încadrează în limitările prevăzute de AFM; și

2. specifică instrucțiunile și procedurile de utilizare a acestui sistem în manualul său de operațiuni.

(c) Persoana care supraveghează încărcarea aeronavei trebuie să confirme prin semnătură sau o metodă echivalentă faptul că încărcătura și repartizarea acestora sunt în conformitate cu documentația privind masa și centrul transmis comandantului. Comandantul semnalează acceptarea sa prin contrasemnare sau o metodă echivalentă.

(d) Operatorul trebuie să specifice proceduri pentru schimbări de ultim moment ale încărcăturii pentru a se asigura că:

1. orice schimbare de ultim moment apărută după finalizarea documentației privind masa și centrul trebuie adusă la cunoștința comandantului și introdusă în documentele de planificare a zborului care cuprind documentația privind masa și centrul;

2. este specificată limita maximă a numărului de pasageri sau a încărcăturii în cală care poate fi acceptată ca schimbare de ultim moment; și

3. în cazul în care se depășește această valoare maximă, se întocmește o nouă documentație privind masa și centrul.

repartizarea acestora sunt în conformitate cu documentația privind masa și centrul transmis comandantului. Comandantul semnalează acceptarea sa prin contrasemnare sau o metodă echivalentă.

(d) Operatorul trebuie să specifice proceduri pentru schimbări de ultim moment ale încărcăturii pentru a se asigura că:

1. orice schimbare de ultim moment apărută după finalizarea documentației privind masa și centrul trebuie adusă la cunoștința comandantului și introdusă în documentele de planificare a zborului care cuprind documentația privind masa și centrul;

2. este specificată limita maximă a numărului de pasageri sau a încărcăturii în cală care poate fi acceptată ca schimbare de ultim moment; și

3. în cazul în care se depășește această valoare maximă, se întocmește o nouă documentație privind masa și centrul.

	<p>1.2.13.3. după punctul CAT.POL.MAB.105, se introduce punctul CAT.POL.MAB.110 cu următorul cuprins: „CAT.POL.MAB.110 Procesul de control al încărcăturii Operatorul trebuie să instituie și să implementeze un proces de control al încărcăturii și procedurile asociate, care trebuie incluse în manualul de operațiuni.”. Aplicabil din 27.03.2028</p>	<p>CAT.POL.MAB.110 Procesul de control al încărcăturii Operatorul trebuie să instituie și să implementeze un proces de control al încărcăturii și procedurile asociate, care trebuie incluse în manualul de operațiuni. Aplicabil din 27.03.2028.</p>
<p>Anexa nr.5 la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene</p> <p>APROBĂRI SPECIFICE (Partea SPA) SUBPARTEA A CERINȚE GENERALE SPA.GEN.100 Autoritatea competentă (a) AAC este autoritatea competentă pentru eliberarea unei aprobări specifice pentru: 1. operatorii comerciali, care își au sediul principal de activitate în Republica Moldova; 2. pentru operatorii necomerciali, dacă Republica Moldova este statul în care își are sediul principal de activitate sau își are reședința operatorul. (b) În pofida dispozițiilor de la lit.(a) pct.2, pentru operatorii</p>	<p>1.2.14. Anexa nr. 5 la Regulament, se modifică după cum urmează:</p> <p>1.2.14.1. la punctul SPA.GEN.100: 1.2.14.1.1. litera (a): 1.2.14.1.2. subpunctul 1 se modifică cu următorul cuprins: „1. operatorii comerciali de avioane sau elicoptere, care își au sediul principal de activitate în Republica Moldova.”; 1.2.14.1.3. subpunctul 2 se modifică cu următorul cuprins: „2. pentru operatorii necomerciali de avioane sau elicoptere, dacă Republica Moldova este statul în care își are sediul principal de activitate sau își are reședința operatorul.”; 1.2.14.1.4. după subpunctul 2 se introduce subpunctul 3 cu următorul conținut: „3. pentru un operator IAM de aeronave cu capacitate VTOL (VCA), autoritatea din statul membru în care operatorul își are sediul principal de activitate sau în care își are reședința.”.</p>	<p>Anexa nr.5 la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene</p> <p>APROBĂRI SPECIFICE (Partea SPA) SUBPARTEA A CERINȚE GENERALE SPA.GEN.100 Autoritatea competentă (a) AAC este autoritatea competentă pentru eliberarea unei aprobări specifice pentru: 1. operatorii comerciali de avioane sau elicoptere, care își au sediul principal de activitate în Republica Moldova. 2. pentru operatorii necomerciali de avioane sau elicoptere, dacă Republica Moldova este statul în care își are sediul principal de activitate sau își are reședința operatorul. (b) În pofida dispozițiilor de la lit.(a) pct.2, pentru operatorii necomerciali care folosesc aeronave înmatriculate într-un alt stat, cerințele aplicabile în temeiul anexe nr.5 (Partea SPA)</p>

<p>necomerciali care folosesc aeronave înmatriculate într-un alt stat, cerințele aplicabile în temeiul anexe nr.5 (Partea SPA) pentru aprobarea următoarelor operațiuni nu se aplică dacă aprobările în cauză sunt eliberate de statul de înmatriculare respectiv:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. PBN; 2. MNPS; 3. RVSM; 4. LVO. 		<p>pentru aprobarea următoarelor operațiuni nu se aplică dacă aprobările în cauză sunt eliberate de statul de înmatriculare respectiv:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. PBN; 2. MNPS; 3. RVSM; 4. LVO. <p>3. pentru un operator IAM de aeronave cu capacitate VTOL (VCA), autoritatea din statul membru în care operatorul își are sediul principal de activitate sau în care își are reședința.</p>
<p style="text-align: center;">SUBPARTEA E OPERAȚIUNI ÎN CONDIȚII DE VIZIBILITATE REDUSĂ (LVO) ȘI OPERAȚIUNI CU CREDITE OPERAȚIONALE</p> <p>SPA.LVO.100 Operațiuni în condiții de vizibilitate redusă și operațiuni cu credite operaționale</p> <p>Operatorul efectuează următoarele operațiuni numai dacă sunt aprobate de AAC:</p> <ol style="list-style-type: none"> (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; (c) operațiuni cu credite operaționale, cu excepția operațiunilor EFVS 200, care nu fac obiectul unei aprobări specifice. 	<p>1.2.14.2. la punctul SPA.LVO.100, SUBPARTEA E OPERAȚIUNI ÎN CONDIȚII DE VIZIBILITATE REDUSĂ (LVO) ȘI OPERAȚIUNI CU CREDITE OPERAȚIONALE, după cuvântul „Operatorul” se introduce sintagma „de avioane sau elicoptere”.</p>	<p style="text-align: center;">SUBPARTEA E OPERAȚIUNI ÎN CONDIȚII DE VIZIBILITATE REDUSĂ (LVO) ȘI OPERAȚIUNI CU CREDITE OPERAȚIONALE</p> <p>SPA.LVO.100 Operațiuni în condiții de vizibilitate redusă și operațiuni cu credite operaționale</p> <p>Operatorul de avioane sau elicoptere efectuează următoarele operațiuni numai dacă sunt aprobate de AAC:</p> <ol style="list-style-type: none"> (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; (c) operațiuni cu credite operaționale, cu excepția operațiunilor EFVS 200, care nu fac obiectul unei aprobări specifice.
<p style="text-align: center;">SUBPARTEA G</p>	<p>1.2.14.3. la punctul SPA.DG.100, SUBPARTEA G TRANSPORTUL</p>	<p style="text-align: center;">SUBPARTEA G</p>

<p align="center">TRANSPORTUL BUNURILOR PERICULOASE</p> <p>SPA.DG.100 Transportul bunurilor periculoase</p> <p>Cu excepția dispozițiilor din anexa nr.4 (Partea CAT), nr.6 (Partea NCC), nr.7 (Partea NCO) și nr. 8 (Partea SPO), operatorul transportă bunuri periculoase pe calea aerului numai dacă a obținut aprobarea din partea AAC, în conformitate cu CT-TABP.</p>	<p align="center">BUNURILOR PERICULOASE, după sintagma „și nr. 8 (Partea SPO)” se completează cu sintagma „și nr. 9 (Partea IAM)”.</p>	<p align="center">TRANSPORTUL BUNURILOR PERICULOASE</p> <p>SPA.DG.100 Transportul bunurilor periculoase</p> <p>Cu excepția dispozițiilor din anexa nr.4 (Partea CAT), nr.6 (Partea NCC), nr.7 (Partea NCO), nr. 8 (Partea SPO) și nr. 9 (Partea IAM), operatorul transportă bunuri periculoase pe calea aerului numai dacă a obținut aprobarea din partea AAC, în conformitate cu CT-TABP.</p>
	<p>1.2.14.4. după punctul SPA.PINS-VFR.100, SUBPARTEA N APROIERI DE ȘI PLECĂRI DE LA UN PUNCT ÎN SPAȚIU CU ELICOPTERE, ÎN CONDIȚIILE UNOR MINIME VFR REDUSE (PINS-VFR) se introduce SUBPARTEA O cu următorul conținut:</p> <p align="center">”</p> <p align="center">SUBPARTEA O</p> <p align="center">OPERAȚIUNI PENTRU SERVICII MEDICALE DE URGENȚĂ CU AERONAVE VTOL CU PILOT LA BORD (VEMS)</p> <p>SPA.VEMS.100 Operațiuni pentru servicii medicale de urgență cu aeronave cu capacitate VTOL cu pilot la bord (VEMS)</p> <p>(a) Operatorul IAM efectuează operațiuni pentru servicii medicale de urgență cu aeronave cu capacitate VTOL cu pilot la bord (VEMS) numai dacă a primit o aprobare din partea autorității competente pentru astfel de operațiuni.</p>	<p align="center">SUBPARTEA O</p> <p align="center">OPERAȚIUNI PENTRU SERVICII MEDICALE DE URGENȚĂ CU AERONAVE VTOL CU PILOT LA BORD (VEMS)</p> <p>SPA.VEMS.100 Operațiuni pentru servicii medicale de urgență cu aeronave cu capacitate VTOL cu pilot la bord (VEMS)</p> <p>(a) Operatorul IAM efectuează operațiuni pentru servicii medicale de urgență cu aeronave cu capacitate VTOL cu pilot la bord (VEMS) numai dacă a primit o aprobare din partea autorității competente pentru astfel de operațiuni.</p> <p>(b) Pentru a obține o astfel de aprobare din partea autorității competente, operatorul IAM trebuie: 1. să dețină un AOC în conformitate cu anexa nr. 3 (partea ORO);</p> <p>2. să desfășoare operațiuni în conformitate cu cerințele relevante din anexa nr. 9 (partea IAM); și</p>

(b) Pentru a obține o astfel de aprobare din partea autorității competente, operatorul IAM trebuie: 1. să dețină un AOC în conformitate cu anexa nr. 3 (partea ORO);

2. să desfășoare operațiuni în conformitate cu cerințele relevante din anexa nr. 9 (partea IAM); și

3. să demonstreze autorității competente conformitatea cu cerințele din prezenta subparte.

(c) Operatorul IAM utilizează vertiporturi adecvate pentru baza sa de operare VEMS și pentru unitățile spitalicești, cu excepția cazului în care autoritatea competentă a aprobat utilizarea unei zone de interes public (PIS) într-o unitate spitalicească.

(d) Operatorul IAM poate utiliza locuri de operare adecvate în scopul misiunilor VEMS sau al zborurilor de pregătire VEMS, luând în considerare:

1. cerințele privind performanța aeronavei, aplicabile la decolare și aterizare;

2. caracteristicile locului de operare, inclusiv dimensiunile, obstacolele și starea suprafeței;

3. separarea în siguranță a aeronavelor cu capacitate VTOL (VCA) de persoanele de la sol; și

4. protecția vieții private, protecția datelor, răspunderea, asigurarea, securitatea și cerințele de protecție a mediului.

SPA VEMS.110 Cerințe referitoare la echipamente pentru operațiuni VEMS

(a) Instalarea pe o aeronavă cu capacitate VTOL (VCA) a tuturor echipamentelor medicale specifice și orice modificări ulterioare aduse respectivei instalări și, dacă este cazul, operarea

3. să demonstreze autorității competente conformitatea cu cerințele din prezenta subparte.

(c) Operatorul IAM utilizează vertiporturi adecvate pentru baza sa de operare VEMS și pentru unitățile spitalicești, cu excepția cazului în care autoritatea competentă a aprobat utilizarea unei zone de interes public (PIS) într-o unitate spitalicească.

(d) Operatorul IAM poate utiliza locuri de operare adecvate în scopul misiunilor VEMS sau al zborurilor de pregătire VEMS, luând în considerare:

1. cerințele privind performanța aeronavei, aplicabile la decolare și aterizare;

2. caracteristicile locului de operare, inclusiv dimensiunile, obstacolele și starea suprafeței;

3. separarea în siguranță a aeronavelor cu capacitate VTOL (VCA) de persoanele de la sol; și

4. protecția vieții private, protecția datelor, răspunderea, asigurarea, securitatea și cerințele de protecție a mediului.

SPA VEMS.110 Cerințe referitoare la echipamente pentru operațiuni VEMS

(a) Instalarea pe o aeronavă cu capacitate VTOL (VCA) a tuturor echipamentelor medicale specifice și orice modificări ulterioare aduse respectivei instalări și, dacă este cazul, operarea acestora trebuie să fie aprobate în conformitate cu Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu sau declarația de conformitate a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și cerințele referitoare la capacitatea organizațiilor

acesteia trebuie să fie aprobate în conformitate cu Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu sau declarația de conformitate a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și cerințele referitoare la capacitatea organizațiilor de proiectare și producție, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 91/2024.

(b) Pentru zborurile VFR pe timp de zi deasupra unor rute sau zone pe care se navighează după repere vizuale terestre, VCA trebuie să fie echipată cu instrumente care să afișeze poziția proprie a aeronavei și obstacolele pe un ecran cu hartă mobilă. Harta și baza (bazele) de date privind obstacolele trebuie să fie actualizate.

(c) Pentru zborurile VFR pe timp de zi, VCA trebuie să fie echipată cu un mijloc de măsurare și de afișare a atitudinii și a direcției stabilizate sau cu alte instrumente echivalente, vizibile de către pilot, pentru a atenua dezorientarea pilotului în cazul unor repere vizuale insuficiente.

(d) Orice VCA utilizată în misiunile VEMS trebuie să fie echipată cu instrumente cu capacitate de ieșire ADS-B.

(e) Instrumentele și echipamentele necesare în temeiul literei (d) se certifică în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile.

(f) Operatorul IAM se asigură că toate informațiile relevante sunt documentate în lista echipamentului minim (MEL).

SPA.VEMS.115 Comunicații

În plus față de cerințele pentru instrumente și echipamente, care sunt aplicabile VCA în configurația cu pilot la bord, VCA utilizate la

de proiectare și producție, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 91/2024.

(b) Pentru zborurile VFR pe timp de zi deasupra unor rute sau zone pe care se navighează după repere vizuale terestre, VCA trebuie să fie echipată cu instrumente care să afișeze poziția proprie a aeronavei și obstacolele pe un ecran cu hartă mobilă. Harta și baza (bazele) de date privind obstacolele trebuie să fie actualizate.

(c) Pentru zborurile VFR pe timp de zi, VCA trebuie să fie echipată cu un mijloc de măsurare și de afișare a atitudinii și a direcției stabilizate sau cu alte instrumente echivalente, vizibile de către pilot, pentru a atenua dezorientarea pilotului în cazul unor repere vizuale insuficiente.

(d) Orice VCA utilizată în misiunile VEMS trebuie să fie echipată cu instrumente cu capacitate de ieșire ADS-B.

(e) Instrumentele și echipamentele necesare în temeiul literei (d) se certifică în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile.

(f) Operatorul IAM se asigură că toate informațiile relevante sunt documentate în lista echipamentului minim (MEL).

SPA.VEMS.115 Comunicații

În plus față de cerințele pentru instrumente și echipamente, care sunt aplicabile VCA în configurația cu pilot la bord, VCA utilizate la zborurile VEMS trebuie să dispună de echipamente de comunicații capabile să asigure comunicarea bidirecțională cu organizația pentru care se efectuează zborul VEMS și, dacă este posibil, capabile să comunice cu personalul serviciilor de urgență de la sol aflat la locul operațiunii.

zborurile VEMS trebuie să dispună de echipamente de comunicații capabile să asigure comunicarea bidirecțională cu organizația pentru care se efectuează zborul VEMS și, dacă este posibil, capabile să comunice cu personalul serviciilor de urgență de la sol aflat la locul operațiunii.

SPA.VEMS.120 Minimele de vizibilitate și de distanță față de nori

Minimele pentru faza de trimitere în operațiune și pentru faza de zbor pe rută ale zborului VEMS sunt cele stabilite în conformitate cu punctul SERA.5001. În cazul în care, în timpul fazei de zbor pe rută, condițiile meteorologice scad sub minimele aplicabile, VCA certificate pentru zboruri numai în condiții VFR pe timp de zi aterizează cât mai curând posibil sau se întorc la baza VEMS.

SPA.VEMS.125 Cerințe referitoare la performanțe pentru operațiuni VEMS

VCA utilizate pentru operațiuni VEMS se operează în conformitate cu cerințele de performanță aplicabile stabilite la punctul UAM.POL.VCA.100.

SPA.VEMS.130 Cerințe privind echipajul

(a) *Selecție.* Operatorul IAM stabilește criteriile de selecție a membrilor echipajului de zbor pentru operațiunile VEMS, ținând cont de experiența lor anterioară.

(b) *Pregătirea operațională.* Membrii echipajului trebuie să finalizeze cu succes pregătirea operațională în conformitate cu procedurile VEMS cuprinse în manualul de operațiuni.

(c) *Componenta echipajului:*

SPA.VEMS.120 Minimele de vizibilitate și de distanță față de nori

Minimele pentru faza de trimitere în operațiune și pentru faza de zbor pe rută ale zborului VEMS sunt cele stabilite în conformitate cu punctul SERA.5001. În cazul în care, în timpul fazei de zbor pe rută, condițiile meteorologice scad sub minimele aplicabile, VCA certificate pentru zboruri numai în condiții VFR pe timp de zi aterizează cât mai curând posibil sau se întorc la baza VEMS.

SPA.VEMS.125 Cerințe referitoare la performanțe pentru operațiuni VEMS

VCA utilizate pentru operațiuni VEMS se operează în conformitate cu cerințele de performanță aplicabile stabilite la punctul UAM.POL.VCA.100.

SPA.VEMS.130 Cerințe privind echipajul

(a) *Selecție.* Operatorul IAM stabilește criteriile de selecție a membrilor echipajului de zbor pentru operațiunile VEMS, ținând cont de experiența lor anterioară.

(b) *Pregătirea operațională.* Membrii echipajului trebuie să finalizeze cu succes pregătirea operațională în conformitate cu procedurile VEMS cuprinse în manualul de operațiuni.

(c) *Componenta echipajului:*

1. Zbor pe timp de zi. Componenta minimă a echipajului la momentul trimiterii în operațiune pentru un zbor VEMS în condiții VFR pe timp de zi este de doi piloți sau de un pilot și un membru al echipajului tehnic VEMS. După aterizarea la locul de operare VEMS, zborurile ulterioare pot fi efectuate doar de un pilot:

1. Zbor pe timp de zi. Componenta minimă a echipajului la momentul trimiterii în operațiune pentru un zbor VEMS în condiții VFR pe timp de zi este de doi piloți sau de un pilot și un membru al echipajului tehnic VEMS. După aterizarea la locul de operare VEMS, zborurile ulterioare pot fi efectuate doar de un pilot:

(i) dacă este nevoie de articole medicale suplimentare, de alimentare/încărcare a bateriei sau de re poziționare în timp ce membrul echipajului tehnic VEMS oferă asistență medicală la sol; sau

(ii) dacă membrul personalului tehnic al VEMS oferă asistență medicală pacientului medical în zbor sau în timpul transportului cu un alt vehicul.

2. Operatorul IAM asigură menținerea continuității conceptului de echipaj pe întreaga durată a misiunii VEMS.

(d) Pregătirea și verificarea echipajului de zbor și echipajului tehnic:

1. Pregătirea și verificarea sunt efectuate de personal calificat în mod corespunzător, în conformitate cu o programă inclusă în manualul de operațiuni și aprobată de autoritatea competentă.

2. Membrii echipajului:

(i) Toate elementele relevante ale programului de pregătire a echipajului îmbunătățesc cunoștințele echipajului cu privire la mediul de lucru și echipamentele VEMS, îmbunătățesc coordonarea echipajului și includ măsuri de reducere la minimum a riscurilor asociate tranzitului pe rută în condiții de vizibilitate redusă, selectarea locurilor de operare VEMS și profilurile de apropiere și plecare.

(i) dacă este nevoie de articole medicale suplimentare, de alimentare/încărcare a bateriei sau de re poziționare în timp ce membrul echipajului tehnic VEMS oferă asistență medicală la sol; sau

(ii) dacă membrul personalului tehnic al VEMS oferă asistență medicală pacientului medical în zbor sau în timpul transportului cu un alt vehicul.

2. Operatorul IAM asigură menținerea continuității conceptului de echipaj pe întreaga durată a misiunii VEMS.

(d) Pregătirea și verificarea echipajului de zbor și echipajului tehnic:

1. Pregătirea și verificarea sunt efectuate de personal calificat în mod corespunzător, în conformitate cu o programă inclusă în manualul de operațiuni și aprobată de autoritatea competentă.

2. Membrii echipajului:

(i) Toate elementele relevante ale programului de pregătire a echipajului îmbunătățesc cunoștințele echipajului cu privire la mediul de lucru și echipamentele VEMS, îmbunătățesc coordonarea echipajului și includ măsuri de reducere la minimum a riscurilor asociate tranzitului pe rută în condiții de vizibilitate redusă, selectarea locurilor de operare VEMS și profilurile de apropiere și plecare.

(ii) Măsurile menționate la subpunctul (i) sunt evaluate pe parcursul ambelor tipuri de verificări de mai jos:

A. verificări ale competenței VMC pe timp de zi;
B. verificări în zbor de linie.

(iii) Componentele VEMS ale verificărilor competenței și ale verificărilor în zbor de linie

(ii) Măsurile menționate la subpunctul (i) sunt evaluate pe parcursul ambelor tipuri de verificări de mai jos:

- A. verificări ale competenței VMC pe timp de zi;
- B. verificări în zbor de linie.

(iii) Componentele VEMS ale verificărilor competenței și ale verificărilor în zbor de linie menționate la subpunctul (ii) au o perioadă de valabilitate de 6 și, respectiv, de 12 luni calendaristice.

SPA.VEMS.135 Informarea pasagerilor cu pregătire medicală și a altor membri ai personalului

(a) Pasageri cu pregătire medicală. Înainte de orice zbor VEMS sau de orice serie de zboruri VEMS, pasagerii cu pregătire medicală trebuie să fie informați pentru a se asigura faptul că sunt familiarizați cu mediul de lucru și echipamentele VEMS, că pot manevra echipamentele de urgență de la bord și că pot lua parte la proceduri de intrare și ieșire normale și de urgență.

(b) Personalul serviciilor de urgență de la sol. În cazul în care se recurge la angajarea de personal al serviciilor de urgență la sol, operatorul IAM ia toate măsurile necesare pentru a se asigura că acest personal este familiarizat cu mediul de lucru și cu echipamentele VEMS, precum și cu riscurile asociate operațiunilor la sol pe un loc de operare VEMS.

(c) Pacienți. Fără a aduce atingere punctului UAM.OP.MVCA.170 din anexa nr. 9 (partea IAM), se organizează o sesiune de informare numai dacă starea de sănătate a pacientului face posibil acest lucru.

menționate la subpunctul (ii) au o perioadă de valabilitate de 6 și, respectiv, de 12 luni calendaristice.

SPA.VEMS.135 Informarea pasagerilor cu pregătire medicală și a altor membri ai personalului

(a) Pasageri cu pregătire medicală. Înainte de orice zbor VEMS sau de orice serie de zboruri VEMS, pasagerii cu pregătire medicală trebuie să fie informați pentru a se asigura faptul că sunt familiarizați cu mediul de lucru și echipamentele VEMS, că pot manevra echipamentele de urgență de la bord și că pot lua parte la proceduri de intrare și ieșire normale și de urgență.

(b) Personalul serviciilor de urgență de la sol. În cazul în care se recurge la angajarea de personal al serviciilor de urgență la sol, operatorul IAM ia toate măsurile necesare pentru a se asigura că acest personal este familiarizat cu mediul de lucru și cu echipamentele VEMS, precum și cu riscurile asociate operațiunilor la sol pe un loc de operare VEMS.

(c) Pacienți. Fără a aduce atingere punctului UAM.OP.MVCA.170 din anexa nr. 9 (partea IAM), se organizează o sesiune de informare numai dacă starea de sănătate a pacientului face posibil acest lucru.

SPA.VEMS.140 Informații, proceduri și documentație

(a) Operatorul IAM evaluează, atenuează și reduce la minimum riscurile asociate mediului VEMS ca parte a procesului său de analiză și gestionare a riscurilor. Operatorul IAM își descrie măsurile de atenuare, inclusiv procedurile operaționale, în manualul de operațiuni.

SPA.VEMS.140 Informații, proceduri și documentație

(a) Operatorul IAM evaluează, atenuază și reduce la minimum riscurile asociate mediului VEMS ca parte a procesului său de analiză și gestionare a riscurilor. Operatorul IAM își descrie măsurile de atenuare, inclusiv procedurile operaționale, în manualul de operațiuni.

(b) Operatorul IAM se asigură că pilotul comandant (PIC) evaluează riscurile specifice asociate unui anumit zbor VEMS.

(c) Organizației pentru care se efectuează operațiuni VEMS i se pun la dispoziție extrase relevante din manualul de operațiuni.

SPA.VEMS.145 Mijloace disponibile la baza de operare VEMS

(a) Dacă membrilor echipajului li se cere să fie în perioada de rezervă, cu un timp de reacție mai mic de 45 de minute, li se pun la dispoziție spații adaptate specifice de cazare în apropierea fiecărei baze de operare VEMS.

(b) La fiecare bază de operare VEMS, echipajului de zbor i se acordă acces la mijloace de a obține informații despre starea curentă și probabilă a vremii și li se asigură o legătură de comunicație adecvată cu unitățile de servicii de trafic aerian (ATS) corespunzătoare. Se pun la dispoziție mijloacele adecvate pentru planificarea tuturor sarcinilor aferente.

SPA.VEMS.150 Încărcarea/descărcarea de combustibil/încărcarea bateriilor/schimbarea bateriilor în timp ce pasagerii se îmbarcă, se află la bord sau debarcă

Procedurile de încărcare/descărcare de combustibil/încărcare a bateriilor/schimb al

(b) Operatorul IAM se asigură că pilotul comandant (PIC) evaluează riscurile specifice asociate unui anumit zbor VEMS.

(c) Organizației pentru care se efectuează operațiuni VEMS i se pun la dispoziție extrase relevante din manualul de operațiuni.

SPA.VEMS.145 Mijloace disponibile la baza de operare VEMS

(a) Dacă membrilor echipajului li se cere să fie în perioada de rezervă, cu un timp de reacție mai mic de 45 de minute, li se pun la dispoziție spații adaptate specifice de cazare în apropierea fiecărei baze de operare VEMS.

(b) La fiecare bază de operare VEMS, echipajului de zbor i se acordă acces la mijloace de a obține informații despre starea curentă și probabilă a vremii și li se asigură o legătură de comunicație adecvată cu unitățile de servicii de trafic aerian (ATS) corespunzătoare. Se pun la dispoziție mijloacele adecvate pentru planificarea tuturor sarcinilor aferente.

SPA.VEMS.150 Încărcarea/descărcarea de combustibil/încărcarea bateriilor/schimbarea bateriilor în timp ce pasagerii se îmbarcă, se află la bord sau debarcă

Procedurile de încărcare/descărcare de combustibil/încărcare a bateriilor/schimb al bateriilor cu unitățile de portanță și de propulsie acționate sau oprite se efectuează numai în conformitate cu punctul UAM.OP.MVCA.200 sau cu punctul UAM.OP.OP.MVCA.205, după caz.

SPA.VEMS.155 Sistemul de urmărire a aeronavelor

	<p>bateriilor cu unitățile de portanță și de propulsie acționate sau oprite se efectuează numai în conformitate cu punctul UAM.OP.MVCA.200 sau cu punctul UAM.OP.OP.MVCA.205, după caz.</p> <p>SPA.VEMS.155 Sistemul de urmărire a aeronavelor</p> <p>Operatorul IAM instituie și menține un sistem monitorizat de urmărire a aeronavelor pentru operațiunile VEMS pe întreaga durată a zborului VEMS.”.</p>	<p>Operatorul IAM instituie și menține un sistem monitorizat de urmărire a aeronavelor pentru operațiunile VEMS pe întreaga durată a zborului VEMS.</p>
<p>NCO.GEN.115 Rularea la sol a avioanelor</p> <p>Un avion este rulat pe suprafața de mișcare a unui aerodrom numai dacă persoana aflată la comenzi:</p> <p>(a) este un pilot calificat corespunzător; sau</p> <p>(b) a fost desemnată de operator și:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. este calificată să ruleze avionul; 2. este calificată să folosească radiotelefonie, dacă este necesară radiocomunicația; 3. a fost instruită cu privire la configurația, rutele, semnele, marcajele, luminile aerodromului, precum și la semnalele, instrucțiunile, frazeologia și procedurile ATC; și 4. se poate conforma standardelor operaționale necesare pentru deplasarea în siguranță a avionului pe aerodrom. 	<p>1.2.15. Anexa nr. 7 la Regulament, se modifică după cum urmează:</p> <p>1.2.15.1. punctul NCO.GEN.115, se modifică cu următorul cuprins:</p> <p>„NCO.GEN.115 Rularea la sol a avioanelor</p> <p>Un avion sau un autogir este rulat pe suprafața de mișcare a unui aerodrom numai dacă persoana aflată la comenzi:</p> <p>(a) este un pilot calificat corespunzător; sau</p> <p>(b) a fost desemnată de operator și:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. este calificată să ruleze avionul sau autogirul; 2. este calificată să folosească radiotelefonie dacă sunt necesare radiocomunicațiile; 3. a fost instruită cu privire la configurația, rutele, semnele, marcajele și luminile aerodromului, precum și la semnalele, instrucțiunile, frazeologia și procedurile de control al traficului aerian (ATC); și 4. este capabilă să se conformeze standardelor operaționale necesare pentru mișcarea în siguranță a avionului sau a autogirului pe aerodrom.”. 	<p>NCO.GEN.115 Rularea la sol a avioanelor</p> <p>Un avion sau un autogir este rulat pe suprafața de mișcare a unui aerodrom numai dacă persoana aflată la comenzi:</p> <p>(a) este un pilot calificat corespunzător; sau</p> <p>(b) a fost desemnată de operator și:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. este calificată să ruleze avionul sau autogirul; 2. este calificată să folosească radiotelefonie dacă sunt necesare radiocomunicațiile; 3. a fost instruită cu privire la configurația, rutele, semnele, marcajele și luminile aerodromului, precum și la semnalele, instrucțiunile, frazeologia și procedurile de control al traficului aerian (ATC); și 4. este capabilă să se conformeze standardelor operaționale necesare pentru mișcarea în siguranță a avionului sau a autogirului pe aerodrom.

<p style="text-align: center;">SUBPARTEA B PROCEDURI OPERATIONALE</p> <p>NCO.OP.120 Proceduri de reducere a zgomotului – avioane și elicoptere</p> <p>NCO.OP.125 Aprovizionarea cu combustibil/energie și cu ulei – avioane și helicoptere</p> <p>NCO.OP.155 Fumatul la bord – avioane și helicoptere</p> <p>NCO.OP.175 Condiții de decolare – avioane și helicoptere</p>	<p>1.2.15.2. SUBPARTEA B PROCEDURI OPERATIONALE, la punctele NCO.OP.120, NCO.OP.125, NCO.OP.155, NCO.OP.175, din textul titlului se exclud sintagmele „-avioane și elicoptere”.</p>	<p style="text-align: center;">SUBPARTEA B PROCEDURI OPERATIONALE</p> <p>NCO.OP.120 Proceduri de reducere a zgomotului</p> <p>NCO.OP.125 Aprovizionarea cu combustibil/energie și cu ulei</p> <p>NCO.OP.155 Fumatul la bord</p> <p>NCO.OP.175 Condiții de decolare</p>
	<p>1.2.15.3. după punctul NCO.OP.206, se introduce punctul NCO.OP.207 cu următorul cuprins: „NCO.OP.207 Condiții de apropiere și de aterizare – autogire Înainte de a iniția o apropiere în vederea aterizării, pilotul-comandant trebuie să se asigure că, potrivit informațiilor disponibile, condițiile meteorologice la aerodrom sau la locul de operare și starea pistei care urmează a fi utilizată nu împiedică efectuarea în condiții de siguranță a unei apropieri, aterizări sau apropieri întrerupte.”.</p>	<p>NCO.OP.207 Condiții de apropiere și de aterizare – autogire Înainte de a iniția o apropiere în vederea aterizării, pilotul-comandant trebuie să se asigure că, potrivit informațiilor disponibile, condițiile meteorologice la aerodrom sau la locul de operare și starea pistei care urmează a fi utilizată nu împiedică efectuarea în condiții de siguranță a unei apropieri, aterizări sau apropieri întrerupte.</p>
<p style="text-align: center;">Secțiunea a 2-a Elicoptere</p>	<p>1.2.15.4. SUBPARTEA D INSTRUMENTE, DATE ȘI ECHIPAMENTE după punctul</p>	<p style="text-align: center;">Secțiunea a 2-a Giravioane</p>

	<p>NCO.IDE.A.205, titlul Secțiunii a 2-a se modifică după cum urmează: ”Secțiunea a 2-a Giravioane”.</p>	
<p>NCO.IDE.H.100 Instrumente și echipamente – generalități (a) Instrumentele și echipamentele obligatorii conform prezentei subpărți trebuie să fie aprobate în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile dacă sunt:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. utilizate de echipajul de zbor pentru a controla traiectoria de zbor; 2. utilizate pentru a respecta NCO.IDE.H.190; 3. utilizate pentru a respecta NCO.IDE.H.195; sau 4. instalate în elicopter. <p>(b) Pentru următoarele elemente, atunci când sunt obligatorii în temeiul prezentei subpărți, nu este necesară aprobarea echipamentului:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. lanterne autonome; 2. un mijloc precis de indicare a timpului; 3. trusă de prim ajutor; 4. echipamente de supraviețuire și de semnalizare; 5. ancore pentru apă și echipamente pentru amarare; 6. dispozitive de siguranță pentru copii; 	<p>1.2.15.5. la punctul NCO.IDE.H.100:</p> <p>1.2.15.5.1. litera (a) subpunctul 4, cuvântul „elicopter” se substituie cu cuvântul „giravion”;</p> <p>1.2.15.5.2. litera (c) subpunctul 2, cuvântul „elicopterului” se substituie cu cuvântul „giravionului”.</p>	<p>NCO.IDE.H.100 Instrumente și echipamente – generalități (a) Instrumentele și echipamentele obligatorii conform prezentei subpărți trebuie să fie aprobate în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile dacă sunt:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. utilizate de echipajul de zbor pentru a controla traiectoria de zbor; 2. utilizate pentru a respecta NCO.IDE.H.190; 3. utilizate pentru a respecta NCO.IDE.H.195; sau 4. instalate în giravion. <p>(b) Pentru următoarele elemente, atunci când sunt obligatorii în temeiul prezentei subpărți, nu este necesară aprobarea echipamentului:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. lanterne autonome; 2. un mijloc precis de indicare a timpului; 3. trusă de prim ajutor; 4. echipamente de supraviețuire și de semnalizare; 5. ancore pentru apă și echipamente pentru amarare; 6. dispozitive de siguranță pentru copii; 7. un PCDS simplu utilizat ca dispozitiv de reținere de către un specialist în executarea unei sarcini. <p>(c) Instrumentele și echipamentele sau accesoriile care nu sunt impuse de anexa nr.7 (Partea NCO), precum și orice alte echipamente</p>

<p>7. un PCDS simplu utilizat ca dispozitiv de reținere de către un specialist în executarea unei sarcini.</p> <p>(c) Instrumentele și echipamentele sau accesoriile care nu sunt impuse de anexa nr.7 (Partea NCO), precum și orice alte echipamente care nu sunt impuse de Regulament, dar care sunt transportate la bord în timpul unui zbor respectă următoarele cerințe:</p> <p>1. informațiile oferite de aceste instrumente, echipamente sau accesorii nu se folosesc de către membrii echipajului de zbor pentru a se conforma anexei nr.1 la Codul aerian sau NCO.IDE.H.190 și NCO.IDE.H.195;</p> <p>2. instrumentele și echipamentele sau accesoriile nu afectează navigabilitatea elicopterului, nici în cazul defectării sau al proastei funcționări.</p> <p>(d) Instrumentele și echipamentele trebuie să fie utilizabile rapid sau ușor accesibile din postul la care este așezat membrul echipajului de zbor care are nevoie să le utilizeze.</p> <p>(e) Toate echipamentele de urgență obligatorii trebuie să fie ușor accesibile pentru utilizare imediată.</p>		<p>care nu sunt impuse de Regulament, dar care sunt transportate la bord în timpul unui zbor respectă următoarele cerințe:</p> <p>1. informațiile oferite de aceste instrumente, echipamente sau accesorii nu se folosesc de către membrii echipajului de zbor pentru a se conforma anexei nr.1 la Codul aerian sau NCO.IDE.H.190 și NCO.IDE.H.195;</p> <p>2. instrumentele și echipamentele sau accesoriile nu afectează navigabilitatea giravionului, nici în cazul defectării sau al proastei funcționări.</p> <p>(d) Instrumentele și echipamentele trebuie să fie utilizabile rapid sau ușor accesibile din postul la care este așezat membrul echipajului de zbor care are nevoie să le utilizeze.</p> <p>(e) Toate echipamentele de urgență obligatorii trebuie să fie ușor accesibile pentru utilizare imediată.</p>
<p>NCO.IDE.H.105 Echipamentul minim de zbor Nu se inițiază un zbor în momentul în care oricare dintre instrumentele, echipamentele sau funcțiile necesare elicopterului pentru zborul avut în vedere</p>	<p>1.2.15.6. punctul NCO.IDE.H.105, se modifică cu următorul cuprins: „NCO.IDE.H.105 Echipamentul minim de zbor Nu se inițiază un zbor atunci când oricare dintre instrumentele, echipamentele sau funcțiile</p>	<p>NCO.IDE.H.105 Echipamentul minim de zbor Nu se inițiază un zbor atunci când oricare dintre instrumentele, echipamentele sau funcțiile giravionului necesare pentru zborul avut în vedere este nefuncțional(ă) sau lipsește, cu excepția cazului în care:</p>

<p>este nefuncțional(ă) sau lipsește, cu excepția cazului în care:</p> <p>(a) elicopterul este operat în conformitate cu MEL, dacă aceasta este stabilită; sau</p> <p>(b) elicopterul dispune de o autorizație de zbor emisă în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile.</p>	<p>giravionului necesare pentru zborul avut în vedere este nefuncțional(ă) sau lipsește, cu excepția cazului în care:</p> <p>(a) giravionul este operat în conformitate cu MEL, dacă aceasta este stabilită; sau</p> <p>(b) giravionul dispune de o autorizație de zbor eliberată în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile.”.</p>	<p>(a) giravionul este operat în conformitate cu MEL, dacă aceasta este stabilită; sau</p> <p>(b) giravionul dispune de o autorizație de zbor eliberată în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile.</p>
	<p>1.2.15.7. la punctele NCO.IDE.H.115, NCO.IDE.H.120, NCO.IDE.H.140, NCO.IDE.H.155, NCO.IDE.H.165, NCO.IDE.H.175, NCO.IDE.H.185, NCO.IDE.H.200, cuvântul „elicopter” la toate formele utilizate, se substituie cu cuvântul „giravion” în forma corespunzătoare.</p>	
<p>NCO.IDE.H.115 Lumini de operare</p> <p>Elicopterele operate pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu:</p> <p>(a) un sistem de lumini anticolidiziune;</p> <p>(b) lumini de navigație/poziție;</p> <p>(c) lumină de aterizare;</p> <p>(d) un sistem de lumini alimentat de la sistemul electric al elicopterului pentru asigurarea unei iluminări adecvate a tuturor instrumentelor și echipamentelor esențiale pentru operarea în siguranță a elicopterului;</p> <p>(e) un sistem de lumini alimentat de la sistemul electric al elicopterului, pentru</p>	<p>NCO.IDE.H.115</p>	<p>NCO.IDE.H.115 Lumini de operare</p> <p>Giravioanele operate pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu:</p> <p>(a) un sistem de lumini anticolidiziune;</p> <p>(b) lumini de navigație/poziție;</p> <p>(c) lumină de aterizare;</p> <p>(d) un sistem de lumini alimentat de la sistemul electric al giravionului pentru asigurarea unei iluminări adecvate a tuturor instrumentelor și echipamentelor esențiale pentru operarea în siguranță a giravionului;</p> <p>(e) un sistem de lumini alimentat de la sistemul electric al giravionului, pentru asigurarea iluminării în toate compartimentele pentru pasageri;</p>

<p>asigurarea iluminării în toate compartimentele pentru pasageri;</p> <p>(f) o lanternă autonomă pentru fiecare post de membru al echipajului; și</p> <p>(g) lumini pentru a respecta reglementările internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, dacă elicopterul este amfibiu.</p>		<p>(f) o lanternă autonomă pentru fiecare post de membru al echipajului; și</p> <p>(g) lumini pentru a respecta reglementările internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, dacă giravionul este amfibiu.</p>
<p>NCO.IDE.H.120 Operațiuni în condiții VFR – instrumente de zbor și de navigație și echipamente asociate</p> <p>(a) Elicopterele operate în condiții VFR pe timp de zi trebuie să fie echipate cu un mijloc de măsurare și afișare a următoarelor:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. capul magnetic; 2. timpul în ore, minute și secunde; 3. altitudinea barometrică; 4. viteza față de aer indicată; și 5. glisada. <p>(b) Elicopterele operate în condiții VMC pe timp de noapte sau atunci când vizibilitatea este mai mică de 1 500 m sau în condiții în care elicopterul nu poate fi menținut pe o traiectorie de zbor dorită fără a se recurge la unul sau mai multe instrumente suplimentare trebuie să fie echipate, în plus față de cele de la lit.(a), cu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. un mijloc de măsurare și afișare a următoarelor: <ol style="list-style-type: none"> (i) atitudinea; (ii) viteza verticală; și 	<p>NCO.IDE.H.120</p>	<p>NCO.IDE.H.120 Operațiuni în condiții VFR – instrumente de zbor și de navigație și echipamente asociate</p> <p>(a) Giravioanele operate în condiții VFR pe timp de zi trebuie să fie echipate cu un mijloc de măsurare și afișare a următoarelor:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. capul magnetic; 2. timpul în ore, minute și secunde; 3. altitudinea barometrică; 4. viteza față de aer indicată; și 5. glisada. <p>(b) Giravioanele operate în condiții VMC pe timp de noapte sau atunci când vizibilitatea este mai mică de 1 500 m sau în condiții în care giravionul nu poate fi menținut pe o traiectorie de zbor dorită fără a se recurge la unul sau mai multe instrumente suplimentare trebuie să fie echipate, în plus față de cele de la lit.(a), cu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. un mijloc de măsurare și afișare a următoarelor: <ol style="list-style-type: none"> (i) atitudinea; (ii) viteza verticală; și (iii) direcția stabilizată; și 2. un mijloc de indicare a momentului în care alimentarea cu energie electrică a instrumentelor giroscopice nu este corespunzătoare.

<p>(iii) direcția stabilizată; și</p> <p>2. un mijloc de indicare a momentului în care alimentarea cu energie electrică a instrumentelor giroscopice nu este corespunzătoare.</p> <p>(c) Elicopterele operate atunci când vizibilitatea este mai mică de 1 500 m sau în condiții în care elicopterul nu poate fi menținut pe o traiectorie de zbor dorită fără a se recurge la unul sau mai multe instrumente suplimentare trebuie să fie echipate, în plus față de cele de la lit.(a) și (b), cu un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase, din cauza condensului sau jivrajului, a sistemului de indicare a vitezei față de aer obligatoriu conform lit.(a) pct.4.</p>		<p>(c) Giravioanele operate atunci când vizibilitatea este mai mică de 1 500 m sau în condiții în care giravionul nu poate fi menținut pe o traiectorie de zbor dorită fără a se recurge la unul sau mai multe instrumente suplimentare trebuie să fie echipate, în plus față de cele de la lit.(a) și (b), cu un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase, din cauza condensului sau jivrajului, a sistemului de indicare a vitezei față de aer obligatoriu conform lit.(a) pct.4.</p>
<p>NCO.IDE.H.135 Sistemul interfon al echipajului de zbor</p> <p>Elicopterele operate de un echipaj de zbor format din mai mult de un membru trebuie să fie echipate cu sistem interfon pentru echipajul de zbor, care să includă căști și microfoane destinate utilizării de către toți membrii echipajului de zbor.</p>	<p>NCO.IDE.H.135</p>	<p>NCO.IDE.H.135 Sistemul interfon al echipajului de zbor</p> <p>Giravioanele operate de un echipaj de zbor format din mai mult de un membru trebuie să fie echipate cu sistem interfon pentru echipajul de zbor, care să includă căști și microfoane destinate utilizării de către toți membrii echipajului de zbor.</p>
<p>NCO.IDE.H.140 Scaune, centuri de siguranță ale scaunelor, sisteme de reținere și dispozitive de siguranță pentru copii</p> <p>(a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu:</p>	<p>NCO.IDE.H. 140</p>	<p>NCO.IDE.H.140 Scaune, centuri de siguranță ale scaunelor, sisteme de reținere și dispozitive de siguranță pentru copii</p> <p>(a) Giravioanele trebuie să fie echipate cu:</p> <p>1. un scaun sau o cușetă pentru fiecare persoană aflată la bord cu vârsta de 24 de luni sau mai mare sau un post pentru fiecare membru al</p>

<p>1. un scaun sau o cușetă pentru fiecare persoană aflată la bord cu vârsta de 24 de luni sau mai mare sau un post pentru fiecare membru al echipajului sau specialist în executarea anumitor sarcini aflat la bord;</p> <p>2. o centură de siguranță pe fiecare scaun pentru pasageri și hamuri de siguranță pentru fiecare cușetă, precum și dispozitive de reținere pentru fiecare post;</p> <p>3. pentru elicopterele al căror CofA individual a fost eliberat prima dată după 31 decembrie 2012, o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului pentru fiecare pasager în vârstă de cel puțin 24 de luni;</p> <p>4. un dispozitiv de siguranță pentru copii pentru fiecare persoană de la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni; și</p> <p>5. o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului, incluzând un dispozitiv care va reține automat trunchiul ocupantului în cazul decelerării rapide, pentru fiecare scaun al membrilor echipajului de zbor.</p> <p>(b) O centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului trebuie să aibă un singur punct de eliberare.</p>		<p>echipajului sau specialist în executarea anumitor sarcini aflat la bord;</p> <p>2. o centură de siguranță pe fiecare scaun pentru pasageri și hamuri de siguranță pentru fiecare cușetă, precum și dispozitive de reținere pentru fiecare post;</p> <p>3. pentru giravioanele al căror CofA individual a fost eliberat prima dată după 31 decembrie 2012, o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului pentru fiecare pasager în vârstă de cel puțin 24 de luni;</p> <p>4. un dispozitiv de siguranță pentru copii pentru fiecare persoană de la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni; și</p> <p>5. o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului, incluzând un dispozitiv care va reține automat trunchiul ocupantului în cazul decelerării rapide, pentru fiecare scaun al membrilor echipajului de zbor.</p> <p>(b) O centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului trebuie să aibă un singur punct de eliberare.</p>
<p>NCO.IDE.H.145 Trusa de prim ajutor</p> <p>(a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu o trusă de prim ajutor.</p>	<p>NCO.IDE.H.145</p>	<p>NCO.IDE.H.145 Trusa de prim ajutor</p> <p>(a) Giravioanele trebuie să fie echipate cu o trusă de prim ajutor.</p> <p>(b) Trusa de prim ajutor trebuie să fie:</p>

<p>(b) Trusa de prim ajutor trebuie să fie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ușor accesibilă pentru folosire; și 2. menținută în termenul de valabilitate. 		<ol style="list-style-type: none"> 1. ușor accesibilă pentru folosire; și 2. menținută în termenul de valabilitate.
<p>NCO.IDE.H.155 Oxigen suplimentar – elicoptere nepresurizate Elicopterele nepresurizate operate atunci când este necesară o rezervă de oxigen în conformitate cu NCO.OP.190 trebuie dotate cu echipamente de stocare și de distribuire a oxigenului capabile să stocheze și să distribuie rezervele de oxigen necesare.</p>	<p>NCO.IDE.H.155</p>	<p>NCO.IDE.H.155 Oxigen suplimentar – elicoptere nepresurizate Giravioanele nepresurizate operate atunci când este necesară o rezervă de oxigen în conformitate cu NCO.OP.190 trebuie dotate cu echipamente de stocare și de distribuire a oxigenului capabile să stocheze și să distribuie rezervele de oxigen necesare.</p>
<p>NCO.IDE.H.160 Stingătoare de incendiu manual (a) Elicopterele, cu excepția elicopterelor ELA 2, trebuie să fie echipate cu cel puțin un stingător de incendiu manual:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. în compartimentul echipajului de zbor; și 2. în fiecare compartiment pentru pasageri care este separat de compartimentul echipajului de zbor, cu excepția cazului în care compartimentul este ușor accesibil pentru echipajul de zbor. <p>(b) Tipul și cantitatea agentului de stingere pentru stingătoarele de incendiu obligatorii trebuie să fie adecvate tipurilor de incendii care ar putea să se producă în compartimentul în care este destinat a fi</p>	<p>NCO.IDE.H.160</p>	<p>NCO.IDE.H.160 Stingătoare de incendiu manual (a) Giravioanele, cu excepția elicopterelor ELA 2, trebuie să fie echipate cu cel puțin un stingător de incendiu manual:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. în compartimentul echipajului de zbor; și 2. în fiecare compartiment pentru pasageri care este separat de compartimentul echipajului de zbor, cu excepția cazului în care compartimentul este ușor accesibil pentru echipajul de zbor. <p>(b) Tipul și cantitatea agentului de stingere pentru stingătoarele de incendiu obligatorii trebuie să fie adecvate tipurilor de incendii care ar putea să se producă în compartimentul în care este destinat a fi utilizat stingătorul, iar pentru compartimentele ocupate de persoane, trebuie să reducă riscul de acumulare a gazelor toxice.</p>

<p>utilizat stingătorul, iar pentru compartimentele ocupate de persoane, trebuie să reducă riscul de acumulare a gazelor toxice.</p>		
<p>NCO.IDE.H.165 Marcarea punctelor de spargere Dacă pe elicopter sunt marcate zone ale fuzelajului adecvate pentru spargere de către echipele de salvare în caz de urgență, aceste zone trebuie să fie marcate după cum se indică în figura 1.</p>	<p>NCO.IDE.H.165</p>	<p>NCO.IDE.H.165 Marcarea punctelor de spargere Dacă pe giravion sunt marcate zone ale fuzelajului adecvate pentru spargere de către echipele de salvare în caz de urgență, aceste zone trebuie să fie marcate după cum se indică în figura 1.</p>
<p>NCO.IDE.H.170 Emițător pentru localizare în caz de urgență (ELT) (a) Elicopterele certificate pentru o configurație maximă a locurilor pentru pasageri de peste șase locuri trebuie să fie echipate cu: 1. un ELT automat; și 2. un ELT de supraviețuire [ELT(S)] încorporat într-o plută de salvare sau într-o vestă de salvare atunci când elicopterul este operat la o distanță față de uscat corespunzătoare unui timp de zbor de peste trei minute la viteza de croazieră normală. (b) Elicopterele certificate pentru o configurație maximă a locurilor pentru pasageri în număr de șase sau mai puține trebuie să fie echipate cu un ELT(S) sau cu o baliză de localizare personală (PLB) transportat(ă) de un membru al</p>	<p>NCO.IDE.H.170</p>	<p>NCO.IDE.H.170 Emițător pentru localizare în caz de urgență (ELT) (a) Giravioanele certificate pentru o configurație maximă a locurilor pentru pasageri de peste șase locuri trebuie să fie echipate cu: 1. un ELT automat; și 2. un ELT de supraviețuire [ELT(S)] încorporat într-o plută de salvare sau într-o vestă de salvare atunci când elicopterul este operat la o distanță față de uscat corespunzătoare unui timp de zbor de peste trei minute la viteza de croazieră normală. (b) Giravioanele certificate pentru o configurație maximă a locurilor pentru pasageri în număr de șase sau mai puține 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. (c) ELT-urile de orice tip și PLB-urile trebuie să aibă capacitatea de a transmite simultan pe frecvențele de 121,5 MHz și 406 MHz.</p>

<p>echipajului sau de un pasager, sau cu un ELT automat.</p> <p>(c) ELT-urile de orice tip și PLB-urile trebuie să aibă capacitatea de a transmite simultan pe frecvențele de 121,5 MHz și 406 MHz.</p>		
<p>NCO.IDE.H.175 Zborul deasupra apei</p> <p>(a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu câte o vestă de salvare pentru fiecare persoană aflată la bord sau cu un dispozitiv individual de flotabilitate echivalent pentru fiecare persoană aflată la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni care trebuie purtat(ă) sau depozitat(ă) într-o poziție accesibilă imediat de pe scaunul sau din cușeta persoanei căreia îi este destinat(ă), atunci când:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. zboară deasupra apei la o distanță față de uscat mai mare decât distanța de aterizare în autorotație, unde, în eventualitatea defectării motorului critic, elicopterul nu își poate menține zborul orizontal; sau 2. zboară deasupra apei la o distanță față de uscat corespunzătoare unui timp de zbor de peste 10 minute la viteza de croazieră normală, unde, în eventualitatea defectării motorului critic, elicopterul își poate menține zborul orizontal; sau 3. decolează sau aterizează la un aerodrom/loc de operare unde traiectoria de decolare sau de apropiere este deasupra apei. 	<p>NCO.IDE.H.175</p>	<p>NCO.IDE.H.175 Zborul deasupra apei</p> <p>(a) Giravioanele trebuie să fie echipate cu câte o vestă de salvare pentru fiecare persoană aflată la bord sau cu un dispozitiv individual de flotabilitate echivalent pentru fiecare persoană aflată la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni care trebuie purtat(ă) sau depozitat(ă) într-o poziție accesibilă imediat de pe scaunul sau din cușeta persoanei căreia îi este destinat(ă), atunci când:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. zboară deasupra apei la o distanță față de uscat mai mare decât distanța de aterizare în autorotație, unde, în eventualitatea defectării motorului critic, elicopterul nu își poate menține zborul orizontal; sau 2. zboară deasupra apei la o distanță față de uscat corespunzătoare unui timp de zbor de peste 10 minute la viteza de croazieră normală, unde, în eventualitatea defectării motorului critic, elicopterul își poate menține zborul orizontal; sau 3. decolează sau aterizează la un aerodrom/loc de operare unde traiectoria de decolare sau de apropiere este deasupra apei. <p>(b) Fiecare vestă de salvare sau dispozitiv individual de flotabilitate echivalent trebuie să fie echipat(ă) cu un mijloc de iluminare electrică pentru a facilita localizarea persoanelor.</p>

(b) Fiecare vestă de salvare sau dispozitiv individual de flotabilitate echivalent trebuie să fie echipat(ă) cu un mijloc de iluminare electrică pentru a facilita localizarea persoanelor.

(c) Pilotul comandant al unui elicopter care este operat deasupra apei la o distanță față de uscat corespunzătoare unui timp de zbor de peste 30 de minute la viteza de croazieră normală sau 50 MN, luându-se în considerare valoarea mai mică, trebuie să stabilească riscurile pentru supraviețuirea ocupanților elicopterului în eventualitatea unei amerizări de urgență, pe baza cărora decide transportul de:

1. echipamente pentru a produce semnale de ajutor;

2. suficiente plute de salvare pentru a transporta toți pasagerii de la bord, depozitate astfel încât să fie disponibile pentru utilizare imediată în caz de urgență; și

3. echipamente de salvare care asigură mijloace de susținere a vieții adecvate zborului care urmează a fi efectuat.

(d) Pilotul comandant trebuie să stabilească riscurile pentru supraviețuirea ocupanților elicopterului în eventualitatea unei amerizări de urgență atunci când decide dacă vestele de salvare obligatorii conform lit.(a) trebuie să fie purtate de toți ocupanții.

(c) Pilotul comandant al unui giravion care este operat deasupra apei la o distanță față de uscat corespunzătoare unui timp de zbor de peste 30 de minute la viteza de croazieră normală sau 50 MN, luându-se în considerare valoarea mai mică, trebuie să stabilească riscurile pentru supraviețuirea ocupanților giravionului în eventualitatea unei amerizări de urgență, pe baza cărora decide transportul de:

1. echipamente pentru a produce semnale de ajutor;

2. suficiente plute de salvare pentru a transporta toți pasagerii de la bord, depozitate astfel încât să fie disponibile pentru utilizare imediată în caz de urgență; și

3. echipamente de salvare care asigură mijloace de susținere a vieții adecvate zborului care urmează a fi efectuat.

(d) Pilotul comandant trebuie să stabilească riscurile pentru supraviețuirea ocupanților elicopterului în eventualitatea unei amerizări de urgență atunci când decide dacă vestele de salvare obligatorii conform lit.(a) trebuie să fie purtate de toți ocupanții.

<p>NCO.IDE.H.180 Echipamente de supraviețuire Elicopterele operate peste zone în care operațiunile de căutare și salvare ar fi deosebit de dificile trebuie să fie echipate cu dispozitive de semnalizare și echipamente de salvare, inclusiv mijloace de susținere a vieții, adecvate pentru zona survolată.</p>	<p>NCO.IDE.H.180</p>	<p>NCO.IDE.H.180 Echipamente de supraviețuire Giravioanele operate peste zone în care operațiunile de căutare și salvare ar fi deosebit de dificile trebuie să fie echipate cu dispozitive de semnalizare și echipamente de salvare, inclusiv mijloace de susținere a vieții, adecvate pentru zona survolată.</p>
<p>NCO.IDE.H.185 Toate elicopterele care efectuează zboruri deasupra întinderilor de apă – amerizarea de urgență Elicopterele care efectuează zboruri deasupra întinderilor de apă într-un mediu ostil la o distanță față de uscat de 50 de mile marine trebuie să îndeplinească oricare dintre următoarele cerințe: (a) să fie proiectate pentru amerizare în conformitate cu specificațiile de certificare relevante; (b) să fie certificate pentru amerizarea de urgență în conformitate cu specificațiile de certificare relevante; (c) să fie dotate cu echipamente de flotabilitate în caz de urgență.</p>	<p>NCO.IDE.H.185</p>	<p>NCO.IDE.H.185 Toate giravioanele care efectuează zboruri deasupra întinderilor de apă – amerizarea de urgență Giravioanele care efectuează zboruri deasupra întinderilor de apă într-un mediu ostil la o distanță față de uscat de 50 de mile marine trebuie să îndeplinească oricare dintre următoarele cerințe: (a) să fie proiectate pentru amerizare în conformitate cu specificațiile de certificare relevante; (b) să fie certificate pentru amerizarea de urgență în conformitate cu specificațiile de certificare relevante; (c) să fie dotate cu echipamente de flotabilitate în caz de urgență.</p>
<p>NCO.IDE.H.200 Transponder În cazul în care este necesar pentru spațiul aerian în care se desfășoară zborul, elicopterele trebuie să fie echipate cu un transponder radar secundar de</p>	<p>NCO.IDE.H.200</p>	<p>NCO.IDE.H.200 Transponder În cazul în care este necesar pentru spațiul aerian în care se desfășoară zborul, giravioanele trebuie să fie echipate cu un transponder radar secundar de supraveghere (SSR) cu toate capacitățile necesare.</p>

supraveghere (SSR) cu toate capacitățile necesare.		
	<p>1.2.15.8. SUBPARTEA E CERINȚE SPECIFICE, după punctul NCO.SPEC.170, se introduce punctul NCO.SPEC.172 cu următorul cuprins:</p> <p>„NCO.SPEC.172 Criterii de performanță și de exploatare – autogire</p> <p>Atunci când operează un autogir la o înălțime mai mică de 150 m (500 ft) deasupra unei zone neaglomerate, pentru operațiunile cu autogire care nu au capacitatea de a-și menține nivelul de zbor în cazul unei defecțiuni a motorului critic, operatorul trebuie:</p> <p>(a) să fi instituit proceduri operaționale pentru a reduce la minimum consecințele unei defecțiuni a motorului; și</p> <p>(b) să fi informat toți membrii echipajului și specialiștii în executarea anumitor sarcini aflați la bord cu privire la procedurile care trebuie executate în cazul unei aterizări forțate.”.</p>	<p>NCO.SPEC.172 Criterii de performanță și de exploatare – autogire</p> <p>Atunci când operează un autogir la o înălțime mai mică de 150 m (500 ft) deasupra unei zone neaglomerate, pentru operațiunile cu autogire care nu au capacitatea de a-și menține nivelul de zbor în cazul unei defecțiuni a motorului critic, operatorul trebuie:</p> <p>(a) să fi instituit proceduri operaționale pentru a reduce la minimum consecințele unei defecțiuni a motorului; și</p> <p>(b) să fi informat toți membrii echipajului și specialiștii în executarea anumitor sarcini aflați la bord cu privire la procedurile care trebuie executate în cazul unei aterizări forțate.</p>
	<p>1.2.16. Se introduce Anexa nr. 9 la Regulament, în următoarea redacție:</p> <p>”</p> <p style="text-align: right;">Anexa nr. 9</p> <p style="text-align: center;">la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene</p> <p style="text-align: center;">OPERAȚIUNI DE MOBILITATE AERIANĂ INOVATOARE (PARTEA IAM) SUBPARTEA A</p>	<p style="text-align: right;">Anexa nr. 9</p> <p style="text-align: center;">la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene</p> <p style="text-align: center;">OPERAȚIUNI DE MOBILITATE AERIANĂ INOVATOARE (PARTEA IAM) SUBPARTEA A</p>

CERINȚE GENERALE**IAM.GEN.050 Domeniul de aplicare**

Prezenta anexă se aplică operațiunilor IAM cu aeronave cu capacitate VTOL cu pilot la bord (VCA) în conformitate cu VFR pe timp de zi.

IAM.GEN.055 Autoritatea competentă

Autoritatea competentă a operatorului IAM care își are sediul principal de activitate pe teritoriul Republicii Moldova, în conformitate cu prevederile Codului aerian, este AAC.

Secțiunea 1**Aeronave cu capacitate VTOL (VCA)****IAM.GEN.VCA.050 Domeniul de aplicare**

Prezenta secțiune conține cerințe generale pentru operațiunile cu VCA.

IAM.GEN.VCA.100 Responsabilitățile echipajului

(a) Piloții și alți membri ai echipajului sunt responsabili de executarea corespunzătoare a sarcinilor lor care sunt:

1. legate de siguranța VCA și a ocupanților acesteia; și
2. specificate în manualul de operațiuni (OM) al operatorului VCA.

(b) Piloții și alți membri ai echipajului trebuie să respecte toate cerințele următoare:

1. raportează pilotului comandant (PIC), dacă nu s-a raportat deja, orice avarie, defecțiune, funcționare defectuoasă sau defect despre care consideră că ar putea afecta navigabilitatea sau operarea în siguranță a VCA, inclusiv a sistemelor de urgență;

CERINȚE GENERALE**IAM.GEN.050 Domeniul de aplicare**

Prezenta anexă se aplică operațiunilor IAM cu aeronave cu capacitate VTOL cu pilot la bord (VCA) în conformitate cu VFR pe timp de zi.

IAM.GEN.055 Autoritatea competentă

Autoritatea competentă a operatorului IAM care își are sediul principal de activitate pe teritoriul Republicii Moldova, în conformitate cu prevederile Codului aerian, este AAC.

Secțiunea 1**Aeronave cu capacitate VTOL (VCA)****IAM.GEN.VCA.050 Domeniul de aplicare**

Prezenta secțiune conține cerințe generale pentru operațiunile cu VCA.

IAM.GEN.VCA.100 Responsabilitățile echipajului

(a) Piloții și alți membri ai echipajului sunt responsabili de executarea corespunzătoare a sarcinilor lor care sunt:

1. legate de siguranța VCA și a ocupanților acesteia; și
2. specificate în manualul de operațiuni (OM) al operatorului VCA.

(b) Piloții și alți membri ai echipajului trebuie să respecte toate cerințele următoare:

1. raportează pilotului comandant (PIC), dacă nu s-a raportat deja, orice avarie, defecțiune, funcționare defectuoasă sau defect despre care consideră că ar putea afecta navigabilitatea sau operarea în siguranță a VCA, inclusiv a sistemelor de urgență;

2. raportează PIC, dacă nu s-a raportat deja, orice incident care a pus în pericol sau ar fi putut pune în pericol siguranța funcționării VCA;
3. respectă cerințele relevante ale sistemelor de raportare a evenimentelor stabilite de operator;
4. respectă toate cerințele privind timpul de zbor, timpul de serviciu și timpul de odihnă aplicabile activităților sale;

5. nu dezactivează și nu opresc înregistratoarele în timpul zborului și nici nu șterg intenționat înregistrările acestora.

(c) Piloții și alți membri ai echipajului nu îndeplinesc sarcini legate de operarea VCA dacă se află în oricare dintre următoarele situații:

1. dacă se află sub influența unor substanțe psihoactive sau dacă sunt inapți din cauza unei vătămări corporale, a oboselii, a acțiunii unor medicamente, a unei boli sau în alte asemenea cazuri;
2. atunci când nu îndeplinesc cerințele medicale aplicabile;
3. atunci când au îndoieli cu privire la propria capacitate de a-și îndeplini sarcinile atribuite;
4. atunci când știu sau suspectează că suferă de oboseală, astfel cum se menționează în Codul aerian, sau se simt inapți în alt mod, într-o măsură în care poate fi periclitată siguranța zborului.

IAM.GEN.VCA.105 Responsabilitățile pilotului comandant (PIC)

(a) Pe lângă respectarea punctului IAM.GEN.VCA.100, PIC trebuie, de îndată ce își asumă funcțiile de comandă la postul desemnat și până când predă funcțiile de comandă sau părăsește postul desemnat la sfârșitul zborului, să respecte toate cerințele următoare:

2. raportează PIC, dacă nu s-a raportat deja, orice incident care a pus în pericol sau ar fi putut pune în pericol siguranța funcționării VCA;
3. respectă cerințele relevante ale sistemelor de raportare a evenimentelor stabilite de operator;
4. respectă toate cerințele privind timpul de zbor, timpul de serviciu și timpul de odihnă aplicabile activităților sale;

5. nu dezactivează și nu opresc înregistratoarele în timpul zborului și nici nu șterg intenționat înregistrările acestora.

(c) Piloții și alți membri ai echipajului nu îndeplinesc sarcini legate de operarea VCA dacă se află în oricare dintre următoarele situații:

1. dacă se află sub influența unor substanțe psihoactive sau dacă sunt inapți din cauza unei vătămări corporale, a oboselii, a acțiunii unor medicamente, a unei boli sau în alte asemenea cazuri;
2. atunci când nu îndeplinesc cerințele medicale aplicabile;
3. atunci când au îndoieli cu privire la propria capacitate de a-și îndeplini sarcinile atribuite;
4. atunci când știu sau suspectează că suferă de oboseală, astfel cum se menționează în Codul aerian, sau se simt inapți în alt mod, într-o măsură în care poate fi periclitată siguranța zborului.

IAM.GEN.VCA.105 Responsabilitățile pilotului comandant (PIC)

(a) Pe lângă respectarea punctului IAM.GEN.VCA.100, PIC trebuie, de îndată ce își asumă funcțiile de comandă la postul desemnat și până când predă funcțiile de comandă sau părăsește postul desemnat la sfârșitul zborului, să respecte toate cerințele următoare:

1. răspunde de siguranța tuturor membrilor echipajului, a pasagerilor și a mărfurilor aflate la bordul VCA;
2. este responsabil de funcționarea și siguranța VCA atunci când unitățile de portanță și de propulsie sunt acționate;
3. răspunde de inițierea, continuarea, încheierea sau devierea unui zbor din motive de siguranță;
4. are autoritatea de a da toate comenzile și de a lua toate măsurile adecvate în scopul asigurării siguranței VCA și a persoanelor și/sau bunurilor transportate în VCA;
5. se asigură că toți pasagerii sunt informați asupra amplasării ieșirilor de urgență, precum și asupra amplasării și a modului de utilizare a echipamentelor de siguranță și de urgență relevante, după caz;
6. se asigură că toți pasagerii sunt informați cu privire la momentul și la modul de comunicare cu membrul (membrii) echipajului de zbor în timpul zborului;
7. se asigură că toate procedurile operaționale și listele de verificare sunt respectate în conformitate cu manualul de operațiuni (OM) al operatorului VCA;
8. nu permite niciunui membru al echipajului să desfășoare alte activități în timpul fazelor critice de zbor, cu excepția sarcinilor necesare pentru exploatarea în siguranță a VCA;
9. se asigură că înregistratoarele nu sunt dezactivate și nici oprite în timpul zborului și că înregistrările acestora nu sunt șterse intenționat;
10. decide dacă acceptă sau nu o VCA care prezintă elemente inutilizabile permise de lista derogărilor de configurație VCA (CDL) sau lista

1. răspunde de siguranța tuturor membrilor echipajului, a pasagerilor și a mărfurilor aflate la bordul VCA;
2. este responsabil de funcționarea și siguranța VCA atunci când unitățile de portanță și de propulsie sunt acționate;
3. răspunde de inițierea, continuarea, încheierea sau devierea unui zbor din motive de siguranță;
4. are autoritatea de a da toate comenzile și de a lua toate măsurile adecvate în scopul asigurării siguranței VCA și a persoanelor și/sau bunurilor transportate în VCA;
5. se asigură că toți pasagerii sunt informați asupra amplasării ieșirilor de urgență, precum și asupra amplasării și a modului de utilizare a echipamentelor de siguranță și de urgență relevante, după caz;
6. se asigură că toți pasagerii sunt informați cu privire la momentul și la modul de comunicare cu membrul (membrii) echipajului de zbor în timpul zborului;
7. se asigură că toate procedurile operaționale și listele de verificare sunt respectate în conformitate cu manualul de operațiuni (OM) al operatorului VCA;
8. nu permite niciunui membru al echipajului să desfășoare alte activități în timpul fazelor critice de zbor, cu excepția sarcinilor necesare pentru exploatarea în siguranță a VCA;
9. se asigură că înregistratoarele nu sunt dezactivate și nici oprite în timpul zborului și că înregistrările acestora nu sunt șterse intenționat;
10. decide dacă acceptă sau nu o VCA care prezintă elemente inutilizabile permise de lista derogărilor de configurație VCA (CDL) sau lista

echipamentului minim (MEL) și de jurnalul tehnic al VCA;

11. se asigură că inspecția premergătoare zborului a fost efectuată în conformitate cu cerințele aplicabile de continuitate a navigabilității;

12. se asigură că echipamentul de urgență relevant rămâne ușor accesibil în vederea unei folosiri imediate;

13. înregistrează, la încheierea zborului, în conformitate cu cerințele sistemului de evidență a continuității navigabilității, datele de utilizare și toate defectele cunoscute sau suspectate ale VCA pentru a asigura siguranța continuă a zborului.

(b) Într-o situație de urgență care impune luarea unei decizii și acțiunea imediată, PIC ia orice măsură pe care o consideră necesară în condițiile date. În aceste cazuri, PIC se poate abate de la norme, proceduri și metode operaționale în interesul siguranței.

(c) PIC raportează, de îndată ce poate face acest lucru, unității corespunzătoare de servicii de trafic aerian (ATS) orice condiții meteorologice sau condiții de zbor periculoase întâlnite pe durata zborului care ar putea afecta siguranța altor operațiuni VCA.

IAM.GEN.VCA.110 Autoritatea pilotului comandant

Operatorul IAM ia toate măsurile rezonabile pentru a se asigura că toate persoanele de la bordul VCA se supun comenzilor legitime date de PIC în scopul garantării siguranței VCA și a persoanelor sau a bunurilor materiale transportate.

IAM.GEN.VCA.120 Limbă comună

echipamentului minim (MEL) și de jurnalul tehnic al VCA;

11. se asigură că inspecția premergătoare zborului a fost efectuată în conformitate cu cerințele aplicabile de continuitate a navigabilității;

12. se asigură că echipamentul de urgență relevant rămâne ușor accesibil în vederea unei folosiri imediate;

13. înregistrează, la încheierea zborului, în conformitate cu cerințele sistemului de evidență a continuității navigabilității, datele de utilizare și toate defectele cunoscute sau suspectate ale VCA pentru a asigura siguranța continuă a zborului.

(b) Într-o situație de urgență care impune luarea unei decizii și acțiunea imediată, PIC ia orice măsură pe care o consideră necesară în condițiile date. În aceste cazuri, PIC se poate abate de la norme, proceduri și metode operaționale în interesul siguranței.

(c) PIC raportează, de îndată ce poate face acest lucru, unității corespunzătoare de servicii de trafic aerian (ATS) orice condiții meteorologice sau condiții de zbor periculoase întâlnite pe durata zborului care ar putea afecta siguranța altor operațiuni VCA.

IAM.GEN.VCA.110 Autoritatea pilotului comandant

Operatorul IAM ia toate măsurile rezonabile pentru a se asigura că toate persoanele de la bordul VCA se supun comenzilor legitime date de PIC în scopul garantării siguranței VCA și a persoanelor sau a bunurilor materiale transportate.

IAM.GEN.VCA.120 Limbă comună

Operatorul IAM se asigură că toți membrii echipajului pot comunica între ei într-o limbă comună.

IAM.GEN.VCA.130 Acționarea unităților de portanță și de propulsie

Unitățile de portanță și de propulsie ale VCA sunt acționate numai în scopul zborului de către un pilot calificat aflat la comenzile VCA.

IAM.GEN.VCA.140 Dispozitive electronice portabile (PED)

Operatorul IAM nu permite niciunei persoane să utilizeze la bordul unei aeronave un PED care poate afecta negativ performanțele sistemelor și echipamentelor VCA și ia toate măsurile rezonabile pentru a preveni o astfel de utilizare.

IAM.GEN.VCA.141 Utilizarea documentației de zbor în format electronic (EFB)

(a) Atunci când se utilizează EFB la bordul unei aeronave, operatorul IAM se asigură că EFB nu afectează negativ performanțele sistemelor sau ale echipamentelor VCA și nici capacitatea membrului echipajului de zbor de a opera VCA.

(b) Operatorul IAM utilizează o aplicație EFB de tip B numai în cazul în care respectiva aplicație este aprobată în conformitate cu subpartea M din anexa nr. 5 (partea SPA).

IAM.GEN.VCA.145 Informații privind echipamentele de urgență și de supraviețuire transportate la bordul VCA

Operatorul IAM are permanent la dispoziție liste cu informații privind echipamentele de urgență și de supraviețuire de la bordul tuturor VCA-urilor sale pentru comunicarea imediată către centrele de coordonare a acțiunilor de căutare și salvare (RCC).

Operatorul IAM se asigură că toți membrii echipajului pot comunica între ei într-o limbă comună.

IAM.GEN.VCA.130 Acționarea unităților de portanță și de propulsie

Unitățile de portanță și de propulsie ale VCA sunt acționate numai în scopul zborului de către un pilot calificat aflat la comenzile VCA.

IAM.GEN.VCA.140 Dispozitive electronice portabile (PED)

Operatorul IAM nu permite niciunei persoane să utilizeze la bordul unei aeronave un PED care poate afecta negativ performanțele sistemelor și echipamentelor VCA și ia toate măsurile rezonabile pentru a preveni o astfel de utilizare.

IAM.GEN.VCA.141 Utilizarea documentației de zbor în format electronic (EFB)

(a) Atunci când se utilizează EFB la bordul unei aeronave, operatorul IAM se asigură că EFB nu afectează negativ performanțele sistemelor sau ale echipamentelor VCA și nici capacitatea membrului echipajului de zbor de a opera VCA.

(b) Operatorul IAM utilizează o aplicație EFB de tip B numai în cazul în care respectiva aplicație este aprobată în conformitate cu subpartea M din anexa nr. 5 (partea SPA).

IAM.GEN.VCA.145 Informații privind echipamentele de urgență și de supraviețuire transportate la bordul VCA

Operatorul IAM are permanent la dispoziție liste cu informații privind echipamentele de urgență și de supraviețuire de la bordul tuturor VCA-urilor sale pentru comunicarea imediată către centrele de coordonare a acțiunilor de căutare și salvare (RCC).

IAM.GEN.VCA.155 Transportul armelor și muniției de război

Operatorul IAM nu acceptă arme de război și nici muniții de război pentru transportul aerian în VCA.

IAM.GEN.VCA.160 Transportul armelor și muniției sportive

Operatorul IAM nu acceptă arme sportive pentru transportul aerian în VCA decât în cazul în care: 1. pot fi depozitate în VCA într-un loc inaccesibil pasagerilor pe durata zborului; și 2. toată muniția este descărcată și transportată separat de armele sportive.

IAM.GEN.VCA.165 Metodă de transport al persoanelor

Operatorul IAM ia toate măsurile rezonabile pentru a se asigura că nicio persoană nu este localizată, pe durata zborului, în nicio parte a VCA care nu este proiectată sau desemnată pentru primirea/găzduirea persoanelor, cu excepția cazului în care o persoană întreprinde o acțiune necesară pentru siguranța VCA sau pentru siguranța oricărei persoane, oricărui animal sau oricăror bunuri transportate în VCA.

IAM.GEN.VCA.170 Substanțe psihoactive

(a) Operatorul IAM ia toate măsurile rezonabile pentru a se asigura că nu se permite accesul și nici prezența la bordul unei VCA a oricărei persoane aflate sub influența substanțelor psihoactive în măsura în care poate fi periclitate siguranța VCA sau a ocupanților acesteia.

(b) Operatorul IAM elaborează și implementează o politică și proceduri obiective, transparente și nediscriminatorii privind prevenirea și depistarea utilizării necorespunzătoare a substanțelor psihoactive de către piloți și de către alți membri ai

IAM.GEN.VCA.155 Transportul armelor și muniției de război

Operatorul IAM nu acceptă arme de război și nici muniții de război pentru transportul aerian în VCA.

IAM.GEN.VCA.160 Transportul armelor și muniției sportive

Operatorul IAM nu acceptă arme sportive pentru transportul aerian în VCA decât în cazul în care: 1. pot fi depozitate în VCA într-un loc inaccesibil pasagerilor pe durata zborului; și 2. toată muniția este descărcată și transportată separat de armele sportive.

IAM.GEN.VCA.165 Metodă de transport al persoanelor

Operatorul IAM ia toate măsurile rezonabile pentru a se asigura că nicio persoană nu este localizată, pe durata zborului, în nicio parte a VCA care nu este proiectată sau desemnată pentru primirea/găzduirea persoanelor, cu excepția cazului în care o persoană întreprinde o acțiune necesară pentru siguranța VCA sau pentru siguranța oricărei persoane, oricărui animal sau oricăror bunuri transportate în VCA.

IAM.GEN.VCA.170 Substanțe psihoactive

(a) Operatorul IAM ia toate măsurile rezonabile pentru a se asigura că nu se permite accesul și nici prezența la bordul unei VCA a oricărei persoane aflate sub influența substanțelor psihoactive în măsura în care poate fi periclitate siguranța VCA sau a ocupanților acesteia.

(b) Operatorul IAM elaborează și implementează o politică și proceduri obiective, transparente și nediscriminatorii privind prevenirea și depistarea utilizării necorespunzătoare a substanțelor psihoactive de către piloți și de către alți membri ai

personalului sensibil din punctul de vedere al siguranței aflați sub controlul direct al operatorului IAM, pentru a se asigura că siguranța VCA și a ocupanților săi nu este periclitată.

(c) În cazul în care piloții sau alți membri ai personalului sensibil din punctul de vedere al siguranței sunt testați pozitiv la substanțe psihoactive, operatorul IAM informează autoritatea sa competentă și autoritatea responsabilă de piloți și personalul în cauză.

IAM.GEN.VCA.175 Periclitarea siguranței

(a) Operatorul IAM ia toate măsurile rezonabile pentru a se asigura că nicio persoană nu acționează sau nu omite să acționeze, din imprudență, intenționat sau din neglijență, astfel încât: 1. să pericliteze siguranța VCA sau siguranța persoanelor de la bordul VCA; sau 2. să cauzeze sau să permită ca VCA să pericliteze persoane sau bunuri materiale.

(b) Operatorul IAM se asigură că piloții sunt supuși unei evaluări psihologice înainte de începerea operațiunilor de zbor în următoarele scopuri: 1. identificarea caracteristicilor psihologice și a adecvării piloților în ceea ce privește mediul lor de lucru; și 2. reducerea probabilității ca piloții să intervină negativ în operarea în condiții de siguranță a VCA.

IAM.GEN.VCA.176 Programul de sprijin adresat piloților

(a) Operatorul IAM permite, facilitează și asigură accesul la un program de sprijin proactiv și nepunitiv care va asista și va sprijini piloții în ceea ce privește recunoașterea, combaterea și depășirea oricărei probleme care le-ar putea afecta negativ

personalului sensibil din punctul de vedere al siguranței aflați sub controlul direct al operatorului IAM, pentru a se asigura că siguranța VCA și a ocupanților săi nu este periclitată.

(c) În cazul în care piloții sau alți membri ai personalului sensibil din punctul de vedere al siguranței sunt testați pozitiv la substanțe psihoactive, operatorul IAM informează autoritatea sa competentă și autoritatea responsabilă de piloți și personalul în cauză.

IAM.GEN.VCA.175 Periclitarea siguranței

(a) Operatorul IAM ia toate măsurile rezonabile pentru a se asigura că nicio persoană nu acționează sau nu omite să acționeze, din imprudență, intenționat sau din neglijență, astfel încât: 1. să pericliteze siguranța VCA sau siguranța persoanelor de la bordul VCA; sau 2. să cauzeze sau să permită ca VCA să pericliteze persoane sau bunuri materiale.

(b) Operatorul IAM se asigură că piloții sunt supuși unei evaluări psihologice înainte de începerea operațiunilor de zbor în următoarele scopuri: 1. identificarea caracteristicilor psihologice și a adecvării piloților în ceea ce privește mediul lor de lucru; și 2. reducerea probabilității ca piloții să intervină negativ în operarea în condiții de siguranță a VCA.

IAM.GEN.VCA.176 Programul de sprijin adresat piloților

(a) Operatorul IAM permite, facilitează și asigură accesul la un program de sprijin proactiv și nepunitiv care va asista și va sprijini piloții în ceea ce privește recunoașterea, combaterea și depășirea oricărei probleme care le-ar putea afecta negativ

abilitatea de a-și exercita în siguranță privilegiile acordate prin licențe.

(b) Fără a aduce atingere dreptului aplicabil al Uniunii privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și libera circulație a acestor date, protecția confidențialității datelor cu caracter personal constituie o condiție prealabilă pentru un program de sprijin eficace adresat piloților.

IAM.GEN.VCA.185 Informații păstrate la sol

(a) Operatorul IAM se asigură că, pe durata fiecărui zbor sau a fiecărei serii de zboruri, informațiile relevante pentru zborul sau seria de zboruri și adecvate pentru tipul de operațiune:

1. sunt păstrate la sol; și
2. sunt ținute până când au fost copiate în locul unde vor fi arhivate; sau, în cazul în care acest lucru nu este posibil;
3. sunt transportate într-un container ignifug în VCA.

(b) Informațiile menționate la litera (a) includ toate elementele următoare:

1. o copie după planul operațional de zbor;
2. copii ale părții (părților) relevante din evidențele continuității navigabilității aeronavei;
3. documentația NOTAM specifică rutei, dacă a fost editată în mod special de către operatorul IAM;
4. documentația privind masa și centrul;
5. notificarea încărcăturilor speciale.

IAM.GEN.VCA.190 Furnizarea de documente și înregistrări

La cererea unei persoane autorizate de o autoritate, PIC trebuie să îi prezinte acesteia, într-o perioadă rezonabilă de timp de la primirea cererii,

abilitatea de a-și exercita în siguranță privilegiile acordate prin licențe.

(b) Fără a aduce atingere dreptului aplicabil al Uniunii privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și libera circulație a acestor date, protecția confidențialității datelor cu caracter personal constituie o condiție prealabilă pentru un program de sprijin eficace adresat piloților.

IAM.GEN.VCA.185 Informații păstrate la sol

(a) Operatorul IAM se asigură că, pe durata fiecărui zbor sau a fiecărei serii de zboruri, informațiile relevante pentru zborul sau seria de zboruri și adecvate pentru tipul de operațiune:

1. sunt păstrate la sol; și
2. sunt ținute până când au fost copiate în locul unde vor fi arhivate; sau, în cazul în care acest lucru nu este posibil;
3. sunt transportate într-un container ignifug în VCA.

(b) Informațiile menționate la litera (a) includ toate elementele următoare:

1. o copie după planul operațional de zbor;
2. copii ale părții (părților) relevante din evidențele continuității navigabilității aeronavei;
3. documentația NOTAM specifică rutei, dacă a fost editată în mod special de către operatorul IAM;
4. documentația privind masa și centrul;
5. notificarea încărcăturilor speciale.

IAM.GEN.VCA.190 Furnizarea de documente și înregistrări

La cererea unei persoane autorizate de o autoritate, PIC trebuie să îi prezinte acesteia, într-o perioadă rezonabilă de timp de la primirea cererii,

documentele care trebuie păstrate la bord, în format electronic sau pe hârtie.

IAM.GEN.VCA.195 Conservarea, producerea, protecția și utilizarea înregistrărilor înregistratoarelor

(a) În urma unui accident, a unui incident grav sau a unui eveniment identificat de autoritatea responsabilă cu investigația, operatorul IAM păstrează datele înregistrate în original ale înregistratorului, ținute în VCA în conformitate cu capitolul D din prezenta anexă, timp de 60 de zile sau până la emiterea unei alte instrucțiuni de către autoritatea responsabilă cu investigația.

(b) Operatorul IAM efectuează verificări operaționale și evaluări ale înregistrărilor pentru a asigura buna funcționare continuă a înregistratorului.

(c) Operatorul IAM se asigură că sunt păstrate înregistrările parametrilor de zbor care trebuie înregistrați pe un înregistrator. În scopul testării și întreținerii înregistratorului, se poate șterge până la 1 oră din materialul cel mai vechi înregistrat la momentul testării.

(d) Operatorul IAM trebuie să păstreze și să țină la zi documentația care conține informațiile necesare pentru transformarea datelor de zbor neprelucrate în parametri de zbor exprimați prin unități operabile.

(e) Operatorul IAM pune la dispoziție orice înregistrare a unui înregistrator, care a fost păstrată, dacă autoritatea competentă decide astfel.

(f) Fără a aduce atingere prevederilor Legii nr. 213/2021 cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi și Legii nr. 195/2024 privind protecția datelor cu caracter personal:

documentele care trebuie păstrate la bord, în format electronic sau pe hârtie.

IAM.GEN.VCA.195 Conservarea, producerea, protecția și utilizarea înregistrărilor înregistratoarelor

(a) În urma unui accident, a unui incident grav sau a unui eveniment identificat de autoritatea responsabilă cu investigația, operatorul IAM păstrează datele înregistrate în original ale înregistratorului, ținute în VCA în conformitate cu capitolul D din prezenta anexă, timp de 60 de zile sau până la emiterea unei alte instrucțiuni de către autoritatea responsabilă cu investigația.

(b) Operatorul IAM efectuează verificări operaționale și evaluări ale înregistrărilor pentru a asigura buna funcționare continuă a înregistratorului.

(c) Operatorul IAM se asigură că sunt păstrate înregistrările parametrilor de zbor care trebuie înregistrați pe un înregistrator. În scopul testării și întreținerii înregistratorului, se poate șterge până la 1 oră din materialul cel mai vechi înregistrat la momentul testării.

(d) Operatorul IAM trebuie să păstreze și să țină la zi documentația care conține informațiile necesare pentru transformarea datelor de zbor neprelucrate în parametri de zbor exprimați prin unități operabile.

(e) Operatorul IAM pune la dispoziție orice înregistrare a unui înregistrator, care a fost păstrată, dacă autoritatea competentă decide astfel.

(f) Fără a aduce atingere prevederilor Legii nr. 213/2021 cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi și Legii nr. 195/2024 privind protecția datelor cu caracter personal:

1. cu excepția asigurării bunei funcționări a unui înregistrator, înregistrările audio nu se divulgă și nici nu se utilizează decât dacă sunt îndeplinite toate condițiile următoare:

(i) există o procedură referitoare la tratarea acestor înregistrări audio și a transcrierii lor;

(ii) toți piloții și întregul personal de întreținere implicat și-au dat acordul în prealabil;

(iii) aceste înregistrări audio sunt utilizate numai pentru menținerea sau îmbunătățirea siguranței;

2. atunci când inspectează înregistrările audio ale unui înregistrator pentru a asigura buna funcționare a acestuia, operatorul IAM protejează confidențialitatea înregistrărilor audio respective și se asigură că acestea nu sunt divulgate și nici utilizate în alte scopuri decât pentru asigurarea bunei funcționări a înregistratorului;

3. parametrii de zbor înregistrați de un înregistrator de zbor nu se folosesc în alte scopuri decât pentru investigarea unui accident sau a unui incident a cărui raportare este obligatorie, cu excepția cazurilor în care aceste înregistrări îndeplinesc una dintre condițiile următoare:

(i) sunt folosite de operatorul IAM exclusiv în scopuri de navigabilitate sau de întreținere;

(ii) sunt anonimizate;

(iii) sunt divulgate în cadrul unor proceduri securizate;

4. cu excepția cazului în care se asigură buna funcționare a unui înregistrator, imaginile înregistrate ale compartimentului echipajului de zbor nu se divulgă și nici nu se utilizează decât dacă sunt îndeplinite toate condițiile următoare:

(i) există o procedură referitoare la tratarea acestor înregistrări de imagini;

1. cu excepția asigurării bunei funcționări a unui înregistrator, înregistrările audio nu se divulgă și nici nu se utilizează decât dacă sunt îndeplinite toate condițiile următoare:

(i) există o procedură referitoare la tratarea acestor înregistrări audio și a transcrierii lor;

(ii) toți piloții și întregul personal de întreținere implicat și-au dat acordul în prealabil;

(iii) aceste înregistrări audio sunt utilizate numai pentru menținerea sau îmbunătățirea siguranței;

2. atunci când inspectează înregistrările audio ale unui înregistrator pentru a asigura buna funcționare a acestuia, operatorul IAM protejează confidențialitatea înregistrărilor audio respective și se asigură că acestea nu sunt divulgate și nici utilizate în alte scopuri decât pentru asigurarea bunei funcționări a înregistratorului;

3. parametrii de zbor înregistrați de un înregistrator de zbor nu se folosesc în alte scopuri decât pentru investigarea unui accident sau a unui incident a cărui raportare este obligatorie, cu excepția cazurilor în care aceste înregistrări îndeplinesc una dintre condițiile următoare:

(i) sunt folosite de operatorul IAM exclusiv în scopuri de navigabilitate sau de întreținere;

(ii) sunt anonimizate;

(iii) sunt divulgate în cadrul unor proceduri securizate;

4. cu excepția cazului în care se asigură buna funcționare a unui înregistrator, imaginile înregistrate ale compartimentului echipajului de zbor nu se divulgă și nici nu se utilizează decât dacă sunt îndeplinite toate condițiile următoare:

(i) există o procedură referitoare la tratarea acestor înregistrări de imagini;

(ii) toți piloții și întregul personal de întreținere implicat și-au dat acordul în prealabil;

(iii) aceste înregistrări de imagini sunt utilizate numai pentru menținerea sau îmbunătățirea siguranței;

5. când imaginile compartimentului echipajului de zbor, înregistrate de un înregistrator, sunt inspectate pentru a se asigura buna funcționare a respectivului înregistrator, atunci:

(i) aceste imagini nu sunt divulgate și nici utilizate în alte scopuri decât pentru a asigura buna funcționare a înregistratorului;

(ii) dacă există probabilitatea ca în imagini să fie vizibile părți ale corpului piloților sau pasagerilor, operatorul trebuie să asigure confidențialitatea acestor imagini.

IAM.GEN.VCA.200 Transportul de mărfuri periculoase în temeiul unei aprobări specifice

(a) Transportul aerian de mărfuri periculoase se efectuează cel puțin în conformitate cu anexa 18 la Convenția de la Chicago și cu instrucțiunile tehnice aplicabile (TI).

(b) Operatorul IAM trebuie să fie autorizat pentru transportul aerian de mărfuri periculoase ca încărcătură în conformitate cu subpartea G din anexa nr. 5 (partea SPA).

(c) Operatorul IAM instituie proceduri care să asigure luarea tuturor măsurilor rezonabile pentru prevenirea transportului neintenționat de bunuri periculoase nedeclarate sau declarate greșit la bord.

(d) Operatorul IAM se asigură că întregul personal, inclusiv personalul terților, implicat în acceptarea, manipularea, încărcarea și descărcarea mărfurilor este informat cu privire la aprobarea operațională

(ii) toți piloții și întregul personal de întreținere implicat și-au dat acordul în prealabil;

(iii) aceste înregistrări de imagini sunt utilizate numai pentru menținerea sau îmbunătățirea siguranței;

5. când imaginile compartimentului echipajului de zbor, înregistrate de un înregistrator, sunt inspectate pentru a se asigura buna funcționare a respectivului înregistrator, atunci:

(i) aceste imagini nu sunt divulgate și nici utilizate în alte scopuri decât pentru a asigura buna funcționare a înregistratorului;

(ii) dacă există probabilitatea ca în imagini să fie vizibile părți ale corpului piloților sau pasagerilor, operatorul trebuie să asigure confidențialitatea acestor imagini.

IAM.GEN.VCA.200 Transportul de mărfuri periculoase în temeiul unei aprobări specifice

(a) Transportul aerian de mărfuri periculoase se efectuează cel puțin în conformitate cu anexa 18 la Convenția de la Chicago și cu instrucțiunile tehnice aplicabile (TI).

(b) Operatorul IAM trebuie să fie autorizat pentru transportul aerian de mărfuri periculoase ca încărcătură în conformitate cu subpartea G din anexa nr. 5 (partea SPA).

(c) Operatorul IAM instituie proceduri care să asigure luarea tuturor măsurilor rezonabile pentru prevenirea transportului neintenționat de bunuri periculoase nedeclarate sau declarate greșit la bord.

(d) Operatorul IAM se asigură că întregul personal, inclusiv personalul terților, implicat în acceptarea, manipularea, încărcarea și descărcarea mărfurilor este informat cu privire la aprobarea operațională

și la limitările operatorului în ceea ce privește transportul aerian de mărfuri periculoase și că acestui personal i se furnizează informațiile necesare care să îi permită să își îndeplinească responsabilitățile, conform cerințelor TI.

(e) Operatorul IAM se asigură, în conformitate cu TI, că pasagerilor li se furnizează informații cu privire la transportul de mărfuri periculoase la bord.

(f) Operatorul IAM trebuie să raporteze, în conformitate cu TI, fără întârziere AAC și autorității corespunzătoare a statului în care a avut loc evenimentul în cazul în care:

1. se produc orice accidente sau incidente care implică mărfuri periculoase;
2. se descoperă bunuri periculoase nedeclarate sau declarate greșit în încărcătură sau poștă; sau
3. se găsesc bunuri periculoase care sunt transportate de pasageri sau de membri ai echipajului sau se află în bagajele acestora, în conformitate cu partea 8 a TI.

(g) Operatorul IAM se asigură că la punctele de acceptare a încărcăturii sunt disponibile afișe care oferă informații despre transportul bunurilor periculoase, conform prevederilor din TI.

IAM.GEN.VCA.205 Transportul de mărfuri periculoase fără o aprobare specifică

(a) Transportul aerian de mărfuri periculoase se efectuează cel puțin în conformitate cu anexa 18 la Convenția de la Chicago și cu TI.

(b) Operatorii transportă mărfuri periculoase la bordul VCA fără aprobarea specifică prevăzută în subpartea G din Anexa Nr. 5 (partea SPA) dacă: 1. nu fac obiectul TI în conformitate cu partea 1 a acesteia; sau 2. sunt transportate de pasageri sau

și la limitările operatorului în ceea ce privește transportul aerian de mărfuri periculoase și că acestui personal i se furnizează informațiile necesare care să îi permită să își îndeplinească responsabilitățile, conform cerințelor TI.

(e) Operatorul IAM se asigură, în conformitate cu TI, că pasagerilor li se furnizează informații cu privire la transportul de mărfuri periculoase la bord.

(f) Operatorul IAM trebuie să raporteze, în conformitate cu TI, fără întârziere AAC și autorității corespunzătoare a statului în care a avut loc evenimentul în cazul în care:

1. se produc orice accidente sau incidente care implică mărfuri periculoase;
2. se descoperă bunuri periculoase nedeclarate sau declarate greșit în încărcătură sau poștă; sau
3. se găsesc bunuri periculoase care sunt transportate de pasageri sau de membri ai echipajului sau se află în bagajele acestora, în conformitate cu partea 8 a TI.

(g) Operatorul IAM se asigură că la punctele de acceptare a încărcăturii sunt disponibile afișe care oferă informații despre transportul bunurilor periculoase, conform prevederilor din TI.

IAM.GEN.VCA.205 Transportul de mărfuri periculoase fără o aprobare specifică

(a) Transportul aerian de mărfuri periculoase se efectuează cel puțin în conformitate cu anexa 18 la Convenția de la Chicago și cu TI.

(b) Operatorii transportă mărfuri periculoase la bordul VCA fără aprobarea specifică prevăzută în subpartea G din Anexa Nr. 5 (partea SPA) dacă: 1. nu fac obiectul TI în conformitate cu partea 1 a acesteia; sau 2. sunt transportate de pasageri sau

echipajul sau se află în bagaje, în conformitate cu partea 8 a TI.

(c) Operatorii IAM care nu sunt autorizați în conformitate cu subpartea G din Anexa Nr. 5 (partea SPA) stabilesc un program de pregătire în domeniul mărfurilor periculoase care îndeplinește cerințele din anexa 18 la Convenția de la Chicago și din TI aplicabile.

(d) Operatorul IAM se asigură că pasagerii sunt informați în legătură cu transportul mărfurilor periculoase în conformitate cu instrucțiunile tehnice.

(e) Operatorul IAM instituie proceduri care să asigure luarea tuturor măsurilor rezonabile pentru prevenirea transportului neintenționat de mărfuri periculoase nedeclarate la bord.

(f) Operatorul IAM trebuie să raporteze, în conformitate cu TI, fără întârziere AAC și autorității corespunzătoare a statului în care a avut loc evenimentul în cazul în care:

1. se produc orice accidente sau incidente care implică mărfuri periculoase;
2. se descoperă bunuri periculoase nedeclarate în încărcătură sau poștă; sau
3. se găsesc bunuri periculoase care sunt transportate de pasageri sau de membri ai echipajului sau se află în bagajele acestora, în conformitate cu partea 8 a TI.

Secțiunea a 2-a

**Aeronave cu capacitate VTOL cu pilot la bord
(MVCA)**

IAM.GEN.MVCA.050 Domeniul de aplicare

echipajul sau se află în bagaje, în conformitate cu partea 8 a TI.

(c) Operatorii IAM care nu sunt autorizați în conformitate cu subpartea G din Anexa Nr. 5 (partea SPA) stabilesc un program de pregătire în domeniul mărfurilor periculoase care îndeplinește cerințele din anexa 18 la Convenția de la Chicago și din TI aplicabile.

(d) Operatorul IAM se asigură că pasagerii sunt informați în legătură cu transportul mărfurilor periculoase în conformitate cu instrucțiunile tehnice.

(e) Operatorul IAM instituie proceduri care să asigure luarea tuturor măsurilor rezonabile pentru prevenirea transportului neintenționat de mărfuri periculoase nedeclarate la bord.

(f) Operatorul IAM trebuie să raporteze, în conformitate cu TI, fără întârziere AAC și autorității corespunzătoare a statului în care a avut loc evenimentul în cazul în care:

1. se produc orice accidente sau incidente care implică mărfuri periculoase;
2. se descoperă bunuri periculoase nedeclarate în încărcătură sau poștă; sau
3. se găsesc bunuri periculoase care sunt transportate de pasageri sau de membri ai echipajului sau se află în bagajele acestora, în conformitate cu partea 8 a TI.

Secțiunea a 2-a

**Aeronave cu capacitate VTOL cu pilot la bord
(MVCA)**

IAM.GEN.MVCA.050 Domeniul de aplicare

Prezenta secțiune stabilește cerințe suplimentare pentru operațiunile IAM cu aeronave cu capacitate VTOL cu pilot la bord (MVCA).

IAM.GEN.MVCA.135 Admiterea în compartimentul echipajului de zbor

(a) Operatorul IAM se asigură că nicio persoană, alta decât pilotul desemnat pentru un zbor, nu este admisă sau transportată în compartimentul echipajului de zbor, cu excepția cazului în care persoana respectivă este:

1. un membru operativ de echipaj;
2. un reprezentant al autorității competente sau al autorității de inspecție, în cazul în care acest lucru este necesar pentru îndeplinirea sarcinilor sale oficiale; sau
3. autorizată și transportată în conformitate cu OM al operatorului.

(b) Pilotul comandant se asigură că:

1. accesul în compartimentul echipajului de zbor nu distrage atenția și/sau nu împiedică efectuarea zborului; și
2. toate persoanele transportate în compartimentul echipajului de zbor sunt familiarizate cu procedurile de siguranță relevante.

(c) Pilotul comandant ia decizia finală privind accesul în compartimentul echipajului de zbor din VCA.

IAM.GEN.MVCA.180 Documente, manuale și informații care trebuie păstrate la bord pe durata fiecărui zbor

(a) Următoarele documente, manuale și informații, pe hârtie sau în format digital, trebuie să fie transportate cu o VCA pe durata fiecărui zbor și trebuie să fie ușor accesibile în scopul inspecției:

Prezenta secțiune stabilește cerințe suplimentare pentru operațiunile IAM cu aeronave cu capacitate VTOL cu pilot la bord (MVCA).

IAM.GEN.MVCA.135 Admiterea în compartimentul echipajului de zbor

(a) Operatorul IAM se asigură că nicio persoană, alta decât pilotul desemnat pentru un zbor, nu este admisă sau transportată în compartimentul echipajului de zbor, cu excepția cazului în care persoana respectivă este:

1. un membru operativ de echipaj;
2. un reprezentant al autorității competente sau al autorității de inspecție, în cazul în care acest lucru este necesar pentru îndeplinirea sarcinilor sale oficiale; sau
3. autorizată și transportată în conformitate cu OM al operatorului.

(b) Pilotul comandant se asigură că:

1. accesul în compartimentul echipajului de zbor nu distrage atenția și/sau nu împiedică efectuarea zborului; și
2. toate persoanele transportate în compartimentul echipajului de zbor sunt familiarizate cu procedurile de siguranță relevante.

(c) Pilotul comandant ia decizia finală privind accesul în compartimentul echipajului de zbor din VCA.

IAM.GEN.MVCA.180 Documente, manuale și informații care trebuie păstrate la bord pe durata fiecărui zbor

(a) Următoarele documente, manuale și informații, pe hârtie sau în format digital, trebuie să fie transportate cu o VCA pe durata fiecărui zbor și trebuie să fie ușor accesibile în scopul inspecției:

1. manualul de zbor al aeronavei (AFM) sau un document/documente echivalent(e);
2. certificatul de înmatriculare original al aeronavei;
3. certificatul de navigabilitate (CofA) în original;
4. certificatul de zgomot, inclusiv o traducere în limba engleză, în cazul în care a fost furnizată de autoritatea care este responsabilă de eliberarea certificatului de zgomot;
5. o copie conformă cu originalul a certificatului de operator aerian (AOC), inclusiv o traducere în limba engleză, dacă AOC a fost emis într-o altă limbă;
6. specificațiile de operare relevante pentru tipul de aeronavă, eliberate în conformitate cu AOC, inclusiv o traducere în limba engleză, în cazul în care specificațiile de operare au fost emise în altă limbă;
7. licența stațiilor radio ale aeronavei în original, dacă este cazul;
8. certificatul (certIFICATELE) de asigurare de răspundere civilă față de terți;
9. jurnalul de bord sau un document echivalent pentru aeronavă;
10. evidențele privind continuitatea navigabilității, după caz;
11. detaliile planului de zbor ATS depus, dacă este cazul;
12. hărți aeronautice actualizate și corespunzătoare pentru ruta zborului propus și pentru toate rutele pe care este rezonabil să se prevadă că poate fi deviat zborul;
13. procedurile și informațiile privind semnalele vizuale care trebuie utilizate de aeronava interceptoare și de aeronava interceptată;

1. manualul de zbor al aeronavei (AFM) sau un document/documente echivalent(e);
2. certificatul de înmatriculare original al aeronavei;
3. certificatul de navigabilitate (CofA) în original;
4. certificatul de zgomot, inclusiv o traducere în limba engleză, în cazul în care a fost furnizată de autoritatea care este responsabilă de eliberarea certificatului de zgomot;
5. o copie conformă cu originalul a certificatului de operator aerian (AOC), inclusiv o traducere în limba engleză, dacă AOC a fost emis într-o altă limbă;
6. specificațiile de operare relevante pentru tipul de aeronavă, eliberate în conformitate cu AOC, inclusiv o traducere în limba engleză, în cazul în care specificațiile de operare au fost emise în altă limbă;
7. licența stațiilor radio ale aeronavei în original, dacă este cazul;
8. certificatul (certIFICATELE) de asigurare de răspundere civilă față de terți;
9. jurnalul de bord sau un document echivalent pentru aeronavă;
10. evidențele privind continuitatea navigabilității, după caz;
11. detaliile planului de zbor ATS depus, dacă este cazul;
12. hărți aeronautice actualizate și corespunzătoare pentru ruta zborului propus și pentru toate rutele pe care este rezonabil să se prevadă că poate fi deviat zborul;
13. procedurile și informațiile privind semnalele vizuale care trebuie utilizate de aeronava interceptoare și de aeronava interceptată;

14. informațiile privind serviciile de căutare și salvare pentru zona zborului avut în vedere, care trebuie să fie ușor accesibile în aeronavă;

15. părțile în vigoare ale OM relevante pentru sarcinile piloților, care trebuie să fie ușor accesibile respectivilor piloți;

16. MEL;

17. avizele corespunzătoare către navigatori (NOTAM) și documentația de informare privind serviciile de informare aeronautică (AIS);

18. informațiile meteorologice corespunzătoare;

19. manifestul încărcăturii și/sau lista de pasageri;

20. documentația privind masa și centrajul;

21. planul de zbor operațional, atunci când este necesar;

22. notificarea categoriilor speciale de pasageri (SCP), dacă este cazul; și

23. orice altă documentație care poate fi relevantă pentru zbor sau care este solicitată de statele interesate de zbor.

(b) Documentele, manualele și informațiile transportate la bord cu ocazia fiecărui zbor trebuie să fie accesibile persoanelor autorizate, utilizabile și fiabile.

(c) Fără a aduce atingere dispozițiilor de la litera (a), în cazul pierderii sau furtului documentelor indicate la litera (a) punctele 2-8, se permite continuarea exploatării până când zborul ajunge la destinație sau într-un loc în care se pot furniza documente înlocuitoare.

IAM.GEN.MVCA.181 Documente și informații care nu pot fi ținute la bord

Fără a aduce atingere punctului IAM.GEN.MVCA.180, în cazul operațiunilor IAM în conformitate cu VFR pe timp de zi, al

14. informațiile privind serviciile de căutare și salvare pentru zona zborului avut în vedere, care trebuie să fie ușor accesibile în aeronavă;

15. părțile în vigoare ale OM relevante pentru sarcinile piloților, care trebuie să fie ușor accesibile respectivilor piloți;

16. MEL;

17. avizele corespunzătoare către navigatori (NOTAM) și documentația de informare privind serviciile de informare aeronautică (AIS);

18. informațiile meteorologice corespunzătoare;

19. manifestul încărcăturii și/sau lista de pasageri;

20. documentația privind masa și centrajul;

21. planul de zbor operațional, atunci când este necesar;

22. notificarea categoriilor speciale de pasageri (SCP), dacă este cazul; și

23. orice altă documentație care poate fi relevantă pentru zbor sau care este solicitată de statele interesate de zbor.

(b) Documentele, manualele și informațiile transportate la bord cu ocazia fiecărui zbor trebuie să fie accesibile persoanelor autorizate, utilizabile și fiabile.

(c) Fără a aduce atingere dispozițiilor de la litera (a), în cazul pierderii sau furtului documentelor indicate la litera (a) punctele 2-8, se permite continuarea exploatării până când zborul ajunge la destinație sau într-un loc în care se pot furniza documente înlocuitoare.

IAM.GEN.MVCA.181 Documente și informații care nu pot fi ținute la bord

Fără a aduce atingere punctului IAM.GEN.MVCA.180, în cazul operațiunilor IAM în conformitate cu VFR pe timp de zi, al

decolării și aterizării la același vertiport în termen de 24 de ore sau al rămânerii într-o zonă apropiată specificată în OM, următoarele documente și informații pot fi păstrate la vertiport în loc să fie luate la bord cu ocazia fiecărui zbor:

1. certificatul de zgomot;
2. licența stațiilor radio ale aeronavei;
3. jurnalul de bord sau un document echivalent;
4. evidențele privind continuitatea navigabilității;
5. avizele către navigatori (NOTAM) și documentația de informare privind serviciile de informare aeronautică (AIS);
6. informațiile meteorologice;
7. notificarea categoriilor speciale de pasageri (SCP), dacă este cazul; și
8. documentația privind masa și centrul.

SUBPARTEA B
PROCEDURI OPERAȚIONALE
Secțiunea 1
Aeronave cu capacitate VTOL (VCA)

UAM.OP.VCA.050 Domeniul de aplicare

Prezenta secțiune stabilește cerințele pentru operațiunile IAM cu aeronave cu capacitate VTOL (VCA).

UAM.OP.VCA.101 Verificarea și calajul altimetric

(a) Operatorul IAM stabilește proceduri pentru verificarea altimetrelor înainte de fiecare plecare.

(b) Operatorul IAM stabilește proceduri pentru calajul altimetric pentru toate fazele de zbor, ținând seama de procedurile stabilite de statul vertiportului sau de statul spațiului aerian parcurs, dacă este cazul.

decolării și aterizării la același vertiport în termen de 24 de ore sau al rămânerii într-o zonă apropiată specificată în OM, următoarele documente și informații pot fi păstrate la vertiport în loc să fie luate la bord cu ocazia fiecărui zbor:

1. certificatul de zgomot;
2. licența stațiilor radio ale aeronavei;
3. jurnalul de bord sau un document echivalent;
4. evidențele privind continuitatea navigabilității;
5. avizele către navigatori (NOTAM) și documentația de informare privind serviciile de informare aeronautică (AIS);
6. informațiile meteorologice;
7. notificarea categoriilor speciale de pasageri (SCP), dacă este cazul; și
8. documentația privind masa și centrul.

SUBPARTEA B
PROCEDURI OPERAȚIONALE
Secțiunea 1
Aeronave cu capacitate VTOL (VCA)

UAM.OP.VCA.050 Domeniul de aplicare

Prezenta secțiune stabilește cerințele pentru operațiunile IAM cu aeronave cu capacitate VTOL (VCA).

UAM.OP.VCA.101 Verificarea și calajul altimetric

(a) Operatorul IAM stabilește proceduri pentru verificarea altimetrelor înainte de fiecare plecare.

(b) Operatorul IAM stabilește proceduri pentru calajul altimetric pentru toate fazele de zbor, ținând seama de procedurile stabilite de statul vertiportului sau de statul spațiului aerian parcurs, dacă este cazul.

UAM.OP.VCA.125 Rularea la sol și mișcarea la sol

(a) Operatorul IAM stabilește proceduri standard și excepționale pentru rularea VCA (aeriană și la sol) și pentru mișcarea VCA la sol, pentru a asigura funcționarea în condiții de siguranță a VCA la vertiport, la locația prevăzută pentru deviere sau la locul de operare VEMS. În special, operatorul IAM ia în considerare riscul de coliziune între o VCA în rulare sau o VCA în mișcare și o altă aeronavă sau alte obiecte, precum și riscul de vătămare corporală a personalului de la sol. Procedurile operatorului IAM trebuie coordonate cu operatorul vertiportului, al locației prevăzute pentru deviere sau al locului de operare, după caz.

(b) VCA se rulează pe suprafața de mișcare a unui vertiport, a locației prevăzute pentru deviere sau a locului de operare VEMS:

1. de către un pilot calificat corespunzător la comenzile VCA; sau
2. în cazul rulării la sol fără pasageri în alt scop decât decolarea, de către o persoană aflată la comenzile VCA, desemnată de operatorul IAM, după ce a beneficiat de pregătire și a primit instrucțiuni adecvate.

(c) Operatorul IAM se asigură că mișcarea la sol a unei VCA pe suprafața de mișcare a unui vertiport, a unei locații prevăzute pentru deviere sau a unui loc de operare VEMS este efectuată sau supravegheată de personal care a beneficiat de pregătire și a primit instrucțiuni adecvate.

UAM.OP.VCA.130 Proceduri de reducere a zgomotului

(a) La elaborarea procedurilor operaționale, operatorul IAM ia în considerare necesitatea de a

UAM.OP.VCA.125 Rularea la sol și mișcarea la sol

(a) Operatorul IAM stabilește proceduri standard și excepționale pentru rularea VCA (aeriană și la sol) și pentru mișcarea VCA la sol, pentru a asigura funcționarea în condiții de siguranță a VCA la vertiport, la locația prevăzută pentru deviere sau la locul de operare VEMS. În special, operatorul IAM ia în considerare riscul de coliziune între o VCA în rulare sau o VCA în mișcare și o altă aeronavă sau alte obiecte, precum și riscul de vătămare corporală a personalului de la sol. Procedurile operatorului IAM trebuie coordonate cu operatorul vertiportului, al locației prevăzute pentru deviere sau al locului de operare, după caz.

(b) VCA se rulează pe suprafața de mișcare a unui vertiport, a locației prevăzute pentru deviere sau a locului de operare VEMS:

1. de către un pilot calificat corespunzător la comenzile VCA; sau
2. în cazul rulării la sol fără pasageri în alt scop decât decolarea, de către o persoană aflată la comenzile VCA, desemnată de operatorul IAM, după ce a beneficiat de pregătire și a primit instrucțiuni adecvate.

(c) Operatorul IAM se asigură că mișcarea la sol a unei VCA pe suprafața de mișcare a unui vertiport, a unei locații prevăzute pentru deviere sau a unui loc de operare VEMS este efectuată sau supravegheată de personal care a beneficiat de pregătire și a primit instrucțiuni adecvate.

UAM.OP.VCA.130 Proceduri de reducere a zgomotului

(a) La elaborarea procedurilor operaționale, operatorul IAM ia în considerare necesitatea de a

reduce la minimum efectul zgomotului și orice proceduri publicate de reducere a zgomotului.

(b) Trebuie ca procedurile operatorului IAM:

1. să asigure prioritatea siguranței în raport cu reducerea zgomotului; și
2. să fie simple și să se poată implementa în siguranță, fără a mări semnificativ volumul de muncă al echipajului de zbor pe durata fazelor critice ale zborului.

UAM.OP.VCA.135 Rute și zone de operare

(a) Operatorul IAM se asigură că operațiunile se desfășoară numai pe rute sau în zone pentru care:

1. sunt puse la dispoziție instalații spațiale, instalații și servicii la sol, precum și servicii meteorologice, adecvate pentru operațiunea planificată;
2. sunt disponibile vertiporturi, locații prevăzute pentru deviere sau locuri de operare VEMS adecvate care să permită executarea unei aterizări în cazul unei defecțiuni critice pentru performanță (CFP) a VCA;
3. performanțele VCA permit conformarea cu cerințele privind altitudinea minimă de zbor;
4. echipamentele VCA îndeplinesc cerințele minime pentru operațiunea prevăzută; și
5. sunt disponibile hărți și planuri adecvate.

(b) Operatorul IAM se asigură că operațiunile se desfășoară în conformitate cu orice restricții specificate de autoritatea competentă pentru rutele sau zonele de operare.

UAM.OP.VCA.145 Stabilirea altitudinilor minime de zbor

(a) Pentru toate segmentele de rută care urmează să fie parcurse, operatorul IAM stabilește:

reduce la minimum efectul zgomotului și orice proceduri publicate de reducere a zgomotului.

(b) Trebuie ca procedurile operatorului IAM:

1. să asigure prioritatea siguranței în raport cu reducerea zgomotului; și
2. să fie simple și să se poată implementa în siguranță, fără a mări semnificativ volumul de muncă al echipajului de zbor pe durata fazelor critice ale zborului.

UAM.OP.VCA.135 Rute și zone de operare

(a) Operatorul IAM se asigură că operațiunile se desfășoară numai pe rute sau în zone pentru care:

1. sunt puse la dispoziție instalații spațiale, instalații și servicii la sol, precum și servicii meteorologice, adecvate pentru operațiunea planificată;
2. sunt disponibile vertiporturi, locații prevăzute pentru deviere sau locuri de operare VEMS adecvate care să permită executarea unei aterizări în cazul unei defecțiuni critice pentru performanță (CFP) a VCA;
3. performanțele VCA permit conformarea cu cerințele privind altitudinea minimă de zbor;
4. echipamentele VCA îndeplinesc cerințele minime pentru operațiunea prevăzută; și
5. sunt disponibile hărți și planuri adecvate.

(b) Operatorul IAM se asigură că operațiunile se desfășoară în conformitate cu orice restricții specificate de autoritatea competentă pentru rutele sau zonele de operare.

UAM.OP.VCA.145 Stabilirea altitudinilor minime de zbor

(a) Pentru toate segmentele de rută care urmează să fie parcurse, operatorul IAM stabilește:

1. altitudinile minime de zbor care asigură distanța verticală necesară față de sol și de obstacole, ținând seama de cerințele relevante din subpartea C a prezentei anexe și de minimele stabilite de statul în care are loc operațiunea; și

2. o metodă prin care pilotul determină altitudinile menționate la punctul 1.

(b) Metoda de stabilire a altitudinilor minime de zbor trebuie să fie aprobată de autoritatea competentă.

(c) Atunci când altitudinile minime de zbor stabilite de operatorul IAM sunt diferite de cele stabilite de statul în care are loc operațiunea, se aplică valorile cele mai mari.

UAM.OP.VCA.190 Schema de combustibil/energie— generalități

(a) Operatorul IAM stabilește, implementează și menține o schemă de combustibil/energie care cuprinde politici și proceduri pentru:

1. planificarea combustibilului/energiei și replanificarea combustibilului/energiei în timpul zborului;
2. selectarea vertiporturilor, a locațiilor prevăzute pentru deviere sau a locurilor de operare VEMS; și
3. gestionarea combustibilului/energiei în timpul zborului.

(b) Schema de combustibil/energie trebuie:

1. să fie adecvată pentru operațiunea avută în vedere; și
2. să corespundă capacității operatorului IAM de a-i sprijini implementarea.

(c) Schema de combustibil/energie trebuie inclusă în manualul de operațiuni.

1. altitudinile minime de zbor care asigură distanța verticală necesară față de sol și de obstacole, ținând seama de cerințele relevante din subpartea C a prezentei anexe și de minimele stabilite de statul în care are loc operațiunea; și

2. o metodă prin care pilotul determină altitudinile menționate la punctul 1.

(b) Metoda de stabilire a altitudinilor minime de zbor trebuie să fie aprobată de autoritatea competentă.

(c) Atunci când altitudinile minime de zbor stabilite de operatorul IAM sunt diferite de cele stabilite de statul în care are loc operațiunea, se aplică valorile cele mai mari.

UAM.OP.VCA.190 Schema de combustibil/energie— generalități

(a) Operatorul IAM stabilește, implementează și menține o schemă de combustibil/energie care cuprinde politici și proceduri pentru:

1. planificarea combustibilului/energiei și replanificarea combustibilului/energiei în timpul zborului;
2. selectarea vertiporturilor, a locațiilor prevăzute pentru deviere sau a locurilor de operare VEMS; și
3. gestionarea combustibilului/energiei în timpul zborului.

(b) Schema de combustibil/energie trebuie:

1. să fie adecvată pentru operațiunea avută în vedere; și
2. să corespundă capacității operatorului IAM de a-i sprijini implementarea.

(c) Schema de combustibil/energie trebuie inclusă în manualul de operațiuni.

(d) Schema de combustibil/energie și orice modificare a acesteia necesită aprobarea prealabilă a autorității competente.

UAM.OP.VCA.191 Schema de combustibil/energie – planificarea combustibilului/energiei și replanificarea combustibilului/energiei în timpul zborului

Operatorul IAM se asigură că:

(a) VCA transportă o cantitate suficientă de combustibil/energie utilizabil(ă) și de rezerve pentru a finaliza zborul planificat în condiții de siguranță și pentru a permite devieri de la operațiunea planificată;

(b) cantitatea planificată de combustibil/energie utilizabil(ă) pentru zborul avut în vedere se bazează pe toate elementele următoare:

1. datele privind consumul de combustibil/energie furnizate în AFM sau datele actuale specifice aeronavei derivate dintr-un sistem de monitorizare a consumului de combustibil/energie;

2. condițiile în care urmează să fie efectuat zborul, inclusiv, dar fără a se limita la:

(i) performanța necesară pentru zborul avut în vedere către destinație, inclusiv vertiporturi, locații prevăzute pentru deviere sau locuri de operare, selectate de-a lungul rutei;

(ii) masele anticipate;

(iii) NOTAM;

(iv) condițiile meteorologice preconizate;

(v) efectele elementelor de întreținere amânate în conformitate cu MEL a operatorului IAM și/sau ale derogărilor de configurație în conformitate cu CDL a operatorului IAM;

(vi) rutele preconizate pentru plecare și pentru sosire și întârzierile anticipate;

(d) Schema de combustibil/energie și orice modificare a acesteia necesită aprobarea prealabilă a autorității competente.

UAM.OP.VCA.191 Schema de combustibil/energie – planificarea combustibilului/energiei și replanificarea combustibilului/energiei în timpul zborului

Operatorul IAM se asigură că:

(a) VCA transportă o cantitate suficientă de combustibil/energie utilizabil(ă) și de rezerve pentru a finaliza zborul planificat în condiții de siguranță și pentru a permite devieri de la operațiunea planificată;

(b) cantitatea planificată de combustibil/energie utilizabil(ă) pentru zborul avut în vedere se bazează pe toate elementele următoare:

1. datele privind consumul de combustibil/energie furnizate în AFM sau datele actuale specifice aeronavei derivate dintr-un sistem de monitorizare a consumului de combustibil/energie;

2. condițiile în care urmează să fie efectuat zborul, inclusiv, dar fără a se limita la:

(i) performanța necesară pentru zborul avut în vedere către destinație, inclusiv vertiporturi, locații prevăzute pentru deviere sau locuri de operare, selectate de-a lungul rutei;

(ii) masele anticipate;

(iii) NOTAM;

(iv) condițiile meteorologice preconizate;

(v) efectele elementelor de întreținere amânate în conformitate cu MEL a operatorului IAM și/sau ale derogărilor de configurație în conformitate cu CDL a operatorului IAM;

(vi) rutele preconizate pentru plecare și pentru sosire și întârzierile anticipate;

3. eficiența și capacitatea dispozitivelor de stocare a energiei pentru condițiile de operare planificate, luând în considerare degradarea respectivelor dispozitive de stocare a energiei, după caz;

(c) calculul, efectuat înaintea zborului, al combustibilului/energiei utilizabil(e) și al rezervelor de combustibil/energie utilizabil(e) pentru un zbor include:

1. combustibilul/energia pentru rularea la sol, care trebuie să nu fie sub cantitatea preconizată a fi utilizată înainte de decolare;

2. combustibilul/energia pentru zborul pe rută, care trebuie să fie cantitatea de combustibil/energie necesară pentru a permite aeronavei să zboare de la decolare sau de la punctul de replanificare în timpul zborului până la aterizarea la vertiportul de destinație, la locația prevăzută pentru deviere sau la locul de operare, ținând seama de condițiile de operare de la litera (b) punctul 2;

3. rezerva operațională de combustibil/energie, care trebuie să fie cantitatea de combustibil/energie necesară pentru a compensa o serie de factori neprevăzuți care ar putea influența consumul de combustibil/energie până la vertiportul de destinație, locația prevăzută pentru deviere sau locul de operare;

4. rezerva finală de combustibil/energie care se determină pe baza tuturor elementelor următoare:

(i) o durată reprezentativă prevăzută în AFM pentru efectuarea unei manevre go-around de la un punct de decizie pentru aterizare (LDP) și înapoi la respectivul LDP, ținând seama de performanța minimă certificată (CMP) a VCA;

3. eficiența și capacitatea dispozitivelor de stocare a energiei pentru condițiile de operare planificate, luând în considerare degradarea respectivelor dispozitive de stocare a energiei, după caz;

(c) calculul, efectuat înaintea zborului, al combustibilului/energiei utilizabil(e) și al rezervelor de combustibil/energie utilizabil(e) pentru un zbor include:

1. combustibilul/energia pentru rularea la sol, care trebuie să nu fie sub cantitatea preconizată a fi utilizată înainte de decolare;

2. combustibilul/energia pentru zborul pe rută, care trebuie să fie cantitatea de combustibil/energie necesară pentru a permite aeronavei să zboare de la decolare sau de la punctul de replanificare în timpul zborului până la aterizarea la vertiportul de destinație, la locația prevăzută pentru deviere sau la locul de operare, ținând seama de condițiile de operare de la litera (b) punctul 2;

3. rezerva operațională de combustibil/energie, care trebuie să fie cantitatea de combustibil/energie necesară pentru a compensa o serie de factori neprevăzuți care ar putea influența consumul de combustibil/energie până la vertiportul de destinație, locația prevăzută pentru deviere sau locul de operare;

4. rezerva finală de combustibil/energie care se determină pe baza tuturor elementelor următoare:

(i) o durată reprezentativă prevăzută în AFM pentru efectuarea unei manevre go-around de la un punct de decizie pentru aterizare (LDP) și înapoi la respectivul LDP, ținând seama de performanța minimă certificată (CMP) a VCA;

(ii) o estimare prudentă a condițiilor ambientale, din punctul de vedere al consumului de combustibil/energie;

(iii) o configurație/viteză corespunzătoare pentru a efectua procedurile de go-around și de apropiere;

(iv) o estimare prudentă a consumului de combustibil/energie;

5. combustibil/energie suplimentar(ă), care trebuie să fie cantitatea de combustibil/energie care să permită VCA să efectueze o aterizare în condiții de siguranță la un vertiport, la o locație prevăzută pentru deviere sau la un loc de operare, selectat de-a lungul rutei, ținând seama de CMP a VCA în orice punct al rutei; acest combustibil/această energie suplimentar(ă) este necesar(ă) numai în cazul în care cantitatea de combustibil/energie calculată în conformitate cu litera (c) subpunctele 2-3 nu este suficientă pentru o astfel de eventualitate;

6. combustibilul/energia suplimentar(ă) pentru a ține seama de constrângerile operaționale specifice sau de întârzierile anticipate; și

7. combustibilul/energia discreționar(ă), dacă este solicitat(ă) de PIC; (d) în cazul în care un zbor trebuie să continue de-a lungul unei rute sau către un vertiport de destinație, o locație prevăzută pentru deviere sau un alt loc de operare decât cel planificat inițial, procedurile de replanificare în timpul zborului pentru calcularea combustibilului/energiei utilizabil(e) necesare le includ pe cele menționate la litera (b) punctul 2 și la litera (c) punctele 2-6.

UAM.OP.VCA.195 Schema de combustibil/energie – Gestionarea combustibilului/energiei în timpul zborului

(ii) o estimare prudentă a condițiilor ambientale, din punctul de vedere al consumului de combustibil/energie;

(iii) o configurație/viteză corespunzătoare pentru a efectua procedurile de go-around și de apropiere;

(iv) o estimare prudentă a consumului de combustibil/energie;

5. combustibil/energie suplimentar(ă), care trebuie să fie cantitatea de combustibil/energie care să permită VCA să efectueze o aterizare în condiții de siguranță la un vertiport, la o locație prevăzută pentru deviere sau la un loc de operare, selectat de-a lungul rutei, ținând seama de CMP a VCA în orice punct al rutei; acest combustibil/această energie suplimentar(ă) este necesar(ă) numai în cazul în care cantitatea de combustibil/energie calculată în conformitate cu litera (c) subpunctele 2-3 nu este suficientă pentru o astfel de eventualitate;

6. combustibilul/energia suplimentar(ă) pentru a ține seama de constrângerile operaționale specifice sau de întârzierile anticipate; și

7. combustibilul/energia discreționar(ă), dacă este solicitat(ă) de PIC; (d) în cazul în care un zbor trebuie să continue de-a lungul unei rute sau către un vertiport de destinație, o locație prevăzută pentru deviere sau un alt loc de operare decât cel planificat inițial, procedurile de replanificare în timpul zborului pentru calcularea combustibilului/energiei utilizabil(e) necesare le includ pe cele menționate la litera (b) punctul 2 și la litera (c) punctele 2-6.

UAM.OP.VCA.195 Schema de combustibil/energie – Gestionarea combustibilului/energiei în timpul zborului

(a) Operatorul IAM trebuie să instituie proceduri și politici prin care să se asigure că în timpul zborului sunt efectuate verificări ale combustibilului/energiei și gestionarea combustibilului/energiei.

(b) PIC monitorizează cantitatea de combustibil/energie utilizabil(ă) rămas(ă) în VCA pentru a se asigura că acesta(aceasta) este protejat(ă) și nu este mai mic(ă) decât cea de combustibil/energie necesar(ă) pentru a ajunge la vertiportul de destinație, la locația prevăzută pentru deviere sau locul de operare VEMS selectat(ă) unde se poate efectua o aterizare în condiții de siguranță.

(c) În cazul în care o modificare a autorizării pentru continuarea zborului la un anumit vertiport, la o anumită locație prevăzută pentru deviere sau la un anumit loc de operare VEMS pe care PIC s-a angajat să aterizeze poate duce la aterizarea cu mai puțin decât rezerva finală de combustibil/energie planificată, acesta trebuie să anunțe controlul traficului aerian (ATC) că există o situație de „combustibil/energie minim(ă)” declarând „MINIMUM FUEL”.

(d) PIC trebuie să declare o situație de „urgență de combustibil/energie” prin difuzarea mesajului „MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL” atunci când cantitatea de combustibil/energie utilizabil(ă) calculată a fi disponibilă la aterizarea la cel mai apropiat vertiport, locație prevăzută pentru deviere sau locul de operare VEMS unde se poate efectua o aterizare în condiții de siguranță este mai mică decât rezerva finală de combustibil/energie planificată.

UAM.OP.VCA.210 Piloți la posturile alocate

(a) Operatorul IAM trebuie să instituie proceduri și politici prin care să se asigure că în timpul zborului sunt efectuate verificări ale combustibilului/energiei și gestionarea combustibilului/energiei.

(b) PIC monitorizează cantitatea de combustibil/energie utilizabil(ă) rămas(ă) în VCA pentru a se asigura că acesta(aceasta) este protejat(ă) și nu este mai mic(ă) decât cea de combustibil/energie necesar(ă) pentru a ajunge la vertiportul de destinație, la locația prevăzută pentru deviere sau locul de operare VEMS selectat(ă) unde se poate efectua o aterizare în condiții de siguranță.

(c) În cazul în care o modificare a autorizării pentru continuarea zborului la un anumit vertiport, la o anumită locație prevăzută pentru deviere sau la un anumit loc de operare VEMS pe care PIC s-a angajat să aterizeze poate duce la aterizarea cu mai puțin decât rezerva finală de combustibil/energie planificată, acesta trebuie să anunțe controlul traficului aerian (ATC) că există o situație de „combustibil/energie minim(ă)” declarând „MINIMUM FUEL”.

(d) PIC trebuie să declare o situație de „urgență de combustibil/energie” prin difuzarea mesajului „MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL” atunci când cantitatea de combustibil/energie utilizabil(ă) calculată a fi disponibilă la aterizarea la cel mai apropiat vertiport, locație prevăzută pentru deviere sau locul de operare VEMS unde se poate efectua o aterizare în condiții de siguranță este mai mică decât rezerva finală de combustibil/energie planificată.

UAM.OP.VCA.210 Piloți la posturile alocate

(a) În timpul decolării și aterizării, pilotul care trebuie să fie de serviciu se află la postul alocat.

(b) În toate celelalte faze ale zborului, pilotul care trebuie să fie de serviciu rămâne la postul alocat, cu excepția cazului în care absența este necesară pentru îndeplinirea sarcinilor legate de operațiune sau pentru nevoi fiziologice. În cazul în care absența este necesară din motivele menționate mai sus, comanda VCA se predă unui alt pilot calificat corespunzător.

(c) În toate fazele zborului, pilotul care trebuie să fie de serviciu trebuie să rămână vigilent. În cazul în care pilotul constată o lipsă de vigilență, se iau contramăsuri adecvate.

UAM.OP.VCA.245 Condiții meteorologice

Operatorul IAM se asigură că aeronava este operată în limitele de operare meteorologice pentru care este certificată și ținând seama de condițiile meteorologice actuale și prognozate pentru întreaga durată a zborului.

UAM.OP.VCA.250 Gheața și alți contaminanți – proceduri la sol

(a) Operatorul IAM instituie proceduri care trebuie urmate în cazul în care sunt necesare tratamente de dejivrare și antijivraj la sol și inspecții conexe ale VCA pentru a permite operarea acesteia în condiții de siguranță.

(b) PIC începe decolarea numai în cazul în care VCA este liberă de orice depunere care i-ar putea afecta negativ performanța sau controlabilitatea în conformitate cu AFM.

UAM.OP.VCA.255 Gheață și alți contaminanți – proceduri în zbor

(a) În timpul decolării și aterizării, pilotul care trebuie să fie de serviciu se află la postul alocat.

(b) În toate celelalte faze ale zborului, pilotul care trebuie să fie de serviciu rămâne la postul alocat, cu excepția cazului în care absența este necesară pentru îndeplinirea sarcinilor legate de operațiune sau pentru nevoi fiziologice. În cazul în care absența este necesară din motivele menționate mai sus, comanda VCA se predă unui alt pilot calificat corespunzător.

(c) În toate fazele zborului, pilotul care trebuie să fie de serviciu trebuie să rămână vigilent. În cazul în care pilotul constată o lipsă de vigilență, se iau contramăsuri adecvate.

UAM.OP.VCA.245 Condiții meteorologice

Operatorul IAM se asigură că aeronava este operată în limitele de operare meteorologice pentru care este certificată și ținând seama de condițiile meteorologice actuale și prognozate pentru întreaga durată a zborului.

UAM.OP.VCA.250 Gheața și alți contaminanți – proceduri la sol

(a) Operatorul IAM instituie proceduri care trebuie urmate în cazul în care sunt necesare tratamente de dejivrare și antijivraj la sol și inspecții conexe ale VCA pentru a permite operarea acesteia în condiții de siguranță.

(b) PIC începe decolarea numai în cazul în care VCA este liberă de orice depunere care i-ar putea afecta negativ performanța sau controlabilitatea în conformitate cu AFM.

UAM.OP.VCA.255 Gheață și alți contaminanți – proceduri în zbor

(a) Operatorul IAM instituie proceduri pentru zboruri desfășurate în condiții probabile sau certe de jivraj.

(b) PIC nu începe zborul și nici nu zboară intenționat în condiții de jivraj probabile sau certe decât în cazul în care VCA este certificată și echipată pentru a opera în astfel de condiții.

(c) Dacă jivrajul real depășește intensitatea pentru care aeronava este certificată sau dacă o aeronavă necertificată pentru zbor în condiții cunoscute de jivraj se confruntă cu condiții de jivraj, PIC părăsește fără întârziere zona cu condiții de jivraj, declarând, dacă este necesar, o urgență la ATS.

UAM.OP.VCA.260 Cantitatea de lubrifianț

După caz, PIC nu inițiază un zbor și nici nu îl continuă în eventualitatea unei replanificări în timpul zborului decât după ce s-a asigurat de faptul că VCA are la bord cel puțin cantitatea planificată lubrifianț utilizabil pentru a încheia zborul în siguranță, luând în considerare condițiile de operare prevăzute.

UAM.OP.VCA.265 Condiții de decolare

Înainte de a iniția decolarea, PIC trebuie să se asigure că:

(a) condițiile meteorologice la vertiport, în locația prevăzută pentru deviere sau la locul de operare VEMS și starea suprafeței de decolare care urmează a fi utilizată nu vor împiedica PIC să efectueze decolarea și plecarea în condiții de siguranță și

(b) vor fi respectate minimele de operare stabilite pentru vertiport, locația prevăzută pentru deviere sau locul de operare VEMS, după caz.

UAM.OP.VCA.270 Altitudinile minime de zbor

(a) Operatorul IAM instituie proceduri pentru zboruri desfășurate în condiții probabile sau certe de jivraj.

(b) PIC nu începe zborul și nici nu zboară intenționat în condiții de jivraj probabile sau certe decât în cazul în care VCA este certificată și echipată pentru a opera în astfel de condiții.

(c) Dacă jivrajul real depășește intensitatea pentru care aeronava este certificată sau dacă o aeronavă necertificată pentru zbor în condiții cunoscute de jivraj se confruntă cu condiții de jivraj, PIC părăsește fără întârziere zona cu condiții de jivraj, declarând, dacă este necesar, o urgență la ATS.

UAM.OP.VCA.260 Cantitatea de lubrifianț

După caz, PIC nu inițiază un zbor și nici nu îl continuă în eventualitatea unei replanificări în timpul zborului decât după ce s-a asigurat de faptul că VCA are la bord cel puțin cantitatea planificată lubrifianț utilizabil pentru a încheia zborul în siguranță, luând în considerare condițiile de operare prevăzute.

UAM.OP.VCA.265 Condiții de decolare

Înainte de a iniția decolarea, PIC trebuie să se asigure că:

(a) condițiile meteorologice la vertiport, în locația prevăzută pentru deviere sau la locul de operare VEMS și starea suprafeței de decolare care urmează a fi utilizată nu vor împiedica PIC să efectueze decolarea și plecarea în condiții de siguranță și

(b) vor fi respectate minimele de operare stabilite pentru vertiport, locația prevăzută pentru deviere sau locul de operare VEMS, după caz.

UAM.OP.VCA.270 Altitudinile minime de zbor

PIC nu zboară sub altitudinile minime de zbor specificate, cu excepția următoarelor cazuri:

(a) acest lucru este necesar pentru decolare sau aterizare; sau

(b) coborârea se face în conformitate cu procedurile aprobate de autoritatea competentă.

UAM.OP.VCA.275 Simularea situațiilor anormale sau de urgență în zbor

Atunci când transportă pasageri sau bunuri, PIC nu simulează situații anormale sau de urgență care necesită aplicarea unor proceduri anormale sau de urgență.

UAM.OP.VCA.290 Detectarea apropierii de sol sau de obstacole

În cazul în care PIC sau un sistem de avertizare privind apropierea față de sol sau față de obstacole detectează proximitatea nejustificată față de sol și/sau obstacole situate orizontal în raport cu VCA, PIC ia imediat măsuri corective pentru a stabili condiții sigure de zbor.

UAM.OP.VCA.300 Condiții de apropiere și aterizare

Înainte de a iniția o operațiune de apropiere, PIC trebuie să se asigure că:

(a) condițiile meteorologice la vertiport, în locația prevăzută pentru deviere sau la locul de operare VEMS nu vor împiedica PIC să efectueze o apropiere, o aterizare sau o manevră go-around în condiții de siguranță, având în vedere informațiile privind performanța cuprinse în manualul de operațiuni (OM); și

(b) trebuie respectate minimele de operare pentru vertiport stabilite sau minimele de vizibilitate și distanță față de nori pentru zborurile efectuate în conformitate cu VFR pe timp de zi.

PIC nu zboară sub altitudinile minime de zbor specificate, cu excepția următoarelor cazuri:

(a) acest lucru este necesar pentru decolare sau aterizare; sau

(b) coborârea se face în conformitate cu procedurile aprobate de autoritatea competentă.

UAM.OP.VCA.275 Simularea situațiilor anormale sau de urgență în zbor

Atunci când transportă pasageri sau bunuri, PIC nu simulează situații anormale sau de urgență care necesită aplicarea unor proceduri anormale sau de urgență.

UAM.OP.VCA.290 Detectarea apropierii de sol sau de obstacole

În cazul în care PIC sau un sistem de avertizare privind apropierea față de sol sau față de obstacole detectează proximitatea nejustificată față de sol și/sau obstacole situate orizontal în raport cu VCA, PIC ia imediat măsuri corective pentru a stabili condiții sigure de zbor.

UAM.OP.VCA.300 Condiții de apropiere și aterizare

Înainte de a iniția o operațiune de apropiere, PIC trebuie să se asigure că:

(a) condițiile meteorologice la vertiport, în locația prevăzută pentru deviere sau la locul de operare VEMS nu vor împiedica PIC să efectueze o apropiere, o aterizare sau o manevră go-around în condiții de siguranță, având în vedere informațiile privind performanța cuprinse în manualul de operațiuni (OM); și

(b) trebuie respectate minimele de operare pentru vertiport stabilite sau minimele de vizibilitate și distanță față de nori pentru zborurile efectuate în conformitate cu VFR pe timp de zi.

UAM.OP.VCA.315 Orele de zbor – raportare
Operatorul IAM trebuie să pună la dispoziția autorității competente numărul orelor de zbor pentru fiecare VCA exploatată pe parcursul anului calendaristic precedent.

Secțiunea a 2-a

Aeronave cu capacitate VTOL cu pilot la bord (MVCA)

UAM.OP.MVCA.050 Domeniul de aplicare

Prezenta secțiune stabilește cerințe suplimentare pentru operațiunile IAM cu aeronave cu capacitate VTOL cu pilot la bord (MVCA).

UAM.OP.MVCA.100 Utilizarea serviciilor de trafic aerian (ATS)

Operatorul IAM se asigură că:

- (a) se utilizează ATS corespunzătoare spațiului aerian în care se desfășoară operațiunea și regulilor aeriene aplicabile, ori de câte ori sunt disponibile;
- (b) instrucțiunile operaționale în timpul zborului care presupun o modificare a planului de zbor ATS sunt coordonate cu unitatea ATS corespunzătoare înainte de transmiterea către o VCA;
- (c) sistemele de servicii de căutare și salvare pot fi menținute ori de câte ori utilizarea ATS în spațiul aerian în care se desfășoară operațiunea nu este obligatorie pentru zborurile VFR pe timp de zi;
- (d) pentru operațiunile din spațiul aerian desemnat de autoritatea competentă ca spațiu aerian U-space și care nu beneficiază de servicii de control al traficului aerian (ATC) de către un furnizor de servicii de navigație aeriană (ANSP), trebuie să se asigure că VCA este permanent vizibilă electronic pentru furnizorii de servicii U-space.

UAM.OP.VCA.315 Orele de zbor – raportare
Operatorul IAM trebuie să pună la dispoziția autorității competente numărul orelor de zbor pentru fiecare VCA exploatată pe parcursul anului calendaristic precedent.

Secțiunea a 2-a

Aeronave cu capacitate VTOL cu pilot la bord (MVCA)

UAM.OP.MVCA.050 Domeniul de aplicare

Prezenta secțiune stabilește cerințe suplimentare pentru operațiunile IAM cu aeronave cu capacitate VTOL cu pilot la bord (MVCA).

UAM.OP.MVCA.100 Utilizarea serviciilor de trafic aerian (ATS)

Operatorul IAM se asigură că:

- (a) se utilizează ATS corespunzătoare spațiului aerian în care se desfășoară operațiunea și regulilor aeriene aplicabile, ori de câte ori sunt disponibile;
- (b) instrucțiunile operaționale în timpul zborului care presupun o modificare a planului de zbor ATS sunt coordonate cu unitatea ATS corespunzătoare înainte de transmiterea către o VCA;
- (c) sistemele de servicii de căutare și salvare pot fi menținute ori de câte ori utilizarea ATS în spațiul aerian în care se desfășoară operațiunea nu este obligatorie pentru zborurile VFR pe timp de zi;
- (d) pentru operațiunile din spațiul aerian desemnat de autoritatea competentă ca spațiu aerian U-space și care nu beneficiază de servicii de control al traficului aerian (ATC) de către un furnizor de servicii de navigație aeriană (ANSP), trebuie să se asigure că VCA este permanent vizibilă electronic pentru furnizorii de servicii U-space.

UAM.OP.MVCA.107 Vertiportul adecvat și locația prevăzută pentru deviere adecvată

(a) Operatorul IAM utilizează vertiporturi adecvate pentru operațiunile sale normale și pentru devierea de la ruta planificată, după caz.

(b) Fără a aduce atingere literei (a), operatorul IAM poate utiliza una sau mai multe locații prevăzute pentru deviere adecvate în timpul zborului pentru a devia de la ruta planificată, după caz.

(c) Un vertiport este considerat adecvat dacă, la momentul preconizat al utilizării:

1. este compatibil cu dimensiunile și greutatea VCA;
2. este compatibil cu căile de apropiere și de plecare pentru VCA;
3. furnizează servicii de salvare și de stingere a incendiilor (RFFS) și alte servicii și facilități necesare pentru operațiunea avută în vedere; și
4. este disponibil.

(d) O locație prevăzută pentru deviere este considerată adecvată în cazul în care, la momentul preconizat al utilizării:

1. caracteristicile sale, inclusiv dimensiunile, obstacolele și starea suprafeței, sunt compatibile cu VCA și permit aterizarea în conformitate cu un profil de aterizare aprobat;
2. poate fi atinsă în cadrul CMP al VCA ținând seama de limitările legate de vânt;
3. are un nivel acceptabil de protecție RFFS;
4. este verificată în prealabil; și
5. este disponibilă.

UAM.OP.MVCA.111 Minimele de vizibilitate și de distanță față de nori – zboruri VFR**UAM.OP.MVCA.107 Vertiportul adecvat și locația prevăzută pentru deviere adecvată**

(a) Operatorul IAM utilizează vertiporturi adecvate pentru operațiunile sale normale și pentru devierea de la ruta planificată, după caz.

(b) Fără a aduce atingere literei (a), operatorul IAM poate utiliza una sau mai multe locații prevăzute pentru deviere adecvate în timpul zborului pentru a devia de la ruta planificată, după caz.

(c) Un vertiport este considerat adecvat dacă, la momentul preconizat al utilizării:

1. este compatibil cu dimensiunile și greutatea VCA;
2. este compatibil cu căile de apropiere și de plecare pentru VCA;
3. furnizează servicii de salvare și de stingere a incendiilor (RFFS) și alte servicii și facilități necesare pentru operațiunea avută în vedere; și
4. este disponibil.

(d) O locație prevăzută pentru deviere este considerată adecvată în cazul în care, la momentul preconizat al utilizării:

1. caracteristicile sale, inclusiv dimensiunile, obstacolele și starea suprafeței, sunt compatibile cu VCA și permit aterizarea în conformitate cu un profil de aterizare aprobat;
2. poate fi atinsă în cadrul CMP al VCA ținând seama de limitările legate de vânt;
3. are un nivel acceptabil de protecție RFFS;
4. este verificată în prealabil; și
5. este disponibilă.

UAM.OP.MVCA.111 Minimele de vizibilitate și de distanță față de nori – zboruri VFR

(a) Operatorul IAM stabilește minimele de vizibilitate și de distanță față de nori pentru zborurile care urmează să fie efectuate în conformitate cu VFR pe timp de zi. Aceste minime nu trebuie să fie mai mici decât cele specificate la punctul SERA.5001 din CT-SERA aprobate prin Ordinul Directorului AAC nr. 39/GEN din 09.09.2025, pentru clasa de spațiu aerian în care se efectuează zborul, cu excepția cazului în care se permite efectuarea de zboruri VFR speciale.

(b) Dacă este necesar, operatorul IAM poate specifica în OM condiții suplimentare pentru aplicabilitatea unor astfel de minime, luând în considerare factori precum acoperirea radio, terenul, natura amplasamentelor, condițiile de zbor și capacitatea ATS.

(c) Zborurile se efectuează în contact vizual cu suprafața.

UAM.OP.MVCA.127 Decolarea și aterizarea – zboruri VFR pe timp de zi

(a) Atunci când efectuează un zbor în conformitate cu VFR pe timp de zi, PIC nu trebuie să decoleze sau să aterizeze la un vertiport sau la o locație prevăzută pentru deviere decât în cazul în care condițiile meteorologice raportate la respectivul vertiport sau în respectiva locație prevăzută pentru deviere sunt egale sau superioare celor specificate la punctul SERA.5001 sau la punctul SERA.5005 din CT-SERA aprobate prin Ordinul Directorului AAC nr. 39/GEN din 09.09.2025, pentru clasa de spațiu aerian în care se efectuează zborul.

(b) Atunci când condițiile meteorologice raportate sunt inferioare celor necesare pentru decolare, se începe o decolare numai în cazul în care PIC poate stabili că minimele de vizibilitate și de distanță față

(a) Operatorul IAM stabilește minimele de vizibilitate și de distanță față de nori pentru zborurile care urmează să fie efectuate în conformitate cu VFR pe timp de zi. Aceste minime nu trebuie să fie mai mici decât cele specificate la punctul SERA.5001 din CT-SERA aprobate prin Ordinul Directorului AAC nr. 39/GEN din 09.09.2025, pentru clasa de spațiu aerian în care se efectuează zborul, cu excepția cazului în care se permite efectuarea de zboruri VFR speciale.

(b) Dacă este necesar, operatorul IAM poate specifica în OM condiții suplimentare pentru aplicabilitatea unor astfel de minime, luând în considerare factori precum acoperirea radio, terenul, natura amplasamentelor, condițiile de zbor și capacitatea ATS.

(c) Zborurile se efectuează în contact vizual cu suprafața.

UAM.OP.MVCA.127 Decolarea și aterizarea – zboruri VFR pe timp de zi

(a) Atunci când efectuează un zbor în conformitate cu VFR pe timp de zi, PIC nu trebuie să decoleze sau să aterizeze la un vertiport sau la o locație prevăzută pentru deviere decât în cazul în care condițiile meteorologice raportate la respectivul vertiport sau în respectiva locație prevăzută pentru deviere sunt egale sau superioare celor specificate la punctul SERA.5001 sau la punctul SERA.5005 din CT-SERA aprobate prin Ordinul Directorului AAC nr. 39/GEN din 09.09.2025, pentru clasa de spațiu aerian în care se efectuează zborul.

(b) Atunci când condițiile meteorologice raportate sunt inferioare celor necesare pentru decolare, se începe o decolare numai în cazul în care PIC poate stabili că minimele de vizibilitate și de distanță față

de nori de-a lungul zonei de decolare sunt egale sau superioare minimelor necesare.

(c) Atunci când nu sunt disponibile condiții meteorologice raportate, se începe o decolare numai în cazul în care PIC poate stabili că minimele de vizibilitate și de distanță față de nori de-a lungul zonei de decolare sunt egale sau superioare minimelor necesare.

UAM.OP.MVCA.155 Transportul categoriilor speciale de pasageri (SCP)

(a) SCP sunt transportați la bord în condiții care să asigure siguranța VCA și a ocupanților acesteia în conformitate cu procedurile instituite de operatorul VCA.

(b) SCP nu primesc și nici nu ocupă locuri care permit accesul direct la ieșirile de urgență sau în care prezența lor ar putea:

1. împiedica membrii echipajului să își execute sarcinile;
2. obstrucționa accesul la echipamentele de urgență; sau
3. împiedica evacuarea de urgență a pasagerilor;

(c) PIC trebuie informat în prealabil dacă la bord urmează să fie transportați SCP.

UAM.OP.MVCA.160 Depozitarea bagajelor și a mărfurilor

Operatorul IAM instituie proceduri pentru a se asigura că:

(a) în compartimentul pentru pasageri sunt admise numai bagajele care pot fi depozitate în mod corespunzător și în siguranță; și

(b) toate bagajele și mărfurile aflate la bordul aeronavei, care, dacă s-ar deplasa de la locul lor, ar putea produce vătămări corporale sau daune ori ar putea să blocheze coridoarele de trecere și ieșirile,

de nori de-a lungul zonei de decolare sunt egale sau superioare minimelor necesare.

(c) Atunci când nu sunt disponibile condiții meteorologice raportate, se începe o decolare numai în cazul în care PIC poate stabili că minimele de vizibilitate și de distanță față de nori de-a lungul zonei de decolare sunt egale sau superioare minimelor necesare.

UAM.OP.MVCA.155 Transportul categoriilor speciale de pasageri (SCP)

(a) SCP sunt transportați la bord în condiții care să asigure siguranța VCA și a ocupanților acesteia în conformitate cu procedurile instituite de operatorul VCA.

(b) SCP nu primesc și nici nu ocupă locuri care permit accesul direct la ieșirile de urgență sau în care prezența lor ar putea:

1. împiedica membrii echipajului să își execute sarcinile;
2. obstrucționa accesul la echipamentele de urgență; sau
3. împiedica evacuarea de urgență a pasagerilor;

(c) PIC trebuie informat în prealabil dacă la bord urmează să fie transportați SCP.

UAM.OP.MVCA.160 Depozitarea bagajelor și a mărfurilor

Operatorul IAM instituie proceduri pentru a se asigura că:

(a) în compartimentul pentru pasageri sunt admise numai bagajele care pot fi depozitate în mod corespunzător și în siguranță; și

(b) toate bagajele și mărfurile aflate la bordul aeronavei, care, dacă s-ar deplasa de la locul lor, ar putea produce vătămări corporale sau daune ori ar putea să blocheze coridoarele de trecere și ieșirile,

sunt depozitate astfel încât să se prevină deplasarea lor.

UAM.OP.MVCA.165 Locurile pasagerilor

În ceea ce privește posibila evacuare de urgență, operatorul IAM trebuie să stabilească proceduri pentru locurile pe scaune ale pasagerilor pentru a se asigura că aceștia sunt așezați acolo unde vor fi în măsură să asiste evacuarea și să nu o împiedice.

UAM.OP.MVCA.170 Informarea pasagerilor

Operatorul IAM trebuie să se asigure că:

(a) pasagerii primesc informații și asistă la demonstrații de siguranță într-un mod care să faciliteze executarea procedurilor aplicabile în caz de urgență; și

(b) pasagerilor li se pune la dispoziție un material cu informații de siguranță, care cuprinde instrucțiuni sub formă de pictograme care indică modul de folosire a echipamentelor de urgență și amplasarea ieșirilor de urgență pe care pasagerii le-ar putea folosi.

UAM.OP.MVCA.175 Pregătirea zborului

(a) Se întocmește un plan de zbor operațional (OFP) pentru fiecare zbor avut în vedere, ținând seama de spațiul aerian în care urmează să se desfășoare zborul și de regulile aplicabile ale aerului, de performanțele aeronavei, de limitările de operare și de condițiile relevante preconizate de-a lungul rutei de zbor și la vertiport sau la locația prevăzută pentru deviere care urmează să fie utilizate.

(b) PIC nu trebuie să înceapă un zbor decât dacă are certitudinea că:

1. pot fi respectate toate elementele prevăzute în Codul aerian, cu privire la navigabilitatea și înmatricularea aeronavelor, instrumentelor și

sunt depozitate astfel încât să se prevină deplasarea lor.

UAM.OP.MVCA.165 Locurile pasagerilor

În ceea ce privește posibila evacuare de urgență, operatorul IAM trebuie să stabilească proceduri pentru locurile pe scaune ale pasagerilor pentru a se asigura că aceștia sunt așezați acolo unde vor fi în măsură să asiste evacuarea și să nu o împiedice.

UAM.OP.MVCA.170 Informarea pasagerilor

Operatorul IAM trebuie să se asigure că:

(a) pasagerii primesc informații și asistă la demonstrații de siguranță într-un mod care să faciliteze executarea procedurilor aplicabile în caz de urgență; și

(b) pasagerilor li se pune la dispoziție un material cu informații de siguranță, care cuprinde instrucțiuni sub formă de pictograme care indică modul de folosire a echipamentelor de urgență și amplasarea ieșirilor de urgență pe care pasagerii le-ar putea folosi.

UAM.OP.MVCA.175 Pregătirea zborului

(a) Se întocmește un plan de zbor operațional (OFP) pentru fiecare zbor avut în vedere, ținând seama de spațiul aerian în care urmează să se desfășoare zborul și de regulile aplicabile ale aerului, de performanțele aeronavei, de limitările de operare și de condițiile relevante preconizate de-a lungul rutei de zbor și la vertiport sau la locația prevăzută pentru deviere care urmează să fie utilizate.

(b) PIC nu trebuie să înceapă un zbor decât dacă are certitudinea că:

1. pot fi respectate toate elementele prevăzute în Codul aerian, cu privire la navigabilitatea și înmatricularea aeronavelor, instrumentelor și

echipamentelor, masa și centrul, amplasarea centrului de greutate (CG), bagaje și mărfuri, precum și limitările de operare ale aeronavei;

2. aeronava este exploatată în condiții care nu contravin cerințelor din lista derogărilor de configurație (CDL);

3. sunt disponibile acele părți din manualul de operațiuni (OM) care sunt necesare pentru desfășurarea zborului planificat;

4. documentele, informațiile suplimentare și formularele care trebuie să fie disponibile conform punctului IAM.GEN.MVCA.180 se află la bord, cu excepția cazului în care este permisă păstrarea lor la sol în conformitate cu punctul IAM.GEN.MVCA.181;

5. sunt disponibile versiuni actualizate ale hărților, planurilor și documentației asociate sau date echivalente pentru operațiunile cu aeronava avute în vedere, inclusiv orice deviere care ar putea să apară;

6. instalațiile spațiale, instalațiile și serviciile la sol necesare pentru zborul planificat sunt disponibile și adecvate;

7. cerințele aplicabile specificate în OM în ceea ce privește combustibilul/energia, lubrifianții, oxigenul, altitudinile minime de zbor, minimele de operare pentru vertiport, minimele de vizibilitate și de distanță față de nori pentru zborurile VFR pe timp de zi și selectarea vertiporturilor și a locațiilor prevăzute pentru deviere adecvate pot fi respectate pentru zborul planificat;

8. orice limitări operaționale suplimentare pot fi respectate;

9. încărcătura transportată este distribuită și asigurată corespunzător;

echipamentelor, masa și centrul, amplasarea centrului de greutate (CG), bagaje și mărfuri, precum și limitările de operare ale aeronavei;

2. aeronava este exploatată în condiții care nu contravin cerințelor din lista derogărilor de configurație (CDL);

3. sunt disponibile acele părți din manualul de operațiuni (OM) care sunt necesare pentru desfășurarea zborului planificat;

4. documentele, informațiile suplimentare și formularele care trebuie să fie disponibile conform punctului IAM.GEN.MVCA.180 se află la bord, cu excepția cazului în care este permisă păstrarea lor la sol în conformitate cu punctul IAM.GEN.MVCA.181;

5. sunt disponibile versiuni actualizate ale hărților, planurilor și documentației asociate sau date echivalente pentru operațiunile cu aeronava avute în vedere, inclusiv orice deviere care ar putea să apară;

6. instalațiile spațiale, instalațiile și serviciile la sol necesare pentru zborul planificat sunt disponibile și adecvate;

7. cerințele aplicabile specificate în OM în ceea ce privește combustibilul/energia, lubrifianții, oxigenul, altitudinile minime de zbor, minimele de operare pentru vertiport, minimele de vizibilitate și de distanță față de nori pentru zborurile VFR pe timp de zi și selectarea vertiporturilor și a locațiilor prevăzute pentru deviere adecvate pot fi respectate pentru zborul planificat;

8. orice limitări operaționale suplimentare pot fi respectate;

9. încărcătura transportată este distribuită și asigurată corespunzător;

10. a fost aprobat un plan de zbor adresat serviciului de trafic aerian (ATS) și a fost acordată autorizarea de zbor în conformitate cu regulile aplicabile ale aerului și pentru clasa (clasele) de spațiu aerian în care se va desfășura operațiunea.

UAM.OP.MVCA.177 Prezentarea unui plan de zbor adresat serviciilor de trafic aerian (ATS)

(a) Operatorul IAM transmite un plan de zbor ATS în conformitate cu regulile aplicabile ale aerului pentru clasa (clasele) de spațiu aerian în care se va desfășura operațiunea.

(b) Dacă prezentarea unui plan de zbor ATS nu este impusă de regulile aplicabile ale aerului pentru clasa (clasele) de spațiu aerian în care se va desfășura operațiunea, operatorul IAM se asigură că sunt depuse informații adecvate la unitatea ATS corespunzătoare pentru a permite, dacă este necesar, activarea serviciilor de alarmare.

(c) În cazul în care este necesară prezentarea unui plan de zbor ATS, dar este imposibilă transmiterea acestuia de la locul unde începe operațiunea, planul de zbor ATS se transmite cât mai curând posibil după decolare de către PIC sau de către operatorul IAM.

UAM.OP.MVCA.192 Schema de combustibil/energie – selectarea vertiporturilor și a locațiilor prevăzute pentru deviere

(a) PIC selectează și specifică în planul de zbor operațional și, dacă este necesar, în planul de zbor ATS, pentru operațiuni normale, inclusiv pregătirea, și în scopul devierii de la rută:

1. cel puțin două opțiuni de aterizare în condiții de siguranță la destinație, care pot fi atinse din punctul de angajare în aterizare; și

10. a fost aprobat un plan de zbor adresat serviciului de trafic aerian (ATS) și a fost acordată autorizarea de zbor în conformitate cu regulile aplicabile ale aerului și pentru clasa (clasele) de spațiu aerian în care se va desfășura operațiunea.

UAM.OP.MVCA.177 Prezentarea unui plan de zbor adresat serviciilor de trafic aerian (ATS)

(a) Operatorul IAM transmite un plan de zbor ATS în conformitate cu regulile aplicabile ale aerului pentru clasa (clasele) de spațiu aerian în care se va desfășura operațiunea.

(b) Dacă prezentarea unui plan de zbor ATS nu este impusă de regulile aplicabile ale aerului pentru clasa (clasele) de spațiu aerian în care se va desfășura operațiunea, operatorul IAM se asigură că sunt depuse informații adecvate la unitatea ATS corespunzătoare pentru a permite, dacă este necesar, activarea serviciilor de alarmare.

(c) În cazul în care este necesară prezentarea unui plan de zbor ATS, dar este imposibilă transmiterea acestuia de la locul unde începe operațiunea, planul de zbor ATS se transmite cât mai curând posibil după decolare de către PIC sau de către operatorul IAM.

UAM.OP.MVCA.192 Schema de combustibil/energie – selectarea vertiporturilor și a locațiilor prevăzute pentru deviere

(a) PIC selectează și specifică în planul de zbor operațional și, dacă este necesar, în planul de zbor ATS, pentru operațiuni normale, inclusiv pregătirea, și în scopul devierii de la rută:

1. cel puțin două opțiuni de aterizare în condiții de siguranță la destinație, care pot fi atinse din punctul de angajare în aterizare; și

2. unul sau mai multe vertiporturi sau locații prevăzute pentru deviere pentru a asigura aterizarea în condiții de siguranță în cazul în care este necesară o deviere în urma unei CFP în orice moment al zborului.

(b) În scopul selectării vertiporturilor și a locațiilor prevăzute pentru deviere în conformitate cu litera (a), PIC analizează dacă: 1. condițiile meteorologice reale și prognozate indică faptul că, la momentul estimat de utilizare, condițiile la vertiporturile și în locațiile prevăzute pentru deviere selectate vor fi la nivelul sau peste nivelul minimelor aplicabile stabilite în conformitate cu punctul UAM.OP.MVCA.111;

2. CMP al VCA permite debarcarea în condiții de siguranță în vertiporturile sau la locațiile prevăzute pentru deviere selectate;

3. sunt deținute toate aprobările operaționale suplimentare necesare.

(c) PIC aplică marje de siguranță adecvate planificării zborurilor pentru a lua în considerare posibila deteriorare a condițiilor meteorologice la ora estimată de aterizare în comparație cu prognozele disponibile.

UAM.OP.MVCA.193 Opțiuni de aterizare în condiții de siguranță la destinație

PIC se angajează să aterizeze la una dintre opțiunile de aterizare în condiții de siguranță în conformitate cu punctul UAM.OP.MVCA.192, atunci când evaluarea actuală a condițiilor meteorologice, a condițiilor de trafic și a altor condiții operaționale indică faptul că se poate efectua o aterizare în condiții de siguranță la locul de aterizare prevăzut, la ora estimată de utilizare.

2. unul sau mai multe vertiporturi sau locații prevăzute pentru deviere pentru a asigura aterizarea în condiții de siguranță în cazul în care este necesară o deviere în urma unei CFP în orice moment al zborului.

(b) În scopul selectării vertiporturilor și a locațiilor prevăzute pentru deviere în conformitate cu litera (a), PIC analizează dacă: 1. condițiile meteorologice reale și prognozate indică faptul că, la momentul estimat de utilizare, condițiile la vertiporturile și în locațiile prevăzute pentru deviere selectate vor fi la nivelul sau peste nivelul minimelor aplicabile stabilite în conformitate cu punctul UAM.OP.MVCA.111;

2. CMP al VCA permite debarcarea în condiții de siguranță în vertiporturile sau la locațiile prevăzute pentru deviere selectate;

3. sunt deținute toate aprobările operaționale suplimentare necesare.

(c) PIC aplică marje de siguranță adecvate planificării zborurilor pentru a lua în considerare posibila deteriorare a condițiilor meteorologice la ora estimată de aterizare în comparație cu prognozele disponibile.

UAM.OP.MVCA.193 Opțiuni de aterizare în condiții de siguranță la destinație

PIC se angajează să aterizeze la una dintre opțiunile de aterizare în condiții de siguranță în conformitate cu punctul UAM.OP.MVCA.192, atunci când evaluarea actuală a condițiilor meteorologice, a condițiilor de trafic și a altor condiții operaționale indică faptul că se poate efectua o aterizare în condiții de siguranță la locul de aterizare prevăzut, la ora estimată de utilizare.

UAM.OP.MVCA.200 Realimentarea sau extragerea combustibilului unei VCA în regim special

(a) Realimentarea sau extragerea combustibilului în regim special se efectuează numai în cazul în care operatorul IAM:

1. a elaborat proceduri standard de operare pe baza unei evaluări a riscurilor; și
2. a instituit un program de formare pentru personalul său implicat în astfel de operațiuni.

(b) Realimentarea sau extragerea combustibilului în regim special se aplică în cazul:

1. realimentării cu unitățile de portanță și de propulsie pornite;
2. realimentării/extragerii combustibilului pe durata îmbarcării, a debarcării sau în timp ce pasagerii se află la bord; și
3. realimentării/extragerii combustibilului de tip fracțiune largă.

(c) Procedurile de realimentare cu unitățile de portanță și de propulsie pornite și orice modificare a acestor proceduri necesită aprobarea prealabilă a autorității competente.

UAM.OP.MVCA.205 Încărcarea sau schimbarea bateriilor VCA în timp ce pasagerii se îmbarcă, se află la bord sau debarcă

(a) Încărcarea sau schimbarea bateriilor VCA în timpul îmbarcării, al prezenței la bord sau al debarcării pasagerilor se efectuează numai dacă operatorul IAM:

1. a elaborat proceduri standard de operare pe baza unei evaluări a riscurilor; și
2. a instituit un program de formare pentru personalul său implicat în astfel de operațiuni.

UAM.OP.MVCA.216 Folosirea căștii

UAM.OP.MVCA.200 Realimentarea sau extragerea combustibilului unei VCA în regim special

(a) Realimentarea sau extragerea combustibilului în regim special se efectuează numai în cazul în care operatorul IAM:

1. a elaborat proceduri standard de operare pe baza unei evaluări a riscurilor; și
2. a instituit un program de formare pentru personalul său implicat în astfel de operațiuni.

(b) Realimentarea sau extragerea combustibilului în regim special se aplică în cazul:

1. realimentării cu unitățile de portanță și de propulsie pornite;
2. realimentării/extragerii combustibilului pe durata îmbarcării, a debarcării sau în timp ce pasagerii se află la bord; și
3. realimentării/extragerii combustibilului de tip fracțiune largă.

(c) Procedurile de realimentare cu unitățile de portanță și de propulsie pornite și orice modificare a acestor proceduri necesită aprobarea prealabilă a autorității competente.

UAM.OP.MVCA.205 Încărcarea sau schimbarea bateriilor VCA în timp ce pasagerii se îmbarcă, se află la bord sau debarcă

(a) Încărcarea sau schimbarea bateriilor VCA în timpul îmbarcării, al prezenței la bord sau al debarcării pasagerilor se efectuează numai dacă operatorul IAM:

1. a elaborat proceduri standard de operare pe baza unei evaluări a riscurilor; și
2. a instituit un program de formare pentru personalul său implicat în astfel de operațiuni.

UAM.OP.MVCA.216 Folosirea căștii

(a) Fiecare pilot care trebuie să fie prezent la postul său alocat poartă o cască cu microfon sau un dispozitiv echivalent. Casca se folosește ca dispozitiv principal pentru comunicațiile vocale cu unitățile ATS.

(b) Poziția microfonului sau a dispozitivului echivalent în carlingă trebuie să permită utilizarea acestuia pentru radiocomunicații bidirecționale atunci când VCA rulează prin propulsie proprie și ori de câte ori PIC consideră necesar.

UAM.OP.MVCA.220 Mijloace de asistență pentru evacuarea de urgență

Operatorul IAM stabilește proceduri prin care să se asigure că, înainte de rularea la sol sau de mișcarea la sol, înainte de decolare și aterizare și atunci când este sigur și posibil, se armează toate mijloacele de asistență pentru evacuarea de urgență care se declanșează automat.

UAM.OP.MVCA.225 Scaune, centuri de siguranță și sisteme de reținere

(a) Piloți: În timpul decolării și aterizării și ori de câte ori PIC consideră că este necesar din motive de siguranță, fiecare pilot este asigurat corespunzător cu toate centurile de siguranță și sistemele de reținere prevăzute.

(b) Pasageri:

1. Înainte de decolare și aterizare și în timpul rulării la sol sau al mișcării la sol, precum și ori de câte ori se consideră necesar din motive de siguranță, PIC trebuie să se asigure că fiecare pasager aflat la bord este așezat pe locul său și are centura de siguranță sau sistemul de reținere cuplat corespunzător.

2. Operatorul IAM trebuie să dispună ca ocuparea unui scaun al aeronavei de către mai mult de o

(a) Fiecare pilot care trebuie să fie prezent la postul său alocat poartă o cască cu microfon sau un dispozitiv echivalent. Casca se folosește ca dispozitiv principal pentru comunicațiile vocale cu unitățile ATS.

(b) Poziția microfonului sau a dispozitivului echivalent în carlingă trebuie să permită utilizarea acestuia pentru radiocomunicații bidirecționale atunci când VCA rulează prin propulsie proprie și ori de câte ori PIC consideră necesar.

UAM.OP.MVCA.220 Mijloace de asistență pentru evacuarea de urgență

Operatorul IAM stabilește proceduri prin care să se asigure că, înainte de rularea la sol sau de mișcarea la sol, înainte de decolare și aterizare și atunci când este sigur și posibil, se armează toate mijloacele de asistență pentru evacuarea de urgență care se declanșează automat.

UAM.OP.MVCA.225 Scaune, centuri de siguranță și sisteme de reținere

(a) Piloți: În timpul decolării și aterizării și ori de câte ori PIC consideră că este necesar din motive de siguranță, fiecare pilot este asigurat corespunzător cu toate centurile de siguranță și sistemele de reținere prevăzute.

(b) Pasageri:

1. Înainte de decolare și aterizare și în timpul rulării la sol sau al mișcării la sol, precum și ori de câte ori se consideră necesar din motive de siguranță, PIC trebuie să se asigure că fiecare pasager aflat la bord este așezat pe locul său și are centura de siguranță sau sistemul de reținere cuplat corespunzător.

2. Operatorul IAM trebuie să dispună ca ocuparea unui scaun al aeronavei de către mai mult de o

persoană să fie permisă numai pe anumite scaune. PIC se asigură că ocuparea unui scaun de către mai mult de o persoană este permisă numai pentru un adult și un copil de vârstă mică, acesta din urmă fiind asigurat corespunzător cu o centură suplimentară ventrală sau cu alt dispozitiv de siguranță.

UAM.OP.MVCA.230

Asigurarea

compartimentului pentru pasageri

(a) Operatorul IAM trebuie să instituie proceduri prin care să asigure că, înainte de rularea la sol sau mișcarea la sol, decolare și aterizare, toate ieșirile și căile de evacuare sunt libere.

(b) PIC se asigură că, înainte de decolare și aterizare și ori de câte ori se consideră necesar din motive de siguranță, toate echipamentele și bagajele sunt depozitate și asigurate corespunzător.

UAM.OP.MVCA.235 Veste de salvare

Operatorul IAM stabilește proceduri pentru a se asigura că, la operarea unei VCA deasupra apei, durata zborului și condițiile care urmează să fie întâlnite în timpul zborului sunt luate în considerare în mod corespunzător atunci când se decide dacă toți ocupanții aeronavei trebuie să poarte veste de salvare.

UAM.OP.MVCA.240 Fumatul la bord

PIC nu permite niciodată fumatul la bord.

UAM.OP.MVCA.245 Condiții meteorologice

(a) PIC:

1. inițiază zborul sau
2. dacă este cazul, continuă zborul dincolo de punctul de la care se aplică un plan de zbor ATS revizuit în cazul unei replanificări în timpul zborului;

persoană să fie permisă numai pe anumite scaune. PIC se asigură că ocuparea unui scaun de către mai mult de o persoană este permisă numai pentru un adult și un copil de vârstă mică, acesta din urmă fiind asigurat corespunzător cu o centură suplimentară ventrală sau cu alt dispozitiv de siguranță.

UAM.OP.MVCA.230

Asigurarea

compartimentului pentru pasageri

(a) Operatorul IAM trebuie să instituie proceduri prin care să asigure că, înainte de rularea la sol sau mișcarea la sol, decolare și aterizare, toate ieșirile și căile de evacuare sunt libere.

(b) PIC se asigură că, înainte de decolare și aterizare și ori de câte ori se consideră necesar din motive de siguranță, toate echipamentele și bagajele sunt depozitate și asigurate corespunzător.

UAM.OP.MVCA.235 Veste de salvare

Operatorul IAM stabilește proceduri pentru a se asigura că, la operarea unei VCA deasupra apei, durata zborului și condițiile care urmează să fie întâlnite în timpul zborului sunt luate în considerare în mod corespunzător atunci când se decide dacă toți ocupanții aeronavei trebuie să poarte veste de salvare.

UAM.OP.MVCA.240 Fumatul la bord

PIC nu permite niciodată fumatul la bord.

UAM.OP.MVCA.245 Condiții meteorologice

(a) PIC:

1. inițiază zborul sau
2. dacă este cazul, continuă zborul dincolo de punctul de la care se aplică un plan de zbor ATS revizuit în cazul unei replanificări în timpul zborului;

3. continuă către vertiportul de destinație planificat,numai atunci când rapoartele meteorologice actuale sau o combinație de rapoarte și prognoze actuale indică faptul că condițiile meteorologice preconizate la vertiportul de plecare, de-a lungul rutei de zbor și la vertiportul de destinație, la momentul sosirii, sunt conforme cu minimele planificate stabilite în conformitate cu punctul UAM.OP. sau superioare acestora. MVCA.111.

UAM.OP.MVCA.285 Utilizarea oxigenului suplimentar

PIC se asigură că toți piloții implicați în îndeplinirea sarcinilor esențiale pentru operarea în siguranță a VCA în timpul zborului utilizează permanent oxigen suplimentar ori de câte ori altitudinea cabinei depășește 10 000 ft mai mult de 30 de minute și ori de câte ori altitudinea cabinei depășește 13 000 ft.

UAM.OP.MVCA.295 Utilizarea sistemului de evitare a coliziunii în zbor (ACAS)

Atunci când ACAS este instalat și în stare de funcțiune, operatorul IAM stabilește proceduri operaționale și programe de pregătire astfel încât echipajul de zbor să fie pregătit în mod corespunzător pentru evitarea coliziunilor și să fie calificat pentru utilizarea de echipamente ACAS II.

**SUBPARTEA C
PERFORMANȚELE ȘI LIMITĂRILE DE
OPERARE
ALE AERONAVELOR CU CAPACITATE
VTOL (VCA)**

3. continuă către vertiportul de destinație planificat,numai atunci când rapoartele meteorologice actuale sau o combinație de rapoarte și prognoze actuale indică faptul că condițiile meteorologice preconizate la vertiportul de plecare, de-a lungul rutei de zbor și la vertiportul de destinație, la momentul sosirii, sunt conforme cu minimele planificate stabilite în conformitate cu punctul UAM.OP. sau superioare acestora. MVCA.111.

UAM.OP.MVCA.285 Utilizarea oxigenului suplimentar

PIC se asigură că toți piloții implicați în îndeplinirea sarcinilor esențiale pentru operarea în siguranță a VCA în timpul zborului utilizează permanent oxigen suplimentar ori de câte ori altitudinea cabinei depășește 10 000 ft mai mult de 30 de minute și ori de câte ori altitudinea cabinei depășește 13 000 ft.

UAM.OP.MVCA.295 Utilizarea sistemului de evitare a coliziunii în zbor (ACAS)

Atunci când ACAS este instalat și în stare de funcțiune, operatorul IAM stabilește proceduri operaționale și programe de pregătire astfel încât echipajul de zbor să fie pregătit în mod corespunzător pentru evitarea coliziunilor și să fie calificat pentru utilizarea de echipamente ACAS II.

**SUBPARTEA C
PERFORMANȚELE ȘI LIMITĂRILE DE
OPERARE
ALE AERONAVELOR CU CAPACITATE
VTOL (VCA)**

UAM.POL.VCA.050 Domeniul de aplicare

Prezentul capitol stabilește cerințele de performanță și limitările de operare pentru operațiunile IAM cu aeronave cu capacitate VTOL (VCA).

UAM.POL.VCA.100 Tipul de operațiune

VCA se operează în conformitate cu cerințele de performanță aplicabile pentru tipul de operațiune care urmează să fie efectuată.

UAM.POL.VCA.105 Date privind performanța aeronavelor cu capacitate VTOL (VCA)

VCA este operată în conformitate cu datele privind performanța certificate și cu limitările conținute în AFM.

UAM.POL.VCA.110 Cerințe generale de performanță

(a) Masa VCA:

1. la începutul decolării; sau
2. în eventualitatea unei replanificări în timpul zborului la punctul de la care se aplică planul de zbor operațional revizuit, nu trebuie să fie mai mare decât masa la care pot fi respectate cerințele prezentei subpărți pentru zborul care trebuie efectuat, luându-se în calcul reducerile prevăzute ale masei pe parcursul zborului și largarea combustibilului, după caz.

(b) Datele de performanță aprobate cuprinse în AFM sunt folosite pentru a determina conformitatea cu cerințele prezentei subpărți, completate, după caz, cu alte date prevăzute în cerințele relevante. Operatorul IAM trebuie să specifice astfel de alte date în manualul de operațiuni (MO). La aplicarea factorilor prevăzuți în prezenta subparte, se consideră că orice factori

UAM.POL.VCA.050 Domeniul de aplicare

Prezentul capitol stabilește cerințele de performanță și limitările de operare pentru operațiunile IAM cu aeronave cu capacitate VTOL (VCA).

UAM.POL.VCA.100 Tipul de operațiune

VCA se operează în conformitate cu cerințele de performanță aplicabile pentru tipul de operațiune care urmează să fie efectuată.

UAM.POL.VCA.105 Date privind performanța aeronavelor cu capacitate VTOL (VCA)

VCA este operată în conformitate cu datele privind performanța certificate și cu limitările conținute în AFM.

UAM.POL.VCA.110 Cerințe generale de performanță

(a) Masa VCA:

1. la începutul decolării; sau
2. în eventualitatea unei replanificări în timpul zborului la punctul de la care se aplică planul de zbor operațional revizuit, nu trebuie să fie mai mare decât masa la care pot fi respectate cerințele prezentei subpărți pentru zborul care trebuie efectuat, luându-se în calcul reducerile prevăzute ale masei pe parcursul zborului și largarea combustibilului, după caz.

(b) Datele de performanță aprobate cuprinse în AFM sunt folosite pentru a determina conformitatea cu cerințele prezentei subpărți, completate, după caz, cu alte date prevăzute în cerințele relevante. Operatorul IAM trebuie să specifice astfel de alte date în manualul de operațiuni (MO). La aplicarea factorilor prevăzuți în prezenta subparte, se consideră că orice factori

operaționali deja încorporați în datele privind performanța conținute în AFM evită dubla aplicare a factorilor.

(c) Atunci când se demonstrează conformitatea cu cerințele prezentei subpărți, se iau în considerare următorii parametri:

1. masa VCA;
2. configurația VCA;
3. condițiile de mediu, în special:

(i) altitudinea densimetrică;

(ii) vântul:

A. cu excepția cazurilor prevăzute la litera (C), pentru decolare, traiectoria de decolare și aterizare, corecția pentru vânt nu trebuie să fie mai mare de 50 % din orice componentă raportată a unui vânt constant de față de minimum 5 noduri;

B. atunci când decolarea și aterizarea cu o componentă a vântului de coadă este permisă în AFM și în toate cazurile pentru traiectoria de decolare, corecția pentru vântul de coadă nu trebuie să fie mai mică de 150 % din componenta raportată a vântului;

C. atunci când echipamentele precise de măsurare a vântului permit măsurarea exactă a vitezei vântului în punctul decolării și aterizării, componente ale vântului care depășesc 50 % pot fi luate în calcul de către operatorul IAM, cu condiția ca acesta să demonstreze autorității competente că proximitatea FATO și îmbunătățirile aduse acurateței echipamentului de măsurare a vântului oferă un nivel echivalent de siguranță;

4. tehnici de operare; și
5. operarea oricărui sistem care are un efect advers asupra performanței VCA.

operaționali deja încorporați în datele privind performanța conținute în AFM evită dubla aplicare a factorilor.

(c) Atunci când se demonstrează conformitatea cu cerințele prezentei subpărți, se iau în considerare următorii parametri:

1. masa VCA;
2. configurația VCA;
3. condițiile de mediu, în special:

(i) altitudinea densimetrică;

(ii) vântul:

A. cu excepția cazurilor prevăzute la litera (C), pentru decolare, traiectoria de decolare și aterizare, corecția pentru vânt nu trebuie să fie mai mare de 50 % din orice componentă raportată a unui vânt constant de față de minimum 5 noduri;

B. atunci când decolarea și aterizarea cu o componentă a vântului de coadă este permisă în AFM și în toate cazurile pentru traiectoria de decolare, corecția pentru vântul de coadă nu trebuie să fie mai mică de 150 % din componenta raportată a vântului;

C. atunci când echipamentele precise de măsurare a vântului permit măsurarea exactă a vitezei vântului în punctul decolării și aterizării, componente ale vântului care depășesc 50 % pot fi luate în calcul de către operatorul IAM, cu condiția ca acesta să demonstreze autorității competente că proximitatea FATO și îmbunătățirile aduse acurateței echipamentului de măsurare a vântului oferă un nivel echivalent de siguranță;

4. tehnici de operare; și
5. operarea oricărui sistem care are un efect advers asupra performanței VCA.

UAM.POL.VCA.115 Luarea în considerare a obstacolării

Pentru operațiunile înspre/dinspre zonele de apropiere finală și de decolare (FATO), operatorul IAM trebuie, în timpul planificării prealabile zborului și în scopul calculelor distanței de trecere peste obstacole:

(a) să ia în calcul un obstacol localizat după FATO, pe traiectoria de decolare sau pe traiectoria de zbor pentru apropierea întreruptă dacă distanța laterală a acestuia față de cel mai apropiat punct de pe suprafața aflată sub traiectoria de zbor planificată nu este mai mare decât:

1. pentru zborurile care urmează să fie efectuate în conformitate cu VFR:

(i) „ $0,75 \times D$ ”;

(ii) plus, cea mai mare valoare dintre „ $0,25 \times D$ ” sau „3 m”;

(iii) precum și $0,10 \times$ distanța DR pentru operațiuni VFR pe timp de zi;

(b) să ia în calcul un obstacol situat în zona de tranziție laterală sau de rezervă pentru decolări utilizând o procedură de rezervă sau o procedură de tranziție laterală, în cazul în care distanța laterală a acestuia față de cel mai apropiat punct de pe suprafața de sub traiectoria de zbor avută în vedere nu este mai mare de:

1. „ $0,75 \times D$ ”;

2. plus, cea mai mare valoare dintre „ $0,25 \times D$ ” sau „3 m”;

3. plus $0,10 \times$ distanța DR pentru operațiuni VFR pe timp de zi;

(c) să nu ia în calcul obstacolele localizate după FATO, pe traiectoria de decolare sau pe traiectoria de apropiere întreruptă dacă distanța laterală a

UAM.POL.VCA.115 Luarea în considerare a obstacolării

Pentru operațiunile înspre/dinspre zonele de apropiere finală și de decolare (FATO), operatorul IAM trebuie, în timpul planificării prealabile zborului și în scopul calculelor distanței de trecere peste obstacole:

(a) să ia în calcul un obstacol localizat după FATO, pe traiectoria de decolare sau pe traiectoria de zbor pentru apropierea întreruptă dacă distanța laterală a acestuia față de cel mai apropiat punct de pe suprafața aflată sub traiectoria de zbor planificată nu este mai mare decât:

1. pentru zborurile care urmează să fie efectuate în conformitate cu VFR:

(i) „ $0,75 \times D$ ”;

(ii) plus, cea mai mare valoare dintre „ $0,25 \times D$ ” sau „3 m”;

(iii) precum și $0,10 \times$ distanța DR pentru operațiuni VFR pe timp de zi;

(b) să ia în calcul un obstacol situat în zona de tranziție laterală sau de rezervă pentru decolări utilizând o procedură de rezervă sau o procedură de tranziție laterală, în cazul în care distanța laterală a acestuia față de cel mai apropiat punct de pe suprafața de sub traiectoria de zbor avută în vedere nu este mai mare de:

1. „ $0,75 \times D$ ”;

2. plus, cea mai mare valoare dintre „ $0,25 \times D$ ” sau „3 m”;

3. plus $0,10 \times$ distanța DR pentru operațiuni VFR pe timp de zi;

(c) să nu ia în calcul obstacolele localizate după FATO, pe traiectoria de decolare sau pe traiectoria de apropiere întreruptă dacă distanța laterală a

acestora față de cel mai apropiat punct de pe suprafața aflată sub traiectoria de zbor planificată este mai mare decât $3 \times D$, pentru operațiunile VFR pe timp de zi, dacă pe parcursul urcării se garantează că se obține precizia de navigație pe baza reperelor vizuale corespunzătoare.

UAM.POL.VCA.120 Decolarea

(a) Masa VCA la decolare nu trebuie să depășească masa maximă la decolare specificată în AFM pentru procedura sau procedurile certificate de decolare care urmează a fi utilizate.

(b) Operatorul IAM ia în considerare:

1. parametrii corespunzători de la punctul UAM.POL.VCA.110 litera (c); și
2. obstacolele identificate în conformitate cu punctul UAM.POL.VCA.115.

(c) În plus, pentru operațiunile cu VCA dintr-o FATO:

1. masa la decolare trebuie să permită:

(i) posibilitatea întreruperii decolării și aterizării pe FATO în cazul unei CFP confirmare la sau înainte de punctul de decizie pentru decolare (TDP);

(ii) ca distanța necesară pentru decolare întreruptă (RTODRV) să nu depășească distanța disponibilă pentru decolare întreruptă (RTODAV); și

(iii) TODRV nu poate depăși TODAV decât dacă VCA, cu o CFP recunoscută la sau înainte de TDP, atunci când continuă decolarea, poate să treacă peste toate obstacolele până la sfârșitul TODRH cu o marjă verticală de minim 10,7 m (35 ft).

2. Acea parte a decolării până la TDP, inclusiv, se execută în contact vizual cu suprafața, astfel încât să poată fi executată o decolare întreruptă în condiții de siguranță.

acestora față de cel mai apropiat punct de pe suprafața aflată sub traiectoria de zbor planificată este mai mare decât $3 \times D$, pentru operațiunile VFR pe timp de zi, dacă pe parcursul urcării se garantează că se obține precizia de navigație pe baza reperelor vizuale corespunzătoare.

UAM.POL.VCA.120 Decolarea

(a) Masa VCA la decolare nu trebuie să depășească masa maximă la decolare specificată în AFM pentru procedura sau procedurile certificate de decolare care urmează a fi utilizate.

(b) Operatorul IAM ia în considerare:

1. parametrii corespunzători de la punctul UAM.POL.VCA.110 litera (c); și
2. obstacolele identificate în conformitate cu punctul UAM.POL.VCA.115.

(c) În plus, pentru operațiunile cu VCA dintr-o FATO:

1. masa la decolare trebuie să permită:

(i) posibilitatea întreruperii decolării și aterizării pe FATO în cazul unei CFP confirmare la sau înainte de punctul de decizie pentru decolare (TDP);

(ii) ca distanța necesară pentru decolare întreruptă (RTODRV) să nu depășească distanța disponibilă pentru decolare întreruptă (RTODAV); și

(iii) TODRV nu poate depăși TODAV decât dacă VCA, cu o CFP recunoscută la sau înainte de TDP, atunci când continuă decolarea, poate să treacă peste toate obstacolele până la sfârșitul TODRH cu o marjă verticală de minim 10,7 m (35 ft).

2. Acea parte a decolării până la TDP, inclusiv, se execută în contact vizual cu suprafața, astfel încât să poată fi executată o decolare întreruptă în condiții de siguranță.

(d) Pentru decolările care utilizează o procedură de rezervă sau de tranziție laterală, cu o CFP recunoscută la sau înainte de TDP, toate obstacolele din zona de rezervă sau de tranziție laterală trebuie depășite cu o marjă adecvată.

UAM.POL.VCA.125 Traectoria de decolare

(a) De la sfârșitul distanței de decolare necesare pentru VCA (TODRV), în urma unei CFP recunoscute la sau după punctul de decizie pentru decolare (TDP):

1. masa la decolare trebuie să fie astfel încât traectoria de decolare să asigure o distanță de trecere verticală, deasupra tuturor obstacolelor situate pe traectoria de urcare, de cel puțin 10,7 m (35 ft) pentru operațiuni în condiții VFR pe timp de zi;

2. atunci când se efectuează o schimbare de direcție mai mare de 15°, se ia în considerare capacitatea de a menține gradientul de urcare pentru a respecta cerințele de trecere peste obstacole în conformitate cu AFM; Această schimbare de direcție nu se inițiază înaintea atingerii înălțimii de 61 m (200 ft) deasupra suprafeței de decolare decât în cazul în care face parte dintr-o procedură aprobată din AFM.

(b) Atunci când se demonstrează conformitatea cu litera (a), parametrii relevanți de la punctul UAM.POL.VCA.110 litera (c) se iau în considerare la vertiport, la locația prevăzută pentru deviere sau la locul de operare de plecare.

UAM.POL.VCA.130 Zbor pe rută

(a) Masa VCA și traectoria de zbor în toate punctele de-a lungul rutei după o defecțiune critică pentru performanță (CFP), ținând seama de condițiile meteorologice preconizate pentru zbor,

(d) Pentru decolările care utilizează o procedură de rezervă sau de tranziție laterală, cu o CFP recunoscută la sau înainte de TDP, toate obstacolele din zona de rezervă sau de tranziție laterală trebuie depășite cu o marjă adecvată.

UAM.POL.VCA.125 Traectoria de decolare

(a) De la sfârșitul distanței de decolare necesare pentru VCA (TODRV), în urma unei CFP recunoscute la sau după punctul de decizie pentru decolare (TDP):

1. masa la decolare trebuie să fie astfel încât traectoria de decolare să asigure o distanță de trecere verticală, deasupra tuturor obstacolelor situate pe traectoria de urcare, de cel puțin 10,7 m (35 ft) pentru operațiuni în condiții VFR pe timp de zi;

2. atunci când se efectuează o schimbare de direcție mai mare de 15°, se ia în considerare capacitatea de a menține gradientul de urcare pentru a respecta cerințele de trecere peste obstacole în conformitate cu AFM; Această schimbare de direcție nu se inițiază înaintea atingerii înălțimii de 61 m (200 ft) deasupra suprafeței de decolare decât în cazul în care face parte dintr-o procedură aprobată din AFM.

(b) Atunci când se demonstrează conformitatea cu litera (a), parametrii relevanți de la punctul UAM.POL.VCA.110 litera (c) se iau în considerare la vertiport, la locația prevăzută pentru deviere sau la locul de operare de plecare.

UAM.POL.VCA.130 Zbor pe rută

(a) Masa VCA și traectoria de zbor în toate punctele de-a lungul rutei după o defecțiune critică pentru performanță (CFP), ținând seama de condițiile meteorologice preconizate pentru zbor,

trebuie să permită respectarea masei VCA trebuie să permită efectuarea de operațiuni la nivelul minim stabilit în conformitate cu punctul SERA.5005 litera (f) din CT-SERA aprobate prin Ordinul Directorului AAC nr. 39/GEN din 09.09.2025, și coborârea de la altitudinea de croazieră până la punctul de decizie pentru aterizare (LDP) de deasupra vertiportului, a locației prevăzute pentru deviere sau a locului de operare unde se poate efectua aterizarea în conformitate cu punctul UAM.POL.VCA.135.

(b) Atunci când se demonstrează conformitatea cu litera (a), se aplică toate dispozițiile următoare:

1. se presupune că CFP se produce în punctul cel mai critic de-a lungul rutei;
2. se iau în calcul efectele vântului asupra traiectoriei de zbor;
3. largarea combustibilului, dacă este cazul, se planifică să fie efectuată numai în măsura în care permite ajungerea la vertiport, la locația prevăzută pentru deviere sau la locul de operare cu rezervele de combustibil/energie impuse și folosind o procedură sigură; și
4. largarea combustibilului, dacă este cazul, nu se planifică la o altitudine mai mică de 300 m (1 000 ft) deasupra solului.

UAM.POL.VCA.135 Aterizarea

(a) Masa de aterizare a VCA la ora estimată de aterizare nu poate depăși masa maximă indicată în AFM pentru procedura certificată de aterizare care urmează a fi utilizată.

(b) Operatorul IAM ia în considerare:

1. parametrii relevanți de la punctul UAM.POL.VCA.110 litera (c); și

trebuie să permită respectarea masei VCA trebuie să permită efectuarea de operațiuni la nivelul minim stabilit în conformitate cu punctul SERA.5005 litera (f) din CT-SERA aprobate prin Ordinul Directorului AAC nr. 39/GEN din 09.09.2025, și coborârea de la altitudinea de croazieră până la punctul de decizie pentru aterizare (LDP) de deasupra vertiportului, a locației prevăzute pentru deviere sau a locului de operare unde se poate efectua aterizarea în conformitate cu punctul UAM.POL.VCA.135.

(b) Atunci când se demonstrează conformitatea cu litera (a), se aplică toate dispozițiile următoare:

1. se presupune că CFP se produce în punctul cel mai critic de-a lungul rutei;
2. se iau în calcul efectele vântului asupra traiectoriei de zbor;
3. largarea combustibilului, dacă este cazul, se planifică să fie efectuată numai în măsura în care permite ajungerea la vertiport, la locația prevăzută pentru deviere sau la locul de operare cu rezervele de combustibil/energie impuse și folosind o procedură sigură; și
4. largarea combustibilului, dacă este cazul, nu se planifică la o altitudine mai mică de 300 m (1 000 ft) deasupra solului.

UAM.POL.VCA.135 Aterizarea

(a) Masa de aterizare a VCA la ora estimată de aterizare nu poate depăși masa maximă indicată în AFM pentru procedura certificată de aterizare care urmează a fi utilizată.

(b) Operatorul IAM ia în considerare:

1. parametrii relevanți de la punctul UAM.POL.VCA.110 litera (c); și

2. obstacolele identificate în conformitate cu punctul UAM.POL.VCA.115.

(c) În cazul confirmării unei defecțiuni critice pentru performanță (CFP) la sau înainte de punctul de decizie pentru aterizare (LDP), este posibilă fie aterizarea și oprirea pe pistă sau în FATO, fie efectuarea unei aterizări întrerupte cu depășirea tuturor obstacolelor de pe traiectoria de zbor cu o distanță verticală de 10,7 m (35 ft). (d) În cazul confirmării unei CFP în orice punct la sau după LDP, este posibilă aterizarea și oprirea pe pistă sau în FATO cu depășirea tuturor obstacolelor de pe traiectoria de apropiere.

UAM.POL.VCA.140 Masa, centrajul și încărcarea

(a) În orice fază a operării, încărcarea, masa și centrul de greutate (CG) ale VCA trebuie să respecte limitările indicate în AFM sau în manualul de operațiuni, în cazul în care acesta este mai restrictiv.

(b) Operatorul IAM stabilește masa și CG al oricărei aeronave prin cântărire efectivă înainte de punerea în funcțiune inițială și apoi la intervale de 4 ani, în cazul în care se folosesc mase individuale ale VCA, sau la intervale de 9 ani, în cazul în care se folosesc masele flotei de aeronave. Efectele cumulate ale modificărilor și reparațiilor asupra masei și centrajului aeronavei trebuie să fie luate în considerare și documentate corespunzător. VCA trebuie recântărită dacă efectul modificărilor asupra masei și centrajului său nu se cunoaște cu precizie.

(c) Cântărirea se efectuează de către producătorul aeronavei sau de către o organizație de întreținere aprobată.

2. obstacolele identificate în conformitate cu punctul UAM.POL.VCA.115.

(c) În cazul confirmării unei defecțiuni critice pentru performanță (CFP) la sau înainte de punctul de decizie pentru aterizare (LDP), este posibilă fie aterizarea și oprirea pe pistă sau în FATO, fie efectuarea unei aterizări întrerupte cu depășirea tuturor obstacolelor de pe traiectoria de zbor cu o distanță verticală de 10,7 m (35 ft). (d) În cazul confirmării unei CFP în orice punct la sau după LDP, este posibilă aterizarea și oprirea pe pistă sau în FATO cu depășirea tuturor obstacolelor de pe traiectoria de apropiere.

UAM.POL.VCA.140 Masa, centrajul și încărcarea

(a) În orice fază a operării, încărcarea, masa și centrul de greutate (CG) ale VCA trebuie să respecte limitările indicate în AFM sau în manualul de operațiuni, în cazul în care acesta este mai restrictiv.

(b) Operatorul IAM stabilește masa și CG al oricărei aeronave prin cântărire efectivă înainte de punerea în funcțiune inițială și apoi la intervale de 4 ani, în cazul în care se folosesc mase individuale ale VCA, sau la intervale de 9 ani, în cazul în care se folosesc masele flotei de aeronave. Efectele cumulate ale modificărilor și reparațiilor asupra masei și centrajului aeronavei trebuie să fie luate în considerare și documentate corespunzător. VCA trebuie recântărită dacă efectul modificărilor asupra masei și centrajului său nu se cunoaște cu precizie.

(c) Cântărirea se efectuează de către producătorul aeronavei sau de către o organizație de întreținere aprobată.

(d) Operatorul IAM determină masa tuturor elementelor de operare și a membrilor echipajului (piloți și dacă este cazul, echipajul tehnic), incluse în masa operațională a VCA goale, prin cântărire efectivă sau prin utilizarea de mase standard. Influența poziției lor asupra CG al aeronavei trebuie să fie determinată.

(e) Operatorul IAM stabilește masa încărcăturii transportate, inclusiv orice balast, prin cântărirea efectivă sau prin determinarea masei încărcăturii transportate în conformitate cu masele standard ale pasagerilor și, dacă este cazul, ale bagajelor.

(f) Operatorul IAM poate folosi mase standard pentru alte elemente ale încărcăturii dacă demonstrează autorității competente că aceste elemente au aceeași masă sau că masele lor se încadrează în toleranțele specificate.

(g) Operatorul IAM determină masa încărcăturii de combustibil și/sau a unității de stocare a energiei după cum urmează:

1. pentru încărcătura de combustibil, folosind densitatea reală sau, în cazul în care aceasta nu este cunoscută, densitatea calculată în conformitate cu o metodă specificată în manualul de operațiuni (OM);

2. pentru unitatea de stocare a energiei, prin cântărire sau prin utilizarea maselor standard specificate în OM.

UAM.POL.VCA.145 Datele privind masa și centrajul și documentația privind masa și centrajul

(a) Operatorul IAM stabilește, înainte de fiecare zbor, datele referitoare la masă și centraj și elaborează documentația privind masa și centrajul, specificând încărcătura și repartizarea acesteia.

(d) Operatorul IAM determină masa tuturor elementelor de operare și a membrilor echipajului (piloți și dacă este cazul, echipajul tehnic), incluse în masa operațională a VCA goale, prin cântărire efectivă sau prin utilizarea de mase standard. Influența poziției lor asupra CG al aeronavei trebuie să fie determinată.

(e) Operatorul IAM stabilește masa încărcăturii transportate, inclusiv orice balast, prin cântărirea efectivă sau prin determinarea masei încărcăturii transportate în conformitate cu masele standard ale pasagerilor și, dacă este cazul, ale bagajelor.

(f) Operatorul IAM poate folosi mase standard pentru alte elemente ale încărcăturii dacă demonstrează autorității competente că aceste elemente au aceeași masă sau că masele lor se încadrează în toleranțele specificate.

(g) Operatorul IAM determină masa încărcăturii de combustibil și/sau a unității de stocare a energiei după cum urmează:

1. pentru încărcătura de combustibil, folosind densitatea reală sau, în cazul în care aceasta nu este cunoscută, densitatea calculată în conformitate cu o metodă specificată în manualul de operațiuni (OM);

2. pentru unitatea de stocare a energiei, prin cântărire sau prin utilizarea maselor standard specificate în OM.

UAM.POL.VCA.145 Datele privind masa și centrajul și documentația privind masa și centrajul

(a) Operatorul IAM stabilește, înainte de fiecare zbor, datele referitoare la masă și centraj și elaborează documentația privind masa și centrajul, specificând încărcătura și repartizarea acesteia.

Documentația privind masa și centrajul trebuie să permită PIC să determine dacă încărcătura și repartizarea acesteia nu depășesc limitele de masă și centraj ale aeronavei. Documentația privind masa și centrajul trebuie să conțină următoarele informații:

1. înmatricularea și tipul VCA;
2. identificarea, numărul și data zborului;
3. numele complet al PIC;
4. numele complet al persoanei care a întocmit documentația;
5. masa operațională a aeronavei goale și CG corespunzător al aeronavei;
6. masa combustibilului sau a unității de stocare a energiei la decolare și masa combustibilului pentru zborul pe rută;
7. masa altor consumabile în afara combustibilului, dacă este cazul;
8. componentele încărcăturii, inclusiv pasageri, bagaje, marfă și balast;
9. masa la decolare, masa la aterizare și masa fără combustibil;
10. pozițiile aplicabile ale CG al aeronavei; și
11. valorile limită ale masei și ale CG. Informațiile de mai sus trebuie să fie disponibile în documentele de planificare a zborului sau în sistemele de masă și centraj.

(b) Atunci când datele privind masa și centrajul și documentația privind masa și centrajul sunt generate de un sistem computerizat de masă și centraj, operatorul:

1. verifică integritatea datelor rezultate pentru a se asigura că respectivele date se încadrează în limitările prevăzute de AFM; și

Documentația privind masa și centrajul trebuie să permită PIC să determine dacă încărcătura și repartizarea acesteia nu depășesc limitele de masă și centraj ale aeronavei. Documentația privind masa și centrajul trebuie să conțină următoarele informații:

1. înmatricularea și tipul VCA;
2. identificarea, numărul și data zborului;
3. numele complet al PIC;
4. numele complet al persoanei care a întocmit documentația;
5. masa operațională a aeronavei goale și CG corespunzător al aeronavei;
6. masa combustibilului sau a unității de stocare a energiei la decolare și masa combustibilului pentru zborul pe rută;
7. masa altor consumabile în afara combustibilului, dacă este cazul;
8. componentele încărcăturii, inclusiv pasageri, bagaje, marfă și balast;
9. masa la decolare, masa la aterizare și masa fără combustibil;
10. pozițiile aplicabile ale CG al aeronavei; și
11. valorile limită ale masei și ale CG. Informațiile de mai sus trebuie să fie disponibile în documentele de planificare a zborului sau în sistemele de masă și centraj.

(b) Atunci când datele privind masa și centrajul și documentația privind masa și centrajul sunt generate de un sistem computerizat de masă și centraj, operatorul:

1. verifică integritatea datelor rezultate pentru a se asigura că respectivele date se încadrează în limitările prevăzute de AFM; și

2. specifică instrucțiunile și procedurile de utilizare a acestui sistem în manualul său de operațiuni (MO).

(c) Persoana care supraveghează încărcarea aeronavei trebuie să confirme prin semnătură olografă sau o metodă echivalentă faptul că încărcătura și repartizarea acesteia sunt în conformitate cu documentația privind masa și centrul transmis PIC. PIC semnaleză acceptarea sa prin semnătură olografă sau o metodă echivalentă.

(d) Operatorul IAM trebuie să specifice procedurile pentru schimbări de ultim moment ale încărcăturii pentru a se asigura că:

1. orice schimbare de ultim moment apărută după finalizarea documentației privind masa și centrul trebuie adusă la cunoștința PIC și introdusă în documentele de planificare a zborului care cuprind documentația privind masa și centrul;
2. este specificată limita maximă a numărului de pasageri sau a încărcăturii în cală care poate fi acceptată ca schimbare de ultim moment; și
3. în cazul în care se depășește numărul maxim de pasageri, se întocmește o nouă documentație privind masa și centrul.

SUBPARTEA D
INSTRUMENTE, DATE ȘI ECHIPAMENTE
Secțiunea 1
Aeronave cu capacitate VTOL (VCA)

UAM.IDE.VCA.050 Domeniul de aplicare
Prezenta secțiune stabilește cerințele pentru operațiunile IAM cu aeronave cu capacitate VTOL (VCA).

2. specifică instrucțiunile și procedurile de utilizare a acestui sistem în manualul său de operațiuni (MO).

(c) Persoana care supraveghează încărcarea aeronavei trebuie să confirme prin semnătură olografă sau o metodă echivalentă faptul că încărcătura și repartizarea acesteia sunt în conformitate cu documentația privind masa și centrul transmis PIC. PIC semnaleză acceptarea sa prin semnătură olografă sau o metodă echivalentă.

(d) Operatorul IAM trebuie să specifice procedurile pentru schimbări de ultim moment ale încărcăturii pentru a se asigura că:

1. orice schimbare de ultim moment apărută după finalizarea documentației privind masa și centrul trebuie adusă la cunoștința PIC și introdusă în documentele de planificare a zborului care cuprind documentația privind masa și centrul;
2. este specificată limita maximă a numărului de pasageri sau a încărcăturii în cală care poate fi acceptată ca schimbare de ultim moment; și
3. în cazul în care se depășește numărul maxim de pasageri, se întocmește o nouă documentație privind masa și centrul.

SUBPARTEA D
INSTRUMENTE, DATE ȘI ECHIPAMENTE
Secțiunea 1
Aeronave cu capacitate VTOL (VCA)

UAM.IDE.VCA.050 Domeniul de aplicare
Prezenta secțiune stabilește cerințele pentru operațiunile IAM cu aeronave cu capacitate VTOL (VCA).

UAM.IDE.VCA.100 Instrumente și echipamente

(a) Instrumentele, datele și echipamentele prevăzute în prezenta subparte, precum și în cerințele privind certificarea de tip și în cerințele privind spațiul aerian, se instalează sau se transportă în VCA în conformitate cu condițiile în care urmează să se efectueze operațiunea. Instrumentele și echipamentele prevăzute în prezentul capitol, precum și în cerințele privind certificarea de tip și în cerințele privind spațiul aerian, se aprobă în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile, cu excepția următoarelor elemente:

1. truse de prim ajutor;
2. echipamente de supraviețuire și de semnalizare;
3. ancore pentru apă și echipamente pentru amarare; și
4. dispozitive de siguranță pentru copii.

(b) Instrumentele și echipamentele care nu sunt obligatorii conform prezentei anexe, precum și alte echipamente care nu sunt obligatorii în temeiul prezentului regulament, dar se transportă la bord în timpul unui zbor, trebuie să respecte următoarele:

1. informațiile furnizate de aceste instrumente, echipamente sau accesorii nu trebuie utilizate de pilot pentru a se conforma prevederilor Codului aerian sau punctelor UAM.IDE.MVCA.330 și UAM.IDE.MVCA.345 din prezenta anexă; și
2. instrumentele și echipamentele nu afectează navigabilitatea aeronavei, nici în cazul defectării sau al proastei funcționări.

(c) În cazul în care pilotul urmează să utilizeze echipamente la postul alocat în timpul zborului, acestea trebuie instalate astfel încât să poată fi ușor

UAM.IDE.VCA.100 Instrumente și echipamente

(a) Instrumentele, datele și echipamentele prevăzute în prezenta subparte, precum și în cerințele privind certificarea de tip și în cerințele privind spațiul aerian, se instalează sau se transportă în VCA în conformitate cu condițiile în care urmează să se efectueze operațiunea. Instrumentele și echipamentele prevăzute în prezentul capitol, precum și în cerințele privind certificarea de tip și în cerințele privind spațiul aerian, se aprobă în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile, cu excepția următoarelor elemente:

1. truse de prim ajutor;
2. echipamente de supraviețuire și de semnalizare;
3. ancore pentru apă și echipamente pentru amarare; și
4. dispozitive de siguranță pentru copii.

(b) Instrumentele și echipamentele care nu sunt obligatorii conform prezentei anexe, precum și alte echipamente care nu sunt obligatorii în temeiul prezentului regulament, dar se transportă la bord în timpul unui zbor, trebuie să respecte următoarele:

1. informațiile furnizate de aceste instrumente, echipamente sau accesorii nu trebuie utilizate de pilot pentru a se conforma prevederilor Codului aerian sau punctelor UAM.IDE.MVCA.330 și UAM.IDE.MVCA.345 din prezenta anexă; și
2. instrumentele și echipamentele nu afectează navigabilitatea aeronavei, nici în cazul defectării sau al proastei funcționări.

(c) În cazul în care pilotul urmează să utilizeze echipamente la postul alocat în timpul zborului, acestea trebuie instalate astfel încât să poată fi ușor

operabile de la postul respectiv. În cazul în care un singur echipament urmează să fie utilizat de mai multe persoane la posturile lor alocate, acesta trebuie instalat astfel încât să fie ușor operabil de la orice post.

(d) Instrumentele care sunt folosite de pilot trebuie dispuse astfel încât să-i permită acestuia să vadă rapid indicațiile de la postul alocat, cu o deviere minimă posibilă a poziției și a direcției privirii adoptate în mod normal atunci când privește înainte, în sensul traiectoriei de zbor.

(e) Toate echipamentele de urgență obligatorii trebuie să fie ușor accesibile pentru utilizare imediată.

UAM.IDE.VCA.105 Echipamente minime necesare pentru un zbor

Nu se inițiază un zbor în momentul în care oricare dintre instrumentele, echipamentele sau funcțiile aeronavei necesare pentru zborul avut în vedere este nefuncțional(ă) sau lipsește, cu excepția cazului în care: (a) aeronava se operează în conformitate cu lista echipamentului minim (MEL) a operatorului; sau (b) operatorul are aprobarea autorității competente de a opera aeronava în limitele listei master a echipamentului minim („MMEL”) în conformitate cu anexa nr. 3 punctul ORO.MLR.105 litera (j).

Secțiunea a 2-a

Aeronave cu capacitate VTOL cu pilot la bord (MVCA)

UAM.IDE.MVCA.050 Domeniul de aplicare

operabile de la postul respectiv. În cazul în care un singur echipament urmează să fie utilizat de mai multe persoane la posturile lor alocate, acesta trebuie instalat astfel încât să fie ușor operabil de la orice post.

(d) Instrumentele care sunt folosite de pilot trebuie dispuse astfel încât să-i permită acestuia să vadă rapid indicațiile de la postul alocat, cu o deviere minimă posibilă a poziției și a direcției privirii adoptate în mod normal atunci când privește înainte, în sensul traiectoriei de zbor.

(e) Toate echipamentele de urgență obligatorii trebuie să fie ușor accesibile pentru utilizare imediată.

UAM.IDE.VCA.105 Echipamente minime necesare pentru un zbor

Nu se inițiază un zbor în momentul în care oricare dintre instrumentele, echipamentele sau funcțiile aeronavei necesare pentru zborul avut în vedere este nefuncțional(ă) sau lipsește, cu excepția cazului în care: (a) aeronava se operează în conformitate cu lista echipamentului minim (MEL) a operatorului; sau (b) operatorul are aprobarea autorității competente de a opera aeronava în limitele listei master a echipamentului minim („MMEL”) în conformitate cu anexa nr. 3 punctul ORO.MLR.105 litera (j).

Secțiunea a 2-a

Aeronave cu capacitate VTOL cu pilot la bord (MVCA)

UAM.IDE.MVCA.050 Domeniul de aplicare

Prezenta secțiune stabilește cerințe suplimentare pentru operațiunile IAM cu aeronave cu capacitate VTOL cu pilot la bord (MVCA).

UAM.IDE.MVCA.115 Lumini de operare

VCA care efectuează operațiuni pe timp de zi în condiții VFR trebuie să fie echipate cu lumini anticolidiziune.

UAM.IDE.MVCA.125 Instrumente de zbor și echipamente asociate

(a) VCA trebuie să fie echipată cu instrumentele și echipamentele de zbor specificate în aprobarea sa de certificare de tip pentru zborurile care urmează să fie efectuate în conformitate cu VFR pe timp de zi.

(b) Se instalează sau se transportă instrumente și echipamente de zbor suplimentare în VCA, după caz, în funcție de condițiile de operare preconizate și de volumul de muncă al echipajului.

UAM.IDE.MVCA.140 Echipamente de măsurare și afișare a combustibilului/energiei

(a) VCA trebuie să fie echipată cu mijloace de măsurare și afișare către pilot, în zbor, a cantității de combustibil/energie utilizabile rămase.

(b) O estimare prudentă a cantității de combustibil/energie necesare pentru finalizarea segmentului rămas de zbor trebuie afișată pilotului, în zbor, cu excepția cazului în care este furnizată prin alte mijloace, în conformitate cu punctul UAM.OP.VCA.195 litera (a).

UAM.IDE.MVCA.145 Echipament de determinare a înălțimii

Pentru zborurile deasupra apei, VCA trebuie să fie echipată cu un mijloc de determinare a înălțimii aeronavei în raport cu suprafața apei, capabil să emită o avertizare auditivă sub o valoare

Prezenta secțiune stabilește cerințe suplimentare pentru operațiunile IAM cu aeronave cu capacitate VTOL cu pilot la bord (MVCA).

UAM.IDE.MVCA.115 Lumini de operare

VCA care efectuează operațiuni pe timp de zi în condiții VFR trebuie să fie echipate cu lumini anticolidiziune.

UAM.IDE.MVCA.125 Instrumente de zbor și echipamente asociate

(a) VCA trebuie să fie echipată cu instrumentele și echipamentele de zbor specificate în aprobarea sa de certificare de tip pentru zborurile care urmează să fie efectuate în conformitate cu VFR pe timp de zi.

(b) Se instalează sau se transportă instrumente și echipamente de zbor suplimentare în VCA, după caz, în funcție de condițiile de operare preconizate și de volumul de muncă al echipajului.

UAM.IDE.MVCA.140 Echipamente de măsurare și afișare a combustibilului/energiei

(a) VCA trebuie să fie echipată cu mijloace de măsurare și afișare către pilot, în zbor, a cantității de combustibil/energie utilizabile rămase.

(b) O estimare prudentă a cantității de combustibil/energie necesare pentru finalizarea segmentului rămas de zbor trebuie afișată pilotului, în zbor, cu excepția cazului în care este furnizată prin alte mijloace, în conformitate cu punctul UAM.OP.VCA.195 litera (a).

UAM.IDE.MVCA.145 Echipament de determinare a înălțimii

Pentru zborurile deasupra apei, VCA trebuie să fie echipată cu un mijloc de determinare a înălțimii aeronavei în raport cu suprafața apei, capabil să emită o avertizare auditivă sub o valoare

prestabilită și o avertizare vizuală la o înălțime care poate fi selectată de pilot, atunci când operează:

1. la o distanță de țarm echivalentă cu mai mult de 3 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră;
2. fără vederea țarmului.

UAM.IDE.MVCA.170 Sistemul interfon pentru echipaj

Pentru operațiunile cu mai mult de un membru al echipajului, VCA trebuie să fie echipată cu un sistem interfon, inclusiv cu căști și microfoane, destinate utilizării de către toți membrii echipajului.

UAM.IDE.MVCA.180 Sistemul de adresare către pasageri (PAS)

VCA trebuie să fie echipată cu un PAS, cu excepția cazului în care operatorul IAM este capabil să demonstreze că, în timpul zborului, vocea pilotului este audibilă și inteligibilă din toate scaunele pentru pasageri.

UAM.IDE.MVCA.185 Înregistratorul de voce din carlingă (CVR)

(a) VCA cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg trebuie să fie echipate cu cel puțin un CVR.

(b) CVR trebuie să aibă capacitatea de a păstra cel puțin datele înregistrate în timpul ultimelor două ore.

(c) CVR înregistrează, cu referire la o scală temporală, pe alte mijloace decât banda magnetică sau firul magnetic:

1. comunicațiile vocale transmise din sau recepționate în compartimentul echipajului de zbor prin radio;

prestabilită și o avertizare vizuală la o înălțime care poate fi selectată de pilot, atunci când operează:

1. la o distanță de țarm echivalentă cu mai mult de 3 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră;
2. fără vederea țarmului.

UAM.IDE.MVCA.170 Sistemul interfon pentru echipaj

Pentru operațiunile cu mai mult de un membru al echipajului, VCA trebuie să fie echipată cu un sistem interfon, inclusiv cu căști și microfoane, destinate utilizării de către toți membrii echipajului.

UAM.IDE.MVCA.180 Sistemul de adresare către pasageri (PAS)

VCA trebuie să fie echipată cu un PAS, cu excepția cazului în care operatorul IAM este capabil să demonstreze că, în timpul zborului, vocea pilotului este audibilă și inteligibilă din toate scaunele pentru pasageri.

UAM.IDE.MVCA.185 Înregistratorul de voce din carlingă (CVR)

(a) VCA cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg trebuie să fie echipate cu cel puțin un CVR.

(b) CVR trebuie să aibă capacitatea de a păstra cel puțin datele înregistrate în timpul ultimelor două ore.

(c) CVR înregistrează, cu referire la o scală temporală, pe alte mijloace decât banda magnetică sau firul magnetic:

1. comunicațiile vocale transmise din sau recepționate în compartimentul echipajului de zbor prin radio;

2. comunicațiile vocale ale membrilor echipajului cu ajutorul sistemului interfon și al sistemului de adresare către pasageri (PAS), dacă este instalat;
3. mediul sonor din compartimentul echipajului de zbor, inclusiv semnalele audio primite de la microfonul echipajului de zbor;
4. semnalele vocale sau audio de identificare a echipamentelor de navigație sau de apropiere transmise într-o cască sau într-un difuzor.

(d) În funcție de disponibilitatea energiei electrice, CVR trebuie să înregistreze cât mai devreme posibil în timpul verificărilor din carlingă de la începutul zborului înainte ca VCA să se poată deplasa prin mijloace proprii, până la verificările din carlingă care au loc imediat după oprirea, la sfârșitul zborului, a unităților de portanță și de propulsie. În orice caz, CVR începe să înregistreze automat înainte ca aeronava să se deplaseze prin mijloace proprii și continuă să înregistreze până la încheierea zborului.

(e) O funcție de modificare a înregistrărilor CVR se află la dispoziția PIC, astfel încât înregistrările realizate înainte de activarea funcției respective să nu poată fi recuperate prin tehnici normale de redare sau copiere.

(f) În cazul în care nu este detașabil, CVR trebuie să dispună de un dispozitiv care să ajute la localizarea sa sub apă, cu o durată minimă de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă este detașabil, CVR trebuie să dispună de un transmițător automat de localizare de urgență (ELT).

UAM.IDE.MVCA.190 Înregistratorul de date de zbor (FDR)

2. comunicațiile vocale ale membrilor echipajului cu ajutorul sistemului interfon și al sistemului de adresare către pasageri (PAS), dacă este instalat;
3. mediul sonor din compartimentul echipajului de zbor, inclusiv semnalele audio primite de la microfonul echipajului de zbor;
4. semnalele vocale sau audio de identificare a echipamentelor de navigație sau de apropiere transmise într-o cască sau într-un difuzor.

(d) În funcție de disponibilitatea energiei electrice, CVR trebuie să înregistreze cât mai devreme posibil în timpul verificărilor din carlingă de la începutul zborului înainte ca VCA să se poată deplasa prin mijloace proprii, până la verificările din carlingă care au loc imediat după oprirea, la sfârșitul zborului, a unităților de portanță și de propulsie. În orice caz, CVR începe să înregistreze automat înainte ca aeronava să se deplaseze prin mijloace proprii și continuă să înregistreze până la încheierea zborului.

(e) O funcție de modificare a înregistrărilor CVR se află la dispoziția PIC, astfel încât înregistrările realizate înainte de activarea funcției respective să nu poată fi recuperate prin tehnici normale de redare sau copiere.

(f) În cazul în care nu este detașabil, CVR trebuie să dispună de un dispozitiv care să ajute la localizarea sa sub apă, cu o durată minimă de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă este detașabil, CVR trebuie să dispună de un transmițător automat de localizare de urgență (ELT).

UAM.IDE.MVCA.190 Înregistratorul de date de zbor (FDR)

(a) VCA cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg trebuie să fie echipate cu un FDR care utilizează o metodă digitală de înregistrare și stocare a datelor și pentru care să fie disponibilă o metodă de extragere rapidă a datelor din mediul de stocare.

(b) FDR înregistrează parametrii necesari pentru a determina cu precizie traiectoria de zbor, viteza, atitudinea, puterea motorului (motoarelor), funcționarea, configurația și orice parametru care a fost stabilit în timpul certificării de tip a VCA și trebuie să poată păstra datele înregistrate cel puțin în cursul ultimelor 25 de ore.

(c) Datele se obțin de la sursele VCA care permit corelarea precisă cu informațiile afișate pilotului (piloților).

(d) FDR începe automat să înregistreze datele nu mai târziu de momentul în care VCA este capabilă să se deplaseze prin mijloace proprii și se oprește automat după oprirea, la sfârșitul zborului, a unităților de portanță și de propulsie.

(e) În cazul în care nu este detașabil, FDR trebuie să dispună de un dispozitiv care să ajute la localizarea sa sub apă, cu o durată minimă de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă este detașabil, FDR trebuie să dispună de un ELT automat.

UAM.IDE.MVCA.191 Înregistratorul de zbor

(a) VCA cu o MCTOM mai mică sau egală cu 5 700 kg trebuie să fie echipate cu cel puțin un înregistrator de zbor.

(b) Înregistratorul de zbor trebuie să înregistreze, pe baza datelor și/sau a imaginilor colectate în timpul zborului, informații suficiente pentru a determina traiectoria de zbor și viteza aeronavei, precum și:

(a) VCA cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg trebuie să fie echipate cu un FDR care utilizează o metodă digitală de înregistrare și stocare a datelor și pentru care să fie disponibilă o metodă de extragere rapidă a datelor din mediul de stocare.

(b) FDR înregistrează parametrii necesari pentru a determina cu precizie traiectoria de zbor, viteza, atitudinea, puterea motorului (motoarelor), funcționarea, configurația și orice parametru care a fost stabilit în timpul certificării de tip a VCA și trebuie să poată păstra datele înregistrate cel puțin în cursul ultimelor 25 de ore.

(c) Datele se obțin de la sursele VCA care permit corelarea precisă cu informațiile afișate pilotului (piloților).

(d) FDR începe automat să înregistreze datele nu mai târziu de momentul în care VCA este capabilă să se deplaseze prin mijloace proprii și se oprește automat după oprirea, la sfârșitul zborului, a unităților de portanță și de propulsie.

(e) În cazul în care nu este detașabil, FDR trebuie să dispună de un dispozitiv care să ajute la localizarea sa sub apă, cu o durată minimă de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă este detașabil, FDR trebuie să dispună de un ELT automat.

UAM.IDE.MVCA.191 Înregistratorul de zbor

(a) VCA cu o MCTOM mai mică sau egală cu 5 700 kg trebuie să fie echipate cu cel puțin un înregistrator de zbor.

(b) Înregistratorul de zbor trebuie să înregistreze, pe baza datelor și/sau a imaginilor colectate în timpul zborului, informații suficiente pentru a determina traiectoria de zbor și viteza aeronavei, precum și:

1. sonorul din compartimentul echipajului de zbor în cadrul operațiunilor cu echipaj multiplu și VEMS; sau

2. comunicațiile radio cu unitățile serviciului de trafic aerian (ATS), după caz.

(c) Înregistratorul de zbor trebuie să fie capabil să păstreze datele și/sau imaginile de zbor, precum și sonorul, înregistrate cel puțin în cursul ultimelor 5 ore.

(d) Înregistratorul de zbor începe automat să înregistreze înainte de momentul în care VCA este capabilă să se deplaseze prin mijloace proprii și se oprește automat după oprirea, la sfârșitul zborului, a unităților de portanță și de propulsie.

(e) În cazul în care înregistratorul de zbor înregistrează imagini sau sunete din compartimentul echipajului de zbor, o funcție de modificare a înregistrărilor CVR se află la dispoziția PIC, astfel încât înregistrările realizate înainte de activarea funcției respective să nu poată fi recuperate prin tehnici normale de redare sau copiere.

(f) Ca alternativă la literele (b) și (c), unele date de zbor, imagini sau sonor pot fi transmise și înregistrate de la distanță dacă sunt aprobate în cadrul certificării de tip a aeronavei.

UAM.IDE.MVCA.200 Înregistratorul combinat format dintr-un înregistrator de date de zbor și un înregistrator de voce din carlingă
Respectarea cerințelor privind CVR și FDR se poate realiza prin transportul la bord al unui înregistrator combinat.

UAM.IDE.MVCA.205 Scaune, centuri de siguranță ale scaunelor, sisteme de reținere și dispozitive de siguranță pentru copii (CRD)

1. sonorul din compartimentul echipajului de zbor în cadrul operațiunilor cu echipaj multiplu și VEMS; sau

2. comunicațiile radio cu unitățile serviciului de trafic aerian (ATS), după caz.

(c) Înregistratorul de zbor trebuie să fie capabil să păstreze datele și/sau imaginile de zbor, precum și sonorul, înregistrate cel puțin în cursul ultimelor 5 ore.

(d) Înregistratorul de zbor începe automat să înregistreze înainte de momentul în care VCA este capabilă să se deplaseze prin mijloace proprii și se oprește automat după oprirea, la sfârșitul zborului, a unităților de portanță și de propulsie.

(e) În cazul în care înregistratorul de zbor înregistrează imagini sau sunete din compartimentul echipajului de zbor, o funcție de modificare a înregistrărilor CVR se află la dispoziția PIC, astfel încât înregistrările realizate înainte de activarea funcției respective să nu poată fi recuperate prin tehnici normale de redare sau copiere.

(f) Ca alternativă la literele (b) și (c), unele date de zbor, imagini sau sonor pot fi transmise și înregistrate de la distanță dacă sunt aprobate în cadrul certificării de tip a aeronavei.

UAM.IDE.MVCA.200 Înregistratorul combinat format dintr-un înregistrator de date de zbor și un înregistrator de voce din carlingă
Respectarea cerințelor privind CVR și FDR se poate realiza prin transportul la bord al unui înregistrator combinat.

UAM.IDE.MVCA.205 Scaune, centuri de siguranță ale scaunelor, sisteme de reținere și dispozitive de siguranță pentru copii (CRD)

(a) VCA trebuie echipată cu:

1. un scaun sau o cușetă pentru fiecare persoană de la bord care are vârsta de cel puțin 24 de luni;
2. o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a bustului, destinată utilizării pe fiecare scaun pentru pasageri, și hamuri de siguranță pentru fiecare cușetă;
3. un dispozitiv de siguranță pentru copii (CRD) pentru fiecare persoană de la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni; și
4. un sistem de reținere în patru puncte a părții superioare a bustului, care include o centură de siguranță cu două bretele, pe fiecare scaun de pilot.

(b) O centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a bustului trebuie:

1. să aibă un singur punct de eliberare; și
2. la scaunul pilotului, să încorporeze un dispozitiv care să rețină automat bustul ocupantului în caz de decelerare rapidă.

UAM.IDE.MVCA.210 Indicatoare de legare a centurilor de siguranță și de interzicere a fumatului

VCA trebuie să fie echipate cu un mijloc de a indica tuturor persoanelor de la bord că trebuie fixate centurile de siguranță și că fumatul nu este permis în niciun moment.

UAM.IDE.MVCA.220 Truse de prim ajutor

(a) VCA trebuie să fie echipate cu cel puțin o trusă de prim ajutor.

(b) Trusele de prim ajutor trebuie să fie:

1. ușor accesibile pentru folosire;
2. păstrate în termen de valabilitate.

UAM.IDE.MVCA.240 Oxigen suplimentar – aeronave nepresurizate

(a) VCA trebuie echipată cu:

1. un scaun sau o cușetă pentru fiecare persoană de la bord care are vârsta de cel puțin 24 de luni;
2. o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a bustului, destinată utilizării pe fiecare scaun pentru pasageri, și hamuri de siguranță pentru fiecare cușetă;
3. un dispozitiv de siguranță pentru copii (CRD) pentru fiecare persoană de la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni; și
4. un sistem de reținere în patru puncte a părții superioare a bustului, care include o centură de siguranță cu două bretele, pe fiecare scaun de pilot.

(b) O centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a bustului trebuie:

1. să aibă un singur punct de eliberare; și
2. la scaunul pilotului, să încorporeze un dispozitiv care să rețină automat bustul ocupantului în caz de decelerare rapidă.

UAM.IDE.MVCA.210 Indicatoare de legare a centurilor de siguranță și de interzicere a fumatului

VCA trebuie să fie echipate cu un mijloc de a indica tuturor persoanelor de la bord că trebuie fixate centurile de siguranță și că fumatul nu este permis în niciun moment.

UAM.IDE.MVCA.220 Truse de prim ajutor

(a) VCA trebuie să fie echipate cu cel puțin o trusă de prim ajutor.

(b) Trusele de prim ajutor trebuie să fie:

1. ușor accesibile pentru folosire;
2. păstrate în termen de valabilitate.

UAM.IDE.MVCA.240 Oxigen suplimentar – aeronave nepresurizate

VCA nepresurizate exploatare la altitudini barometrice mai mari de 10 000 ft trebuie să fie dotate cu echipament de oxigen suplimentar care să aibă capacitatea de a stoca și distribui oxigenul în conformitate cu următorul tabel:

Masă

Cerințe minime privind oxigenul suplimentar în aeronavele nepresurizate

(A se vedea Tabelul conform proiectului)

UAM.IDE.MVCA.250 Stingătoare de incendiu manuale

(a) VCA trebuie să fie prevăzută cu cel puțin un extingtor manual în compartimentul echipajului de zbor, care trebuie să fie ușor accesibil pentru utilizare.

(b) Cel puțin un extingtor manual trebuie amplasat în compartimentul pentru pasageri dacă extingtorul manual situat în compartimentul echipajului de zbor nu poate fi accesat cu ușurință de către pasageri.

(c) Tipul și cantitatea agentului de stingere din stingătoarele de incendiu manuale trebuie să fie adecvate tipurilor de incendii care ar putea să se producă în compartimentul în care este destinat a fi utilizat stingătorul de incendiu manual, iar pentru compartimentele ocupate de persoane, trebuie să reducă riscul de acumulare a gazelor toxice.

UAM.IDE.MVCA.260 Marcarea punctelor de spargere

Dacă pe VCA sunt marcate zone ale fuzelajului adecvate pentru spargere de către echipele de

VCA nepresurizate exploatare la altitudini barometrice mai mari de 10 000 ft trebuie să fie dotate cu echipament de oxigen suplimentar care să aibă capacitatea de a stoca și distribui oxigenul în conformitate cu următorul tabel:

Masă

Cerințe minime privind oxigenul suplimentar în aeronavele nepresurizate

(A se vedea Tabelul conform proiectului)

UAM.IDE.MVCA.250 Stingătoare de incendiu manuale

(a) VCA trebuie să fie prevăzută cu cel puțin un extingtor manual în compartimentul echipajului de zbor, care trebuie să fie ușor accesibil pentru utilizare.

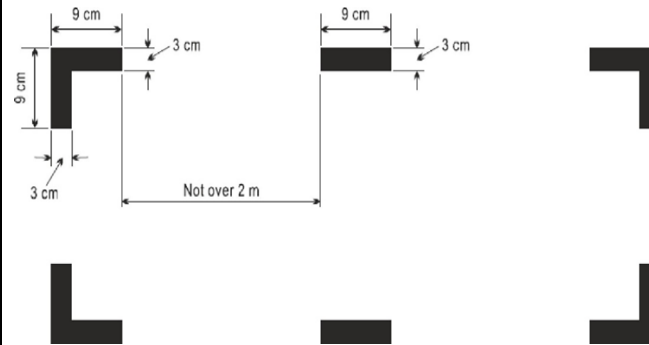
(b) Cel puțin un extingtor manual trebuie amplasat în compartimentul pentru pasageri dacă extingtorul manual situat în compartimentul echipajului de zbor nu poate fi accesat cu ușurință de către pasageri.

(c) Tipul și cantitatea agentului de stingere din stingătoarele de incendiu manuale trebuie să fie adecvate tipurilor de incendii care ar putea să se producă în compartimentul în care este destinat a fi utilizat stingătorul de incendiu manual, iar pentru compartimentele ocupate de persoane, trebuie să reducă riscul de acumulare a gazelor toxice.

UAM.IDE.MVCA.260 Marcarea punctelor de spargere

Dacă pe VCA sunt marcate zone ale fuzelajului adecvate pentru spargere de către echipele de

salvare în caz de urgență, aceste zone trebuie să fie marcate după cum se indică în figura de mai jos.



UAM.IDE.MVCA.275 Iluminarea și marcajele de urgență

VCA trebuie echipate cu:

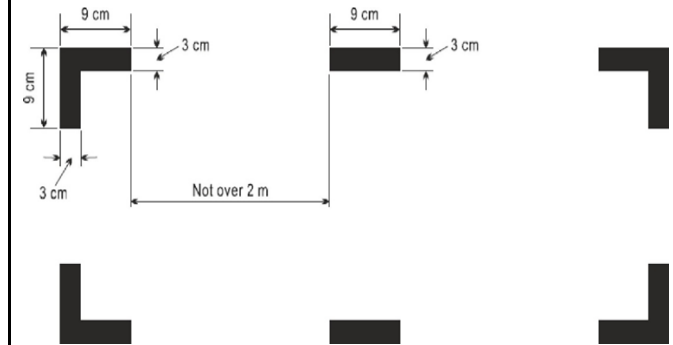
- (a) un sistem de iluminare de urgență independent de sursa normală de alimentare cu energie electrică a VCA pentru a facilita evacuarea pasagerilor din aeronavă; și
- (b) marcarea ieșirilor de urgență și semnele de localizare vizibile la lumina zilei, pe întuneric și într-o cabină plină de fum.

UAM.IDE.MVCA.280 Emițătoare pentru localizare în caz de urgență (ELT)

VCA trebuie să fie echipată (prevăzută) cu cel puțin un ELT automat aprobat sau, alternativ, cu un dispozitiv aprobat de urmărire automată a aeronavei, în combinație cu o baliză de localizare, care să permită alertarea serviciilor de salvare, accesul la locul accidentului și localizarea precisă a supraviețuitorilor.

UAM.IDE.MVCA.300 Zboruri deasupra întinderilor de apă

salvare în caz de urgență, aceste zone trebuie să fie marcate după cum se indică în figura de mai jos.



UAM.IDE.MVCA.275 Iluminarea și marcajele de urgență

VCA trebuie echipate cu:

- (a) un sistem de iluminare de urgență independent de sursa normală de alimentare cu energie electrică a VCA pentru a facilita evacuarea pasagerilor din aeronavă; și
- (b) marcarea ieșirilor de urgență și semnele de localizare vizibile la lumina zilei, pe întuneric și într-o cabină plină de fum.

UAM.IDE.MVCA.280 Emițătoare pentru localizare în caz de urgență (ELT)

VCA trebuie să fie echipată (prevăzută) cu cel puțin un ELT automat aprobat sau, alternativ, cu un dispozitiv aprobat de urmărire automată a aeronavei, în combinație cu o baliză de localizare, care să permită alertarea serviciilor de salvare, accesul la locul accidentului și localizarea precisă a supraviețuitorilor.

UAM.IDE.MVCA.300 Zboruri deasupra întinderilor de apă

(a) O VCA care transportă pasageri trebuie să fie certificată:

1. pentru amerizare de urgență, când efectuează operațiuni deasupra întinderilor de apă într-un mediu ostil la o distanță față de țărm echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră;

2. pentru amerizare de urgență sau flotabilitate de urgență, când efectuează operațiuni deasupra întinderilor de apă într-un mediu neostil la o distanță față de țărm echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră;

3. pentru operațiunile limitate deasupra întinderilor de apă, în cazul în care nu sunt îndeplinite criteriile menționate la litera (a) punctul 1 sau litera (a) punctul 2 și atunci când se aplică una sau mai multe dintre următoarele condiții:

(i) timpul total de zbor deasupra întinderii de apă este mai mare de 3 minute;

(ii) aterizarea sau decolarea se efectuează deasupra apei.

(b) O VCA care nu transportă călători trebuie să fie certificată:

1. pentru amerizare de urgență sau flotabilitate de urgență, când efectuează operațiuni deasupra întinderilor de apă la o distanță față de țărm echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră;

2. pentru operațiunile limitate deasupra întinderilor de apă, în cazul în care nu sunt îndeplinite criteriile menționate la litera (b) punctul 1 și atunci când se aplică una sau mai multe dintre următoarele condiții:

(i) timpul total de zbor deasupra întinderii de apă este mai mare de 3 minute;

(a) O VCA care transportă pasageri trebuie să fie certificată:

1. pentru amerizare de urgență, când efectuează operațiuni deasupra întinderilor de apă într-un mediu ostil la o distanță față de țărm echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră;

2. pentru amerizare de urgență sau flotabilitate de urgență, când efectuează operațiuni deasupra întinderilor de apă într-un mediu neostil la o distanță față de țărm echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră;

3. pentru operațiunile limitate deasupra întinderilor de apă, în cazul în care nu sunt îndeplinite criteriile menționate la litera (a) punctul 1 sau litera (a) punctul 2 și atunci când se aplică una sau mai multe dintre următoarele condiții:

(i) timpul total de zbor deasupra întinderii de apă este mai mare de 3 minute;

(ii) aterizarea sau decolarea se efectuează deasupra apei.

(b) O VCA care nu transportă călători trebuie să fie certificată:

1. pentru amerizare de urgență sau flotabilitate de urgență, când efectuează operațiuni deasupra întinderilor de apă la o distanță față de țărm echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră;

2. pentru operațiunile limitate deasupra întinderilor de apă, în cazul în care nu sunt îndeplinite criteriile menționate la litera (b) punctul 1 și atunci când se aplică una sau mai multe dintre următoarele condiții:

(i) timpul total de zbor deasupra întinderii de apă este mai mare de 3 minute;

(ii) aterizarea sau decolarea se efectuează deasupra apei.

(c) O VCA care efectuează operațiuni pe apă trebuie să fie certificată pentru operațiuni pe apă în plus față de îndeplinirea criteriilor menționate la litera (a) sau (b).

(d) O VCA care efectuează operațiuni pe suprafețe plutitoare trebuie certificată pentru operațiuni pe suprafețe plutitoare, în plus față de îndeplinirea criteriilor menționate la litera (a) sau (b).

(e) VCA trebuie să aibă un ELT de supraviețuire [ELT(S)] care să fie plutitor și să poată fi activat automat pentru zborurile deasupra apei, cu excepția operațiunilor limitate deasupra întinderilor de apă.

UAM.IDE.MVCA.305 Veste de salvare și alte echipamente

(a) Cu excepția dispozițiilor de la litera (c) pentru zborurile deasupra întinderilor de apă, astfel cum sunt definite la punctul UAM.IDE.MVCA.300, VCA trebuie să fie echipată cel puțin cu o vestă de salvare pentru fiecare persoană de la bord, depozitată într-o poziție ușor accesibilă din scaunul sau din cușeta persoanei pentru a cărei utilizare este prevăzută, cu sistemul de reținere fixat. În cazul în care vestele de salvare nu pot fi ușor accesibile cu sistemul de reținere fixat, fiecare persoană trebuie să poarte o vestă de salvare pe sau, dacă persoana respectivă are mai puțin de 24 de luni, un dispozitiv de flotabilitate echivalent.

(b) Fiecare vestă de salvare sau dispozitiv individual de flotabilitate echivalent trebuie să fie echipat(ă) cu un mijloc de iluminare electrică pentru a facilita localizarea persoanelor în apă.

(ii) aterizarea sau decolarea se efectuează deasupra apei.

(c) O VCA care efectuează operațiuni pe apă trebuie să fie certificată pentru operațiuni pe apă în plus față de îndeplinirea criteriilor menționate la litera (a) sau (b).

(d) O VCA care efectuează operațiuni pe suprafețe plutitoare trebuie certificată pentru operațiuni pe suprafețe plutitoare, în plus față de îndeplinirea criteriilor menționate la litera (a) sau (b).

(e) VCA trebuie să aibă un ELT de supraviețuire [ELT(S)] care să fie plutitor și să poată fi activat automat pentru zborurile deasupra apei, cu excepția operațiunilor limitate deasupra întinderilor de apă.

UAM.IDE.MVCA.305 Veste de salvare și alte echipamente

(a) Cu excepția dispozițiilor de la litera (c) pentru zborurile deasupra întinderilor de apă, astfel cum sunt definite la punctul UAM.IDE.MVCA.300, VCA trebuie să fie echipată cel puțin cu o vestă de salvare pentru fiecare persoană de la bord, depozitată într-o poziție ușor accesibilă din scaunul sau din cușeta persoanei pentru a cărei utilizare este prevăzută, cu sistemul de reținere fixat. În cazul în care vestele de salvare nu pot fi ușor accesibile cu sistemul de reținere fixat, fiecare persoană trebuie să poarte o vestă de salvare pe sau, dacă persoana respectivă are mai puțin de 24 de luni, un dispozitiv de flotabilitate echivalent.

(b) Fiecare vestă de salvare sau dispozitiv individual de flotabilitate echivalent trebuie să fie echipat(ă) cu un mijloc de iluminare electrică pentru a facilita localizarea persoanelor în apă.

(c) Pentru zborurile deasupra apei în condiții de mare ostilă la o distanță față de uscat echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră, în scopul sprijinirii activităților legate de sursele de energie neregenerabile și regenerabile și al sprijinirii navelor:

1. fiecare persoană de la bord trebuie să poarte o vestă de salvare pe parcursul întregii operațiuni, cu excepția cazului în care sunt purtate costume de supraviețuire integrate care îndeplinesc cerințele combinate ale costumului de supraviețuire și ale vestei de salvare;
2. fiecare persoană de la bord trebuie să poarte un costum de supraviețuire, după caz, în funcție de temperatura apei și de timpul estimat de salvare; gradul de izolație prevăzut trebuie să fie suficient pentru condițiile predominante și să nu fie excesiv;
3. fiecare persoană de la bord trebuie să aibă un sistem de respirație de urgență (EBS) și să fie instruită cu privire la utilizarea acestuia.

UAM.IDE.MVCA.310 Plute de salvare

(a) VCA trebuie să fie echipată cu una sau mai multe plute de salvare pentru zboruri deasupra întinderilor de apă într-o zonă maritimă ostilă la o distanță față de uscat echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră sau să transporte cel puțin o plută de salvare depozitată astfel încât să faciliteze utilizarea sa imediată în caz de urgență pentru zborurile deasupra întinderilor de apă într-o zonă maritimă neostilă, la o distanță față de uscat echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră. Plutele de salvare trebuie să aibă o capacitate suficientă, separat sau

(c) Pentru zborurile deasupra apei în condiții de mare ostilă la o distanță față de uscat echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră, în scopul sprijinirii activităților legate de sursele de energie neregenerabile și regenerabile și al sprijinirii navelor:

1. fiecare persoană de la bord trebuie să poarte o vestă de salvare pe parcursul întregii operațiuni, cu excepția cazului în care sunt purtate costume de supraviețuire integrate care îndeplinesc cerințele combinate ale costumului de supraviețuire și ale vestei de salvare;
2. fiecare persoană de la bord trebuie să poarte un costum de supraviețuire, după caz, în funcție de temperatura apei și de timpul estimat de salvare; gradul de izolație prevăzut trebuie să fie suficient pentru condițiile predominante și să nu fie excesiv;
3. fiecare persoană de la bord trebuie să aibă un sistem de respirație de urgență (EBS) și să fie instruită cu privire la utilizarea acestuia.

UAM.IDE.MVCA.310 Plute de salvare

(a) VCA trebuie să fie echipată cu una sau mai multe plute de salvare pentru zboruri deasupra întinderilor de apă într-o zonă maritimă ostilă la o distanță față de uscat echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră sau să transporte cel puțin o plută de salvare depozitată astfel încât să faciliteze utilizarea sa imediată în caz de urgență pentru zborurile deasupra întinderilor de apă într-o zonă maritimă neostilă, la o distanță față de uscat echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră. Plutele de salvare trebuie să aibă o capacitate suficientă, separat sau

împreună, pentru a transporta toate persoanele transportate aflate la bordul VCA.

(b) Toate plutele de salvare necesare trebuie să permită utilizarea lor imediată în caz de urgență.

(c) Fiecare plută de salvare necesară trebuie să conțină cel puțin un ELT(S). (d) Toate plutele de salvare necesare trebuie să poată fi utilizate în condițiile de pe mare în care au fost evaluate pentru certificare caracteristicile de amerizare de urgență, de flotabilitate și de echilibru ale VCA.

(e) Fiecare plută de salvare necesară trebuie să fie echipată cu echipamente de salvare, inclusiv cu mijloace de susținere a vieții, adecvate zborului care urmează a fi efectuat.

UAM.IDE.MVCA.311 Echipamente de supraviețuire

(a) O VCA care efectuează operațiuni deasupra unor zone în care operațiunile de căutare și salvare ar fi deosebit de dificile trebuie să fie echipată cu:

1. echipamente de semnalizare pentru a produce semnale de ajutor;
2. cel puțin un ELT(S); și
3. echipamente suplimentare de supraviețuire pentru ruta pe care urmează să se zboare, luând în considerare numărul persoanelor de la bord.

UAM.IDE.MVCA.315 Echipamente pentru operațiuni pe apă

1. o ancoră pentru apă sau alt echipament necesar pentru a facilita amararea, ancorarea sau manevrarea VCA pe apă, adecvate mărimii, greutatei și caracteristicilor sale de manevrare; și
2. echipament pentru producerea semnalelor sonore prevăzute în reglementările internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, după caz.

UAM.IDE.MVCA.325 Căști

împreună, pentru a transporta toate persoanele transportate aflate la bordul VCA.

(b) Toate plutele de salvare necesare trebuie să permită utilizarea lor imediată în caz de urgență.

(c) Fiecare plută de salvare necesară trebuie să conțină cel puțin un ELT(S). (d) Toate plutele de salvare necesare trebuie să poată fi utilizate în condițiile de pe mare în care au fost evaluate pentru certificare caracteristicile de amerizare de urgență, de flotabilitate și de echilibru ale VCA.

(e) Fiecare plută de salvare necesară trebuie să fie echipată cu echipamente de salvare, inclusiv cu mijloace de susținere a vieții, adecvate zborului care urmează a fi efectuat.

UAM.IDE.MVCA.311 Echipamente de supraviețuire

(a) O VCA care efectuează operațiuni deasupra unor zone în care operațiunile de căutare și salvare ar fi deosebit de dificile trebuie să fie echipată cu:

1. echipamente de semnalizare pentru a produce semnale de ajutor;
2. cel puțin un ELT(S); și
3. echipamente suplimentare de supraviețuire pentru ruta pe care urmează să se zboare, luând în considerare numărul persoanelor de la bord.

UAM.IDE.MVCA.315 Echipamente pentru operațiuni pe apă

1. o ancoră pentru apă sau alt echipament necesar pentru a facilita amararea, ancorarea sau manevrarea VCA pe apă, adecvate mărimii, greutatei și caracteristicilor sale de manevrare; și
2. echipament pentru producerea semnalelor sonore prevăzute în reglementările internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, după caz.

UAM.IDE.MVCA.325 Căști

VCA trebuie să fie echipată cu o cască cu microfon sau cu un dispozitiv echivalent și cu un buton de transmitere pe comenzile de zbor pentru fiecare pilot al VCA la postul alocat.

UAM.IDE.MVCA.330 Echipamentele de radiocomunicații

(a) VCA trebuie să fie echipată cu cel puțin un sistem de radiocomunicații conectat la sursa principală de alimentare cu energie a aeronavei și cu mai multe sisteme de radiocomunicații după cum este necesar pentru tipul de operațiune care urmează să se desfășoare și clasa (clasele) de spațiu aerian în care are loc operațiunea.

(b) Echipamentele de radiocomunicații trebuie să permită echipajelor de zbor, în condiții normale de funcționare:

1. comunicarea cu stațiile de la sol corespunzătoare din orice punct de pe rută, inclusiv din devieri;
2. comunicarea cu stațiile ATC adecvate din orice punct din spațiul aerian controlat în care se intenționează operarea zborurilor; și
3. primirea informațiilor meteorologice. (c) Echipamentele de radiocomunicații asigură comunicațiile pe frecvența aeronautică de urgență de 121,5 MHz.

UAM.IDE.MVCA.345 Echipamente de navigație

(a) VCA trebuie să fie echipate cu echipamente de navigație pentru zboruri în conformitate cu VFR pe timp de zi și în conformitate cu cerințele aplicabile ale spațiului aerian.

(b) VCA trebuie să fie echipată cu suficiente echipamente de navigație pentru a se asigura că, în eventualitatea defectării unui echipament în orice

VCA trebuie să fie echipată cu o cască cu microfon sau cu un dispozitiv echivalent și cu un buton de transmitere pe comenzile de zbor pentru fiecare pilot al VCA la postul alocat.

UAM.IDE.MVCA.330 Echipamentele de radiocomunicații

(a) VCA trebuie să fie echipată cu cel puțin un sistem de radiocomunicații conectat la sursa principală de alimentare cu energie a aeronavei și cu mai multe sisteme de radiocomunicații după cum este necesar pentru tipul de operațiune care urmează să se desfășoare și clasa (clasele) de spațiu aerian în care are loc operațiunea.

(b) Echipamentele de radiocomunicații trebuie să permită echipajelor de zbor, în condiții normale de funcționare:

1. comunicarea cu stațiile de la sol corespunzătoare din orice punct de pe rută, inclusiv din devieri;
2. comunicarea cu stațiile ATC adecvate din orice punct din spațiul aerian controlat în care se intenționează operarea zborurilor; și
3. primirea informațiilor meteorologice. (c) Echipamentele de radiocomunicații asigură comunicațiile pe frecvența aeronautică de urgență de 121,5 MHz.

UAM.IDE.MVCA.345 Echipamente de navigație

(a) VCA trebuie să fie echipate cu echipamente de navigație pentru zboruri în conformitate cu VFR pe timp de zi și în conformitate cu cerințele aplicabile ale spațiului aerian.

(b) VCA trebuie să fie echipată cu suficiente echipamente de navigație pentru a se asigura că, în eventualitatea defectării unui echipament în orice

fază a zborului, restul echipamentelor permit navigația sigură în conformitate cu planul de zbor.

UAM.IDE.MVCA.350 Transpondere

Atunci când clasa de spațiu aerian în care se efectuează zborul impune acest lucru, VCA operată în condiții VFR pe timp de zi trebuie să fie echipată cu un transponder radar secundar de supraveghere (SSR) cu toate capacitățile necesare.

UAM.IDE.MVCA.355 Gestionarea bazelor de date aeronautice

(a) Operatorul IAM:

1. se asigură că bazele de date aeronautice care urmează să fie utilizate în aplicațiile certificate ale sistemelor de aeronave îndeplinesc cerințele de calitate a datelor care sunt adecvate pentru utilizarea preconizată a datelor;
2. asigură distribuirea și actualizarea la timp a bazelor de date aeronautice actuale și nemodificate pentru toate aeronavele care le solicită;
3. raportează furnizorului bazei de date cazurile de date eronate, inconsecvente sau absente care ar putea constitui un pericol pentru zbor, în pofida oricăror alte cerințe de raportare a evenimentelor, astfel cum sunt definite în Regulamentul privind raportarea, analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele de aviație civilă, aprobat prin Ordinul MEI nr. 119/2020. În astfel de cazuri, operatorul IAM informează întregul personal în cauză și se asigură că datele afectate nu sunt utilizate.”.

fază a zborului, restul echipamentelor permit navigația sigură în conformitate cu planul de zbor.

UAM.IDE.MVCA.350 Transpondere

Atunci când clasa de spațiu aerian în care se efectuează zborul impune acest lucru, VCA operată în condiții VFR pe timp de zi trebuie să fie echipată cu un transponder radar secundar de supraveghere (SSR) cu toate capacitățile necesare.

UAM.IDE.MVCA.355 Gestionarea bazelor de date aeronautice

(a) Operatorul IAM:

1. se asigură că bazele de date aeronautice care urmează să fie utilizate în aplicațiile certificate ale sistemelor de aeronave îndeplinesc cerințele de calitate a datelor care sunt adecvate pentru utilizarea preconizată a datelor;
2. asigură distribuirea și actualizarea la timp a bazelor de date aeronautice actuale și nemodificate pentru toate aeronavele care le solicită;
3. raportează furnizorului bazei de date cazurile de date eronate, inconsecvente sau absente care ar putea constitui un pericol pentru zbor, în pofida oricăror alte cerințe de raportare a evenimentelor, astfel cum sunt definite în Regulamentul privind raportarea, analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele de aviație civilă, aprobat prin Ordinul MEI nr. 119/2020. În astfel de cazuri, operatorul IAM informează întregul personal în cauză și se asigură că datele afectate nu sunt utilizate.”.

Tabel de Concordanță

<p>1. Titlul actului Uniunii Europene Regulamentului (UE) nr.965/2012 al Comisiei din 5 octombrie 2012 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene în temeiul Regulamentului (CE) nr.216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, L nr.296 din 25 octombrie 2012, CELEX: 32012R0965, astfel cum a fost modificat ultima oară prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2025/2293 al Comisiei din 10 noiembrie 2025.</p>
<p>2. Titlul proiectului de act normative național Proiectul hotărârii Guvernului 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.</p>
<p>3. Gradul de compatibilitate Parțial compatibil</p>
<p>4. Autoritatea/persoana responsabilă Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, de comun cu Autoritatea Aeronautică Civilă.</p>
<p>5. Data întocmirii/actualizării Martie 2026</p>

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
Articolul 1 Obiect și domeniu de aplicare	Capitolul I Dispoziții Generale		
(1) Prezentul regulament stabilește norme detaliate privind operațiunile aeriene cu avioane și elicoptere, inclusiv privind inspecțiile la platformă efectuate în cazul aeronavelor operatorilor aflați, în ceea ce privește supravegherea siguranței, sub jurisdicția altui stat, atunci când aterizează pe aerodromuri aflate pe teritoriul care face obiectul dispozițiilor tratatelor.	1.Prezentul Regulament stabilește norme privind: 1) operațiunile aeriene cu avioane și elicoptere, inclusiv privind inspecțiile la platformă efectuate în cazul aeronavelor operatorilor aflați, în ceea ce privește supravegherea siguranței, sub jurisdicția altui stat, atunci când aterizează pe aerodromuri aflate pe teritoriul care face obiectul dispozițiilor tratatelor.	Compatibil	
(1a) Prezentul regulament stabilește norme detaliate pentru operațiunile de mobilitate aeriană inovatoare în conformitate cu normele de zbor la vedere pe timp de zi, efectuate cu suprafața la vedere și cu aeronave cu un singur pilot la bord, cu capacitate de decolare și aterizare verticală, menționate la articolul 2 alineatul (1) litera (b) punctele (i) și (ii) din Regulamentul (UE) 2018/1139.	5) operațiunile de mobilitate aeriană inovatoare în conformitate cu normele de zbor la vedere pe timp de zi, efectuate cu suprafața la vedere și cu aeronave cu un singur pilot la bord, cu capacitate de decolare și aterizare verticală, menționate la art. (2) lit. b) și c) din Codul aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2018, nr. 95-104, art. 189)	Compatibil	
(2) Prezentul regulament stabilește și norme detaliate referitoare la condițiile de eliberare, menținere, modificare, limitare, suspendare sau revocare a certificatelor operatorilor de aeronave menționate la articolul 2 alineatul (1) litera (b) subpunctele (i) și (ii) din	2) Condițiile de eliberare, menținere, modificare, limitare, suspendare sau revocare a certificatelor operatorilor de aeronave, menționate la art.1 alin.(2) din Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017 (în continuare – Codul aerian), cu excepția	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
Regulamentul (UE) 2018/1139, cu excepția baloanelor și a planoarelor, implicați în operațiuni de transport aerian comercial, la privilegiile și responsabilitățile titularilor de certificate, precum și la condițiile în care operațiunile sunt interzise, limitate sau supuse anumitor condiții din motive de siguranță.	baloanelor și a planoarelor, implicați în operațiuni de transport aerian comercial, privilegiile și responsabilitățile titularilor de certificate, precum și condițiile în care operațiunile sunt interzise, limitate sau supuse anumitor condiții din motive de siguranță		
(3) Prezentul regulament stabilește, de asemenea, norme detaliate privind condițiile și procedurile referitoare la declarațiile date de operatorii implicați în operațiunile comerciale specializate cu avioane și elicoptere sau în operarea necomercială a aeronavelor complexe motorizate, inclusiv în operațiuni necomerciale specializate cu aeronave complexe motorizate, referitoare la capacitatea lor și la disponibilitatea mijloacelor necesare pentru a-și îndeplini responsabilitățile legate de operarea de aeronave, precum și condițiile și procedurile referitoare la supravegherea acestor operatori.	3) Condițiile și procedurile referitoare la declarațiile date de operatorii implicați în operațiuni comerciale specializate cu avioane și elicoptere sau în operarea necomercială a aeronavelor complexe motorizate, inclusiv în operațiuni necomerciale specializate cu aeronave complexe motorizate, referitoare la capacitatea lor și la disponibilitatea mijloacelor necesare pentru a-și îndeplini responsabilitățile legate de operarea de aeronave, precum și condițiile și procedurile referitoare la supravegherea acestor operatori;	Compatibil	
(4) Prezentul regulament stabilește, de asemenea, norme detaliate privind condițiile în care anumite operațiuni comerciale specializate cu risc ridicat fac obiectul autorizării din motive de siguranță, precum și privind condițiile pentru emiterea, menținerea,	4) Condițiile referitoare la operațiuni comerciale specializate cu risc ridicat care fac obiectul autorizării din motive de siguranță, precum și condițiile pentru emiterea, menținerea, modificarea, limitarea, suspendarea sau revocarea	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
modificarea, limitarea, suspendarea sau revocarea autorizațiilor.	autorizațiilor pentru operațiuni comerciale specializate.		
(5) Prezentul regulament nu se aplică operațiunilor aeriene care intră sub incidența articolului 1 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008.	2. Regulamentul nu se aplică operațiunilor aeriene care cad sub incidența art. 1 alin.(4) lit.a) din Codul aerian.	Compatibil	
(6) Prezentul regulament nu se aplică operațiunilor aeriene cu dirijabile.	3.Regulamentul nu se aplică operațiunilor aeriene cu dirijabile.	Compatibil	
(7) Prezentul regulament nu se aplică operațiunilor aeriene cu baloane și cu planoare. Totuși, în cazul operațiunilor aeriene efectuate cu baloane, altele decât baloanele cu gaz captive, și cu planoare se aplică cerințele de supraveghere prevăzute la articolul 3.	4. Regulamentul nu se aplică operațiunilor aeriene cu baloane și cu planoare. În cazul operațiunilor aeriene efectuate cu baloane, altele decât baloanele cu gaz captive, și cu planoare se aplică cerințele de supraveghere prevăzute la capitolul II.	Compatibil	
	5. Regulamentul nu se aplică operațiunilor aeriene cu aeronave care se încadrează în una sau mai multe dintre categoriile menționate în anexa nr. 2 la Codul aerian.		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(8) Prezentul regulament nu se aplică următoarelor operațiuni efectuate cu autogire:</p> <p>(a) operațiunile comerciale, cu excepția operațiunilor specificate la articolul 6 alineatul (4a);</p> <p>(b) operațiunile efectuate în conformitate cu regulile de zbor instrumental.</p>	<p>5¹. Regulamentul nu se aplică următoarelor operațiuni efectuate cu autogire: 1) operațiunile comerciale cu excepția operațiunilor specificate la punctul 27 din prezentul Regulament; 2) operațiunile efectuate în conformitate cu regulile de zbor instrumental.</p>	Compatibil	
<p>Articolul 2 Definiții</p>			
<p>În sensul prezentului regulament:</p> <p>1. „avion” înseamnă o aeronavă motorizată cu aripă fixă, mai grea decât aerul, care este susținută în zbor de reacția dinamică a aerului asupra aripilor sale;</p>	<p>6. În sensul Regulamentului se utilizează următoarele noțiuni: avion (aeroplan) – aeronavă motorizată cu aripă fixă, mai grea decât aerul, care este susținută în zbor de reacția dinamică a aerului asupra aripilor sale;</p>	Compatibil	
<p>1a. „giravion” înseamnă o aeronavă acționată de motor, mai grea decât aerul, a cărei sustentanță depinde în principal de portanța generată de maximum două rotoare;</p>	<p>6. giravion - aeronavă acționată de motor, mai grea decât aerul, a cărei sustentanță depinde în principal de portanța generată de maximum două rotoare;</p>	Compatibil	
<p>1aa. „elicopter” înseamnă un tip de giravion susținut în zbor în principal de reacțiile aerului pe cel mult două rotoare acționate de motor pe axe substanțial verticale;</p>	<p>6. elicopter (helicopter) – aeronavă mai grea decât aerul, susținută în zbor de reacțiile aerului pe cel mult două rotoare acționate de motor pe axe substanțial verticale;</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>1b. „balon” înseamnă o aeronavă mai ușoară decât aerul, cu pilot la bord, care nu este acționată de motor și care susține zborul prin folosirea fie a unui gaz mai ușor decât aerul, fie a unui arzător aeropurtat, fiind incluse baloanele cu gaz, baloanele cu aer cald, baloanele mixte și, deși acționate de motor, dirijabilele cu aer cald;</p>	<p>6. balon (balloon) – aeronavă mai ușoară decât aerul, cu pilot la bord, care nu este acționată de motor și care susține zborul prin folosirea fie a unui gaz mai ușor decât aerul, fie a unui arzător aeropurtat, fiind incluse baloanele cu gaz, baloanele cu aer cald, baloanele mixte și, deși acționate de motor, dirijabilele cu aer cald;</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>1c. „planor” înseamnă o aeronavă mai grea decât aerul care este susținută în zbor de reacția dinamică a aerului asupra suprafețelor portante fixe și al cărei zbor liber nu depinde de un motor;</p>	<p>6. planor (sailplane) – aeronavă mai grea decât aerul, care este susținută în zbor de reacția dinamică a aerului asupra suprafețelor portante fixe și al cărei zbor liber nu depinde de un motor;</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>1d. „operare comercială” înseamnă orice operare a unei aeronave, în schimbul unei remunerații sau al altor contraprestații, care este la dispoziția publicului sau care, atunci când nu este la dispoziția publicului, face obiectul unui contract între un operator și un client, acesta din urmă neexercitând niciun control asupra operatorului;</p>	<p>6. operare comercială (commercial operation) – orice operare a unei aeronave, în schimbul unei remunerații sau al altor contraprestații valoroase, care este la dispoziția publicului sau care, atunci când nu este la dispoziția publicului, face obiectul unui contract între un operator și un client, acesta din urmă neexercitând niciun control asupra operatorului;</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>1e. „balon cu gaz captiv” înseamnă un balon cu gaz cu un sistem de legare care îl ancorează continuu într-un punct fix pe durata operării;</p>	<p>6. balon cu gaz captiv (tethered gas ballon) – balon cu gaz cu un sistem de legare care îl ancorează continuu într-un punct fix pe durata operării</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
2. „avioane din clasa de performanță B” înseamnă avioane cu motoare cu elice cu o configurație maximă operațională a locurilor pentru pasageri de cel mult nouă sau cu o masă maximă la decolare de cel mult 5 700 kg;	6. avioane din clasa de performanță B (performance class B aeroplanes) – avioane cu motoare cu elice cu o configurație maximă operațională a locurilor pentru pasageri de cel mult nouă sau cu o masă maximă la decolare de cel mult 5 700 kg	Compatibil	
3. „zonă de interes public (PIS)” înseamnă o zonă folosită exclusiv pentru operațiuni de interes public	6. zonă de interes public (Public Interest Site, în continuare – PIS) – zonă folosită exclusiv pentru operațiuni de interes public	Compatibil	
4. „operațiune în clasa de performanță 1” înseamnă o operațiune în care, în eventualitatea unei defectări a motorului critic, elicopterul poate ateriza în cadrul distanței disponibile pentru decolarea întreruptă sau poate continua zborul în siguranță către o zonă de aterizare adecvată, în funcție de momentul apariției defecțiunii;	6. operațiune în clasa de performanță 1 (operation in performance class 1) – operațiune în care, în eventualitatea unei defectări a motorului critic, elicopterul poate ateriza în cadrul distanței disponibile pentru decolarea întreruptă sau poate continua zborul în siguranță către o zonă de aterizare adecvată, în funcție de momentul apariției defecțiunii	Compatibil	
5. „navigația bazată pe performanțe (PBN)” înseamnă navigația RNAV bazată pe cerințele de performanță pentru aeronavele care sunt exploatate pe o rută ATS, pe o procedură de apropiere instrumentală sau într-un spațiu aerian desemnat;	6. navigație bazată pe performanțe (Performance Based Navigation, în continuare – PBN) – navigație regională (Regional Navigation, în continuare – RNAV) bazată pe cerințele de performanță pentru aeronavele care sunt exploatate pe o rută cu servicii de trafic aerian (Air Traffic Services, în continuare – ATS), pe o procedură de apropiere	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	instrumentală sau într-un spațiu aerian desemnat		
6. „operațiune de taxi aerian” înseamnă, în sensul limitărilor timpului de zbor și de serviciu, o operațiune de transport aerian comercial neprogramată, efectuată la cerere, cu un avion cu o configurație maximă operațională a locurilor pentru pasageri (MOPSC) de cel mult 19 locuri;	6. operațiune de taxi aerian (air taxi operation) – în sensul limitărilor timpului de zbor și de serviciu, o operațiune de transport aerian comercial neprogramată, efectuată la cerere, cu un avion cu o configurație maximă operațională a locurilor pentru pasageri (maximum operational passenger seating configuration, în continuare – MOPSC) de cel mult 19 locuri	Compatibil	
7. „operațiune specializată” înseamnă orice operațiune, alta decât o operațiune de transport aerian comercial, în cadrul căreia aeronava este utilizată pentru activități specializate din domenii precum agricultură, construcții, fotografiere, supraveghere, observare și patrulare, publicitate aeriană, zboruri de verificare a întreținerii;	6. operațiune specializată (specialised operation) – orice operațiune, alta decât o operațiune de transport aerian comercial, în cadrul căreia aeronava este utilizată pentru activități specializate din domenii precum agricultură, construcții, fotografiere, supraveghere, observare și patrulare, publicitate aeriană, zboruri de verificare a întreținerii	Compatibil	
8. „operațiuni comerciale specializate cu risc ridicat” înseamnă orice operațiune comercială specializată cu aeronave, desfășurată într-o zonă unde siguranța părților terțe aflate la sol ar putea fi pusă în pericol în cazul unei situații de urgență, sau, conform prevederilor	6. operațiuni comerciale specializate cu risc ridicat - orice operațiune comercială specializată cu aeronave, desfășurată într-o zonă unde siguranța părților terțe aflate la sol ar putea fi pusă în pericol în cazul unei situații de urgență, sau, conform prevederilor	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>autorității competente din locul în care se desfășoară operațiunea, orice operațiune comercială specializată cu aeronave care, din cauza caracterului său specific și a condițiilor locale în care se desfășoară, prezintă un risc ridicat, în special pentru părțile terțe aflate la sol</p>	<p>autorității competente din locul în care se desfășoară operațiunea, orice operațiune comercială specializată cu aeronave care, din cauza caracterului său specific și a condițiilor locale în care se desfășoară, prezintă un risc ridicat, în special pentru părțile terțe aflate la sol</p>		
<p>9. „zbor introductiv” înseamnă orice operațiune efectuată în schimbul unei remunerații sau al altor contraprestații, constând într-un tur aerian de scurtă durată cu scopul de a atrage noi stagiați sau noi membri, efectuat fie de o organizație de pregătire aprobată menționată la articolul 10a din Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei (1), fie de o organizație creată cu scopul de a promova sporturile aeriene sau aviația de agrement</p>	<p>6. zbor introductiv (introductory flight) – orice zbor efectuat în schimbul unei remunerații sau al altor contraprestații, constând într-un tur aerian de scurtă durată, cu scopul de a atrage noi stagiați sau noi membri, efectuat de o organizație de pregătire aprobată (Approved Training Organization, în continuare – ATO) în conformitate cu Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 204/2020 (în continuare – Regulament de stabilire a cerințelor tehnice și procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă), sau de o organizație creată cu scopul de a promova sporturile aeriene sau aviația de agrement</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>10. „zbor de competiție” înseamnă orice activitate de zbor în cadrul căreia aeronava este utilizată în întreceri sau competiții aeriene, precum și în vederea pregătirii pentru întreceri sau competiții aeriene și a efectuării de zboruri spre și dinspre întreceri sau competiții;</p>	<p>6. zbor de competiție (competition flight) – orice activitate de zbor în cadrul căreia aeronava este utilizată în întreceri sau competiții aeriene, precum și în vederea pregătirii pentru întreceri sau competiții aeriene și a efectuării de zboruri spre și dinspre întreceri sau competiții</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>11. „demonstrație de zbor” înseamnă orice activitate de zbor efectuată în mod deliberat în scop demonstrativ sau de divertisment cu ocazia unui eveniment anunțat în prealabil și deschis publicului, inclusiv atunci când aeronava este utilizată în vederea pregătirii pentru o demonstrație de zbor și a efectuării de zboruri spre și dinspre un eveniment anunțat în prealabil;</p>	<p>6. demonstrație de zbor (flying display) – orice activitate de zbor efectuată în mod deliberat în scop demonstrativ sau de divertisment cu ocazia unui eveniment anunțat în prealabil și deschis publicului, inclusiv atunci când aeronava este utilizată în vederea pregătirii pentru o demonstrație de zbor și a efectuării de zboruri spre și dinspre un eveniment anunțat în prealabil</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>12. „operațiuni de mobilitate aeriană inovatoare (IAM)” înseamnă orice operațiune cu aeronave cu capacitate de decolare și aterizare verticală (VTOL) în zone aglomerate și neaglomerate</p>	<p>6. operațiuni de mobilitate aeriană inovatoare (IAM) - orice operațiune cu aeronave cu capacitate de decolare și aterizare verticală (VTOL) în zone aglomerate și neaglomerate</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>13. „aeronavă cu capacitate de decolare și aterizare verticală (VTOL) (VCA)” înseamnă o aeronavă acționată de motor, mai grea decât aerul, alta decât aeroplanul sau giravionul, capabilă să efectueze decolarea și aterizarea verticală cu ajutorul unor unități de portanță și de propulsie utilizate pentru a genera</p>	<p>6. aeronavă cu capacitate de decolare și aterizare verticală (VTOL) (VCA) - o aeronavă acționată de motor, mai grea decât aerul, alta decât aeroplanul sau giravionul, capabilă să efectueze decolarea și aterizarea verticală cu ajutorul unor unități de portanță și de propulsie utilizate pentru a genera</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>genera portanța în timpul decolării și aterizării;</p>	<p>portanța în timpul decolării și aterizării;</p>		
<p>14. „zbor VEMS” înseamnă un zbor cu o VCA care desfășoară operațiuni în temeiul unei aprobări VEMS, în cazul căruia transportul imediat și rapid este esențial și al cărui scop este:</p> <p>(a) facilitarea acordării de asistență medicală de urgență prin transportarea uneia sau mai multora dintre următoarele categorii:</p> <p>(i) personalului medical;</p> <p>(ii) articolelor medicale (echipamente, sânge, organe, medicamente);</p> <p>(iii) persoanelor bolnave sau rănite și a altor persoane direct implicate; sau</p> <p>(b) efectuarea oricăror operațiuni cu persoane supuse unui risc iminent sau anticipat la adresa sănătății, creat de mediu și fie:</p> <p>(i) aceste persoane trebuie să fie salvate sau aprovizionate; fie</p> <p>(ii) persoanele, animalele sau echipamentele trebuie transportate către și dinspre locul de operare VEMS.</p>	<p>6. zbor VEMS - un zbor cu o VCA care desfășoară operațiuni în temeiul unei aprobări VEMS, în cazul căruia transportul imediat și rapid este esențial și al cărui scop este:</p> <p>(a) facilitarea acordării de asistență medicală de urgență prin transportarea uneia sau mai multora dintre următoarele categorii:</p> <p>(i) personalului medical;</p> <p>(ii) articolelor medicale (echipamente, sânge, organe, medicamente);</p> <p>(iii) persoanelor bolnave sau rănite și a altor persoane direct implicate; sau</p> <p>(b) efectuarea oricăror operațiuni cu persoane supuse unui risc iminent sau anticipat la adresa sănătății, creat de mediu și fie:</p> <p>(i) aceste persoane trebuie să fie salvate sau aprovizionate; fie</p> <p>(ii) persoanele, animalele sau echipamentele trebuie transportate către și dinspre locul de operare VEMS.</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
„15. «autogir» înseamnă un tip de giravion susținut în zbor în principal de reacțiile aerului pe cel mult două rotoare care se rotesc liber pe axe substanțial verticale.”.	6. autogir - înseamnă un tip de giravion susținut în zbor în principal de reacțiile aerului pe cel mult două rotoare care se rotesc liber pe axe substanțial verticale.	Compatibil	
Articolul 3 Capacitățile de supraveghere			
(1) Statele membre desemnează una sau mai multe entități în calitate de autoritate competentă în cadrul aceluși stat membru, având competențele necesare și responsabilități alocate în ceea ce privește certificarea și supravegherea persoanelor și organizațiilor care fac obiectul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 și al normelor sale de aplicare. Sistemele de administrare și de management ale autorităților competente ale statelor membre și ale agenției respectă cerințele specificate în anexa II.	7. Autoritatea Aeronautică Civilă (în continuare – AAC) este autoritatea competentă în ceea ce privește certificarea/autorizarea și supravegherea persoanelor și organizațiilor care fac obiectul Codului aerian și normelor sale de aplicare. Sistemul de administrare și de management al AAC respectă cerințele stabilite în anexa nr.2.	Compatibil	
(2) Dacă un stat membru desemnează mai mult de o entitate în calitate de autoritate competentă: (a) domeniile de competență ale fiecărei autorități competente se definesc clar sub raportul responsabilităților și al limitelor geografice; și			Lipsă. Neaplicabil !

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(b) între respectivele entități se stabilește o coordonare pentru a asigura supravegherea eficientă a tuturor organizațiilor și persoanelor care fac obiectul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 și al normelor sale de aplicare, în cadrul sferelor lor de competență.			
(3) Statele membre se asigură că autoritatea sau autoritățile competente dețin capacitățile necesare pentru a asigura supravegherea tuturor persoanelor și organizațiilor vizate de programul lor de supraveghere, inclusiv resurse suficiente pentru îndeplinirea cerințelor prezentului regulament.	8. AAC deține capacități necesare pentru a asigura supravegherea tuturor persoanelor și organizațiilor vizate de programul de supraveghere instituit de AAC, inclusiv resurse suficiente pentru îndeplinirea cerințelor Regulamentului.	Compatibil	
(4) Statele membre se asigură că personalul autorității competente nu exercită activități de supraveghere atunci când există dovezi că acest fapt ar putea duce în mod direct sau indirect la un conflict de interese, în special atunci când este vorba de un interes familial sau financiar.	9. AAC asigură că personalul său nu exercită activități de supraveghere atunci când există dovezi că acest fapt ar putea duce în mod direct sau indirect la un conflict de interese, îndeosebi atunci când există un interes familial sau financiar.	Compatibil	
(5) Personalul autorizat de autoritatea competentă să îndeplinească sarcini de certificare și/sau de supraveghere este împuternicit să exercite cel puțin următoarele sarcini: (a) să examineze înregistrările, datele, procedurile și orice alte documente relevante pentru executarea sarcinii de certificare și/sau	10. Personalul autorizat de AAC să îndeplinească sarcini de certificare, autorizare și/sau de supraveghere este împuternicit să exercite următoarele sarcini: 1) să examineze înregistrările, datele, procedurile și orice alte documente relevante pentru executarea sarcinii de certificare,	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>de supraveghere; (b) să facă copii sau extrase din astfel de înregistrări, date, proceduri și alte documente;</p> <p>(c) să ceară o explicație verbală la fața locului; (d) să aibă acces la incintele, bazele de operare sau mijloacele de transport relevante;</p> <p>(e) să efectueze audituri, investigații, evaluări, inspecții, inclusiv inspecții la platformă și inspecții neanunțate;</p> <p>(f) să ia sau să dispună măsuri executorii în funcție de caz.</p>	<p>autorizare și/sau de supraveghere; 2) să facă copii sau extrase din astfel de înregistrări, date, proceduri și alte documente; 3) să solicite o explicație verbală la fața locului; 4) să aibă acces la incintele, bazele de operare sau mijloacele de transport relevante; 5) să efectueze audituri, investigații, evaluări, inspecții, inclusiv inspecții la platformă și inspecții inopinate; 6) să ia sau să dispună măsuri executorii în funcție de caz.</p>		
<p>(6) Sarcinile prevăzute la alineatul (5) se îndeplinesc în conformitate cu dispozițiile legale din statul membru în cauză.</p>	<p>11. Sarcinile prevăzute la pct.10 se îndeplinesc în conformitate cu cadrul normativ aplicabil</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>Articolul 4 Inspecțiile la platformă</p>			
<p>(1) Inspecțiile la platformă în cazul aeronavelor operatorilor aflați, în ceea ce privește supravegherea siguranței, sub jurisdicția altui stat membru sau a unei țări terțe se efectuează în conformitate cu anexa II subpartea RAMP.</p>	<p>12. Inspecțiile la platformă în cazul aeronavelor operatorilor aflați sub supravegherea reglementară a altui stat se efectuează în conformitate cu Cerințele tehnice referitoare la operațiunile aeriene subpartea RAMP (CT-OPS subpartea RAMP), aprobate de AAC în conformitate cu prevederile art.7 alin.(3) pct.1) lit.b) din Codul aerian</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(2) Statele membre se asigură că testele de alcoolemie asupra membrilor echipajelor de zbor și de cabină se efectuează atât în cazul operatorilor sub jurisdicție proprie, cât și în cazul operatorii sub jurisdicția altui stat membru sau a unei țări terțe. Aceste teste se efectuează de către inspectorii la platformă în cadrul programului de inspecții la platformă prevăzut în anexa II subpartea RAMP</p>	<p>13. Testele de alcoolemie asupra membrilor echipajelor de zbor și de cabină se efectuează atât în cazul operatorilor naționali, cât și în cazul operatorilor aflați sub supravegherea reglementară a altui stat. Aceste teste se efectuează de către inspectorii la platformă în cadrul programului de inspecții la platformă prevăzut în CT-OPS subpartea RAMP</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>(3) Prin derogare de la alineatul (2), statele membre pot asigura efectuarea testelor de alcoolemie asupra membrilor echipajelor de zbor și de cabină de către alți funcționari autorizați și în afara cadrului programului de inspecții la rampă prevăzut în anexa II subpartea RAMP, cu condiția ca respectivele teste de alcoolemie să îndeplinească aceleași obiective și să respecte aceleași principii ca testele efectuate în temeiul cadrului prevăzut în anexa II subpartea RAMP. Rezultatele respectivelor teste de alcoolemie se includ în baza de date centralizată, în conformitate cu ARO.RAMP.145 litera (b)</p>	<p>14. Rezultatele testelor de alcoolemie se includ în baza de date centralizată, în conformitate cu ARO.RAMP.145 lit. (b) din CT-OPS subpartea RAMP</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(4) Statele membre pot efectua teste suplimentare în vederea depistării consumului de alte substanțe psihoactive decât alcoolul. Într-un astfel de caz, statul membru informează Agenția Europeană de Siguranță a Aviației („agenția”) și Comisia		Compatibil	Cerințe tehnice referitoare la operațiunile aeriene subpartea RAMP. Ediția 02. Amendamentul 02, aprobat prin ordinul Directorului AAC Nr. 05/GEN din 24.02.2020
Articolul 5 Operațiunile aeriene	Capitolul III OPERAȚIUNILE AERIENE		
(1) Operatorii operează un avion sau un elicopter în scopul operațiunilor de transport aerian comercial (denumit în continuare „CAT”) numai în conformitate cu cerințele specificate în anexele III și IV	15. Operatorii exploatează un avion sau un elicopter în scopul operațiunilor de transport aerian comercial (în continuare – CAT) conform prevederilor din anexele nr.3 și nr.4.	Compatibil	
(1a) Operatorii implicați în operațiunile CAT cu punctul de plecare și punctul de sosire pe același aerodrom sau loc de operare efectuate cu avioane din clasa de performanță B sau cu elicoptere necomplexe trebuie să respecte dispozițiile relevante din anexele III și IV	16. Operatorii implicați în operațiunile CAT cu punctul de plecare și punctul de sosire pe același aerodrom sau loc de operare, efectuate cu avioane din clasa de performanță B sau cu elicoptere necomplexe, trebuie să respecte prevederile din anexele nr.3 și nr.4	Compatibil	
(1b) Operatorii operează VCA numai în contextul operațiunilor IAM, astfel cum se specifică în anexele III și IX la prezentul regulament	16 ¹ . Operatorii operează VCA numai în contextul operațiunilor IAM, astfel cum se specifică în anexele 3 și 9 la prezentul Regulament	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(2) Operatorii respectă prevederile relevante din anexa V atunci când exploatează:</p> <p>(a) avioane și elicoptere utilizate pentru:</p> <p>(i) operațiuni care folosesc navigația bazată pe performanțe (PBN);</p> <p>(ii) operațiuni în conformitate cu specificațiile de performanțe de navigație minime (MNPS);</p> <p>(iii) operațiuni în spațiu aerian cu o eșalonare verticală minimă (RVSM); (iv) operațiuni în condiții de vizibilitate redusă (LVO) sau operațiuni cu credite operaționale;</p> <p>(b) avioane și elicoptere utilizate pentru transportul de bunuri periculoase (DG);</p> <p>(c) avioane bimotoare, utilizate pentru operațiuni pe rază extinsă (ETOPS) în transportul aerian comercial;</p> <p>(d) elicoptere utilizate pentru operațiuni de transport aerian comercial cu ajutorul sistemelor de redare a imaginii pe timp de noapte (NVIS);</p> <p>(e) elicoptere utilizate pentru operațiuni cu încărcături suspendate (HHO) în cadrul transportului aerian comercial;</p> <p>(f) elicoptere utilizate pentru operațiuni de servicii medicale de urgență (HEMS) în cadrul transportului aerian comercial;</p> <p>și (g) elicoptere utilizate pentru operațiuni deasupra mării (HOFO).</p> <p>(h) VCA utilizată pentru:</p> <p>(i) transportul de mărfuri periculoase (DG);</p>	<p>17. Operatorii respectă prevederile relevante din anexa nr.5 atunci când exploatează:</p> <p>1) avioane și elicoptere utilizate pentru:</p> <p>a) operațiuni care folosesc PBN;</p> <p>b) operațiuni în conformitate cu specificațiile de performanțe de navigație minime (Minimum Navigation Performance Specifications, în continuare – MNPS);</p> <p>c) operațiuni în spațiul aerian cu o eșalonare verticală minimă (Reduced Vertical Separation Minima, în continuare – RVSM);</p> <p>d) operațiuni în condiții de vizibilitate redusă (Low Visibility Operations, în continuare – LVO);</p> <p>e) operațiuni în condiții de vizibilitate redusă (LVO) sau operațiuni cu credite operaționale.</p> <p>2) avioane și elicoptere utilizate pentru transportul de bunuri periculoase (Dangerous Goods, în continuare – DG);</p> <p>3) avioane bimotoare utilizate pentru operațiuni pe rază extinsă (Extended Range Operations, în continuare – ETOPS) în transportul aerian comercial;</p> <p>4) elicoptere utilizate pentru operațiuni de transport aerian</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(ii) VEMS.	<p>comercial cu ajutorul sistemelor de redare a imaginii pe timp de noapte (Night Vision Imaging System, în continuare – NVIS);</p> <p>5) elicoptere utilizate pentru operațiuni cu încărcături suspendate (Helicopter Hoist Operations, în continuare – HHO) în cadrul transportului aerian comercial;</p> <p>6) elicoptere utilizate pentru operațiuni de servicii medicale de urgență (Helicopter Emergency Medical Service, în continuare – HEMS) în cadrul transportului aerian comercial; și</p> <p>7) elicoptere utilizate pentru operațiuni deasupra mării (Helicopter Offshore Operations, în continuare – HOFO)</p> <p>8) VCA utilizate pentru: a) transportul de mărfuri periculoase; b) VEMS”</p>		
(3) Operatorii de elicoptere și avioane motorizate complexe implicați în operațiuni necomerciale trebuie să declare că dispun de capacitatea și mijloacele necesare pentru a-și îndeplini responsabilitățile legate de operarea de aeronave și pentru a exploata aeronavele în conformitate cu dispozițiile specificate în anexa III și în anexa VI. În cazul în care sunt implicați în operațiuni necomerciale specializate, acești	18. Operatorii de elicoptere și avioane motorizate complexe implicate în operațiuni necomerciale trebuie să declare că dispun de capacitatea și mijloacele necesare pentru a-și îndeplini responsabilitățile legate de operarea de aeronave și pentru a exploata aeronavele în conformitate cu dispozițiile specificate în anexele nr.3 și nr.6. În cazul în care sunt implicați în operațiuni necomerciale	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
operatori operează în schimb aeronavele în conformitate cu dispozițiile specificate în anexa III și în anexa VIII	specializate, acești operatori operează aeronavele în conformitate cu dispozițiile specificate în anexele nr.3 și nr.8.		
(4) Operatorii de avioane și elicoptere, altele decât cele motorizate complexe, implicați în operațiuni necomerciale, inclusiv operațiuni necomerciale specializate, operează aeronavele în conformitate cu dispozițiile din anexa VII.	19. Operatorii de avioane și elicoptere, altele decât cele motorizate complexe, implicați în operațiuni necomerciale, inclusiv operațiuni necomerciale specializate, operează aeronavele în conformitate cu dispozițiile din anexa nr.7	Compatibil	
(4a) Operatorii de autogire implicate în operațiuni necomerciale efectuate în condiții în care se aplică regulile de zbor la vedere trebuie să opereze aeronava în conformitate cu dispozițiile prevăzute în anexa VII	19 ¹ . Operatorii de autogire implicate în operațiuni necomerciale efectuate în condiții în care se aplică regulile de zbor la vedere trebuie să opereze aeronava în conformitate cu dispozițiile din anexa nr. 7	Compatibil	
(5) Atunci când desfășoară activități de pregătire practică în zbor cu destinația, în interiorul sau în afara Uniunii, organizațiile de pregătire care sunt menționate la articolul 10a din Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 și care au sediul principal de activitate într-un stat membru operează: (a) elicoptere și avioane motorizate complexe în conformitate cu dispozițiile specificate în anexa VI; (b) alte avioane și giravioane, în conformitate cu dispozițiile specificate în anexa VII.	20. Atunci când desfășoară activități de pregătire practică în zbor spre, pe sau dinspre teritoriul Republicii Moldova, organizațiile de pregătire menționate în capitolul XII din Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă și care își au sediul principal de activitate în Republica Moldova exploatează: 1) elicoptere și avioane motorizate complexe în conformitate cu dispozițiile din anexa nr.6;	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(c) VCA în conformitate cu cerințele specificate în anexa IX.</p> <p>În cazul literelor (a), (b) și (c) de la primul paragraf, organizațiile de pregătire respectă cerințele prevăzute în anexa VII (partea ORA) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 în loc de cerințele din anexa III (partea ORO) la prezentul regulament. Pregătirea pentru VCA este furnizată numai de organizații de pregătire aprobate</p>	<p>2) alte avioane și giravioane în conformitate cu dispozițiile din anexa nr.7;</p> <p>3) VCA în conformitate cu cerințele specificate în anexa nr. 9.</p>		
<p>(6) Operatorii operează un avion sau un elicopter în scopul operațiunilor comerciale specializate numai în conformitate cu cerințele din anexele III și VIII</p>	<p>21. Operatorii operează un avion sau un elicopter în scopul operațiunilor comerciale specializate numai în conformitate cu cerințele din anexele nr.3 și nr.8</p>	Compatibil	
<p>(7) Zborurile care au loc imediat înainte, în timpul sau imediat după desfășurarea de operațiuni specializate și aflate în directă legătură cu aceste operațiuni sunt efectuate în conformitate cu alineatele (3), (4) și (6), după caz. Cu excepția membrilor echipajului, nu se transportă la bord alte persoane decât cele indispensabile misiunii</p>	<p>22. Zborurile care au loc imediat înainte, în timpul sau imediat după desfășurarea de operațiuni specializate și aflate în directă legătură cu aceste operațiuni sunt efectuate în conformitate cu pct.18, 19 și 21, după caz. Cu excepția membrilor echipajului, nu se transportă la bord alte persoane decât cele indispensabile misiunii</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>Articolul 6 Derogări</p> <p>(2) Prin derogare de la articolul 5 alineatul (1), atunci când sunt folosite în operațiuni CAT, aeronavele menționate la articolul 4 alineatul (5) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 trebuie exploatate, în cazul avioanelor, în condițiile prevăzute în Decizia C(2009) 7633 a Comisiei din 14 octombrie 2009. Orice modificare a operării care afectează condițiile prevăzute în decizia respectivă se notifică, înainte de efectuarea respectivei modificări, Comisiei și Agenției Europene de Siguranță a Aviației (denumită în continuare „agenția”)</p> <p>Un stat membru care nu este unul dintre destinatarii Deciziei C(2009) 7633 și care intenționează să facă uz de derogarea prevăzută în respectiva decizie își notifică intenția Comisiei și agenției înainte de aplicarea derogării. Comisia și agenția evaluează măsura în care modificarea sau utilizarea prevăzută se abate de la condițiile prevăzute în Decizia C(2009) 7633 sau afectează evaluarea inițială a siguranței efectuată în contextul deciziei menționate. În cazul în care evaluarea demonstrează că modificarea sau utilizarea prevăzută nu corespunde evaluării inițiale a siguranței</p>	<p>Capitolul IV DEROGĂRI</p> <p>23. În conformitate cu prevederile Codului aerian, AAC poate acorda derogări de la cadrul normativ aplicabil.</p> <p>24. Prin derogare de la pct. 15, atunci când sunt folosite în operațiuni CAT aeronavele menționate la pct. 5, AAC evaluează măsura în care modificarea sau utilizarea prevăzută se abate de la condițiile stabilite.</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
efectuate pentru Decizia C(2009) 7633, statul membru în cauză depune o nouă cerere de derogare în conformitate cu articolul 14 alineatul (6) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008			
<p>(3) Prin derogare de la articolul 5 din prezentul regulament și fără a aduce atingere dispozițiilor de la articolul 18 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul (UE) 2018/1139 și dispozițiilor subpărții P din anexa I la Regulamentul (UE) nr. 748/2012 al Comisiei (²) cu privire la permisul de zbor, următoarele zboruri continuă să fie efectuate în temeiul cerințelor stabilite în legislația națională a statului membru în care operatorul își are sediul principal de activitate sau, dacă operatorul nu are un sediu principal de activitate, a locului în care operatorul este stabilit sau își are reședința:</p> <p>(a) zborurile legate de introducerea sau de modificarea unor tipuri de avioane sau giravioane, efectuate de organizațiile de proiectare sau de producție în sfera privilegiilor lor;</p> <p>(b) zborurile care nu transportă pasageri sau mărfuri, în cazul cărora avionul sau giravionul, este transportat pentru recondiționare, reparare, inspecții, livrare, export sau în scopuri similare, cu condiția ca aeronava să nu fie înscrisă pe un certificat de operator aerian sau pe o declarație.</p>	<p>25. Prin derogare de la pct. 15 se efectuează:</p> <p>1) zborurile legate de introducerea sau modificarea unor tipuri de avioane sau giravioane efectuate de organizațiile de proiectare sau producție în sfera privilegiilor lor</p> <p>2) zborurile care nu transportă pasageri sau mărfuri, în cazul cărora avionul sau giravionul este transportat pentru recondiționare, reparare, verificări de întreținere, inspecții, livrare, export sau în scopuri similare, cu condiția ca aeronava să nu fie înscrisă pe un certificat de operator aerian, autorizație pentru operațiuni comerciale specializate sau pe o declarație;</p> <p>3) zborurile care vor fi operate în baza dispozițiilor cu privire la permisul de zbor din anexa nr. 1, capitolul P la Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	proiectare și producție, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.468/2019 (în continuare – Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție)		
(4) Fără a aduce atingere articolului 5, până la 30 iunie 2018, statele membre pot să impună în continuare o aprobare specifică și cerințe suplimentare privind procedurile operaționale, echipamentele, calificarea și pregătirea echipajelor pentru operațiunile CAT deasupra mării cu elicoptere în conformitate cu legislația lor națională. Statele membre notifică Comisia și agenția cu privire la cerințele suplimentare aplicate în cazul unor astfel de aprobări specifice. Respectivetele cerințe nu sunt mai puțin restrictive decât cele prevăzute în anexele III și IV	26. Fără a aduce atingere capitolului III, AAC poate impune o aprobare specifică și cerințe suplimentare privind procedurile operaționale, echipamentele, calificarea și pregătirea echipajelor pentru operațiunile CAT deasupra mării cu elicoptere. Aceste cerințe trebuie să nu fie mai puțin restrictive decât cele specificate în anexele nr.3 și nr.4	Compatibil	
(4a) Prin derogare de la articolul 5 alineatele (1) și (6), următoarele operațiuni cu avioane și elicoptere, altele decât cele motorizate complexe, pot fi efectuate în conformitate cu anexa VII: (a) zboruri ale căror costuri sunt împărțite între persoane particulare, cu	27. Prin derogare de la pct.15 și 21, următoarele operațiuni cu avioane și elicoptere, altele decât cele motorizate complexe, pot fi efectuate în conformitate cu anexa nr.7 și necesită prezentarea către AAC a declarației și copia contractului	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>condiția ca toți ocupanții aeronavei, inclusiv pilotul, să împartă costurile directe și ca numărul persoanelor care împart costurile directe să fie de maximum șase;</p> <p>(b) zboruri de competiție sau demonstrații de zbor, cu condiția ca remunerația sau orice titlu oneros oferit pentru astfel de zboruri să se limiteze la recuperarea costurilor directe și la o contribuție proporțională cu costurile anuale, precum și la premii de cel mult o valoare specificată de autoritatea competentă;</p> <p>c) zboruri introductive, lansări cu parașuta, remorcări de planoare sau zboruri acrobatice efectuate fie de o organizație de pregătire cu sediul principal de activitate într-un stat membru și menționată la articolul 10a din Regulamentul (UE) nr. 1178/2011, fie de o organizație creată cu scopul de a promova sporturile aeriene sau aviația de agrement, cu condiția ca organizația respectivă să opereze aeronava pe baza dreptului de proprietate sau a unui acord de închiriere fără echipaj, ca zborul să nu genereze profituri distribuite în afara organizației, precum și ca, ori de câte ori sunt implicate persoane care nu sunt membre ale organizației în cauză, astfel de zboruri să reprezinte doar o activitate marginală a organizației.</p>	<p>(contractelor) de asigurare și a certificatului/poliței (certificatelor/polițelor) de asigurare pentru răspunderea civilă față de pasageri, bagaje și mărfuri, precum și pentru răspunderea civilă față de părți terțe, precum și respectarea legislației fiscale:</p> <p>1) zboruri ale căror costuri sunt împărțite între persoanele particulare, cu condiția ca toți ocupanții aeronavei, inclusiv pilotul, să împartă costurile directe și ca numărul persoanelor care împart costurile directe să fie de maximum șase;</p> <p>2) zboruri de competiție sau demonstrațiile de zbor, cu condiția ca remunerația sau orice titlu oneros oferit pentru astfel de zboruri să se limiteze la recuperarea costurilor directe și la o contribuție proporțională cu costurile anuale;</p> <p>3) zboruri introductive, lansări cu parașuta, remorcări de planoare sau zboruri acrobatice efectuate fie de o organizație de pregătire care își are sediul principal de activitate în Republica Moldova și aprobată în conformitate cu prevederile capitolului XII din Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	<p>aviația civilă, fie de o organizație creată cu scopul de a promova sporturile aeriene sau aviația de agrement, cu condiția ca organizația respectivă să opereze aeronava pe baza dreptului de proprietate sau a unui contract de închiriere fără echipaj, ca zborul să nu genereze profituri distribuite în afara organizației, precum și ca, ori de câte ori sunt implicate persoane care nu sunt membre ale organizației în cauză, astfel de zboruri să reprezinte doar o activitate marginală a organizației.</p>		
<p>(5) Până la 2 septembrie 2017, scutirile acordate înainte de 22 martie 2017 în conformitate cu articolul 8 alineatul (2) din Regulamentul (CEE) nr. 3922/91, astfel cum se prevede la articolul 6 alineatul (5) din Regulamentul (UE) nr. 965/2012, astfel cum era aplicabil înainte de 22 martie 2017, se consideră a constitui aprobări menționate la litera (a) de la punctul CAT.POL.A.300 din anexa IV (partea CAT). După 2 septembrie 2017, aceste scutiri nu mai sunt valabile pentru operațiuni cu avioane monomotor.</p> <p>Dacă este prevăzută o modificare a operării acestor avioane care afectează condițiile stipulate în scutirile</p>			

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>menționate, între 22 martie 2017 și 2 septembrie 2017, modificarea respectivă este notificată Comisiei și agenției înainte de a fi pusă în aplicare. Comisia și agenția evaluează modificarea în conformitate cu articolul 14 alineatul (5) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008.</p>			
<p>(6) Prin derogare de la anexa IV punctul CAT.POL.H.225 și până la 25 mai 2028, operațiunile existente efectuate cu elicoptere spre/dinspre o zonă de interes public (PIS) se pot desfășura în condițiile stabilite de statele membre, atunci când dimensiunea PIS, mediul cu obstacole sau elicopterul nu permite respectarea cerințelor referitoare la operarea în clasa de performanță 1. Statele membre informează Comisia și agenția în legătură cu condițiile aplicate.</p>	<p>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 de AAC, atunci când dimensiunea PIS, mediul cu obstacole sau elicopterul nu permite respectarea cerințelor referitoare la operarea în clasa de performanță 1</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>(8) Prin derogare de la articolul 5 alineatul (3) prima teză, operatorii de aeronave motorizate complexe cu o masă maximă certificată la decolare (MCTOM) de maximum 5 700 kg, echipate cu motoare turbopropulsoare, implicate în operațiuni necomerciale, operează respectivele aeronave numai în conformitate cu anexa VII</p>	<p>29. Prin derogare de la pct.18 prima parte, operatorii de aeronave motorizate complexe cu o masă maximă certificată la decolare (Maximum Certificated Take-off Mass, în continuare – MCTOM) de maximum 5700 kg, echipate cu motoare turbopropulsoare, implicate în operațiuni necomerciale, operează respectivele aeronave în conformitate cu anexa nr.7</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(9) Prin derogare de la articolul 5 alineatul (5) litera (a), organizațiile de pregătire care organizează cursuri de pregătire pentru zbor pe aeronave motorizate complexe cu o masă maximă certificată la decolare (MCTOM) de maximum 5 700 kg, echipate cu motoare turbopropulsoare, operează respectivele aeronave în conformitate cu anexa VII</p>	<p>30. Prin derogare de la pct. 20 subpct. 1), organizațiile de pregătire care organizează cursuri de pregătire pentru zbor pe aeronave motorizate complexe cu o MCTOM de maximum 5700 kg, echipate cu motoare turbopropulsoare, operează respectivele aeronave în conformitate cu anexa nr.7.</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>Articolul 7 CertIFICATELE DE OPERATOR AERIAN</p>			
<p>(1) Certificatele de operator aerian (AOC) eliberate de statele membre operatorilor CAT de aeronave în conformitate cu Regulamentul (CEE) nr. 3922/91 înainte ca prezentul regulament să se aplice se consideră eliberate în conformitate cu prezentul regulament. Cu toate acestea, la 28 octombrie 2014 cel târziu:</p> <p>(a) operatorii își adaptează sistemul de management și programele de pregătire, procedurile și manualele pentru a fi în conformitate cu anexele III, IV și V, după caz;</p> <p>(b) AOC se înlocuiesc cu certificate eliberate în conformitate cu anexa II la prezentul regulament.</p>			

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(2) AOC eliberate de un stat membru operatorilor CAT de elicoptere înainte ca prezentul regulament să se aplice se convertesc în AOC conforme cu prezentul regulament în conformitate cu un raport de conversie elaborat de statul membru care a eliberat respectivele AOC, cu consultarea agenției.</p> <p>Raportul de conversie trebuie să descrie:</p> <p>(a) cerințele naționale pe baza cărora s-au eliberat AOC;</p> <p>(b) sfera privilegiilor acordate operatorilor;</p> <p>(c) diferențele dintre cerințele naționale pe baza cărora s-au eliberat AOC și cerințele din anexele III, IV și V, indicând modul și momentul în care operatorii vor trebui să asigure respectarea deplină a respectivelor anexe.</p> <p>Raportul de conversie include copii ale tuturor documentelor necesare pentru dovedirea elementelor de la literele (a)-(c), inclusiv copii ale cerințelor și procedurilor naționale relevante.</p>			
<p>Articolul 8 Limitări ale timpului de zbor</p>	<p>Capitolul V LIMITĂRI ALE TIMPULUI DE ZBOR ȘI EXAMINAREA ACESTUIA</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>(1) Operațiunile de transport aerian comercial cu avioane și elicoptere fac obiectul cerințelor din anexa III subpartea FTL</p>	<p>31. Operațiunile CAT fac obiectul cerințelor subpărții FTL din anexa nr.3.</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(2) Prin derogare de la alineatul (1), operațiunile de taxi aerian, operațiunile de servicii medicale de urgență și operațiunile CAT cu un singur pilot efectuate cu avioane fac obiectul cerințelor specificate în legislația națională menționate la articolul 8 alineatul (4) din Regulamentul (CEE) nr. 3922/91 și în subpartea Q din anexa III la regulamentul respectiv</p>	<p>32. Prin derogare de la pct. 31, operațiunile de taxi aerian, operațiunile de servicii medicale de urgență și operațiunile CAT cu un singur pilot efectuate cu avioane respectă cerințele tehnice aprobate de AAC</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>(3) Prin derogare de la alineatul (1), operațiunile CAT cu elicoptere și operațiunile CAT cu plane respectă cerințele specificate în legislația națională a statului membru în care operatorul își are sediul principal de activitate</p>	<p>33. Prin derogare de la pct. 31, operațiunile CAT cu elicoptere și operațiunile CAT cu plane respectă cerințele tehnice aprobate de AAC.</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>(4) Operațiunile necomerciale, inclusiv operațiunile necomerciale specializate, cu avioane și elicoptere motorizate complexe, precum și operațiunile comerciale specializate cu avioane, elicoptere și plane respectă, în ceea ce privește limitările timpului de zbor, cerințele specificate în legislația națională a statului membru în care operatorul își are sediul principal de activitate sau, dacă operatorul nu are un sediu principal de activitate, a locului în care operatorul este stabilit sau își are reședința</p>	<p>34. Operațiunile necomerciale, inclusiv operațiunile necomerciale specializate, cu avioane și elicoptere motorizate complexe, precum și operațiunile comerciale specializate cu avioane, elicoptere și plane respectă, în ceea ce privește limitările timpului de zbor, cerințele tehnice aprobate de AAC</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>timp, dar nu mai târziu de 18 decembrie 2017 sau în termen de doi ani după aprobarea datelor privind conformitatea operațională, dacă această dată este ulterioară.</p> <p>Orice modificare asupra unei MEL, așa cum este menționată în primul paragraf, pentru care nu a fost instituită o MMEL ca parte a datelor privind conformitatea operațională, se aplică în continuare în conformitate cu MMEL acceptată de statul operatorului sau statul de înmatriculare, după caz</p>	<p>Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție, se efectuează în conformitate cu ORO.MLR.105.</p> <p>43. Orice modificare asupra unei MEL, așa cum este menționat la pct.41, pentru care nu a fost instituită o MMEL ca parte a datelor privind conformitatea operațională, se aplică în continuare în conformitate cu MMEL acceptată de AAC sau de statul de înmatriculare, după caz.</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>Articolul 9a Pregătirea membrilor echipajului de zbor și a membrilor echipajului de cabină</p>	<p>Capitolul VIII CERINȚE PRIVIND PREGĂTIREA MEMBRILOR ECHIPAJULUI DE ZBOR ȘI A MEMBRILOR ECHIPAJULUI DE CABINĂ ȘI CERINȚE PRIVIND ECHIPAJUL DE ZBOR PENTRU ZBORURILE DE VERIFICARE A ÎNTREȚINERII</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>Operatorii se asigură că membrii echipajului de zbor și ai echipajului de cabină care sunt angajați deja în operare</p>	<p>44. Operatorii se asigură că membrii echipajului de zbor și ai echipajului de cabină care sunt angajați deja în</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>și care au absolvit cursuri de pregătire în conformitate cu subpărțile FC și CC din anexa III, care nu au cuprins elementele obligatorii prevăzute în datele relevante privind conformitatea operațională, participă la cursuri de pregătire care să cuprindă respectivele elemente obligatorii, până cel târziu la 18 decembrie 2017 sau în termen de doi ani de la aprobarea datelor privind conformitatea operațională, dacă această dată este ulterioară</p>	<p>operare și care au absolvit cursuri de pregătire în conformitate cu subpărțile FC și CC din anexa nr.3, ce nu au cuprins elementele obligatorii prevăzute în datele relevante privind conformitatea operațională, participă la cursuri de pregătire care să cuprindă respectivele elemente obligatorii</p>		
<p>Articolul 9aa Cerințe privind echipajul de zbor pentru zborurile de verificare a întreținerii</p> <p>Un pilot care a activat, înainte de 25 septembrie 2019, ca pilot-comandant al unui zbor de verificare a întreținerii care, în conformitate cu definiția de la punctul SPO.SPEC.MCF.100 din anexa VIII, este clasificat ca zbor de verificare a întreținerii de nivel A, este creditat în scopul respectării punctului SPO.SPEC.MCF.115 litera (a) punctul 1 din anexa respectivă. În acest caz, operatorul se asigură că pilotul-comandant primește o informare cu privire la orice diferențe identificate între practicile operaționale stabilite înainte de 25 septembrie 2019 și obligațiile prevăzute în subpartea E secțiunea 5 din</p>	<p>45. Un pilot care a activat, înainte de 28 septembrie 2019, ca pilot-comandant al unui zbor de verificare a întreținerii care, în conformitate cu definiția de la SPO.SPEC.MCF.100 din anexa nr. 8, este clasificat ca zbor de verificare a întreținerii de nivel A, este creditat în scopul respectării SPO.SPEC.MCF.115 lit.(a) pct.1 din anexa nr.8. În acest caz, operatorul se asigură că pilotul-comandant primește o informare cu privire la orice diferențe identificate între practicile operaționale stabilite înainte de 28 septembrie 2019 și obligațiile prevăzute în subpartea E</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
anexa VIII la prezentul regulament, inclusiv cele derivate din procedurile aferente stabilite de operator.	secțiunea 5 din anexa nr.8 (Partea SPO), inclusiv cele derivate din procedurile aferente stabilite de operator		
Anexa I – Definițiile termenilor utilizați în anexele II-IX		Anexa nr. 1 la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene NOȚIUNI	
În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții	În sensul anexelor nr. 2 – nr. 8 se utilizează suplimentar următoarele noțiuni	Compatibil	
1. „distanța de accelerare-oprire disponibilă (ASDA)” înseamnă lungimea de decolare disponibilă, plus lungimea căii de oprire, în cazul în care o astfel de cale de oprire este declarată disponibilă de către statul pe teritoriul căruia se află aerodromul și poate susține masa avionului în condițiile de exploatare	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	Compatibil	
2. „mijloace acceptabile de conformitate (Acceptable Means of Compliance – AMC)” înseamnă standarde fără caracter obligatoriu adoptate de agenție pentru a exemplifica mijloacele de stabilire a conformității cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și cu normele sale de aplicare	mijloace acceptabile de punere în conformitate (Acceptable Means of Compliance – AMC) – recomandări emise de către AAC, care au scopul de a ilustra esența conformării cu prevederile legale sau normative, cu reglementările aeronautice civile, cu	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	specificațiile de certificare. Odată implementate de agenții aeronautici, AAC conferă prezumția de conformitate		
3. „listă de verificare pentru acceptare” înseamnă un 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	<i>listă de verificare pentru acceptare (acceptance checklist)</i> – 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	Compatibil	
4. „aerodrom adecvat” înseamnă un aerodrom pe care aeronava poate fi exploatată, ținând cont de cerințele aplicabile privind performanța și de caracteristicile pistei	aerodrom adecvat (adequate aerodrome) – aerodrom pe care aeronava poate fi exploatată, ținând cont de cerințele aplicabile privind performanța și de caracteristicile pistei	Compatibil	
5. în sensul clasificării pasagerilor: (a) „adult” înseamnă o persoană cu vârsta de cel puțin 12 ani; (b) „copil/copii” înseamnă persoane care au vârsta de cel puțin 2 ani, dar mai mică de 12 ani; (c) „copil de vârstă mică” înseamnă o persoană cu vârsta mai mică de 2 ani	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	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>6. „minime de operare pe aerodrom” înseamnă limitele de utilizare ale unui aerodrom pentru:</p> <p>(a) decolare, exprimate ca distanță vizuală în lungul pistei (RVR) și/sau vizibilitate și, dacă este necesar, plafon;</p> <p>(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;</p> <p>(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</p>	<p>minime de operare pe aerodrom (aerodrome operating minima) – limitele de utilizare ale unui aerodrom pentru:</p> <p>(a) decolare, exprimate ca distanță vizuală în lungul pistei (Runway Visual Range – RVR) și/sau vizibilitate, și, dacă este necesar, plafon;</p> <p>(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;</p> <p>(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</p>	Compatibil	
<p>7. „zbor cu ajutorul sistemelor de redare a imaginii pe timp de noapte (night vision imaging system – NVIS)” înseamnă, 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)</p>	<p>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)</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
8. „aeronavă” înseamnă un aparat care se poate susține în atmosferă datorită reacțiilor aerului, altele decât reacțiile aerului asupra suprafeței pământului	aeronavă (aircraft) – un aparat care se poate susține în atmosferă datorită reacțiilor aerului, altele decât reacțiile aerului asupra suprafeței pământului	Compatibil	
8a. „urmărirea aeronavelor” înseamnă un proces la nivel terestru care menține și actualizează, la intervale standardizate, o evidență a poziției cvadridimensionale a fiecărei aeronave în zbor	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	Compatibil	
8b. „sistem de urmărire a aeronavei” înseamnă un sistem care se bazează pe urmărirea aeronavei pentru a identifica evoluții anormale în timpul zborului și pentru a emite avertizări	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	Compatibil	
8c. „aerodrom de rezervă” înseamnă un aerodrom adecvat spre care se poate îndrepta o aeronavă atunci când devine fie imposibil, fie nerecomandabil să își continue zborul către aerodromul prevăzut pentru aterizare sau să aterizeze la respectivul aerodrom, unde sunt disponibile serviciile și instalațiile necesare, unde pot fi îndeplinite cerințele de performanță pentru aeronavă și care este operațional la ora prevăzută a utilizării; termenul „aerodrom de rezervă” include următoarele: (a) „aerodrom de rezervă la decolare”: un aerodrom de rezervă pe care ar putea	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:	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>ateriza o aeronavă dacă acest lucru devine necesar la scurt timp după decolare, iar aerodromul de plecare nu poate fi utilizat în acest scop;</p> <p>(b) „aerodrom de rezervă pe rută (ERA)”: un aerodrom de rezervă pe care ar putea ateriza o aeronavă dacă se impune o deviere în timpul zborului pe rută;</p> <p>(c) „aerodrom de rezervă pe rută pentru combustibil/energie (ERA pentru combustibil/energie)” înseamnă un aerodrom ERA care este necesar în etapa de planificare pentru a fi utilizat la calcularea combustibilului/energiei;</p> <p>(d) „aerodrom de rezervă la destinație”: un aerodrom de rezervă pe care ar putea ateriza o aeronavă dacă devine fie imposibil, fie nerecomandabil să aterizeze pe aerodromul avut în vedere pentru aterizare</p>	<p>(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;</p> <p>(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;</p> <p>(c) aerodrom de rezervă pe rută pentru combustibil/energie (fuel/energy en route alternate aerodrome) – aerodrom ERA care este necesar la etapa de planificare pentru a fi utilizat la calcularea combustibilului/energiei;</p> <p>(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</p>		
<p>9. „mijloace de conformitate alternative” înseamnă acele mijloace care propun o alternativă la un mijloc acceptabil de conformitate existent sau acelea care propun noi mijloace de stabilire a conformității cu Regulamentul (CE) nr.</p>	<p>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</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
216/2008 și cu normele sale de aplicare, pentru care agenția nu a adoptat AMC	de stabilire a conformității, pentru care AAC nu a adoptat AMC		
10. „antijivraj” înseamnă, 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)	antigivraj (anti-icing) – în cazul procedurilor la sol, o procedură care asigură protecția împotriva formării de chiciură sau gheață și a acumulării de zăpadă pe suprafețele tratate ale aeronavei pentru o perioadă de timp limitată (durată de acțiune)	Compatibil	
12. „membru al echipajului de cabină” înseamnă un membru al echipajului calificat corespunzător, altul decât un membru al echipajului de zbor sau al personalului tehnic, care este însărcinat de un operator cu îndeplinirea atribuțiilor legate de siguranța pasagerilor și a zborului în timpul operațiunilor	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	Compatibil	
17. „categoria A la elicoptere” înseamnă 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	categoria A la elicoptere (category A with respect to helicopters) – elicoptere multimotor proiectate cu modalități de izolare a motoarelor și sistemelor menționate în specificațiile de certificare aplicabile, care pot fi operate cu ajutorul datelor de decolare și aterizare programate pe baza conceptului cedării motorului critic, ce asigură o suprafață desemnată adecvată și un nivel adecvat al performanțelor pentru continuarea	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
decolarea întreruptă în condiții de siguranță în cazul cedării unui motor	zborului în siguranță sau pentru decolarea întreruptă în condiții de siguranță în cazul cedării unui motor		
18. „categoria B la elicoptere” înseamnă 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	categoria B la elicoptere (category B with respect to helicopters) – elicoptere monomotor sau multimotor care nu îndeplinesc standardele categoriei A. Elicopterele de categoria B nu au o capacitate garantată de continuare a zborului în siguranță în cazul cedării unui motor, situație în care se presupune că se procedează la aterizarea neprevăzută	Compatibil	
18a. „plafon” înseamnă 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	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	Compatibil	
19. „specificații de certificare” (<i>Certification Specifications – CS</i>) înseamnă standardele tehnice adoptate de agenție, care indică mijloace de demonstrare a conformității cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și cu normele sale de aplicare și care pot fi utilizate de o organizație în scopul certificării	specificații de certificare (<i>Certification Specifications – CS</i>) – 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	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
20. „apropiere cu manevre la vedere” înseamnă faza de zbor la vedere a unei operațiuni de apropiere cu manevre la vedere	apropiere cu manevre la vedere (circling) – faza de zbor la vedere a unei operațiuni de apropiere cu manevre la vedere	Compatibil	
20a. „operațiune de apropiere cu manevre la vedere” înseamnă o 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	operațiune de apropiere cu manevre la vedere (circling approach operation) – operațiune de apropiere instrumentală de tip A menită să aducă o aeronavă în poziția pentru aterizare pe o pistă/o zonă de apropiere finală și de decolare (FATO) care nu este situată corespunzător pentru o apropiere directă	Compatibil	
21. „prelungire degajată” înseamnă o suprafață dreptunghiulară delimitată pe sol sau pe apă, aflată sub controlul autorității competente, aleasă sau amenajată corespunzător, peste care o aeronavă poate efectua o parte din urcarea inițială la o înălțime specificată	prelungire degajată (clearway) – suprafață dreptunghiulară delimitată pe sol sau pe apă, aleasă sau amenajată corespunzător, peste care o aeronavă poate efectua o parte din urcarea inițială la o înălțime specificată	Compatibil	
22. „baza norilor” înseamnă 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	baza norilor (cloud base) – înălțimea bazei celui mai jos element al norilor observat sau prevăzut în vecinătatea unui aerodrom sau unui loc de operare sau în cadrul unei zone de operare specificate, măsurată în mod normal deasupra altitudinii aerodromului sau, în cazul unor operațiuni deasupra mării, deasupra nivelului mediu al mării	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>22a. „înregistrator de voce din cabina de pilotaj (CVR)” înseamnă un înregistrator de zbor protejat împotriva accidentelor care utilizează o combinație de microfoane și de alte dispozitive de intrare audio și digitale pentru a capta și înregistra mediul sonor din compartimentul echipajului de zbor și comunicațiile recepționate, transmise sau schimbate între membrii echipajului de zbor</p>	<p>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</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>23. „partajare de coduri” înseamnă un acord în temeiul căruia un operator atribuie codul său de identificare unui zbor efectuat de alt operator și vinde și eliberează bilete pentru respectivul zbor</p>	<p>partajare de coduri (code share) – acord în temeiul căruia un operator atribuie codul său de identificare unui zbor efectuat de alt operator, precum și vinde și eliberează bilete pentru respectivul zbor</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>23a. „competență” înseamnă o dimensiune a performanței umane care este utilizată pentru a indica suficient de exact performanța la locul de muncă și care se manifestă și se observă prin comportamente care mobilizează cunoștințele, abilitățile și atitudinile relevante pentru desfășurarea de activități sau executarea de sarcini în condiții specifice</p>	<p>competență (competency) – dimensiune a performanței umane care este utilizată pentru a indica suficient de exact performanța la locul de muncă, care se manifestă și se observă prin comportamente care mobilizează cunoștințele, abilitățile și atitudinile relevante pentru desfășurarea de activități sau pentru executarea de sarcini în condiții specifice</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>23b. „pregătire bazată de competențe” înseamnă programe de evaluare și de pregătire care se caracterizează prin orientarea către performanță, prin accentul pe standardele de performanță</p>	<p>pregătire bazată pe competențe (competency-based training) – programe de evaluare și de pregătire care se caracterizează prin orientarea către performanță, prin accentul pe</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
și măsurarea lor și prin elaborarea pregătirii la standardele de performanță specificate	standardele de performanță și pe măsurarea lor și prin elaborarea pregătirii la standardele de performanță specificate		
23c. „cadru de competențe” înseamnă un set complet de competențe identificate care sunt dezvoltate, antrenate și evaluate în cadrul programului de pregătire bazată pe date concrete al operatorului, folosind scenarii care sunt relevante pentru operațiuni, set ce este suficient de larg pentru a pregăti pilotul pentru amenințări și erori atât prevăzute, cât și neprevăzute	cadru de competențe (competency framework) – set complet de competențe identificate, care sunt dezvoltate, antrenate și evaluate în cadrul programului de pregătire bazată pe date concrete al operatorului, folosind scenarii relevante pentru operațiuni, set ce este suficient de larg pentru a pregăti pilotul pentru amenințări și erori atât prevăzute, cât și neprevăzute	Compatibil	
24. „zonă aglomerată” înseamnă, cu referire la un oraș, o localitate sau o așezare, orice suprafață care este utilizată mai ales în scopuri rezidențiale, comerciale sau de recreere	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	Compatibil	
25. „pistă contaminată” înseamnă o pistă în cazul căreia o porțiune considerabilă a suprafeței (indiferent dacă se află într-o zonă izolată sau nu) din cadrul lungimii și lățimii utilizate este acoperită de una sau mai multe dintre substanțele enumerate în lista descriptorilor stării suprafeței pistei	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	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>26. „rezervă operațională de combustibil/energie” înseamnă combustibilul/energia necesar(ă) pentru a compensa o serie de factori neprevăzuți care ar putea influența consumul de combustibil/energie până la aerodromul sau vertiportul de destinație</p>	<p>rezervă operațională de combustibil/energie (contingency fuel/energy) – combustibilul/energia necesar(ă) pentru a compensa o serie de factori neprevăzuți care ar putea influența consumul de combustibil/energie până la aerodromul sau vertiportul de destinație</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>27. „apropiere finală prin coborâre continuă (CDFA)” înseamnă o tehnică, conformă cu procedurile de apropiere stabilizată, pentru operarea segmentului de apropiere finală (FAS) al unei proceduri de apropiere de neprecizie (NPA) instrumentală ca o coborâre continuă, fără palier, de la o altitudine/înălțime mai mare sau egală cu altitudinea/înălțimea punctului de apropiere finală: (a) în cazul operațiunilor de apropiere directă, la un punct situat la aproximativ 15 m (50 ft) deasupra pragului pistei de aterizare sau a punctului în care începe manevra de redresare; sau (b) în cazul operațiunilor de apropiere cu manevre la vedere, până când se atinge MDA/H sau altitudinea/înălțimea de manevră de zbor la vedere</p>	<p>apropiere finală prin coborâre continuă (continuous descent final approach – CDFa) – tehnică, conformă cu procedurile de apropiere stabilizată, pentru operarea segmentului de apropiere finală (FAS) al unei proceduri de apropiere de neprecizie (NPA) instrumentală ca o coborâre continuă, fără palier, de la o altitudine/înălțime mai mare sau egală cu altitudinea/înălțimea punctului de apropiere finală: (a) în cazul operațiunilor de apropiere directă, la un punct situat la aproximativ 15 m (50 ft) deasupra pragului pistei de aterizare sau a punctului în care începe manevra de redresare; sau (b) în cazul operațiunilor de apropiere cu manevre la vedere, până când se atinge MDA/H sau altitudinea/înălțimea de manevră de zbor la vedere</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
28. „vizibilitate meteorologică convertită (converted meteorological visibility – CMV)” înseamnă o valoare, echivalentă cu RVR, care este derivată din vizibilitatea meteorologică raportată	vizibilitate meteorologică convertită (converted meteorological visibility – CMV) – valoare, echivalentă cu RVR, care este derivată din vizibilitatea meteorologică raportată	Compatibil	
29. „membru al echipajului” înseamnă o persoană desemnată de un operator să execute sarcini la bordul unei aeronave	membru al echipajului (crew member) – persoană desemnată de un operator să execute sarcini la bordul unei aeronave	Compatibil	
30. „faze critice ale zborului” înseamnă, în cazul avioanelor, sau autogirelor –, 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	faze critice ale zborului (critical phases of flight) – în cazul avioanelor, sau autogirelor rularea la decolare (take-off run), traiectoria de decolare, apropierea finală, apropierea întreruptă, aterizarea, inclusiv decelerarea după aterizare și orice alte faze ale zborului determinate de pilotul comandant sau de comandant	Compatibil	
31. „faze critice ale zborului” înseamnă: (a) în cazul elicopterelor, rulajul, zborul la punct fix, decolarea, apropierea finală, apropierea întreruptă, aterizarea și orice alte faze ale zborului determinate de pilotul comandant sau de comandant; (b) în cazul VCA, rularea la sol cu pasageri în scopul zborului sau după aterizare, rularea aeriană, zborul la punct fix, decolarea, apropierea finală, apropierea întreruptă (manevra „go-around”), aterizarea și orice altă fază a	faze critice ale zborului (critical phases of flight) – (a) în cazul elicopterelor, rulajul (taxiing), zborul la punct fix, decolarea, apropierea finală, apropierea întreruptă, aterizarea și orice alte faze ale zborului determinate de pilotul comandant sau de comandant; (b) în cazul VCA, rularea la sol cu pasageri în scopul zborului sau după aterizare, rularea aeriană, zborul la punct fix, decolarea, apropierea finală, apropierea întreruptă (manevra	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
zborului determinată de pilotul comandant	„go-around”), aterizarea și orice altă fază a zborului determinată de pilotul comandant		
31a. „schemă actuală de combustibil/energie” înseamnă schema de combustibil/energie aprobată care este utilizată în prezent de operator	schemă actuală de combustibil/energie (current fuel/energy scheme) – schema de combustibil/energie aprobată, utilizată în prezent de operator	Compatibil	
33. „bunuri periculoase (<i>dangerous goods</i> – DG)” înseamnă 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	bunuri periculoase (<i>dangerous goods</i> – 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	Compatibil	
34. „accident cu bunuri periculoase” înseamnă un eveniment asociat transportului de bunuri periculoase pe calea aerului și legat de acesta, care conduce la accidentarea mortală sau gravă a unei persoane sau la pierderi materiale importante	accident cu bunuri periculoase (<i>dangerous goods accident</i>) – 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	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>35. „incident cu bunuri periculoase” înseamnă:</p> <p>(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;</p> <p>(b) orice eveniment legat de transportul de bunuri periculoase pe calea aerului care pune în pericol grav o aeronavă sau ocupanții acesteia</p>	<p>incident cu bunuri periculoase (dangerous goods incident):</p> <p>(a) un eveniment, diferit de un accident cu bunuri periculoase, asociat transportului de bunuri periculoase pe calea aerului și legat de acesta, care nu se produce în mod necesar la bordul unei aeronave și care conduce la rănirea unei persoane, la pierderi materiale, la incendiu, spargere, scurgeri de fluide, radiații sau orice alt semn de degradare a integrității ambalajului;</p> <p>(b) orice eveniment legat de transportul de bunuri periculoase pe calea aerului care pune în pericol grav o aeronavă sau ocupanții acesteia</p>	Compatibil	
<p>35a. „altitudinea de luare a deciziei (DA) sau înălțimea de luare a deciziei (DH)” înseamnă 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;</p>	<p>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</p>	Compatibil	
<p>36. „dejivrare”, în cazul procedurilor la sol, înseamnă o procedură prin care chiciura, gheața, zăpada sau zăpada topită sunt înlăturate de pe o aeronavă</p>	<p>dejivrare (de-icing) – în cazul procedurilor la sol, o procedură prin care chiciura, gheața, zăpada sau zăpada topită sunt înlăturate de pe o</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
pentru asigurarea unor suprafețe necontaminate	aeronavă pentru asigurarea unor suprafețe necontaminate		
37. „punct definit după decolare (defined point after take-off – DPATO)” înseamnă punctul, din faza de decolare și urcare inițială, înainte de care elicopterul nu poate continua zborul în siguranță cu motorul critic inoperant și este posibil să se impună aterizarea forțată	punct definit 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	Compatibil	
38. „punct definit înainte de aterizare (<i>defined point before landing</i> – DPBL)” înseamnă 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	punct definit înainte de aterizare (defined point before landing – DPBL) – punctul, din faza de apropiere și aterizare, după care elicopterul nu poate continua zborul în siguranță cu motorul critic inoperant și este posibil să se impună aterizarea forțată	Compatibil	
39. „distanța DR” înseamnă distanța orizontală pe care elicopterul sau VCA a parcurs-o de la sfârșitul distanței de decolare disponibile	distanța DR (distance DR) – distanța orizontală pe care elicopterul sau VCA a parcurs-o de la sfârșitul distanței de decolare disponibile	Compatibil	
40. „acord de închiriere fără echipaj” înseamnă un acord între întreprinderi, în temeiul căruia o aeronavă este operată pe baza certificatului de operator aerian (AOC) al locatarului sau, în cazul	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	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
operațiunilor comerciale altele decât CAT, sub responsabilitatea locatarului	operator aerian (AOC) sau a autorizației pentru operațiuni comerciale specializate a locatarului, sau, în cazul operațiunilor comerciale, altele decât CAT, sub responsabilitatea locatarului		
41. „masa operațională a aeronavei goale” înseamnă masa totală a aeronavei pregătite pentru un anumit tip de operațiune, exclusiv cantitatea de combustibil utilizabilă și încărcătura transportată	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	Compatibil	
42. „pistă uscată” înseamnă o pistă a cărei suprafață este lipsită de umiditate vizibilă și care nu este contaminată pe porțiunea destinată utilizării	pistă uscată (dry runway) – pistă a cărei suprafață nu este vizibil umedă, necontaminată pe porțiunea destinată utilizării	Compatibil	
42a. „aplicație EFB” înseamnă o aplicație software instalată pe o platformă-gazdă pentru EFB care asigură una sau mai multe dintre funcțiile operaționale specifice care servesc de suport operațiunilor de zbor	aplicație EFB (EFB application) – aplicație software instalată pe o platformă-gazdă pentru EFB, care asigură una sau mai multe dintre funcțiile operaționale specifice care servesc drept suport operațiunilor de zbor	Compatibil	
42b. „platformă-gazdă pentru EFB” înseamnă echipamentul hardware care găzduiește capacitățile de calcul și software-ul de bază, inclusiv sistemul de operare și software-ul de intrare/ieșire	platformă-gazdă pentru EFB (EFB host platform – echipamentul hardware care găzduiește capacitățile de calcul și software-ul de bază, inclusiv sistemul de operare și software-ul de intrare/ieșire	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>42c. „sistem EFB” înseamnă 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</p>	<p>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</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>42d. „modul EBT” înseamnă o combinație de sesiuni efectuate pe un echipament calificat de pregătire sintetică pentru zbor în cursul perioadei de trei ani de evaluare și pregătire periodică</p>	<p>modul EBT (EBT module) – combinație de sesiuni efectuate pe un echipament calificat de pregătire sintetică pentru zbor pe durata a trei ani de evaluare și de pregătire periodică</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>43. „aeronavă ELA1” se referă la următoarele aeronave ușoare europene pilotate:</p> <p>(a) un avion cu masa maximă la decolare (MTOM) de 1 200 kg sau mai puțin, care nu este clasificat drept aeronavă motorizată complexă;</p> <p>(b) un planor sau un planor motorizat cu MTOM de 1 200 kg sau mai puțin;</p> <p>(c) un balon cu un volum maxim proiectat de gaz portant sau de aer cald de cel mult 3 400 m³ pentru baloanele cu aer cald, 1 050 m³ pentru baloanele cu gaz, 300 m³ pentru baloanele cu gaz captive</p>	<p>aeronavă ELA 1 (ELA 1 aircraft) – se referă la următoarele aeronave ușoare pilotate:</p> <p>(a) un avion cu masa maximă la decolare (MTOM) de 1 200 kg sau mai puțin, care nu este clasificat drept aeronavă motorizată complexă;</p> <p>(b) un planor sau un planor motorizat cu MTOM de 1 200 kg sau mai puțin;</p> <p>(c) un balon cu un volum maxim proiectat de gaz portant sau de aer cald, de cel mult 3400 m³ pentru baloanele cu aer cald, de 1 050 m³ pentru baloanele cu gaz, de 300 m³ pentru baloanele cu gaz captive</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>44. „aeronavă ELA2” se referă la următoarele aeronave ușoare europene pilotate:</p> <p>(a) un avion cu masa maximă la decolare (MTOM) de 2 000 kg sau mai puțin, care nu este clasificat drept aeronavă motorizată complexă;</p> <p>(b) un planor sau un planor motorizat cu MTOM de 2 000 kg sau mai puțin;</p> <p>(c) un balon;</p> <p>(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</p>	<p>aeronavă ELA 2 (ELA 2 aircraft) – se referă la următoarele aeronave ușoare europene pilotate:</p> <p>(a) un avion cu MTOM de 2 000 kg sau mai puțin, care nu este clasificat drept aeronavă motorizată complexă;</p> <p>(b) un planor sau un planor motorizat cu MTOM de 2 000 kg sau mai puțin;</p> <p>(c) un balon;</p> <p>(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</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>44a. „documentație de zbor în format electronic (Electronic Flight Bag – EFB)” înseamnă un sistem electronic de informații, compus din echipamente și aplicații pentru echipajul de zbor, care permite stocarea, actualizarea, afișarea și prelucrarea funcțiilor EFB în vederea sprijinirii operațiunilor sau a atribuțiilor de zbor</p>	<p>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</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>45. „zonă de apropiere finală și de decolare înaltă (FATO înaltă)” înseamnă o FATO care este cu cel puțin 3 m deasupra suprafeței din jur</p>	<p>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</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>45a. „ieșire de urgență” înseamnă un punct de evacuare a aeronavei de tip ieșire instalat care oferă un maxim de posibilități de evacuare a cabinei și a compartimentului echipajului de zbor într-o perioadă de timp adecvată și include o ușă la nivelul podelei, o ieșire pe fereastră sau orice alt tip de ieșire, de exemplu o trapă în compartimentul echipajului de zbor și ieșirea din conul de ajutoraj</p>	<p><i>ieșire de urgență (emergency exit)</i> – punct de evacuare a aeronavei, de tip ieșire, instalat, care oferă un maxim de posibilități de evacuare a cabinei și a compartimentului echipajului de zbor într-o perioadă de timp adecvată și include o ușă la nivelul podelei, o ieșire pe fereastră sau orice alt tip de ieșire, ca de exemplu: o trapă în compartimentul echipajului de zbor și ieșirea din conul de ajutoraj</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>46. „sistem de vizualizare îmbunătățită în zbor (EFVS)” înseamnă 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</p>	<p>sistem de vizualizare îmbunătățită în zbor (EFVS) (enhanced flight vision system – EFVS) – un mijloc electronic care furnizează echipajului de zbor proiecția în timp real a unei imagini, create cu ajutorul senzorilor sau îmbunătățite, a topografiei peisajului exterior (caracteristicile naturale sau antropice ale unui loc sau ale unei regiuni, în special într-un mod care să indice cota și pozițiile lor relative) prin utilizarea unor senzori de imagine; un EFVS este integrat cu un sistem de ghidare a zborului și este implementat pe un afișaj HUD sau pe un sistem de afișare echivalent; dacă un EFVS este certificat în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile și un operator deține aprobarea specifică</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
EFVS și poate permite operațiuni cu credite operaționale	necesară (atunci când este obligatorie), acest sistem poate fi utilizat pentru operațiuni EFVS și poate permite operațiuni cu credite operaționale		
46a. „operațiune EFVS” înseamnă o operațiune în care condițiile de vizibilitate necesită utilizarea unui EFVS în locul vederii naturale pentru a efectua o apropiere sau o aterizare, pentru a identifica reperele vizuale necesare sau pentru a efectua o rulare la aterizare	operațiune EFVS (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	Compatibil	
46b. „operațiune EFVS 200” înseamnă 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	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	Compatibil	
47. „sistem de vizualizare îmbunătățită (EVS)” înseamnă 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	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	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
47a. „înscris” înseamnă acțiunea administrativă desfășurată de operator atunci când un pilot participă la programul EBT al operatorului	înscris (enrolment) – acțiunea administrativă desfășurată de către operator atunci când un pilot participă la programul EBT al operatorului	Compatibil	
47b. „pilot înscris” înseamnă pilotul care participă la programul de pregătire periodică EBT	pilot înscris (enrolled pilot) – pilotul care participă la programul de pregătire periodică EBT	Compatibil	
47c. „echivalență a apropiierilor” înseamnă toate apropiierile care solicită suplimentar un echipaj competent, indiferent dacă se utilizează sau nu în modulele EBT	echivalență a apropiierilor (equivalency of approaches) – toate apropiierile care solicită suplimentar un echipaj competent, indiferent dacă se utilizează sau nu în modulele EBT	Compatibil	
47d. „echivalență a funcționărilor necorespunzătoare” înseamnă toate funcționările necorespunzătoare care solicită în mod semnificativ un echipaj competent, indiferent dacă se utilizează sau nu în modulele EBT	echivalență a funcționărilor necorespunzătoare (equivalency of malfunctions) – toate funcționările necorespunzătoare care solicită în mod semnificativ un echipaj competent, indiferent dacă acestea se utilizează sau nu în modulele EBT	Compatibil	
47e. „fază de evaluare” înseamnă 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	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	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
elementelor-cheie ale cadrului de competențe definit	vederea evaluării elementelor-cheie ale cadrului de competențe definit		
47f. „pregătire bazată pe date concrete (<i>Evidence-Based Training- EBT</i>)” înseamnă 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	pregătire bazată pe date concrete (<i>Evidence-Based Training – EBT</i>) evaluare și pregătire bazate pe date operaționale și caracterizate prin dezvoltarea și evaluarea capacității globale a unui pilot în raport cu o serie de competențe (cadrul de competențe), dar nu prin măsurarea performanței în raport cu evenimente sau manevre individuale	Compatibil	
48. „zonă de apropiere finală și de decolare (FATO)” înseamnă o zonă definită pentru operațiunile cu elicoptere sau VCA , deasupra căreia se execută faza finală a manevrei de apropiere pentru zbor la punct fix și aterizare și de pe care se inițiază manevra de decolare; în cazul elicopterelor care operează în clasa de performanță 1 și a VCA care desfășoară operațiuni în categoria „avansate” sau într-o categorie echivalentă , zona definită cuprinde zona disponibilă pentru decolare întreruptă	zonă de apropiere finală și de decolare (final approach and take-off area – FATO) – zonă definită pentru operațiunile cu elicoptere sau VCA , deasupra căreia se execută faza finală a manevrei de apropiere pentru zbor la punct fix și de aterizare, de pe care se inițiază manevra de decolare. În cazul elicopterelor care operează în clasa de performanță 1 și a VCA care desfășoară operațiuni în categoria „avansate” sau într-o categorie echivalentă , zona definită cuprinde zona disponibilă pentru decolare întreruptă	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
48a. „membru al echipajului de zbor” înseamnă un membru al echipajului titular al unei licențe, cu atribuții esențiale pentru operarea unei aeronave în timpul unei perioade de serviciu pentru zbor	membru al echipajului de zbor (flight crew member) – membru al echipajului titular al unui certificat, cu atribuții esențiale pentru operarea unei aeronave în timpul unei perioade de serviciu pentru zbor	Compatibil	
48b. „segment de apropiere finală (FAS)” înseamnă acel segment al unei proceduri de apropiere instrumentală (IAP) în care se realizează alinierea și coborârea în vederea aterizării	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	Compatibil	
49. „monitorizarea datelor de zbor (FDM)” înseamnă utilizarea proactivă și fără intenție punitivă a datelor de zbor digitale ale operațiunilor de rutină în scopul îmbunătățirii siguranței aviației	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	Compatibil	
49a. „dispecer operațiuni de zbor” sau „dispecer de zbor” înseamnă o persoană desemnată de operator să efectueze controlul și supravegherea operațiunilor de zbor, calificată corespunzător, care sprijină, informează și/sau asistă pilotul comandant în desfășurarea în condiții de siguranță a zborului	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	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>49b. „înregistrator de date de zbor (FDR)” înseamnă un înregistrator de zbor protejat împotriva accidentelor care utilizează o combinație de surse de date pentru a colecta și înregistra parametrii care reflectă starea și performanța aeronavei</p>	<p>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</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>49c. „înregistrator de zbor” înseamnă orice tip de dispozitiv de înregistrare instalat pe o aeronavă în scopul facilitării investigațiilor privind siguranța efectuate în cazul unor accidente sau incidente</p>	<p>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</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>49d. „urmărirea zborului” înseamnă 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</p>	<p>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</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>49e. „monitorizarea zborului” înseamnă, 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</p>	<p>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</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>operațiunilor de la sol și echipajul de zbor; precum și (c) asistență critică acordată echipajului de zbor în eventualitatea unei situații de urgență sau de securitate în timpul zborului sau la cererea echipajului de zbor</p>	<p>al operațiunilor de la sol și echipajul de zbor; (c) asistență critică acordată echipajului de zbor în eventualitatea unei situații de urgență sau de securitate în timpul zborului sau la cererea echipajului de zbor</p>		
<p>50. „echipament de pregătire sintetică pentru zbor (<i>flight simulation training device</i> – FSTD)” înseamnă un echipament de pregătire care este: (a) în cazul avioanelor, un simulator complet de zbor (<i>full flight simulator</i> – FFS), un echipament de pregătire pentru zbor (<i>flight training device</i> – FTD), un echipament de pregătire pentru procedurile de zbor și navigație (<i>flight and navigation procedures trainer</i> – FNPT) sau un echipament de pregătire instrumentală de bază (<i>basic instrument training device</i> – BITD); (b) în cazul elicopterelor, un simulator complet de zbor (FFS), un echipament de pregătire pentru zbor (FTD) sau un echipament de pregătire pentru procedurile de zbor și navigație (FNPT)</p>	<p>echipament de pregătire sintetică pentru zbor (<i>flight simulation training device</i> – FSTD – echipament de pregătire, care este: (a) în cazul avioanelor, un simulator complet de zbor FFS (<i>full flight simulator</i> – FFS), un echipament de pregătire pentru zbor FTD (<i>flight training device</i> – FTD), un echipament de pregătire pentru procedurile de zbor și navigație FNPT (<i>flight and navigation procedures trainer</i> – FNPT) sau un echipament de pregătire instrumentală de bază BITD (<i>basic instrument training device</i> – BITD); (b) în cazul elicopterelor, un simulator complet de zbor FFS (<i>full flight simulator</i> – FFS), un echipament de pregătire pentru zbor FTD (<i>flight training device</i> – FTD) sau un echipament de pregătire pentru procedurile de zbor și navigație FNPT (<i>flight and navigation procedures trainer</i> – FNPT)</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>50a. „timp de zbor” înseamnă:</p> <p>(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;</p> <p>(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;</p> <p>(c) pentru VCA, timpul total de la momentul în care unitățile de portanță și de propulsie sunt acționate în scopul decolării până la momentul în care aeronava se oprește la sfârșitul zborului, iar unitățile de portanță și de propulsie sunt oprite</p>	<p>timp de zbor (flight time):</p> <p>(a) pentru avioane, timpul total dintre momentul în care un avion se pune în mișcare în scopul decolării și până în momentul în care avionul se oprește la sfârșitul zborului;</p> <p>(b) pentru elicoptere, timpul total dintre momentul în care palele rotorului elicopterului încep să se învârtă în scopul decolării și până în momentul în care elicopterul se oprește la sfârșitul zborului, iar palele rotorului sunt oprite.</p> <p>(c) pentru VCA, timpul total de la momentul în care unitățile de portanță și de propulsie sunt acționate în scopul decolării până la momentul în care aeronava se oprește la sfârșitul zborului, iar unitățile de portanță și de propulsie sunt oprite</p>	Compatibil	
<p>50b. „supravegherea zborului” înseamnă, pe lângă toate elementele definite pentru „monitorizarea zborului”, urmărirea activă a unui zbor de către personal de control al operațiunilor calificat în mod corespunzător, pe parcursul tuturor fazelor zborului, pentru a se asigura că zborul urmează ruta prevăzută fără abateri, devieri sau întârzieri neplanificate</p>	<p>supravegherea zborului (flight watch) – pe lângă toate elementele definite pentru „monitorizarea zborului”, urmărirea activă a unui zbor de către personalul de control al operațiunilor calificat în mod corespunzător, pe parcursul tuturor fazelor zborului, pentru a se asigura că zborul urmează ruta stabilită fără abateri, devieri sau întârzieri neplanificate</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>52. „sistem de aterizare GBAS (GLS)” înseamnă un sistem de apropiere și aterizare care folosește informații oferite de sistemul global de navigație prin satelit îmbunătățit cu ajutorul echipamentelor de la sol (GNSS/GBAS) pentru a asigura ghidarea aeronavei pe baza poziției sale GNSS laterale și verticale. Acest sistem utilizează referința de altitudine geometrică pentru panta de apropiere finală</p>	<p>sistem de aterizare GBAS GLS (GBAS landing system (GLS)) – sistem de apropiere și de aterizare care folosește informații oferite de sistemul global de navigație prin satelit îmbunătățit cu ajutorul echipamentelor de la sol (GNSS/GBAS) pentru a asigura ghidarea aeronavei pe baza poziției sale GNSS laterale și verticale. Acest sistem utilizează referința de altitudine geometrică pentru panta de apropiere finală</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>52a. „manevră <i>go-around</i>” înseamnă 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)</p>	<p>manevră <i>go-around</i> (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)</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>53. „personal al serviciilor de urgență de la sol” înseamnă orice personal al serviciilor de urgență de la sol (cum ar fi polițiștii, pompierii etc.) implicat în servicii medicale de urgență cu elicopterul (HEM) sau în servicii medicale de urgență cu VCA (VEMS), ale cărui atribuții sunt într-o oarecare măsură legate de operațiune.</p>	<p>personal al serviciilor de urgență de la sol (ground emergency service personnel) – orice personal al serviciilor de urgență de la sol (polițiștii, pompierii etc.) implicat în servicii medicale de urgență cu elicopterul (HEMS) sau în servicii medicale de urgență cu VCA (VEMS) ale cărui atribuții sunt într-o oarecare măsură legate de operațiunile cu elicoptere.</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
54. „reținere la sol” înseamnă interdicția oficială de decolare a unei aeronave și luarea măsurilor necesare pentru reținerea acesteia	reținere la sol (grounding) – interdicția oficială de decolare a unei aeronave și luarea măsurilor necesare pentru reținerea acesteia	Compatibil	
55. „sistem de aterizare cu ajutorul afișajului HUD (HUDLS)” înseamnă 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 <i>go-around</i> . Acesta include toți senzorii, computerele, sursele de alimentare, indicațiile și comenzile	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 <i>go-around</i> . Acesta include toți senzorii, computerele, sursele de alimentare, indicațiile și comenzile	Compatibil	
58. „membru al echipajului pentru operațiuni cu încărcături suspendate efectuate cu elicopterul (HHO)” înseamnă un membru al personalului tehnic care execută sarcinile repartizate legate de manevrarea unui troliu	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	Compatibil	
59. „helipunte” înseamnă o FATO localizată pe o structură flotabilă sau fixă în larg	helipunte (helideck) – o FATO localizată pe o structură flotabilă sau fixă în larg	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>60. „membru al unui echipaj HEMS” înseamnă un membru al personalului tehnic care este desemnat pentru un zbor HEMS în scopul asistării oricărei persoane ce necesită asistență medicală în timpul transportului cu elicopterul și care asistă pilotul în timpul misiunii</p>	<p>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</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>61. „zbor HEMS” înseamnă un zbor efectuat de un elicopter care deține o aprobare HEMS, în cazul în care este esențială transportarea de urgență și imediată și al cărui scop este oricare dintre cele enumerate în continuare:</p> <p>(a) facilitarea acordării de asistență medicală de urgență prin transportarea uneia sau mai multora dintre următoarele categorii:</p> <p>(i) personal medical;</p> <p>(ii) articole medicale (echipamente, sânge, organe, medicamente);</p> <p>(iii) persoane bolnave sau rănite și alte persoane direct implicate;</p> <p>(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:</p> <p>(i) persoana respectivă trebuie să fie salvată sau trebuie să fie aprovizionată cu provizii;</p>	<p>zbor HEMS (HEMS flight) – zbor efectuat de un elicopter care deține o aprobare HEMS, în cazul în care este esențială transportarea de urgență și imediată și al cărui scop este oricare element dintre cele enumerate în continuare:</p> <p>(a) facilitarea acordării de asistență medicală de urgență prin transportarea uneia sau mai multora dintre următoarele categorii:</p> <p>(i) personal medical;</p> <p>(ii) articole medicale (echipamente, sânge, organe, medicamente);</p> <p>(iii) persoane bolnave sau rănite și alte persoane direct implicate;</p> <p>(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:</p> <p>(i) persoana respectivă trebuie să fie salvată sau să i se furnizeze provizii;</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(ii) persoanele, animalele sau echipamentele trebuie transportate către și dinspre locul de operare HEMS	(ii) persoanele, animalele sau echipamentele trebuie transportate spre și dinspre locul de operare HEMS		
61a. „operațiune HEC HEMS” înseamnă o operațiune aeriană și la sol efectuată cu scopul de a transporta una sau mai multe persoane la exterior (HEC) în cadrul unui zbor HEMS	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	Compatibil	
62. „bază de operare HEMS” înseamnă un aerodrom unde membrii echipajului și elicopterul HEMS stau în așteptare pentru operațiunile HEMS	bază de operare HEMS (HEMS operating base) – un aerodrom unde membrii echipajului și elicopterul HEMS stau în așteptare pentru operațiunile HEMS	Compatibil	
63. „loc de operare HEMS” înseamnă un loc ales de comandant în timpul unui zbor HEMS pentru o operațiune HEC HEMS sau pentru o aterizare sau o decolare	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	Compatibil	
64. „zbor HHO” înseamnă un zbor efectuat cu un elicopter care deține o aprobare HHO, al cărui scop este să faciliteze transferul persoanelor și/sau al mărfurilor cu ajutorul unui troliu	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	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
65. „zbor HHO deasupra mării” înseamnă un zbor efectuat cu un elicopter care deține o aprobare HHO, al cărui scop este să faciliteze transferul persoanelor și/sau al mărfurilor de pe/pe un vas sau structură de pe apă sau chiar pe apă cu ajutorul unui troliu	zbor HHO deasupra mării (HHO offshore) – zbor efectuat cu un elicopter care deține o aprobare HHO, al cărui scop este să faciliteze transferul persoanelor și/sau al mărfurilor de pe/pe un vas sau o structură de pe apă sau chiar pe apă cu ajutorul unui troliu	Compatibil	
66. „pasager HHO” înseamnă o persoană care trebuie transferată cu ajutorul unui troliu	pasager HHO (HHO passenger) – persoană care trebuie transferată cu ajutorul unui troliu	Compatibil	
67. „zonă HHO” înseamnă o zonă specificată în care un elicopter efectuează un transfer cu ajutorul unui troliu	zonă HHO (HHO site) – zonă specificată în care un elicopter efectuează un transfer cu ajutorul unui troliu	Compatibil	
68. „durată de acțiune (<i>hold-over time</i> – HoT)” înseamnă intervalul de timp estimat în care lichidul antiijivraj împiedică formarea gheții și a chiciurii și acumularea zăpezii pe suprafețele protejate (tratate) ale unui avion	durată de acțiune (<i>hold-over time</i> – HoT) – intervalul de timp estimat în care lichidul antiijivraj împiedică formarea gheții și a chiciurii și acumularea zăpezii pe suprafețele protejate (tratate) ale unui avion	Compatibil	
69. „mediu ostil” înseamnă: (a) o zonă în care: (i) nu se poate efectua o aterizare forțată în siguranță din cauza suprafeței inadecvate; sau	mediu ostil (<i>hostile environment</i>): (a) zonă în care: (i) nu se poate efectua o aterizare forțată în siguranță din cauza suprafeței inadecvate; sau	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(ii) ocupanții giravionului, sau ocupanții VCA nu pot fi în mod adecvat protejați de elementele naturii; sau</p> <p>(iii) nu pot fi puse la dispoziție servicii/capacități de căutare și salvare în conformitate cu expunerea anticipată; sau</p> <p>(iv) există un risc inacceptabil de a pune în pericol persoanele sau bunurile materiale de la sol;</p> <p>(b) în orice caz, următoarele zone:</p> <p>(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 de către autoritatea responsabilă a statului în care au loc operațiunile; și</p> <p>(ii) acele părți ale unei zone aglomerate care nu dispun de suprafețe adecvate pentru o aterizare forțată în siguranță</p>	<p>(ii) ocupanții giravionului, sau ocupanții VCA nu pot fi în mod adecvat protejați de elementele naturii; sau</p> <p>(iii) nu pot fi puse la dispoziție servicii/capacități de căutare și salvare în conformitate cu expunerea anticipată; sau</p> <p>(iv) există un risc inacceptabil de a pune în pericol persoanele sau bunurile materiale de la sol;</p> <p>(b) în orice caz, următoarele zone:</p> <p>(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;</p> <p>(ii) acele părți ale unei zone aglomerate care nu dispun de suprafețe adecvate pentru o aterizare forțată în siguranță</p>		
<p>69a. „interfață om-mașină (<i>Human–Machine Interface</i> – HMI)” înseamnă o componentă a anumitor dispozitive care este capabilă să gestioneze interacțiunile om-mașină. Interfața constă în componente hardware și software care permit ca datele introduse de utilizator să fie interpretate și prelucrate de mașini sau sisteme, care, la rândul lor, oferă utilizatorului rezultatele necesare</p>	<p>interfață om-mașină (<i>Human–Machine Interface</i> – 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</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>69b. „instruire la postul de pilotaj” înseamnă o tehnică utilizată în faza de pregătire la manevre sau în faza de pregătire pe bază de scenarii, în cadrul căreia instructorii pot:</p> <p>(a) furniza instrucțiuni simple unui pilot sau</p> <p>(b) executa exerciții predefinite acționând, la postul de pilotaj, în calitate de pilot aflat la comenzi sau de pilot care monitorizează, în scopul:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. de a demonstra tehnicile și/sau 2. de a provoca celălalt pilot să intervină sau să interacționeze 	<p>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:</p> <p>(a) furniza instrucțiuni simple unui pilot; sau</p> <p>(b) executa exerciții predefinite acționând, la postul de pilotaj, în calitate de pilot aflat la comenzi sau de pilot care monitorizează, în scopul:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) de a demonstra tehnicile și/sau (2) de a provoca celălalt pilot să intervină sau să interacționeze 	Compatibil	
<p>69c. „concordanță între instructori” înseamnă 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)</p>	<p>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)</p>	Compatibil	
<p>69d. „operațiune de apropiere instrumentală” înseamnă 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:</p>	<p>operațiune de apropiere instrumentală (instrument approach operation) – apropierea și aterizarea cu ajutorul instrumentelor de ghidare a navigației pe baza unei IAP. Există două metode de executare a operațiunilor de apropiere instrumentală:</p> <p>(a) o operațiune de apropiere instrumentală bidimensională (2D),</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(a) o operațiune de apropiere instrumentală bidimensională (2D), care utilizează numai ghidarea laterală a navigației; și</p> <p>(b) o operațiune de apropiere instrumentală tridimensională (3D), care utilizează atât ghidarea laterală, cât și cea verticală a navigației</p>	<p>care utilizează numai ghidarea laterală a navigației;</p> <p>(b) o operațiune de apropiere instrumentală tridimensională (3D), care utilizează atât ghidarea laterală, cât și cea verticală a navigației</p>		
<p>69e. „procedură de apropiere instrumentală (IAP)” înseamnă 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:</p> <p>(a) procedură de apropiere de neprecizie (NPA), care înseamnă o IAP concepută pentru operațiuni de apropiere instrumentală 2D de tip A;</p> <p>(b) procedură de apropiere cu ghidare verticală (APV) înseamnă o IAP de navigație bazată pe performanțe (PBN)</p>	<p>procedură de apropiere instrumentală (instrument approach procedures – IAP) – o serie de manevre predeterminate efectuate cu ajutorul instrumentelor de bord, cu o marjă specificată de protecție față de obstacole, începând de la reperul apropierii inițiale sau, acolo unde este aplicabil, de la începutul unei rute de sosire definite până la un punct de la care aterizarea poate fi finalizată și, în continuare, dacă nu se efectuează aterizarea, până la o poziție în care se aplică criteriile de trecere peste obstacole pentru zona de așteptare sau pentru zborul pe rută. IAP-urile sunt clasificate după cum urmează:</p> <p>(a) procedură de apropiere de neprecizie (NPA) înseamnă o IAP concepută pentru operațiuni de apropiere instrumentală 2D de tip A;</p> <p>(b) procedură de apropiere cu ghidare verticală (APV) înseamnă o IAP de navigație bazată pe performanțe</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
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	(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 (<i>Landing Decision Point – LDP</i>)” înseamnă: (a) pentru elicoptere , punctul folosit pentru a determina performanțele de aterizare de la care, în cazul cedării confirmate a unui motor în acel punct, se poate continua aterizarea în condiții de siguranță sau se poate iniția o aterizare întreruptă; (b) pentru VCA, punctul folosit pentru a determina performanțele de aterizare de la care se poate continua aterizarea în condiții de siguranță sau se poate iniția o aterizare întreruptă, în urma unei CFP	punct de decizie pentru aterizare (<i>landing decision point – LDP</i>) – (a) pentru elicoptere , 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 iniția o aterizare întreruptă; (b) pentru VCA, punctul folosit pentru a determina performanțele de aterizare de la care se poate continua aterizarea în condiții de siguranță sau se poate iniția o aterizare întreruptă, în urma unei CFP	Compatibil	
70a. „distanță de aterizare la ora sosirii (LDTA)” înseamnă o distanță de aterizare care poate fi obținută în cadrul operațiunilor normale pe baza datelor privind performanța de aterizare și a procedurilor aferente determinate pentru condițiile predominante la ora aterizării	distanță de aterizare la ora sosirii (<i>landing distance at time of arrival – LDTA</i>) – 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	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>71. „distanța de aterizare disponibilă” (<i>landing distance available – LDA</i>) înseamnă:</p> <p>(a) pentru avioane (LDAA), lungimea pistei care este declarată disponibilă de statul pe teritoriul căruia se află aerodromul și care este adaptată pentru rulajul la sol al unui avion care aterizează;</p> <p>(b) pentru elicoptere (LDAH), lungimea FATO plus orice suprafață suplimentară declarată disponibilă de statul aerodromului și adecvată pentru ca elicopterul să finalizeze manevra de aterizare de la o înălțime definită; și</p> <p>(c) pentru VCA (LDAV), lungimea FATO plus orice suprafață suplimentară declarată disponibilă și adecvată pentru ca VCA să finalizeze manevra de aterizare de la o înălțime definită</p>	<p>distanța de aterizare disponibilă (<i>landing distance available – LDA</i>) –</p> <p>a) pentru avioane lungimea pistei care este declarată disponibilă pe aerodromul respectiv și adaptată pentru rulajul la sol al unui avion care aterizează;</p> <p>(b) pentru elicoptere (LDAH), lungimea FATO plus orice suprafață suplimentară declarată disponibilă de statul aerodromului și adecvată pentru ca elicopterul să finalizeze manevra de aterizare de la o înălțime definită; și</p> <p>(c) pentru VCA (LDAV), lungimea FATO plus orice suprafață suplimentară declarată disponibilă și adecvată pentru ca VCA să finalizeze manevra de aterizare de la o înălțime definită</p>	Compatibil	
<p>71a. „distanța de aterizare necesară (LDR)” înseamnă:</p> <p>(a) pentru elicoptere (LDRH), distanța orizontală necesară pentru aterizarea și oprirea completă de la un punct de 15 m (50 ft) deasupra suprafeței de aterizare; și</p> <p>(b) pentru VCA (LDRV), distanța orizontală necesară pentru aterizarea și oprirea completă de la un punct de 15 m (50 ft) deasupra suprafeței de aterizare</p>	<p>distanța de aterizare necesară (LDR) -</p> <p>(a) pentru elicoptere (LDRH), distanța orizontală necesară pentru aterizarea și oprirea completă de la un punct de 15 m (50 ft) deasupra suprafeței de aterizare; și</p> <p>(b) pentru VCA (LDRV), distanța orizontală necesară pentru aterizarea și oprirea completă de la un punct de 15 m (50 ft) deasupra suprafeței de aterizare</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
72. „avion terestru” înseamnă o aeronavă cu aripă fixă proiectată pentru decolare și aterizare pe sol și include avioanele amfibii exploatare ca avioane terestre	avion terestru (landplane) – aeronavă cu aripă fixă proiectată pentru decolare și aterizare pe sol, care include avioanele amfibii exploatare ca avioane terestre	Compatibil	
72a. „scenariu de tip zbor de linie” înseamnă 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	scenariu de tip zbor de linie (line-oriented flight scenario) – evaluare și pregătire care presupun o simulare de misiune completă, realistă, „în timp real” a unor scenarii reprezentative pentru operațiunile de zbor de linie	Compatibil	
72b. „verificare în zbor de linie” înseamnă 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	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	Compatibil	
73. „operațiune locală cu elicopter (LHO)” înseamnă o operațiune de transport aerian comercial cu elicoptere cu o masă maximă certificată la decolare (MCTOM) de peste 3 175 kg și cu o configurație maximă operațională a locurilor pentru pasageri (MOPSC) de cel mult nouă locuri, pe timp de zi, pe rute pe care se zboară după repere vizuale terestre, desfășurată într-o zonă	<i>operațiune locală cu elicopter (local helicopter operation – LHO)</i> – 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	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
geografică locală delimitată și specificată în manualul de operațiuni	zonă geografică locală delimitată și specificată în manualul de operațiuni		
74. „operațiuni în condiții de vizibilitate redusă (LVO)” înseamnă 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	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	Compatibil	
75. „decolare cu vizibilitate redusă (LVTO)” înseamnă o decolare cu o RVR mai mică de 550 m	decolare cu vizibilitate redusă (low visibility take-off – LVTO) – decolare cu o RVR mai mică de 550 m	Compatibil	
76a. „zbor de verificare a întreținerii (<i>Maintenance Check Flight</i> – MCF)” înseamnă un zbor al unei aeronave care deține un certificat de navigabilitate sau o autorizație de zbor, care este efectuat în scop de depanare sau pentru a verifica funcționarea unuia sau mai multor sisteme, piese sau echipamente în urma unor lucrări de întreținere, dacă nu se poate determina funcționarea sistemelor, a pieselor sau a echipamentelor în timpul verificărilor de la sol, și care este efectuat în oricare dintre următoarele situații:	zbor de verificare a întreținerii (maintenance check flight – MCF) – zbor al unei aeronave care deține un certificat de navigabilitate sau un permis de zbor, care este efectuat în scop de depanare sau pentru a verifica funcționarea unui sau a mai multor sisteme, piese sau echipamente în urma unor lucrări de întreținere, dacă nu se poate determina funcționarea sistemelor, a pieselor sau a echipamentelor în timpul verificărilor de la sol, și care este efectuat în oricare dintre următoarele situații:	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(a) astfel cum se prevede în manualul de întreținere a aeronavei (<i>Aircraft Maintenance Manual</i> – AMM) sau în orice alte date de întreținere emise de un titular al aprobării de proiect care este responsabil cu menținerea navigabilității aeronavei;</p> <p>(b) după efectuarea lucrărilor de întreținere, la cererea operatorului sau la propunerea organizației responsabile cu menținerea navigabilității aeronavei;</p> <p>(c) la cererea organizației de întreținere în scopul verificării remedierii cu succes a unui defect;</p> <p>(d) pentru a ajuta la localizarea defecțiunilor sau la depanare</p>	<p>(a) astfel cum se prevede în manualul de întreținere a aeronavei (<i>Aircraft Maintenance Manual</i> – AMM) sau în orice alte date de întreținere emise de un titular al aprobării de proiect care este responsabil de menținerea navigabilității aeronavei;</p> <p>(b) după efectuarea lucrărilor de întreținere, la cererea operatorului sau la propunerea organizației responsabile de menținerea navigabilității aeronavei;</p> <p>(c) la cererea organizației de întreținere în scopul verificării remedierii cu succes a unui defect;</p> <p>(d) pentru a ajuta la localizarea defecțiunilor sau la depanare</p>		
<p>76b. „fază de pregătire la manevre” înseamnă o fază a unui modul EBT în timpul căreia, în funcție de generația aeronavei, echipajele au timp să facă practică și să își îmbunătățească performanțele prin exerciții preponderent de psihomotricitate, urmărind un traiect de zbor prescris sau desfășurând un eveniment prescris până la obținerea unui rezultat prescris</p>	<p>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</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>76c. „program EBT mixt” înseamnă un program de pregătire periodică și de verificare aferentă al unui operator în conformitate cu punctul ORO.FC.230, care are o parte dedicată aplicării EBT, dar care nu înlocuiește verificările competenței în conformitate cu apendicele 9 la anexa I (partea FCL) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011</p>	<p>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</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>77. „configurație maximă operațională a locurilor pentru pasageri (<i>maximum operational passenger seating configuration</i> – MOPSC)” înseamnă 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</p>	<p>configurație maximă operațională a locurilor pentru pasageri (<i>maximum operational passenger seating configuration</i> – MOPSC) – capacitatea maximă de locuri pentru pasageri a unei aeronave, excluzând locurile pentru echipaj, stabilită în scopuri operaționale și specificată în manualul de operațiuni. Având la bază configurația maximă a locurilor pentru pasageri, stabilită în urma procesului de certificare pentru certificatul de tip (TC), certificatul de tip suplimentar (STC) sau modificarea TC sau STC, în funcție de fiecare aeronavă în parte, MOPSC poate avea un număr egal sau mai mic de locuri, în funcție de constrângerile operaționale</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>78. „pasager cu pregătire medicală” înseamnă o persoană cu pregătire medicală aflată la bordul elicopterului în timpul unui zbor HEMS sau la bordul unei VCA în timpul unui zbor VEMS, inclusiv medici, asistente medicale și paramedici</p>	<p>pasager cu pregătire medicală (medical passenger) – persoană cu pregătire medicală aflată la bordul elicopterului în timpul unui zbor HEMS sau la bordul unei VCA în timpul unui zbor VEMS, inclusiv medici, asistente medicale și paramedici</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>78a. „stare de defecțiune minoră” înseamnă o stare de defecțiune care nu ar reduce în mod semnificativ siguranța aeronavei și care implică, din partea membrilor echipajului de zbor, acțiuni care nu le depășesc în niciun caz capacitățile</p>	<p>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</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>78b. „consum impropriu de substanțe” înseamnă 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</p>	<p>consum impropriu de substanțe (misuse of substances) – consumul unei sau mai multor substanțe psihoactive de către membrii echipajului de zbor sau ai echipajului de cabină și de către alți membri ai personalului critic pentru siguranță, într-un mod care: (a) constituie un risc direct pentru consumator sau pune în pericol viețile, sănătatea sau bunăstarea altora; și/sau (b) creează sau înrăutățește o problemă sau o tulburare profesională, socială, mentală sau fizică</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
78c. „altitudine minimă de coborâre (MDA) sau înălțime minimă de coborâre (MDH)” înseamnă 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	altitudine minimă de coborâre sau înălțime minimă de coborâre (minimum descent altitude – MDA or minimum descent height – MDH) – altitudine sau înălțime specificată în cadrul unei operațiuni de apropiere instrumentală 2D sau al unei operațiuni de apropiere cu manevre la vedere, sub care coborârea nu trebuie efectuată fără reperul vizual necesar	Compatibil	
79. „noapte” înseamnă perioada dintre sfârșitul crepusculului civil și începutul răsăritului civil sau o altă perioadă similară între apus și răsărit conform eventualelor prevederi ale autorității competente, definită de statul membru	noapte (night) – perioada dintre sfârșitul crepusculului civil și începutul răsăritului civil sau o altă perioadă similară între apus și răsărit conform eventualelor prevederi ale autorității competente	Compatibil	
80. „ochelari de vedere pe timp de noapte (<i>night vision goggles</i> – NVG)” înseamnă un dispozitiv binocular de intensificare a luminii, care se poartă pe cap și care îmbunătățește capacitatea de a menține reperele vizuale de suprafață pe timp de noapte	ochelari de vedere pe timp de noapte (<i>night vision goggles</i> – 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	Compatibil	
81. „sistem de redare a imaginii pe timp de noapte (<i>night vision imaging system</i> – NVIS)” înseamnă integrarea tuturor elementelor necesare pentru a folosi NVG cu succes și în siguranță în timpul operării unui elicopter. Sistemul cuprinde cel puțin: NVG, iluminare	sistem de redare a imaginii pe timp de noapte (<i>night vision imaging system</i> – 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	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
NVIS, componente de elicopter, pregătire și menținerea navigabilității	elicopter, pregătire și menținerea navigabilității		
<p>82. „mediu neostil” înseamnă un mediu în care:</p> <p>(a) poate fi efectuată o aterizare forțată în siguranță;</p> <p>(b) ocupanții giravionului sau ocupanții VCA pot fi protejați de elementele naturii; și</p> <p>(c) pot fi puse la dispoziție servicii/capacități de căutare și salvare în conformitate cu expunerea anticipată.</p> <p>În orice caz, părțile zonelor aglomerate care au suprafețe adecvate pentru aterizarea forțată în siguranță sunt considerate neostile</p>	<p>mediu neostil (non-hostile environment) – mediu în care:</p> <p>(a) poate fi efectuată o aterizare forțată în siguranță;</p> <p>(b) ocupanții giravionului sau ocupanții VCA pot fi protejați de elementele naturii;</p> <p>(c) pot fi puse la dispoziție servicii/capacități de căutare și de salvare în conformitate cu expunerea anticipată.</p> <p>În orice caz, părțile zonelor aglomerate care au suprafețe adecvate pentru aterizarea forțată în siguranță sunt considerate neostile</p>	Compatibil	
<p>84. „membru al echipajului NVIS” înseamnă un membru al personalului tehnic desemnat pentru un zbor NVIS</p>	<p>membru al echipajului NVIS (NVIS crew member) – membru al personalului tehnic desemnat pentru un zbor NVIS</p>	Compatibil	
<p>85. „zbor NVIS” înseamnă un zbor în condiții meteorologice de zbor la vedere (VMC) pe timp de noapte, cu un echipaj de zbor care utilizează NVG într-un elicopter care operează cu o aprobare NVIS</p>	<p>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</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>85a. „altitudine de trecere peste obstacole (OCA) sau înălțime de trecere peste obstacole (OCH)” înseamnă 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</p>	<p>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</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>86. „operațiune deasupra mării” înseamnă o operațiune efectuată cu elicopterul în cadrul căreia o bună parte din orice zbor se desfășoară pe deasupra unor suprafețe din largul mării spre sau dinspre o locație din larg</p>	<p>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</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>86a. „locație din larg” înseamnă o bază materială destinată a fi utilizată pentru operațiuni efectuate cu elicopterul pe o structură flotabilă sau fixă în larg sau pe o navă</p>	<p>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</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>86b. „suprafață din largul mării” înseamnă suprafața de apă care se întinde de la linia de coastă înspre larg</p>	<p>suprafață din largul mării (open sea area) – suprafața de apă care se întinde de la linia de coastă înspre larg</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>87. „loc de operare” înseamnă un loc, altul decât un aerodrom, selectat de operator, de pilotul comandant sau de comandant pentru aterizare, decolare și/sau operațiuni cu încărcătură exterioară</p>	<p>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</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>88. „operațiune în clasa de performanță 1” înseamnă o operațiune în care, în eventualitatea unei defectări a motorului critic, elicopterul poate ateriza în cadrul distanței disponibile pentru decolarea întreruptă sau poate continua zborul în siguranță către o zonă de aterizare adecvată, în funcție de momentul apariției defecțiunii</p>	<p>operațiune în clasa de performanță 1 (operation in performance class 1) – operațiune în care, în eventualitatea unei defectări a motorului critic, elicopterul poate ateriza în cadrul distanței disponibile pentru decolarea întreruptă sau poate continua zborul în siguranță către o zonă de aterizare adecvată, în funcție de momentul apariției defecțiunii</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>89. „operațiune în clasa de performanță 2” înseamnă o operațiune în care, în eventualitatea unei defectări a motorului critic, performanța disponibilă a elicopterului permite continuarea zborului în siguranță, cu excepția cazului în care defecțiunea are loc la începutul manevrei de decolare sau la sfârșitul manevrei de aterizare, cazuri în care poate fi necesară o aterizare forțată</p>	<p>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</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>90. „operațiune în clasa de performanță 3” înseamnă o operațiune în care, în eventualitatea defectării unui motor în orice moment al zborului, o aterizare forțată poate fi necesară în cazul unui elicopter multimotor și este necesară în cazul unui elicopter monomotor</p>	<p>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</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>91. „control operațional” înseamnă responsabilitatea pentru inițierea, continuarea, terminarea sau devierea unui zbor din motive de siguranță</p>	<p>control operațional (operational control) – responsabilitatea pentru inițierea, continuarea, terminarea sau devierea unui zbor din motive de siguranță</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>91a. „credit operațional” înseamnă 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</p>	<p>credit operațional (operational credit) – credit pentru operațiuni cu o aeronavă avansată, care permite minime de operare pe aerodrom mai scăzute decât cele stabilite în mod normal de operator pentru o aeronavă de bază, fundamentat pe performanța sistemelor aeronavei avansate care utilizează infrastructura externă disponibilă. Minimele de operare mai scăzute pot include o înălțime/altitudine de luare a deciziei sau o înălțime/altitudine minimă de coborâre mai mică, cerințe de vizibilitate reduse sau instalații la sol reduse, ori o combinație a acestora</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
92. „verificare a competenței la operator” înseamnă 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	verificare a competenței efectuată de operator (operator proficiency check) – verificare efectuată de operator și susținută de pilot sau de membrul personalului tehnic pentru a-și demonstra competența în ceea ce privește efectuarea de proceduri normale, anormale și de urgență	Compatibil	
93. „avioane din clasa de performanță A” înseamnă avioane multimotor cu motoare turbopropulsoare și cu o MOPSC mai mare de nouă sau cu o masă maximă la decolare de peste 5 700 kg și toate avioanele multimotor cu turboreactoare	avioane din clasa de performanță A (performance class A aeroplanes) – avioane multimotor cu motoare turbopropulsoare și cu o MOPSC mai mare de nouă sau cu o masă maximă la decolare de peste 5 700 kg și toate avioanele multimotor cu turboreactoare	Compatibil	
94. „avioane din clasa de performanță B” înseamnă avioane cu motoare cu elice și cu o MOPSC de maximum nouă sau cu o masă maximă la decolare de maximum 5 700 kg	avioane din clasa de performanță B (performance class B aeroplanes) – avioane cu motoare cu elice și cu o MOPSC de maximum nouă sau cu o masă maximă la decolare de maximum 5 700 kg	Compatibil	
95. „avioane din clasa de performanță C” înseamnă avioane cu motoare cu piston și cu o MOPSC mai mare de nouă sau cu o masă maximă la decolare de peste 5 700 kg	avioane din clasa de performanță C (performance class C aeroplanes) – avioane cu motoare cu piston și cu o MOPSC mai mare de nouă sau cu o masă maximă la decolare de peste 5 700 kg	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>95a. „sistem de dispozitive de transport al personalului (Personnel-Carrying Device System – PCDS)” înseamnă un sistem care include unul sau mai multe dispozitive și care este fie fixat pe un echipament de ridicare sau pe un cârlig de suspendare a încărcăturii, fie montat pe corpul giravionului în timpul operațiunilor de transport de persoane la exterior („HEC”) sau al operațiunilor cu încărcături suspendate efectuate cu elicopterul („HHO”). Dispozitivele au capacitatea și caracteristicile structurale necesare pentru a transporta pasageri la exteriorul elicopterului, de exemplu un ham de siguranță cu sau fără decuplare rapidă și curea cu un inel de conectare, un coș rigid sau o cușcă</p>	<p>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</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>95b. „sistem simplu de dispozitive de transport al personalului (PCDS simplu)” înseamnă un PCDS care îndeplinește următoarele condiții: (a) respectă un standard armonizat în temeiul Regulamentului (UE) 2016/425 al Parlamentului European și al Consiliului sau al Directivei 2006/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului ; (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</p>	<p>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</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>încărcăturii, specialistul în executarea anumitor sarcini sau fotograful) în interiorul cabinei sau să nu țină prinse în centuri mai mult de două persoane în afara cabinei;</p> <p>(c) nu este o structură rigidă, precum o cușcă, o platformă sau un coș</p>	<p>nu țină prinse în centuri mai mult de două persoane în afara cabinei;</p> <p>(c) nu este o structură rigidă, precum o cușcă, o platformă sau un coș</p>		
<p>96. „pilot comandant” (<i>Pilot-in-command</i> – PIC) înseamnă pilotul desemnat la comandă și responsabil cu derularea în siguranță a zborului; în cazul operațiunilor de transport aerian comercial cu avioane și elicoptere, „pilotul comandant” se numește „comandant”</p>	<p>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”</p>	Compatibil	
<p>96a. „EFB portabilă” înseamnă o platformă-gază portabilă pentru EFB, utilizată în cabina de pilotaj, care nu face parte din configurația aeronavei certificate</p>	<p>EFB portabilă (portable EFB) – platformă-gază portabilă pentru EFB, utilizată în cabina de pilotaj, care nu face parte din configurația aeronavei certificate</p>	Compatibil	
<p>96b. „dispozitiv electronic portabil (<i>Portable Electronic Device</i> – PED)” înseamnă 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</p>	<p>dispozitiv electronic portabil (portable electronic device – PED) – orice tip de dispozitiv electronic, de regulă, produsele electronice de larg consum, dar nu numai, adus la bordul aeronavei de către membrii echipajului, de către pasageri sau ca parte din încărcătura transportată, care nu este inclus în configurația aeronavei autorizate. Termenul</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>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</p>	<p>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</p>		
<p>97. „sediul principal al activității” înseamnă sediul central sau sediul social al organizației în care se exercită principalele funcții financiare și de control operațional al activităților menționate în prezentul regulament</p>	<p>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</p>	Compatibil	
<p>98. „stabilirea priorității inspecțiilor la platformă” înseamnă alocarea unei proporții corespunzătoare din numărul total de inspecții la platformă desfășurate de o autoritate competentă sau în numele acesteia anual, conform dispozițiilor din partea ARO</p>	<p>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</p>	Compatibil	
<p>98a. „competent” înseamnă care a demonstrat deținerea abilităților, cunoștințelor și atitudinilor necesare pentru a îndeplini orice sarcini definite la standardul prescris</p>	<p>competent (proficient) – care a demonstrat deținerea abilităților, cunoștințelor și atitudinilor necesare pentru a îndeplini orice sarcini definite la standardul prescris</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
98b. „substanțe psihoactive” înseamnă alcool, opioide, canabinoide, sedative și hipnotice, cocaină, alți psihostimulanți, halucinogeni și solvenți volatili, fiind excluse cafeina și tutunul	substanțe psihoactive (psychoactive substances) – alcool, opioide, canabinoide, sedative și hipnotice, cocaină, alți psihostimulanți, halucinogeni și solvenți volatili, fiind excluse cafeina și tutunul	Compatibil	
99. „zonă de interes public (PIS)” înseamnă o zonă folosită exclusiv pentru operațiuni de interes public	zonă de interes public (Public Interest Site – PIS) – zonă folosită exclusiv pentru operațiuni de interes public	Compatibil	
100. „inspecție la platformă” înseamnă inspectarea aeronavei, a calificărilor echipajului de zbor și de cabină și a documentelor de zbor pentru verificarea conformității cu cerințele aplicabile	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	Compatibil	
101. „interval de remediere” înseamnă o limitare a duratei operațiunilor cu echipamente inoperante	interval de remediere (rectification interval) – limitare a duratei operațiunilor cu echipamente inoperante	Compatibil	
102. „distanță disponibilă pentru decolare întreruptă (RTODA)” înseamnă: (a) pentru elicoptere (RTODAH) înseamnă lungimea apropierei finale și a zonei de decolare declarate disponibile și corespunzătoare pentru elicoptere care operează în clasa de performanță 1 în scopul finalizării unei decolări întrerupte; sau	distanță disponibilă pentru decolare întreruptă (rejected take-off distance available – RTODAH) – (a) pentru elicoptere înseamnă lungimea apropierei 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; sau	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(b) pentru VCA (RTODAV), lungimea apropierea finală și a zonei de decolare declarate disponibile și corespunzătoare pentru ca VCA să finalizeze o decolare întreruptă în conformitate cu categoria în care sunt operate	(b) pentru VCA (RTODAV), lungimea apropierea finală și a zonei de decolare declarate disponibile și corespunzătoare pentru ca VCA să finalizeze o decolare întreruptă în conformitate cu categoria în care sunt operate		
<p>103. „distanță necesară pentru decolare întreruptă (RTODR)” înseamnă:</p> <p>(a) pentru elicoptere (RTODRH), înseamnă distanța orizontală necesară de la începutul decolării până la punctul în care elicopterul se oprește complet ca urmare a cedării unui motor sau a întreruperii unei decolări la punctul de decizie pentru decolare;</p> <p>(b) pentru VCA (RTODRV), distanța orizontală necesară de la începutul decolării până la punctul în care VCA se oprește complet prin finalizarea unei decolări întrerupte în urma recunoașterii unei CFP la punctul de decizie pentru decolare</p>	<p>distanță necesară pentru decolare întreruptă (rejected take-off distance required – RTODRH) –</p> <p>(a) pentru elicoptere, înseamnă distanța orizontală necesară de la începutul decolării până la punctul în care elicopterul se oprește complet ca urmare a cedării unui motor sau a întreruperii unei decolări la punctul de decizie pentru decolare;</p> <p>(b) pentru VCA (RTODRV), distanța orizontală necesară de la începutul decolării până la punctul în care VCA se oprește complet prin finalizarea unei decolări întrerupte în urma recunoașterii unei CFP la punctul de decizie pentru decolare</p>	Compatibil	
<p>103a. „specificație a performanțelor de navigație impuse (RNP)” înseamnă o specificație de navigație pentru operațiuni PBN care include o cerință de monitorizare și de alertă la bord cu privire la performanțele de navigație</p>	<p>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</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
103b. „reguli ale aerului” înseamnă normele stabilite în Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 al Comisiei	reguli ale aerului (rules of the air) – normele stabilite în cerințele tehnice privind regulile aerului, aprobate de AAC	Compatibil	
103c. „raport privind starea pistei (RCR)” înseamnă un raport standardizat cuprinzător privind starea suprafeței pistei și efectul acesteia asupra performanței de aterizare și de decolare a avionului, descrisă prin intermediul unui cod de stare a pistei	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	Compatibil	
104. „vizibilitate în lungul pistei (RVR)” înseamnă 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	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	Compatibil	
104a. „aterizare în condiții de siguranță” înseamnă, în contextul politicii de combustibil/energie sau al schemelor de combustibil/energie, o aterizare pe un aerodrom sau loc de operare adecvat sau pe un vertiport adecvat sau într-o locație prevăzută pentru deviere, cu cel puțin rezerva finală de combustibil/energie rămasă și în conformitate cu procedurile operaționale aplicabile și cu minimele de operare pe aerodrom	aterizare în condiții de siguranță (safe landing) – în contextul politicii privind combustibilul/energia sau al schemelor de combustibil/energie, o aterizare pe un aerodrom sau pe un loc de operare adecvat, cu cel puțin rezerva finală de combustibil/energie rămasă și în conformitate cu procedurile operaționale aplicabile, precum și cu minimele de operare pe aerodrom	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
105. „aterizare forțată în siguranță” înseamnă o aterizare sau amerizare inevitabilă, în urma căreia se presupune că nu vor fi rănite persoane de la bordul aeronavei și nici de la sol	aterizare forțată în siguranță (safe forced landing) – aterizare sau amerizare inevitabile, în urma cărora se presupune că nu vor fi rănite persoane de la bordul aeronavei și nici de la sol	Compatibil	
105a. „personal critic pentru siguranță” înseamnă 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	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	Compatibil	
105b. „fază de pregătire pe bază de scenarii” înseamnă o fază a unui modul EBT care se concentrează pe dezvoltarea competențelor, în timp ce pilotul beneficiază de pregătire pentru a putea contracara cele mai critice riscuri identificate în cazul generației de aeronave în cauză. Această fază trebuie să includă gestionarea amenințărilor și erorilor specifice operatorului într-un mediu de tip zbor de linie, în timp real	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	Compatibil	
106. „hidroavion” înseamnă o aeronavă cu aripă fixă proiectată pentru decolare și aterizare pe apă și include avioanele amfibii operate ca hidroavioane	hidroavion (seaplane) – aeronavă cu aripă fixă proiectată pentru decolare și aterizare pe apă; include avioanele amfibii operate ca hidroavioane	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>107. „piste separate” înseamnă 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</p>	<p>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</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>107a. „pistă de iarnă pregătită special” înseamnă o pistă cu o suprafață înghețată uscată de zăpadă sau de gheață compactată, care a fost tratată cu nisip sau cu pietriș sau care a fost tratată mecanic pentru a îmbunătăți coeficientul de frecare al pistei</p>	<p>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</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>108. „zbor VFR special” înseamnă un zbor VFR autorizat de controlul traficului aerian să se deruleze într-o zonă de control în condiții meteorologice cu valori inferioare condițiilor VMC</p>	<p>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</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>109. „apropiere stabilizată (<i>stabilised approach</i> – SAp)” înseamnă o apropiere efectuată controlat și corespunzător în ceea ce privește configurația, energia și stăpânirea traiectoriei de zbor de la un punct sau altitudine/înălțime predeterminate până la un punct aflat la 50 ft deasupra pragului sau, dacă este</p>	<p>apropiere stabilizată (<i>stabilised approach</i> – 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</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
aflat mai sus, a punctului în care se începe manevra de redresare	este aflat mai sus, a punctului în care se începe manevra de redresare		
109a. „perioada de liniște în compartimentul echipajului de zbor” înseamnă 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	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	Compatibil	
110. „aerodrom de rezervă la decolare” înseamnă un aerodrom de rezervă pe care o aeronavă poate ateriza în caz că acest lucru devine necesar la scurt timp după decolare, iar aerodromul de plecare nu poate fi utilizat în acest scop	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	Compatibil	
111. „punct de decizie pentru decolare (Take-Off Decision Point – TDP)” înseamnă: (a) pentru elicoptere, punctul folosit pentru determinarea performanțelor de decolare de la care, în cazul cedării confirmate a unui motor în acel punct, se poate face o decolare întreruptă sau se poate continua decolarea în condiții de siguranță;	punct de decizie pentru decolare (take-off decision point – TDP) – (a) pentru elicoptere, punctul folosit pentru determinarea performanțelor de decolare de la care, în cazul cedării confirmate a unui motor în acel punct, se poate face o decolare întreruptă sau se poate continua decolarea în condiții de siguranță; (b) pentru VCA, primul punct definit de combinația dintre viteză și	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(b) pentru VCA, primul punct definit de combinația dintre viteză și altitudine, de la care se poate efectua o decolare continuă, respectând performanța minimă certificată (CMP) în urma unei CFP, și ultimul punct de pe traiectoria de decolare de la care se asigură o decolare întreruptă	altitudine, de la care se poate efectua o decolare continuă, respectând performanța minimă certificată (CMP) în urma unei CFP, și ultimul punct de pe traiectoria de decolare de la care se asigură o decolare întreruptă		
112. „distanța de decolare disponibilă (<i>take-off distance available</i> – TODA)”, în cazul avioanelor, înseamnă lungimea de rulare disponibilă la decolare, plus, dacă există, lungimea prelungirii degajate disponibile	distanța de decolare disponibilă (<i>take-off distance available</i> – TODA) – în cazul avioanelor, lungimea de rulare disponibilă la decolare, plus, dacă există, lungimea prelungirii degajate disponibile	Compatibil	
113. „distanța de decolare disponibilă (TODA)” înseamnă: (a) pentru elicoptere (TODAH), lungimea zonei pentru apropierea finală și suprafața de decolare, plus, dacă există, prelungirea degajată pentru elicoptere declarată disponibilă și potrivită pentru ca elicopterul să poată finaliza decolarea; (b) pentru VCA (TODAV), lungimea zonei pentru apropierea finală și suprafața de decolare, plus, dacă există, prelungirea degajată declarată disponibilă și potrivită pentru ca VCA să poată finaliza decolarea	distanța de decolare disponibilă (<i>take-off distance available</i> – TODAH) – (a) 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; (b) pentru VCA (TODAV), lungimea zonei pentru apropierea finală și suprafața de decolare, plus, dacă există, prelungirea degajată declarată disponibilă și potrivită pentru ca VCA să poată finaliza decolarea	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>114. „distanța necesară pentru decolare (<i>take-off distance required – TODR</i>)” înseamnă:</p> <p>(a) pentru elicoptere, distanța orizontală necesară din momentul începerii decolării până în punctul în care se ating viteza de siguranță la decolare (V_{TOSS}), o înălțime selectată și un gradient de urcare pozitiv, în urma defectării motorului critic confirmate la TDP, restul motoarelor funcționând în limitele operaționale aprobate;</p> <p>(b) pentru VCA (TODRV), distanța orizontală necesară din momentul începerii decolării până la punctul în care se atinge distanța sigură de trecere peste obstacole și un gradient de urcare pozitiv, în urma unei defecțiuni critice pentru performanță (CFP) recunoscute la TDP</p>	<p>distanța necesară pentru decolare (<i>take-off distance required – TODRH</i>) –</p> <p>(a) în cazul elicopterelor, distanța orizontală necesară din momentul începerii decolării până în punctul în care se ating viteza de siguranță la decolare (V_{toss}), o înălțime selectată și un gradient de urcare pozitiv, în urma defectării motorului critic confirmate la TDP, restul motoarelor funcționând în limitele operaționale aprobate;</p> <p>(b) pentru VCA (TODRV), distanța orizontală necesară din momentul începerii decolării până la punctul în care se atinge distanța sigură de trecere peste obstacole și un gradient de urcare pozitiv, în urma unei defecțiuni critice pentru performanță (CFP) recunoscute la TDP</p>	Compatibil	
<p>115. „traietorie de decolare” înseamnă:</p> <p>(a) traiectoria pe verticală și pe orizontală cu motorul critic inoperant de la un punct specificat în timpul decolării până la 1 500 ft deasupra suprafeței în cazul avioanelor și până la 1 000 ft deasupra suprafeței în cazul elicopterelor;</p> <p>(b) pentru VCA, traiectoria verticală și orizontală cu o defecțiune critică pentru performanță (CFP), care se extinde de la punctul de decolare până la un punct în</p>	<p>traietorie de decolare (<i>take-off flight path</i>) –</p> <p>(a)traiectoria pe verticală și pe orizontală cu motorul critic inoperant de la un punct specificat în timpul decolării, până la 1 500 ft deasupra suprafeței în cazul avioanelor și până la 1 000 ft deasupra suprafeței în cazul elicopterelor;</p> <p>(b) pentru VCA, traiectoria verticală și orizontală cu o defecțiune critică pentru performanță (CFP), care se</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
care VCA se află la o înălțime deasupra elevației pentru decolare care este compatibilă cu profilul pe rută și nu mai mare de 305 m (1 000 ft)	extinde de la punctul de decolare până la un punct în care VCA se află la o înălțime deasupra elevației pentru decolare care este compatibilă cu profilul pe rută și nu mai mare de 305 m (1 000 ft)		
116. „masă la decolare” înseamnă masa care include toate obiectele și toate persoanele aflate la bord la începutul decolării, în cazul elicopterelor sau al VCA, și al rulării la decolare, în cazul avioanelor	masă la decolare (take-off mass) – masa care include toate obiectele și toate persoanele aflate la bord la începutul decolării, în cazul elicopterelor elicopterelor sau al VCA, și al rulării la decolare, în cazul avioanelor	Compatibil	
117. „distanța de rulare la decolare disponibilă (take-off run available – TORA)” înseamnă lungimea pistei care este declarată disponibilă de statul pe teritoriul căruia se află aerodromul și adecvată pentru rularea la sol a unui avion la decolare	distanța de rulare la decolare disponibilă (take-off run available – TORA) – lungimea pistei care este declarată disponibilă pe aerodromul respectiv și adecvată pentru rularea la sol a unui avion la decolare	Compatibil	
117a. „specialist în executarea anumitor sarcini” înseamnă o persoană desemnată de operator sau de o parte terță sau care activează în calitate de întreprindere și care efectuează activități la sol direct asociate unei sarcini specializate sau care desfășoară sarcini specializate la bord sau din interiorul aeronavei	specialist în executarea anumitor sarcini (task specialist) – persoană desemnată de operator, de o parte terță sau care activează în calitate de întreprindere și care efectuează activități la sol direct asociate unei sarcini specializate sau care desfășoară sarcini specializate la bord sau din interiorul aeronavei	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>118. „membru al personalului tehnic” înseamnă un membru al echipajului implicat în operațiuni de transport aerian comercial HEMS, VEMS, HHO sau NVIS, altul decât un membru al echipajului de zbor sau de cabină, desemnat de operator să îndeplinească sarcini în aeronavă sau la sol în scopul de a asista pilotul în timpul operațiunilor HEMS, VEMS, HHO sau NVIS, care pot necesita operarea de echipamente specializate de la bord</p>	<p>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, cu scopul de a asista pilotul în timpul operațiunilor HEMS, HEC HEMS, HHO sau NVIS, care pot necesita operarea de echipamente specializate de la bord</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>119. „instrucțiuni tehnice (<i>Technical Instructions – TI</i>)” înseamnă cea mai recentă ediție în vigoare a <i>Instrucțiunilor tehnice privind siguranța transportului aerian al bunurilor periculoase</i>, inclusiv suplimentul și orice addendum, aprobată și publicată de Organizația Aviației Civile Internaționale</p>	<p>instrucțiuni tehnice (<i>Technical Instructions – TI</i>) – cea mai recentă ediție în vigoare a <i>Instrucțiunilor tehnice privind siguranța transportului aerian al bunurilor periculoase</i>, inclusiv suplimentul și orice addendum, aprobate și publicate de Organizația Aviației Civile Internaționale</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>120. „încărcătură transportată” înseamnă masa totală a pasagerilor, bagajelor, mărfurilor și echipamentelor specializate transportate la bord, inclusiv orice balast</p>	<p>încărcătură transportată (traffic load) – masa totală a pasagerilor, a bagajelor, a mărfurilor și a echipamentelor specializate transportate la bord, inclusiv orice balast</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
120a. „aplicație EFB de tip A” înseamnă o aplicație EFB a cărei funcționare defectuoasă sau utilizare necorespunzătoare nu are niciun efect asupra siguranței	aplicație EFB de tip A (type A EFB application) – aplicație EFB a cărei funcționare defectuoasă sau utilizare necorespunzătoare nu are niciun efect asupra siguranței	Compatibil	
120b. „aplicație EFB de tip B” înseamnă o aplicație EFB: (a) a cărei funcționare defectuoasă sau utilizare necorespunzătoare este încadrată în categoria defecțiunilor minore sau într-o categorie inferioară; și (b) care nici nu înlocuiește, nici nu duplică un sistem sau o funcționalitate impusă de reglementările de navigabilitate, de cerințele de spațiu aerian sau de normele operaționale	aplicație EFB de tip B (type A 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	Compatibil	
120c. „pregătire pentru obținerea competenței” înseamnă 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	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	Compatibil	
120d. „operațiune de apropiere instrumentală de tip A” înseamnă o operațiune de apropiere instrumentală cu o MDH sau o DH la 250 ft sau mai mare	operațiune de apropiere instrumentală de tip A (Type A instrument approach operation) – operațiune de apropiere instrumentală cu o MDH sau o DH la 250 ft sau mai mare	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>120e. „operațiune de apropiere instrumentală de tip B” înseamnă o operațiune cu o DH de sub 250 ft. Operațiunile de apropiere instrumentală de tip B sunt clasificate după cum urmează:</p> <p>(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;</p> <p>(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;</p> <p>(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</p>	<p>operațiune de apropiere instrumentală de tip B (Type B instrument approach operation) – operațiune cu o DH de sub 250 ft. Operațiunile de apropiere instrumentală de tip B sunt clasificate după cum urmează:</p> <p>(a) categoria I (CAT I): o DH de minimum 200 ft, fie cu o vizibilitate de cel puțin 800 m, fie cu o RVR de cel puțin 550 m;</p> <p>(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;</p> <p>(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</p>	Compatibil	
<p>121. „zbor NVIS neasistat” înseamnă, 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</p>	<p>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</p>	Compatibil	
<p>122. „întreprindere” înseamnă orice persoană fizică sau juridică, cu sau fără scop lucrativ, sau orice alt organism oficial, cu sau fără personalitate juridică proprie</p>	<p>întreprindere (undertaking) – orice persoană fizică sau juridică, cu sau fără scop lucrativ, sau orice alt organism oficial, cu sau fără personalitate juridică proprie</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>123. „V₁” înseamnă viteza maximă la decolare la care un pilot trebuie să acționeze în vederea opririi avionului pe distanța de accelerare-oprire. „V₁” 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</p>	<p>V₁ – viteza maximă la decolare la care un pilot trebuie să acționeze în vederea opririi avionului pe distanța de accelerare-oprire. „V₁” 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</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>124. „V_{EF}” înseamnă viteza la care se presupune că se defectează motorul critic la decolare</p>	<p>V_{EF} – viteza la care se presupune că se defectează motorul critic la decolare</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>124a. „vizibilitate (VIS)” înseamnă 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</p>	<p>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</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>125. „operațiune de apropiere la vedere” înseamnă 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</p>	<p>operațiune de apropiere la vedere (visual approach operation) – operațiune de apropiere executată de un zbor IFR în care nu se realizează fie întreaga IAP, fie o parte din aceasta, iar operațiunea de apropiere se execută cu repere vizuale de la sol</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>126. „aerodrom cu condiții meteorologice admisibile” înseamnă 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</p>	<p>aerodrom cu condiții meteorologice admisibile (weather-permissible aerodrome) – aerodrom adecvat la care, pe durata de utilizare preconizată, rapoartele sau prognozele meteorologice sau orice combinație a acestora indică faptul că condițiile meteorologice vor corespunde minimelor necesare de operare pe aerodrom sau vor fi superioare acestora, iar rapoartele privind starea suprafeței pistei indică faptul că va fi posibilă o aterizare în condiții de siguranță</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>127. „acord de închiriere cu echipaj” înseamnă 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</p>	<p>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</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>128. „pistă udă” înseamnă o pistă a cărei suprafață este acoperită de orice umiditate vizibilă sau peliculă de apă de până la 3 mm adâncime pe porțiunea destinată utilizării</p>	<p>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</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>129. „aeroneve complexe motorizate” înseamnă:</p> <p>(a) un avion:</p> <ul style="list-style-type: none"> — 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 <p>(b) un elicopter certificat:</p> <ul style="list-style-type: none"> (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 <p>(c) o aeronavă cu rotor basculant</p>	<p>aeroneve complexe motorizate (complex motor-powered aircraft):</p> <p>(a) un avion:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) cu o masă maximă certificată la decolare de peste 5 700 kg; sau (ii) care a fost certificat pentru o configurație maximă a locurilor pentru pasageri de peste nouăsprezece; sau (iii) certificat pentru a fi operat de un echipaj format din cel puțin doi piloți; sau (iv) echipat cu unul sau mai multe turboreactoare sau cu mai mult de un motor turbopropulsor; sau <p>(b) un elicopter certificat:</p> <ul style="list-style-type: none"> (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 <p>(c) o aeronavă cu rotor basculant</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>130. „mișcare la sol” înseamnă deplasarea unei aeronave pe suprafața de mișcare a unui aerodrom sau a unui vertiport cu ajutorul unui echipament extern sau al unui accesoriu care nu este acționat de aeronavă</p> <p>131. „personal de la sol” înseamnă personalul, altul decât membrii echipajului de zbor sau membrii echipajului tehnic, căruia îi sunt atribuite sarcini legate de mișcarea la sol a VCA sau orice alt tip de asistență la sol furnizată aeronavei și care a beneficiat de pregătire în ceea ce privește procedurile operaționale și de siguranță relevante</p> <p>În vigoare din 27.03.2028, conform 32025R0024</p> <p>130.«supraveghere la sol» înseamnă un serviciu de handling la sol care constă în activități legate de supravegherea tuturor serviciilor de handling la sol furnizate unui operator pe un aerodrom. Acest serviciu poate fi contractat de la o organizație de handling la sol sau poate fi efectuat de însuși operatorul de aeronave, ca handling propriu</p> <p>131. «controlul încărcăturii» înseamnă un proces aflat în</p>	<p>130. mișcare la sol - deplasarea unei aeronave pe suprafața de mișcare a unui aerodrom sau a unui vertiport cu ajutorul unui echipament extern sau al unui accesoriu care nu este acționat de aeronavă</p> <p>131. personal de la sol - personalul, altul decât membrii echipajului de zbor sau membrii echipajului tehnic, căruia îi sunt atribuite sarcini legate de mișcarea la sol a VCA sau orice alt tip de asistență la sol furnizată aeronavei și care a beneficiat de pregătire în ceea ce privește procedurile operaționale și de siguranță relevante</p> <p>În vigoare din 27.03.2028, conform 32025R0024</p> <p>130.supraveghere la sol - un serviciu de handling la sol care constă în activități legate de supravegherea tuturor serviciilor de handling la sol furnizate unui operator pe un aerodrom. Acest serviciu poate fi contractat de la o organizație de handling la sol sau poate fi efectuat de însuși operatorul de aeronave, ca handling propriu</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>responsabilitatea operatorului aeronavei, menit să asigure faptul că aeronava este încărcată în condiții de siguranță și în mod eficient înainte de fiecare zbor</p>	<p>131. controlul încărcăturii - un proces aflat în responsabilitatea operatorului aeronavei, menit să asigure faptul că aeronava este încărcată în condiții de siguranță și în mod eficient înainte de fiecare zbor</p>		
<p>132. „categoria «avansate»” (<i>Enhanced</i>) înseamnă o categorie pentru certificarea și operarea VCA conform căreia aeronava îndeplinește cerințele pentru continuarea zborului și aterizării în siguranță în urma unei defecțiuni critice pentru performanță (CFP)</p>	<p>categoria «avansate» (<i>Enhanced</i>) - o categorie pentru certificarea și operarea VCA conform căreia aeronava îndeplinește cerințele pentru continuarea zborului și aterizării în siguranță în urma unei defecțiuni critice pentru performanță (CFP)</p>	Compatibil	
<p>133. „performanță minimă certificată (CMP)” înseamnă, în ceea ce privește VCA, setul de date privind performanța obținute prin luarea în considerare a efectului defecțiunilor unice și al combinațiilor de defecțiuni care nu sunt extrem de improbabile asupra parametrilor de performanță nominală</p>	<p>performanță minimă certificată (CMP) - în ceea ce privește VCA, setul de date privind performanța obținute prin luarea în considerare a efectului defecțiunilor unice și al combinațiilor de defecțiuni care nu sunt extrem de improbabile asupra parametrilor de performanță nominală</p>	Compatibil	
<p>134. „continuarea zborului și aterizării în siguranță (CSFL)” înseamnă, în legătură cu o VCA operată în categoria „avansate”, că aeronava este capabilă să continue zborul controlat și să aterizeze</p>	<p>continuarea zborului și aterizării în siguranță (CSFL) - în legătură cu o VCA operată în categoria „avansate”, că aeronava este capabilă să continue zborul controlat și să aterizeze la un</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
la un vertiport, eventual utilizând proceduri de urgență, fără a necesita competențe excepționale de pilotaj sau utilizarea unei forțe excepționale	vertiport, eventual utilizând proceduri de urgență, fără a necesita competențe excepționale de pilotaj sau utilizarea unei forțe excepționale		
135. „defecțiune critică pentru performanță (CFP)” înseamnă, în legătură cu VCA, o defecțiune sau o combinație de defecțiuni care duce la degradarea maximă a unei anumite faze de zbor și a unui anumit parametru de performanță; setul de defecțiuni critice pentru performanță este utilizat pentru a stabili performanța minimă certificată (CMP)	defecțiune critică pentru performanță (CFP) - în legătură cu VCA, o defecțiune sau o combinație de defecțiuni care duce la degradarea maximă a unei anumite faze de zbor și a unui anumit parametru de performanță; setul de defecțiuni critice pentru performanță este utilizat pentru a stabili performanța minimă certificată (CMP)	Compatibil	
136. „operațiune limitată peste apă” înseamnă o operațiune IAM cu o VCA, efectuată pe o durată limitată de zbor deasupra apei	operațiune limitată peste apă - o operațiune IAM cu o VCA, efectuată pe o durată limitată de zbor deasupra apei	Compatibil	
137. „membru al echipajului tehnic VEMS” înseamnă un membru al echipajului tehnic (TCM) care este afectat unui zbor VEMS cu scopul de a asista pilotul în timpul operațiunii de zbor și de a asista orice persoană care are nevoie de asistență medicală	membru al echipajului tehnic VEMS - un membru al echipajului tehnic (TCM) care este afectat unui zbor VEMS cu scopul de a asista pilotul în timpul operațiunii de zbor și de a asista orice persoană care are nevoie de asistență medicală	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
138. „bază de operare VEMS” înseamnă un vertiport la care VCA, echipajul său de zbor și membrii echipajului VEMS se află în perioada de rezervă pentru operațiuni VEMS	bază de operare VEMS - un vertiport la care VCA, echipajul său de zbor și membrii echipajului VEMS se află în perioada de rezervă pentru operațiuni VEMS	Compatibil	
139. „loc de operare VEMS” înseamnă un loc de operare selectat de pilotul comandant pentru operațiuni, aterizări și decolări VEMS	loc de operare VEMS - înseamnă un loc de operare selectat de pilotul comandant pentru operațiuni, aterizări și decolări VEMS	Compatibil	
140. „vertiport” înseamnă o zonă de uscat, de apă sau o structură, utilizată sau destinată a fi utilizată la aterizarea și decolarea VCA și pentru deplasarea VCA	vertiport - o zonă de uscat, de apă sau o structură, utilizată sau destinată a fi utilizată la aterizarea și decolarea VCA și pentru deplasarea VCA	Compatibil	
141. „vertiport adecvat” înseamnă un vertiport la care pot fi operate VCA, ținând seama de dimensiunile, greutatea, traiectoriile de apropiere și de plecare ale aeronavei, care este dotat cu serviciile și facilitățile necesare pentru operațiunea avută în vedere și care este disponibil la momentul preconizat al utilizării	vertiport adecvat - un vertiport la care pot fi operate VCA, ținând seama de dimensiunile, greutatea, traiectoriile de apropiere și de plecare ale aeronavei, care este dotat cu serviciile și facilitățile necesare pentru operațiunea avută în vedere și care este disponibil la momentul preconizat al utilizării	Compatibil	
142. „viteza de siguranță la decolare VTOL (V_{TOSS})” înseamnă viteza minimă la care urcarea trebuie realizată cu o CFP recunoscută la TDP în cazul VCA operate în categoria „avansate	viteza de siguranță la decolare VTOL (V_{TOSS}) - viteza minimă la care urcarea trebuie realizată cu o CFP recunoscută la TDP în cazul VCA operate în categoria „avansate	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
143. „VCA cu pilot la bord” înseamnă o VCA pilotată de cel puțin un pilot aflat la bord	VCA cu pilot la bord - o VCA pilotată de cel puțin un pilot aflat la bord	Compatibil	
ANEXA II CERINȚE APLICABILE AUTORITĂȚILOR PENTRU OPERAȚIUNILE AERIENE [PARTEA ARO]		Anexa nr. 2 la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene CERINȚE APLICABILE AUTORITĂȚII AERONAUTICE CIVILE PENTRU OPERAȚIUNILE AERIENE (Partea ARO)	
ARO.GEN.005 Domeniul de aplicare Prezenta anexă stabilește cerințele privind sistemul de administrare și de management care trebuie îndeplinite de către agenție și statele membre pentru punerea în aplicare și asigurarea respectării Regulamentului (CE) nr. 216/2008 și ale normelor sale de aplicare referitoare la operațiunile aeriene din aviația civilă	ARO.GEN.005 Domeniul de aplicare Anexa nr. 2 (Partea ARO) stabilește cerințele privind sistemul de administrare și de management care trebuie îndeplinite de către AAC pentru executarea prevederilor Codului aerian și a normelor sale de aplicare referitoare la operațiunile aeriene din aviația civilă	Compatibil	
SUBPARTEA GEN CERINȚE GENERALE SECȚIUNEA I Dispoziții generale ARO.GEN.115 Documentația de supraveghere Autoritatea competentă furnizează personalului în cauză toate actele legislative, standardele, normele, publicațiile tehnice și documentele	SUBPARTEA GEN CERINȚE GENERALE Secțiunea 1 Dispoziții generale ARO.GEN.115 Documentația de supraveghere AAC furnizează personalului în cauză toate actele normative, standardele, normele, publicațiile tehnice și documentele conexe necesare pentru	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
conexe necesare pentru a-i permite acestuia să își execute sarcinile și să își îndeplinească responsabilitățile.	a-i permite acestuia să își execute sarcinile și să își îndeplinească responsabilitățile.		
<p>ARO.GEN.120 Mijloace de conformitate</p> <p>(a) Agenția elaborează mijloace acceptabile de conformare (AMC), care pot fi utilizate pentru a stabili conformarea cu Regulamentul (UE) 2018/1139 și cu actele sale delegate și de punere în aplicare.</p> <p>(b) Se pot folosi mijloace de conformare alternative pentru a stabili conformarea cu Regulamentul (UE) 2018/1139 și cu actele sale delegate și de punere în aplicare.</p> <p>(c) Autoritatea competentă stabilește un sistem pentru a evalua în mod sistematic dacă mijloacele de conformare alternative pe care le utilizează ea însăși sau organizațiile și persoanele aflate sub supravegherea sa respectă Regulamentul (UE) 2018/1139 și actele sale delegate și de punere în aplicare. Sistemul include proceduri de limitare, revocare sau modificare a mijloacelor de conformare alternative aprobate în cazul în care autoritatea competentă demonstrează că respectivele mijloace alternative de conformare nu respectă Regulamentul (UE) 2018/1139 și actele delegate și de</p>	<p>ARO.GEN.120 Mijloace de conformitate</p> <p>(a) AAC elaborează și aprobă AMC, care pot fi utilizate pentru a stabili conformitatea cu Codul aerian și normele sale de aplicare.</p> <p>(b) Se pot folosi și AltMoC pentru a stabili conformarea cu Codul aerian și normele sale de aplicare.</p> <p>(c) AAC stabilește un sistem pentru a evalua în mod sistematic dacă AltMoC pe care le utilizează ea însăși sau organizațiile și persoanele aflate sub supravegherea sa respectă Codul aerian și normele sale de punere în aplicare. Sistemul include proceduri de limitare, revocare sau modificare a AltMoC aprobate în cazul în care AAC demonstrează că respectivele AltMoC nu respectă prevederile Codului aerian și normele sale de aplicare adoptate în temeiul acestuia.</p> <p>(d) AAC evaluează toate AltMoC propuse de o organizație în conformitate cu:</p> <p>1. ORO.GEN.120 lit.(b) din Partea ORO;</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia.</p> <p>(d) Autoritatea competentă evaluează toate mijloacele alternative de conformare propuse de o organizație în conformitate cu:</p> <p>1. punctul ORO.GEN.120 litera (b) din anexa III (partea ORO) la prezentul regulament;</p> <p>2. în cazul baloanelor, punctul BOP.ADD.010 din anexa II (partea BOP) la Regulamentul (UE) 2018/395 al Comisiei; sau</p> <p>3. în cazul planoarelor, punctul SAO.DEC.100 litera (c) din anexa II (partea SAO) la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/1976 al Comisiei prin analizarea documentației furnizate și, dacă se consideră necesar, prin efectuarea unei inspecții a organizației.</p> <p>Atunci când constată că mijloacele alternative de conformare respectă normele de punere în aplicare, autoritatea competentă ia următoarele măsuri fără întârzieri nejustificate:</p> <p>1. înștiințează solicitantul că pot fi aplicate mijloacele alternative de conformare și, dacă este cazul, modifică în consecință a aprobării, a autorizației pentru operațiuni specializate sau a certificatului solicitantului și</p>	<p>2. în cazul baloanelor, BOP.ADD.010 din Partea BOP la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor, analizând documentația furnizată și, dacă se consideră necesar, efectuând o inspecție a organizației.</p> <p>3. 3. în cazul planoarelor, punctul SAO.DEC.100 litera (c) din anexa II (partea SAO) Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor, precum și pentru acordarea certificatelor de echipaj de zbor pentru planoare prin analizarea documentației furnizate și, dacă se consideră necesar, prin efectuarea unei inspecții a organizației.</p> <p>Atunci când constată că mijloacele alternative de conformare respectă normele de punere în aplicare, autoritatea competentă ia următoarele măsuri fără întârzieri nejustificate:</p> <p>1. înștiințează solicitantul că pot fi aplicate mijloacele alternative de conformare și, dacă este cazul, modifică în consecință a aprobării, a autorizației pentru operațiuni specializate sau a certificatului solicitantului și</p> <p>2. înștiințează agenția cu privire la conținutul acestora, incluzând copii ale tuturor documentelor relevante.</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>2. înștiințează agenția cu privire la conținutul acestora, incluzând copii ale tuturor documentelor relevante.</p> <p>(e) Atunci când autoritatea competentă însăși utilizează mijloace de conformitate alternative pentru a obține conformitatea cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și cu normele sale de aplicare, aceasta:</p> <p>1. le pune la dispoziția tuturor organizațiilor și persoanelor aflate sub supravegherea sa; și</p> <p>2. informează agenția în acest sens fără întârzieri nejustificate.</p> <p>Autoritatea competentă furnizează agenției o descriere completă a mijloacelor de conformitate alternative, inclusiv orice revizuire a procedurilor care poate fi relevantă, precum și o evaluare care demonstrează respectarea normelor de aplicare.</p>	<p>Atunci când constată că AltMoC respectă normele de punere în aplicare, AAC procedează, fără întârzieri nejustificate, la informarea solicitantului cu privire la faptul că pot fi aplicate AltMoC și, dacă este cazul, la modificarea în consecință a autorizației pentru operațiuni comerciale specializate sau a certificatului solicitantului.</p> <p>(e) Atunci când AAC însăși utilizează AltMoC pentru a obține conformitatea cu Codul aerian și normele sale de aplicare, aceasta:</p> <p>1. le pune la dispoziția tuturor organizațiilor și persoanelor aflate sub supravegherea sa; și</p> <p>2. Informează agenția în acest sens fără întârzieri nejustificate. AAC furnizează agenției o descriere completă a mijloacelor de conformitate alternative, inclusiv orice revizuire a procedurilor care poate fi relevantă, precum și o evaluare care demonstrează respectarea normelor de aplicare</p>		
<p>ARO.GEN.125 Informarea agenției</p> <p>(a) Autoritatea competentă informează agenția, fără întârzieri nejustificate, în cazul apariției oricăror probleme semnificative legate de implementarea</p>	<p>ARO.GEN.125 Informarea</p> <p>(a) AAC informează organul central de specialitate în domeniul aviației civile, fără întârzieri nejustificate, în cazul apariției oricăror probleme semnificative legate de</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>Regulamentului (CE) nr. 216/2008 și a normelor sale de aplicare.</p> <p>(b) Autoritatea competentă furnizează agenției informații semnificative din punctul de vedere al siguranței, provenite din rapoartele pe care le-a primit cu privire la evenimente.</p> <p>(c) Autoritatea competentă a statului membru furnizează agenției cât mai repede posibil informațiile semnificative din punctul de vedere al siguranței provenite din rapoartele de securitate a informațiilor pe care le-a primit în temeiul punctului IS.I.OR.230 din anexa II (partea IS.I.OR) la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2023/203.</p>	<p>implementarea Codului aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017 și a normelor sale de aplicare.</p> <p>(b) Fără a aduce atingere reglementării aeronautice civile „Regulamentul privind raportarea, analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele de aviație civilă”, aprobat prin Ordinul ministrului economiei și infrastructurii nr. 119/2020, și actelor sale de punere în aplicare, AAC trebuie să furnizeze AESA, cât mai curând posibil, informațiile semnificative din punctul de vedere al siguranței, care reies din rapoartele cu privire la evenimente stocate în baza sa de date națională”.</p> <p>(c) AAC furnizează Agenției pentru Securitate Cibernetică, nu mai târziu de 24 de ore din momentul în care a luat cunoștință de informațiile semnificative din punctul de vedere al siguranței, provenite din rapoartele de securitate a informațiilor pe care le-a primit în temeiul pct. IS.I.OR.230 din anexa nr. 2 (partea IS.I.OR) la Regulamentul privind stabilirea cerințelor referitoare la managementul riscurilor în materie de securitate a informațiilor cu impact potențial asupra siguranței aviației,</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 722/2025.		
<p>ARO.GEN.135 Reacția imediată la o problemă de siguranță</p> <p>(a) Autoritatea competentă implementează un sistem de colectare, analizare și difuzare corespunzătoare a informațiilor referitoare la incidentele și vulnerabilitățile în materie de securitate a informațiilor cu impact potențial asupra siguranței aviației, care sunt raportate de organizații. Aceste activități se desfășoară în coordonare cu orice altă autoritate relevantă responsabilă cu securitatea informațiilor sau securitatea cibernetică în interiorul statului membru, pentru a se spori coordonarea și compatibilitatea sistemelor de raportare.</p> <p>(b) Agenția implementează un sistem pentru analizarea corespunzătoare a oricăror informații relevante semnificative din punctul de vedere al siguranței primite în conformitate cu punctul ARO.GEN.125 litera (c) și pentru furnizarea fără întârzieri nejustificate către statele membre și Comisie a oricăror informații,</p>	<p>ARO.GEN.135 Reacția imediată la o problemă de siguranță</p> <p>(a) Fără a aduce atingere Regulamentului privind raportarea, analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele de aviație civilă, aprobat prin Ordinul nr. 199/2020 al organului central de specialitate în domeniul aviației civile (în continuare – <i>RAC-RAASEAC</i>), AAC implementează un sistem pentru a colecta, a analiza și a difuza în mod corespunzător informații privind siguranța.</p> <p>(b) AAC implementează un sistem pentru a analiza în mod corespunzător orice informație relevantă privind siguranța, precum și recomandările sau acțiunile corective care trebuie realizate, necesare pentru ca acestea să reacționeze în timp util la o problemă de siguranță ce implică produse, piese, echipamente, persoane sau organizații care fac obiectul Codului aerian și normelor sale de aplicare.</p> <p>(c) La primirea informațiilor menționate la lit. (a) și (b), AAC ia</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>inclusiv recomandări sau măsuri corective de întreprins, necesare pentru ca acestea să reacționeze în timp util la un incident sau o vulnerabilitate în materie de securitate a informațiilor cu impact potențial asupra siguranței aviației care implică produse, piese, echipamente neinstalate, persoane sau organizații supuse dispozițiilor Regulamentului (UE) 2018/1139 și ale actelor sale delegate și de punere în aplicare.</p> <p>(c) La primirea informațiilor menționate la literele (a) și (b), autoritatea competentă ia măsuri adecvate pentru abordarea impactului potențial al incidentului sau vulnerabilității în materie de securitate a informațiilor asupra siguranței aviației.</p> <p>(d) Măsurile luate în conformitate cu litera (c) se notifică imediat tuturor persoanelor sau organizațiilor care trebuie să le respecte în temeiul Regulamentului (UE) 2018/1139 și al actelor sale delegate și de punere în aplicare. Autoritatea competentă din statul membru notifică aceste măsuri în egală măsură agenției și, atunci când sunt necesare acțiuni combinate, autorităților competente ale celorlalte state membre vizate.”;</p>	<p>măsuri adecvate pentru soluționarea problemei de siguranță.</p> <p>(d) Măsurile luate în temeiul lit.(c) se notifică imediat tuturor persoanelor sau organizațiilor care trebuie să le respecte în temeiul Codului aerian și normelor sale de aplicare</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>SECȚIUNEA II Managementul ARO.GEN.200 Sistemul de management</p> <p>(a) Autoritatea competentă instituie și menține un sistem de management care include cel puțin:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. politici și proceduri documentate în vederea descrierii organizării acesteia, a mijloacelor și metodelor sale de obținere a conformității cu Regulamentul (CE) 216/2008 și cu normele de aplicare a acestuia. Procedurile se țin la zi și servesc ca documente de lucru fundamentale în cadrul respectivei autorități competente pentru toate sarcinile asociate; 2. suficient personal pentru a-și exercita sarcinile și a-și îndeplini responsabilitățile. Personalul respectiv este calificat pentru exercitarea sarcinilor care îi sunt atribuite și deține cunoștințele, experiența, pregătirea inițială și periodică necesare pentru a asigura competența continuă. Este disponibil un sistem de planificare a disponibilității personalului pentru a asigura îndeplinirea corespunzătoare a tuturor sarcinilor; 3. baza materială adecvată și spații de birouri pentru exercitarea sarcinilor atribuite; 	<p>Secțiunea a 2-a Managementul ARO.GEN.200 Sistemul de management</p> <p>(a) AAC instituie și menține un sistem de management, care include cel puțin:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. politici și proceduri documentate în vederea descrierii organizării acesteia, a mijloacelor și metodelor sale de obținere a conformității cu Codul aerian și normele sale de aplicare. Procedurile se țin la zi și servesc ca documente de lucru fundamentale în cadrul AAC pentru toate sarcinile asociate; 2. suficient personal pentru a-și exercita sarcinile și a-și îndeplini responsabilitățile. Personalul respectiv este calificat pentru exercitarea sarcinilor care îi sunt atribuite și deține cunoștințele, experiența, pregătirea inițială și periodică necesare pentru a asigura competența continuă. Este disponibil un sistem de planificare a disponibilității personalului pentru a asigura îndeplinirea corespunzătoare a tuturor sarcinilor; 3. o bază materială adecvată și spații de birouri pentru exercitarea sarcinilor atribuite; 	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>4. o funcție de monitorizare a conformității sistemului de management cu cerințele relevante și a gradului de adecvare al procedurilor, inclusiv instituirea unui proces de audit intern și a unui proces de management al riscurilor de siguranță. Monitorizarea conformității cuprinde un sistem de transmitere a constatărilor din cadrul auditului către cadrele superioare de conducere ale autorității competente în vederea asigurării implementării unor acțiuni corective, după caz; și</p> <p>5. o persoană sau un grup de persoane, care răspund în ultimă instanță în fața cadrelor superioare de conducere ale autorității competente pentru funcția de monitorizare a conformității.</p> <p>(b) Pentru fiecare domeniu de activitate, inclusiv pentru sistemul de management, autoritatea competentă atribuie unei persoane sau mai multora răspunderea generală pentru gestionarea sarcinii (sarcinilor) relevante.</p> <p>(c) Autoritatea competentă instituie proceduri pentru participarea la un schimb reciproc de informații și asistență necesare împreună cu alte autorități competente în cauză, inclusiv referitor la toate constatările semnalate și acțiunile întreprinse ulterior în urma supravegherii persoanelor și a organizațiilor care derulează activități pe</p>	<p>4. o funcție de monitorizare a conformității sistemului de management cu cerințele relevante și a gradului de corespundere al procedurilor, inclusiv instituirea unui proces de audit intern și a unui proces de management al riscurilor de siguranță. Monitorizarea conformității cuprinde un sistem de transmitere a constatărilor din cadrul auditului către conducerea AAC în vederea asigurării implementării unor acțiuni corective, după caz; și</p> <p>5. o persoană sau un grup de persoane care răspund, în ultimă instanță, în fața conducerii AAC pentru funcția de monitorizare a conformității.</p> <p>(b) Pentru fiecare domeniu de activitate, inclusiv pentru sistemul de management, AAC atribuie uneia sau mai multor persoane răspunderea generală pentru gestionarea sarcinii (sarcinilor) relevante.</p> <p>(c) În caz de necesitate, AAC instituie proceduri pentru participarea la un schimb reciproc de informații și asistență necesară împreună cu alte autorități competente din alte state, inclusiv referitor la toate constatările semnalate și acțiunile întreprinse ulterior în urma supravegherii persoanelor și a organizațiilor care derulează activități pe teritoriul unui</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>teritoriul unui stat membru, dar care sunt certificate sau autorizate de sau fac declarații către autoritatea competentă a altui stat membru sau de agenție.</p> <p>(d) O copie a procedurilor legate de sistemul de management și a modificărilor acestora se pune la dispoziția agenției în scopul standardizării.</p> <p>(e) În plus față de cerințele de la litera (a), sistemul de management instituit și menținut de autoritatea competentă trebuie să respecte anexa I (partea IS.AR) la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2023/203, pentru a asigura managementul corespunzător al riscurilor în materie de securitate a informațiilor care pot avea un impact asupra siguranței aviației.</p>	<p>stat, dar care sunt certificate sau autorizate de sau fac declarații către autoritatea competentă a altui stat.</p> <p>(d) O copie a procedurilor legate de sistemul de management și a modificărilor acestora se pune la dispoziția agenției în scopul standardizării. (e) În plus față de cerințele de la litera (a), sistemul de management instituit și menținut de autoritatea competentă trebuie să respecte anexa I (partea IS.AR) din Regulamentul privind stabilirea cerințelor referitoare la managementul riscurilor în materie de securitate a informațiilor cu impact potențial asupra siguranței aviației, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 722/2025, pentru a asigura managementul corespunzător al riscurilor în materie de securitate a informațiilor care pot avea un impact asupra siguranței aviației.</p>		
<p>ARO.GEN.205 Atribuiri de sarcini</p> <p>(a) Statele membre atribuie sarcini legate de certificarea inițială, de autorizarea pentru operațiuni specializate sau de supravegherea continuă a persoanelor sau organizațiilor care fac obiectul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 și al normelor sale de aplicare numai entităților calificate.</p>	<p>ARO.GEN.205 Atribuirea de sarcini</p> <p>(a) AAC poate atribui sarcini legate de certificarea inițială, de autorizarea pentru operațiuni specializate sau de supravegherea continuă a persoanelor sau organizațiilor care fac obiectul Codului aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017 și al normelor sale de punere în aplicare, numai entităților</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>Atunci când atribuie sarcini, autoritatea competentă se asigură că:</p> <p>1. dispune de un sistem pentru evaluarea inițială și continuă a conformității entității calificate cu anexa V la Regulamentul (CE) nr. 216/2008. Sistemul și rezultatele evaluării se documentează;</p> <p>2. a încheiat un acord documentat cu entitatea calificată, aprobat de ambele părți la nivelul de conducere corespunzător, care definește în mod clar:</p> <p>(i) sarcinile care urmează a fi executate;</p> <p>(ii) declarațiile, rapoartele și înregistrările care trebuie furnizate;</p> <p>(iii) condițiile tehnice care trebuie îndeplinite la executarea unor astfel de sarcini;</p> <p>(iv) asigurarea corespunzătoare a răspunderii; și</p> <p>(v) protecția acordată informațiilor obținute în cursul exercitării unor astfel de sarcini.</p> <p>(b) Autoritatea competentă se asigură că procesul de audit intern și procesul de management al riscurilor de siguranță impuse de ARO.GEN.200 litera (a) punctul 4 vizează toate sarcinile de certificare ,de autorizare sau de supraveghere continuă executate în numele său</p>	<p>calificate. Atunci când atribuie sarcini, AAC se asigură că:</p> <p>1. dispune de un sistem pentru evaluarea inițială și continuă a conformității entității calificate cu prevederile Codului aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017. Sistemul și rezultatele evaluării se documentează;</p> <p>2. a încheiat un acord documentat cu entitatea calificată, aprobat de ambele părți la nivelul de conducere corespunzător, care definește în mod clar:</p> <p>(i) sarcinile care urmează a fi executate;</p> <p>(ii) declarațiile, rapoartele și înregistrările care trebuie furnizate;</p> <p>(iii) condițiile tehnice care trebuie îndeplinite la executarea unor astfel de sarcini;</p> <p>(iv) asigurarea corespunzătoare a răspunderii; și</p> <p>(v) protecția acordată informațiilor obținute în cursul exercitării unor astfel de sarcini.</p> <p>(b) AAC se asigură că procesul de audit intern și procesul de management al riscurilor de siguranță, impuse de pct. ARO.GEN.200 lit. (a) pct. 4, vizează toate sarcinile de certificare, de</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(c) Pentru certificarea și supravegherea conformității organizației cu punctul ORO.GEN.200A, autoritatea competentă poate atribui sarcini entităților calificate în conformitate cu litera (a) sau oricărei autorități relevante responsabile cu securitatea informațiilor sau securitatea cibernetică în interiorul statului membru. Atunci când atribuie sarcini, autoritatea competentă se asigură că:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. toate aspectele legate de siguranța aviației sunt coordonate și luate în considerare de entitatea calificată sau de autoritatea relevantă; 2. rezultatele activităților de certificare și de supraveghere desfășurate de entitatea calificată sau de autoritatea relevantă sunt integrate în dosarele generale de certificare și de supraveghere ale organizației; 3. propriul sistem de management al securității informațiilor, instituit în conformitate cu punctul ARO.GEN.200 litera (e), acoperă toate sarcinile de certificare și de supraveghere continuă efectuate în numele său. 	<p>autorizare sau de supraveghere continuă executate în numele său.</p> <p>(c) Pentru certificarea și supravegherea conformității organizației cu pct. ORO.GEN.200A, AAC poate atribui sarcini entităților calificate, în conformitate cu lit. (a), sau oricărei autorități naționale relevante, responsabile de securitatea informațiilor sau de securitatea cibernetică. Atunci când atribuie sarcini, AAC se asigură că:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. toate aspectele legate de siguranța aviației sunt coordonate și luate în considerare de entitatea calificată sau de autoritatea relevantă; 2. rezultatele activităților de certificare și de supraveghere desfășurate de entitatea calificată sau de autoritatea relevantă sunt integrate în dosarele generale de certificare și de supraveghere ale organizației; 3. propriul sistem de management al securității informațiilor, instituit în conformitate cu pct. ARO.GEN.200 lit. (e), acoperă toate sarcinile de certificare și de supraveghere continuă efectuate în numele său. 		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>ARO.GEN.210 Schimbări ale sistemului de management (a) Autoritatea competentă dispune de un sistem pentru identificarea schimbărilor care îi afectează capacitatea de a-și executa sarcinile și de a-și îndeplini responsabilitățile definite în Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și în normele sale de aplicare. Acest sistem îi permite să ia măsurile necesare pentru a garanta faptul că sistemul său de management rămâne adecvat și efice.</p> <p>(b) Autoritatea competentă își actualizează sistemul de management pentru a reflecta orice modificare a Regulamentului (CE) nr. 216/2008 și a normelor sale de aplicare în timp util, astfel încât să asigure o implementare efice.</p> <p>(c) Autoritatea competentă notifică agenției schimbările care îi afectează capacitatea de a-și executa sarcinile și de a-și îndeplini responsabilitățile definite în Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și în normele sale de aplicare</p>	<p>ARO.GEN.210 Schimbări ale sistemului de management (a) AAC dispune de un sistem pentru identificarea schimbărilor care îi afectează capacitatea de a-și executa sarcinile și de a-și îndeplini responsabilitățile definite în Codul aerian și normele sale de aplicare. Acest sistem îi permite să ia măsurile necesare pentru a garanta faptul că sistemul său de management rămâne adecvat și efice.</p> <p>(b) AAC își actualizează sistemul de management pentru a reflecta orice modificare a Codului aerian și a normelor sale de aplicare, în timp util, astfel încât să asigure o implementare efice.</p> <p>(c) AAC notifică organului central de specialitate în domeniul aviației civile schimbările care îi afectează capacitatea de a-și executa sarcinile și de a-și îndeplini responsabilitățile definite în Codul aerian și normele sale de aplicare</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>ARO.GEN.220 Evidența documentelor</p> <p>(a) Autoritatea competentă trebuie să instituie un sistem de evidență a documentelor, care permite stocarea adecvată, accesibilitatea și trasabilitatea sigură a:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. politicilor și procedurilor documentate ale sistemului de management; 2. pregătirii, calificării și autorizării personalului său; 3. atribuirii sarcinilor, cuprinzând elementele impuse de ARO.GEN.205, precum și detaliile sarcinilor atribuite; 4. proceselor de certificare și supravegherii continue a organizațiilor certificate; 4a. procesului de autorizare a unei operațiuni comerciale specializate cu risc ridicat și a supravegherii continue a unui titular de autorizație; 5. proceselor de declarație și supravegherii continue a organizațiilor declarate; 6. detaliilor privind cursurile de pregătire oferite de organizații certificate și, dacă este cazul, a documentelor referitoare la FSTD utilizate pentru pregătire; 7. supravegherii persoanelor și organizațiilor care exercită activități pe teritoriul statului membru, dar care sunt 	<p>ARO.GEN.220 Evidența documentelor</p> <p>(a) AAC trebuie să instituie un sistem de evidență a documentelor, care permite stocarea adecvată, accesibilitatea și trasabilitatea sigură a:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. politicilor și procedurilor documentate ale sistemului de management; 2. pregătirii, calificării și autorizării personalului său; 3. atribuirii sarcinilor, cuprinzând elementele impuse de ARO.GEN.205 precum și a detaliilor sarcinilor atribuite; 4. proceselor de certificare și supravegherii continue a organizațiilor certificate; 5. procesului de autorizare a unei operațiuni comerciale specializate cu risc ridicat și a supravegherii continue a organizației autorizate; 6. proceselor de declarație și a supravegherii continue a organizațiilor declarate; 7. detaliilor privind cursurile de pregătire oferite de organizații certificate și, dacă este cazul, a documentelor referitoare la FSTD utilizate pentru pregătire; 8. supravegherii persoanelor și organizațiilor care exercită activități 	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>supravegheate, certificate sau autorizate de către autoritatea competentă a unui alt stat membru sau de către agenție, după cum au convenit respectivele autorități;</p> <p>8. supravegheerii operațiunilor desfășurate de operatori necomerciali cu alte aeronave decât cele motorizate complexe;</p> <p>9. evaluării și comunicării către agenție a mijloacelor de conformitate alternative propuse de organizații supuse certificării sau autorizare și a evaluării mijloacelor de conformitate alternative utilizate de autoritatea competentă însăși;</p> <p>10. constatărilor, acțiunilor corective și datei de încheiere a acțiunilor;</p> <p>11. măsurilor executorii luate;</p> <p>12. informațiilor privind siguranța și măsurilor subsecvente; și</p> <p>13. utilizării măsurilor derogatorii în conformitate cu articolul 14 din Regulamentul (CE) nr. 216/2008.</p> <p>(b) Autoritatea competentă păstrează o listă cu toate certificatele și autorizațiile pentru operațiuni specializate ale organizațiilor pe care le-a eliberat, precum și cu declarațiile primite.</p> <p>(c) Toate evidențele trebuie să se păstreze pe perioada minimă precizată în prezentul regulament. În absența unei astfel de indicații, evidențele se păstrează pe o perioadă de minimum</p>	<p>pe teritoriul Republicii Moldova, dar care sunt supravegheate, certificate sau autorizate de către autoritatea competentă a unui alt stat, după cum au convenit respectivele autorități;</p> <p>9. supravegheerii operațiunilor desfășurate de operatori comerciali cu alte aeronave decât cele motorizate complexe;</p> <p>10. constatărilor, acțiunilor corective și datei de soluționare a acțiunilor;</p> <p>11. măsurilor executorii luate;</p> <p>12. informațiilor privind siguranța și măsurilor subsecvente; și</p> <p>13. utilizării măsurilor derogatorii în conformitate cu art. 18 din Codul aerian.</p> <p>14. evaluării și comunicării către agenție a mijloacelor de conformitate alternative propuse de organizații supuse certificării sau autorizare și a evaluării mijloacelor de conformitate alternative utilizate de autoritatea competentă însăși;</p> <p>(b) AAC păstrează o listă cu toate certificatele și autorizațiile pentru operațiuni comerciale specializate ale organizațiilor pe care le-a eliberat, precum și cu declarațiile primite.</p> <p>(c) Toate evidențele trebuie să se păstreze pe perioada minimă precizată în Regulament. În absența unei astfel de indicații, evidențele se</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
cinci ani, sub rezerva respectării legislației aplicabile cu privire la protecția datelor.	păstrează pe o perioadă de minimum 5 ani		
<p>SECȚIUNEA III Supravegherea, certificarea și aplicarea legii ARO.GEN.300 Supravegherea (a) Autoritatea competentă verifică: 1. conformitatea cu cerințele aplicabile organizațiilor sau tipului de operațiuni, înainte de a elibera un certificat, o aprobare sau o autorizație, după caz; 2. menținerea conformării cu cerințele aplicabile a organizațiilor pe care le-a certificat, a operațiunilor specializate pe care le-a autorizat și a organizațiilor de la care a primit o declarație; 3. respectarea în continuare a cerințelor aplicabile de către operatorii necomerciali de alte aeronave decât cele motorizate complexe; și 4. implementarea măsurilor de siguranță adecvate dispuse de autoritatea competentă după cum se definește la ARO.GEN.135 literele (c) și (d). (b) Această verificare trebuie: 1. să fie susținută de o documentație concepută în mod specific pentru a furniza personalului responsabil cu supravegherea siguranței îndrumări privind exercitarea funcțiilor sale;</p>	<p>Secțiunea a 3-a Supravegherea, certificarea și aplicarea cadrului normativ ARO.GEN.300 Supravegherea (a) AAC verifică: 1. conformitatea cu cerințele aplicabile organizațiilor sau tipului de operațiuni, înainte de a elibera un certificat, o aprobare sau o autorizație, după caz; 2. menținerea conformității cu cerințele aplicabile a organizațiilor pe care le-a certificat, a operațiunilor comerciale specializate pe care le-a autorizat și a organizațiilor de la care a primit o declarație; 3. respectarea în continuare a cerințelor aplicabile de către operatorii necomerciali de alte aeronave decât cele motorizate complexe; și 4. implementarea măsurilor de siguranță adecvate dispuse de AAC, după cum se definește la ARO.GEN.135 lit.(c) și (d). (b) Această verificare trebuie: 1. să fie susținută de o documentație concepută în mod specific pentru a</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>2. să furnizeze persoanelor și organizațiilor în cauză rezultatele activității de supraveghere a siguranței;</p> <p>3. să se bazeze pe audituri și inspecții, inclusiv inspecții la platformă și inspecții neanunțate; și</p> <p>4. să furnizeze autorității competente dovezile necesare în cazul în care trebuie luate măsuri suplimentare, inclusiv măsurile prevăzute la ARO.GEN.350 și ARO.GEN.355.</p> <p>(c) Sfera supravegherii definită la literele (a) și (b) trebuie să țină seama de rezultatele activităților de supraveghere anterioare și de prioritățile în materie de siguranță.</p> <p>(d) Fără a aduce atingere competențelor statelor membre și obligațiilor acestora prevăzute în ARO.RAMP, sfera supravegherii activităților executate pe teritoriul unui stat membru de către persoanele sau organizațiile stabilite sau rezidente într-un alt stat membru trebuie să se determine pe baza priorităților în materie de siguranță și a activităților de supraveghere anterioare.</p> <p>(e) În cazurile în care activitatea unei persoane sau a unei organizații implică mai mult de un stat membru sau agenția, autoritatea competentă responsabilă cu supravegherea în temeiul literei (a) poate fi de acord ca unele sarcini de supraveghere să fie executate fie de</p>	<p>furniza personalului responsabil de supravegherea siguranței îndrumări privind exercitarea funcțiilor sale;</p> <p>2. să furnizeze persoanelor și organizațiilor în cauză rezultatele activității de supraveghere a siguranței;</p> <p>3. să se bazeze pe audituri și inspecții, inclusiv inspecții la platformă și inspecții neanunțate; și</p> <p>4. să furnizeze AAC dovezile necesare în cazul în care trebuie luate măsuri suplimentare, inclusiv măsurile prevăzute la ARO.GEN.350 și ARO.GEN.355.</p> <p>(c) Sfera supravegherii definită la lit.(a) și (b) trebuie să țină seama de rezultatele activităților de supraveghere anterioare și de prioritățile în materie de siguranță.</p> <p>(d) Sfera supravegherii activităților executate pe teritoriul Republicii Moldova de către persoanele sau organizațiile stabilite sau rezidente într-un alt stat trebuie să se determine pe baza priorităților în materie de siguranță.</p> <p>(e) În cazurile în care activitatea unei persoane sau a unei organizații implică mai mult decât teritoriul Republicii Moldova, AAC, în temeiul lit.(a), poate fi de acord ca unele sarcini de supraveghere să fie</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>autoritatea sau autoritățile competente ale statului membru ori statelor membre în care se desfășoară activitatea, fie de către agenție. Orice persoană sau organizație care face obiectul unui astfel de acord se informează cu privire la existența acestuia și domeniul său de aplicare.</p> <p>(f) Autoritatea competentă trebuie să colecteze și să prelucreze orice informație considerată utilă pentru supraveghere, inclusiv pentru inspecțiile la platformă și inspecțiile neanunțate</p> <p>(g) În ceea ce privește certificarea și supravegherea conformității cu punctul ORO. GEN.200A, în plus față de respectarea dispozițiilor de la literele (a)-(f) de la prezentul punct, autoritatea competentă examinează orice aprobare acordată în temeiul punctului IS.I.OR.200 litera (e) din anexa II la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2023/203 în urma ciclului de audit de supraveghere aplicabil și ori de câte ori sunt implementate modificări ale domeniului de activitate al organizației.</p>	<p>executate fie de autoritatea sau autoritățile competente ale aceluși stat/acelor state în care se desfășoară activitatea. Orice persoană sau organizație care face obiectul unui astfel de acord se informează cu privire la existența acestuia și domeniul său de aplicare.</p> <p>(f) În cazurile în care activitatea unei persoane sau a unei organizații implică mai mult decât teritoriul Republicii Moldova, persoana sau organizația va compensa AAC cheltuielile pentru efectuarea inspecțiilor peste hotarele Republicii Moldova. AAC trebuie să colecteze și să prelucreze orice informație considerată utilă pentru supraveghere, inclusiv pentru inspecțiile la platformă și inspecțiile neanunțate.</p> <p>(g) În ceea ce privește certificarea și supravegherea conformității cu punctul ORO. GEN.200A, în plus față de respectarea dispozițiilor de la literele (a)-(f) de la prezentul punct, autoritatea competentă examinează orice aprobare acordată în temeiul punctului IS.I.OR.200 litera (e) din anexa nr. 2 la Regulamentul privind stabilirea cerințelor referitoare la managementul riscurilor în materie de securitate a informațiilor cu impact potențial asupra siguranței aviației,</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	<p>aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 722/2025, în urma ciclului de audit de supraveghere aplicabil și ori de câte ori sunt implementate modificări ale domeniului de activitate al organizației</p>		
<p>„ARO.GEN.330A Modificări ale sistemului de management al securității informațiilor</p> <p>(a) Pentru modificările gestionate și notificate autorității competente în conformitate cu procedura prevăzută la punctul IS.I.OR.255 litera (a) din anexa II (partea IS.I.OR) la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2023/203, autoritatea competentă include examinarea unor astfel de modificări în supravegherea sa continuă, în conformitate cu principiile stabilite la punctul ARO.GEN.300. În cazul în care se constată o neconformitate, autoritatea competentă notifică acest lucru organizației, solicită modificări suplimentare și acționează în conformitate cu punctul ARO.GEN.350.</p> <p>(b) Pentru alte modificări care necesită o cerere de aprobare în conformitate cu punctul IS.I.OR.255 litera (b) din anexa II (partea IS.I.OR) la</p>	<p>ARO.GEN.330A Modificări ale sistemului de management al securității informațiilor</p> <p>(a) Pentru modificările gestionate și notificate autorității competente în conformitate cu procedura prevăzută la punctul IS.I.OR.255 litera (a) din anexa nr. 2 (partea IS.I.OR) la Regulamentul privind stabilirea cerințelor referitoare la managementul riscurilor în materie de securitate a informațiilor cu impact potențial asupra siguranței aviației, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 722/2025, AAC include examinarea unor astfel de modificări în supravegherea sa continuă, în conformitate cu principiile stabilite la punctul ARO.GEN.300. În cazul în care se constată o neconformitate, autoritatea competentă notifică acest lucru organizației, solicită modificări suplimentare și acționează în conformitate cu punctul ARO.GEN.350. (b) Pentru alte modificări care necesită o cerere de</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2023/203:</p> <p>1.la primirea cererii de efectuare a modificării, autoritatea competentă verifică dacă organizația îndeplinește cerințele aplicabile înainte de a da respectiva aprobare;</p> <p>2.autoritatea competentă stabilește condițiile în care organizația își poate desfășura activitatea pe durata implementării modificării;</p> <p>3.dacă a constatat că organizația îndeplinește cerințele aplicabile, autoritatea competentă aprobă modificarea.”</p>	<p>aprobare în conformitate cu punctul IS.I.OR.255 litera (b) din anexa nr. 2 (partea IS.I.OR) la Regulamentul privind stabilirea cerințelor referitoare la managementul riscurilor în materie de securitate a informațiilor cu impact potențial asupra siguranței aviației, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 722/2025: 1. la primirea cererii de efectuare a modificării, autoritatea competentă verifică dacă organizația îndeplinește cerințele aplicabile înainte de a da respectiva aprobare; 2. autoritatea competentă stabilește condițiile în care organizația își poate desfășura activitatea pe durata implementării modificării; 3. dacă a constatat că organizația îndeplinește cerințele aplicabile, autoritatea competentă aprobă modificarea.</p>		
<p>ARO.GEN.305 Programul de supraveghere</p> <p>(a) Autoritatea competentă trebuie să instituie și să mențină un program de supraveghere care să cuprindă activitățile de supraveghere prevăzute de ARO.GEN.300 și de ARO.RAMP.</p> <p>(b) Pentru organizațiile certificate de autoritatea competentă, programul de supraveghere trebuie elaborat ținând cont de natura specifică a organizației, de complexitatea activităților sale, de</p>	<p>ARO. GEN. 305 Programul de supraveghere</p> <p>(a) AAC trebuie să instituie și să mențină un program de supraveghere care să cuprindă activitățile de supraveghere prevăzute de ARO.GEN.300 și CT-OPS subpartea RAMP.</p> <p>(b) Pentru organizațiile certificate de AAC, programul de supraveghere trebuie elaborat ținând cont de natura specifică a organizației, de</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>rezultatele activităților anterioare de certificare și/sau de supraveghere prevăzute de ARO.GEN și ARO.RAMP și trebuie să se bazeze pe evaluarea riscurilor asociate. Acesta va include în cadrul fiecărui ciclu de planificare a supravegherii:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. audituri și inspecții, inclusiv inspecții la platformă și inspecții neanunțate, după caz; și 2. întâlniri stabilite între cadrul de conducere responsabil și autoritatea competentă, pentru a se asigura că ambele părți rămân informate cu privire la aspectele importante. <p>(c) Pentru organizațiile certificate de autoritatea competentă trebuie să se aplice un ciclu de planificare a supravegherii care să nu depășească 24 de luni.</p> <p>Ciclul de planificare a supravegherii poate fi redus dacă există dovezi că performanța în materie de siguranță a organizației a scăzut.</p> <p>Ciclul de planificare a supravegherii poate fi extins până la maximum 36 de luni dacă autoritatea competentă a constatat că, în decursul celor 24 de luni anterioare:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. organizația a demonstrat o identificare eficientă a pericolelor în materie de siguranță a aviației și un management eficace al riscurilor asociate; 	<p>complexitatea activităților sale, de rezultatele activităților anterioare de certificare și/sau de supraveghere prevăzute de ARO.GEN și CT-OPS subpartea RAMP și trebuie să se bazeze pe evaluarea riscurilor asociate. Acesta va include în cadrul fiecărui ciclu de planificare a supravegherii:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. audituri și inspecții, inclusiv inspecții la platformă și inspecții neanunțate, după caz; 2. întâlniri stabilite între cadrul de conducere responsabil al organizației și AAC pentru a se asigura că ambele părți sunt informate cu privire la aspectele importante. <p>(c) Pentru organizațiile certificate de AAC trebuie să se aplice un ciclu de planificare a supravegherii care să nu depășească 12 luni.</p> <p>Ciclul de planificare a supravegherii poate fi redus dacă există dovezi că performanța în materie de siguranță a organizației a scăzut.</p> <p>Ciclul de planificare a supravegherii poate fi extins până la maximum 24 de luni dacă AAC a constatat că în decursul celor 12 luni anterioare:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. organizația a demonstrat o identificare eficientă a pericolelor în materie de siguranță a aviației și un 		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>2. organizația a demonstrat continuu, în conformitate cu ORO.GEN.130, că ține complet sub control toate schimbările;</p> <p>3. nu s-au emis constatări de nivel 1; și</p> <p>4. toate acțiunile corective au fost aplicate în termenul acceptat sau prelungit de autoritatea competentă, definit la ARO.GEN.350 litera (d) punctul 2.</p> <p>Ciclul de planificare a supravegherii poate fi prelungit până la maximum 48 de luni dacă, pe lângă condițiile de mai sus, organizația a instituit, iar autoritatea competentă a aprobat, un sistem eficace de raportare continuă către autoritatea competentă cu privire la performanța în materie de siguranță și la conformitatea cu reglementările a organizației însăși.</p> <p>(d) Pentru organizațiile care își declară activitatea către autoritatea competentă, programul de supraveghere se bazează pe caracteristicile specifice ale organizației, pe complexitatea activităților sale, pe rezultatele activităților de supraveghere anterioare și pe evaluarea riscurilor aferente tipului de activitate desfășurată. Acesta trebuie să cuprindă audituri și inspecții, inclusiv inspecții la platformă și inspecții inopinate, după caz.</p> <p>(d1) Pentru organizațiile care dețin o autorizație pentru operațiuni specializate, programul de supraveghere</p>	<p>management eficace al riscurilor asociate;</p> <p>2. organizația a demonstrat continuu, în conformitate cu ORO.GEN.130, că ține complet sub control toate schimbările;</p> <p>3. nu s-au emis constatări de nivel 1; și</p> <p>4. toate acțiunile corective au fost aplicate în termenul acceptat sau prelungit de AAC, definit la ARO.GEN.350 lit.(d) pct.2.</p> <p>Ciclul de planificare a supravegherii poate fi prelungit până la maximum 36 de luni dacă, pe lângă condițiile de mai sus, organizația a instituit, iar AAC a aprobat un sistem eficace de raportare continuă către AAC cu privire la performanța în materie de siguranță și la conformitatea cu reglementările organizației înseși.</p> <p>(d) Pentru organizațiile care își declară activitatea către AAC, programul de supraveghere se bazează pe caracteristicile specifice ale organizației, pe complexitatea activităților sale, pe rezultatele activităților de supraveghere anterioare și pe evaluarea riscurilor aferente tipului de activitate desfășurată. Aceasta trebuie să cuprindă audituri și inspecții, inclusiv</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>se stabilește în conformitate cu dispozițiile de la litera (d) și trebuie să țină seama, de asemenea, de procesul de autorizare anterior și actual și de perioada de valabilitate a autorizației.</p> <p>(e) Pentru persoanele care dețin o licență, un certificat, o calificare sau un atestat eliberat de autoritatea competentă, programul de supraveghere cuprinde inspecții, inclusiv inspecții neanunțate, după caz.</p> <p>(f) Programul de supraveghere include evidențe ale datelor la care trebuie să aibă loc audituri, inspecții și întâlniri și ale datelor la care s-au derulat respectivele audituri, inspecții și întâlniri.</p>	<p>inspecții la platformă și inspecții inopinate, după caz.</p> <p>(e) Pentru organizațiile care dețin o autorizație pentru operațiuni comerciale specializate, programul de supraveghere se stabilește în conformitate cu dispozițiile de la lit. (d) și trebuie să țină seama, de asemenea, de procesul de autorizare anterior și actual.</p> <p>(f) Pentru persoanele care dețin un certificat, o calificare sau un atestat eliberat de AAC, programul de supraveghere cuprinde inspecții, inclusiv inspecții neanunțate, după caz.</p> <p>(g) Programul de supraveghere include evidențe ale datelor la care trebuie să aibă loc audituri, inspecții și întâlniri și ale datelor la care s-au derulat respectivele audituri, inspecții și întâlniri</p>		
<p>ARO.GEN.310 Procedura de certificare inițială – organizații</p> <p>(a) La primirea unei cereri de eliberare inițială a unui certificat pentru o organizație, autoritatea competentă trebuie să verifice dacă organizația îndeplinește cerințele aplicabile. Această verificare poate ține seama de declarația menționată la ORO.AOC.100 litera (b).</p> <p>(b) Dacă a constatat că organizația îndeplinește cerințele aplicabile,</p>	<p>ARO.GEN.310 Procedura de certificare inițială – organizații</p> <p>(a) La primirea unei cereri de eliberare inițială a unui certificat pentru o organizație, AAC trebuie să verifice dacă organizația îndeplinește cerințele aplicabile. Această verificare poate ține seama de declarația menționată la ORO.AOC.100 lit.(b).</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>autoritatea competentă eliberează certificatul (certIFICATELE) prevăzut(e) în apendicele I-II. Certificatul (certIFICATELE) se eliberează pe o durată nelimitată. Privilegiile și sfera activităților pe care organizația a primit aprobarea să le desfășoare trebuie să fie specificate în condițiile de aprobare atașate la certificat(e).</p> <p>(c) Pentru a permite unei organizații să efectueze schimbări fără aprobarea prealabilă a autorității competente în conformitate cu ORO.GEN.130, autoritatea competentă trebuie să aprobe procedura prezentată de organizație, prin care se definește sfera unor astfel de schimbări și se descrie modul în care aceste schimbări vor fi gestionate și notificate</p>	<p>(b) Dacă a constatat că organizația îndeplinește cerințele aplicabile, AAC eliberează certificatul (certIFICATELE)/prevăzut (prevăzute) în apendicele nr. 1 și nr. 2. Certificatul (certIFICATELE) se eliberează pe o durată nelimitată. Privilegiile și sfera activităților pe care organizația a primit aprobarea să le desfășoare trebuie să fie specificate în condițiile de aprobare atașate la certificat(e).</p> <p>(c) Pentru a permite unei organizații să efectueze schimbări fără aprobarea prealabilă a AAC în conformitate cu ORO.GEN.130, AAC trebuie să aprobe procedura prezentată de organizație, prin care se definește sfera unor astfel de schimbări și se descrie modul în care aceste schimbări vor fi gestionate și notificate</p>		
<p>ARO.GEN.330 Schimbări organizații –</p> <p>(a) La primirea unei cereri de efectuare a unei schimbări care necesită o aprobare prealabilă, autoritatea competentă verifică dacă organizația îndeplinește cerințele aplicabile înainte de a da respectiva aprobare.</p> <p>Autoritatea competentă descrie condițiile în care organizația poate funcționa pe durata schimbării, cu</p>	<p>ARO.GEN.330 Schimbări organizații –</p> <p>(a) La primirea unei cereri de efectuare a unei schimbări care necesită o aprobare prealabilă, AAC verifică dacă organizația îndeplinește cerințele aplicabile înainte de a da respectiva aprobare.</p> <p>AAC descrie condițiile în care organizația poate funcționa pe durata schimbării, cu excepția cazului în care</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>excepția cazului în care autoritatea competentă constată că certificatul organizației trebuie să fie suspendat. Dacă a constatat că organizația respectă cerințele aplicabile, autoritatea competentă aprobă schimbarea.</p> <p>(b) Fără a aduce atingere niciunei măsuri executorii suplimentare, atunci când organizația efectuează schimbări care necesită o aprobare prealabilă fără a fi primit aprobarea din partea autorității competente după cum se definește la litera (a), autoritatea competentă suspendă, limitează sau revocă certificatul organizației.</p> <p>(c) Pentru schimbările care nu necesită o aprobare prealabilă, autoritatea competentă evaluează informațiile furnizate în notificarea trimisă de organizație în conformitate cu ORO.GEN.130 pentru a verifica respectarea cerințelor aplicabile. În cazul constatării oricărei neconformități, autoritatea competentă:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. informează organizația cu privire la neconformitate și solicită schimbări suplimentare; 2. în cazul unor constatări de nivel 1 sau nivel 2, acționează în conformitate cu ARO.GEN.350 	<p>AAC constată că certificatul organizației trebuie să fie suspendat. Dacă a constatat că organizația respectă cerințele aplicabile, AAC va aproba schimbarea.</p> <p>(b) Fără a aduce atingere niciunei măsuri executorii suplimentare, atunci când organizația efectuează schimbări care necesită o aprobare prealabilă fără a fi primit aprobarea din partea AAC după cum se definește la lit.(a), AAC suspendă, limitează sau revocă certificatul organizației.</p> <p>(c) Pentru schimbările care nu necesită o aprobare prealabilă, AAC evaluează informațiile furnizate în notificarea trimisă de organizație în conformitate cu ORO.GEN.130 pentru a verifica respectarea cerințelor aplicabile. În cazul constatării oricărei neconformități, AAC:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. informează organizația cu privire la neconformitate și solicită schimbări suplimentare; 2. în cazul unor constatări de nivelul 1 sau nivelul 2, acționează în conformitate cu ARO.GEN.350 		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>ARO.GEN.345 Declarație – organizații</p> <p>(a) La primirea unei declarații din partea unei organizații care desfășoară sau intenționează să desfășoare activități pentru care este necesară o declarație, autoritatea competentă verifică dacă declarația conține toate informațiile necesare:</p> <p>1. în temeiul punctului ORO.DEC.100 din anexa III (partea ORO) la prezentul regulament;</p> <p>2. în cazul operatorilor de baloane, în temeiul punctului BOP.ADD.100 din anexa II (partea BOP) la Regulamentul (UE) 2018/395; sau</p> <p>3. în cazul operatorilor de planoare, în temeiul punctului SAO.DEC.100 din anexa II (partea SAO) la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/1976.</p> <p>După verificarea informațiilor necesare, autoritatea competentă confirmă organizației primirea declarației.</p> <p>(b) Dacă declarația nu conține informațiile necesare sau conține informații care demonstrează neconformitatea cu cerințele aplicabile, autoritatea competentă trebuie să înștiințeze organizația în legătură cu neconformitatea respectivă și să solicite informații suplimentare. Dacă se consideră necesar, autoritatea competentă efectuează o inspecție a</p>	<p>ARO.GEN.345 Declarație - organizații</p> <p>(a) La primirea unei declarații din partea unei organizații care desfășoară sau intenționează să desfășoare activități pentru care este necesară o declarație, AAC trebuie să verifice dacă declarația conține toate informațiile necesare:</p> <p>1. în temeiul ORO.DEC.100 din Partea ORO;</p> <p>2. în cazul operatorilor de baloane, în temeiul BOP.ADD.100 din Partea BOP la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor; sau</p> <p>3. în cazul operatorilor de planoare, în temeiul SAO.DEC.100 din Partea SAO la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor.</p> <p>După verificarea informațiilor necesare, AAC confirmă organizației primirea declarației.</p> <p>(b) Dacă declarația nu conține informațiile necesare sau conține informații care demonstrează neconformitatea cu cerințele aplicabile, AAC trebuie să înștiințeze organizația în legătură cu neconformitatea respectivă și să solicite informații suplimentare. Dacă se consideră necesar, AAC efectuează</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
organizației. Dacă neconformitatea este confirmată, autoritatea competentă trebuie să acționeze în conformitate cu ARO.GEN.350	o inspecție a organizației. Dacă neconformitatea este confirmată, AAC trebuie să acționeze în conformitate cu ARO.GEN.350		
<p>ARO.GEN.350 Constatări și acțiuni corective – organizații</p> <p>(a) Autoritatea competentă în materie de supraveghere în conformitate cu ARO.GEN.300 litera (a) dispune de un sistem de analiză a constatărilor sub raportul semnificației lor în materie de siguranță.</p> <p>(b) O constatare de nivel 1 se eliberează de către autoritatea competentă atunci când se constată orice neconformitate semnificativă cu cerințele aplicabile din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și din normele sale de aplicare, cu procedurile și manualele organizației sau cu condițiile unei aprobări, ale unui certificat, ale unei autorizații pentru operațiuni specializate sau cu conținutul unei declarații care reduce nivelul de siguranță sau periclitează grav siguranța zborului.</p> <p>Constatări de nivel 1 includ:</p> <p>1. neacordarea accesului autorității competente la baza materială a organizației în conformitate cu punctul ORO.GEN.140 din anexa III (partea ORO) la prezentul regulament sau, în cazul operatorilor de baloane, în</p>	<p>ARO.GEN.350 Constatări și acțiuni corective – organizații</p> <p>(a) În ceea ce privește supravegherea, în conformitate cu ARO.GEN.300 lit.(a), AAC dispune de un sistem de analiză a constatărilor sub raportul semnificației lor în materie de siguranță.</p> <p>(b) O constatare de nivelul 1 se eliberează de către AAC atunci când se constată orice neconformitate semnificativă cu prevederile Codului aerian și normele sale de aplicare, cu procedurile și manualele organizației sau condițiile unei aprobări, ale unui certificat, ale unei autorizații pentru operațiuni comerciale specializate sau conținutul unei declarații care reduce nivelul de siguranță sau periclitează grav siguranța zborului.</p> <p>Constatări de nivel 1 includ:</p> <p>1. neacordarea accesului AAC la baza materială a organizației, după cum se prevede în ORO.GEN.140 Partea ORO la Regulament, în cazul operatorilor de baloane, în conformitate cu BOP.ADD.015 și BOP.ADD.035 din Partea BOP la</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>conformitate cu punctele BOP.ADD.015 și BOP.ADD.035 din anexa II (partea BOP) la Regulamentul (UE) 2018/395, în timpul programului normal de lucru și după două solicitări scrise;</p> <p>2. obținerea sau menținerea valabilității certificatului organizației sau a autorizației pentru operațiuni specializate prin falsificarea documentelor doveditoare depuse;</p> <p>3. dovada unor practici neregulamentare sau a utilizării frauduloase a certificatului organizației sau a autorizației pentru operațiuni specializate ; și</p> <p>4. lipsa unui cadru de conducere responsabil.</p> <p>(c) O constatare de nivel 2 se eliberează de către autoritatea competentă atunci când se detectează orice neconformitate cu cerințele aplicabile din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și din normele sale de aplicare, cu procedurile și manualele organizației sau cu condițiile unei aprobări, ale unui certificat, ale unei autorizații pentru operațiuni specializate sau cu conținutul unei declarații care ar putea reduce nivelul de siguranță sau periclita siguranța zborului.</p> <p>(d) Când se face o constatare în cursul supravegherii sau prin orice alte mijloace, autoritatea competentă, fără a aduce atingere niciunei măsuri</p>	<p>Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor, în timpul programului normal de lucru și după două solicitări scrise;</p> <p>2. obținerea sau menținerea valabilității certificatului organizației sau a autorizației pentru operațiuni comerciale specializate prin falsificarea documentelor doveditoare depuse;</p> <p>3. dovada unor practici neregulamentare sau a utilizării frauduloase a certificatului organizației ori a autorizației pentru operațiuni comerciale specializate; și</p> <p>4. lipsa unui cadru de conducere responsabil.</p> <p>(c) O constatare de nivelul 2 se eliberează de către AAC atunci când se detectează orice neconformitate cu prevederile Codului aerian și normele sale de aplicare, cu procedurile și manualele organizației sau cu condițiile unei aprobări, ale unui certificat, ale unei autorizații pentru operațiuni comerciale specializate sau cu conținutul unei declarații care ar putea reduce nivelul de siguranță sau periclita siguranța zborului.</p> <p>(d) Când se face o constatare în cursul supravegherii sau prin orice alte mijloace, AAC, fără a aduce atingere niciunei măsuri suplimentare impuse</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>suplimentare impuse de Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și de normele sale de aplicare, comunică respectiva constatare în scris organizației și solicită acțiuni corective pentru soluționarea neconformității (neconformităților) identificate. Atunci când este cazul, autoritatea competentă informează statul în care este înmatriculată aeronava.</p> <p>1. În cazul constatărilor de nivel 1, autoritatea competentă ia măsuri imediate și adecvate pentru a interzice sau pentru a limita activitățile și, dacă este cazul, ia măsuri în vederea revocării certificatului, a autorizației pentru operațiuni specializate sau a aprobării specifice sau în vederea limitării ori a suspendării sale complete sau parțiale, în funcție de amploarea constatării de nivel 1, până când organizația a întreprins cu succes acțiuni corective.</p> <p>2. În cazul constatărilor de nivel 2, autoritatea competentă:</p> <p>(i) acordă organizației un termen pentru implementarea acțiunilor corective corespunzătoare naturii constatării, care, inițial, nu depășește în niciun caz trei luni. La finalul acestei perioade și în funcție de natura constatării, autoritatea competentă poate prelungi perioada de trei luni sub rezerva existenței unui plan satisfăcător de acțiuni corective, aprobat de autoritatea competentă; și</p>	<p>de Codul aerian și normele sale de aplicare, comunică respectiva constatare în scris organizației și solicită acțiuni corective pentru soluționarea neconformității (neconformităților) identificate. Atunci când este cazul, AAC informează statul în care este înmatriculată aeronava.</p> <p>1. În cazul constatărilor de nivelul 1, AAC ia măsuri imediate și adecvate pentru a interzice sau pentru a limita activitățile și, dacă este cazul, ia măsuri în vederea revocării certificatului, a autorizației pentru operațiuni comerciale specializate sau a aprobării specifice, precum și în vederea limitării ori a suspendării sale complete sau parțiale, în funcție de amploarea constatării de nivelul 1, până când organizația a întreprins cu succes acțiuni corective.</p> <p>2. În cazul constatărilor de nivelul 2, AAC:</p> <p>(i) acordă organizației un termen pentru implementarea acțiunilor corective corespunzătoare naturii constatării, care inițial nu depășește, în niciun caz, trei luni. La finalul acestei perioade și în funcție de natura constatării, AAC poate prelungi perioada de trei luni, sub rezerva</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(ii) evaluează acțiunile corective și planul de implementare propus de organizație și, dacă evaluarea concluzionează că acestea sunt suficiente pentru a soluționa neconformitatea (neconformitățile), le acceptă.</p> <p>3. În cazul în care o organizație nu depune un plan de acțiuni corective acceptabil sau nu execută acțiunile corective în termenul acceptat sau prelungit de autoritatea competentă, constatarea se transformă în constatare de nivel 1 și se iau măsurile prevăzute la litera (d) punctul 1.</p> <p>4. Autoritatea competentă ține evidența tuturor constatărilor pe care le-a făcut sau care i-au fost comunicate în conformitate cu litera (e) și, după caz, a măsurilor executorii pe care le-a aplicat, precum și a tuturor acțiunilor corective și a datei de închidere a acțiunilor legate de constatări.</p> <p>(e) Fără a aduce atingere niciunei măsuri executorii suplimentare, atunci când autoritatea unui stat membru care acționează în temeiul dispozițiilor de la ARO.GEN.300 litera (d) identifică orice neconformitate cu cerințele aplicabile din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și din normele sale de aplicare din partea unei organizații certificate sau autorizate de sau care își declară activitatea</p>	<p>existenței unui plan satisfăcător de acțiuni corective, aprobat de AAC; și (ii) evaluează acțiunile corective și planul de implementare propus de organizație și, dacă evaluarea concluzionează că acestea sunt suficiente pentru a soluționa neconformitatea (neconformitățile), le acceptă.</p> <p>3. În cazul în care o organizație nu depune un plan de acțiuni corectiv acceptabil sau nu execută acțiunile corective în termenul acceptat sau prelungit de AAC, constatarea se transformă în constatare de nivelul 1 și se iau măsurile prevăzute la lit. (d) pct. 1.</p> <p>4. AAC ține evidența tuturor constatărilor pe care le-a făcut sau care i-au fost comunicate și, după caz, a măsurilor executorii pe care le-a aplicat, precum și a tuturor acțiunilor corective și a datei încheierii acțiunilor întreprinse în legătură cu constatările.</p> <p>(e) Fără a aduce atingere niciunei măsuri executorii suplimentare, dacă, atunci când AAC acționează în temeiul dispozițiilor de la ARO.GEN.300 lit.(d), identifică orice neconformitate cu prevederile Codului aerian și normele sale de aplicare din partea unei organizații</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
cătore autoritatea competentă a altui stat membru sau de agenție, aceasta informează respectiva autoritate competentă și indică nivelul constatării	certificate de sau care își declară activitatea către autoritatea competentă a altui stat, AAC informează respectiva autoritate competentă și indică nivelul constatării		
<p>ARO.GEN.355 Constatări și măsuri executorii – persoane</p> <p>(a) Dacă, în cursul supravegherii sau prin alte mijloace, autoritatea competentă responsabilă cu supravegherea în conformitate cu ARO.GEN.300 litera (a) găsește dovezi care indică o neconformitate cu cerințele aplicabile din partea unei persoane care deține o licență, un certificat, o calificare sau un atestat eliberat în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și cu normele sale de aplicare, autoritatea competentă acționează în conformitate cu ARA.GEN.355 literele (a)-(d) din anexa VI (partea ARA) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei.</p> <p>(b) Dacă, în cursul supravegherii sau prin alte mijloace, se găsesc dovezi care indică o neconformitate cu cerințele aplicabile din partea unei persoane care face obiectul cerințelor prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și în normele sale de aplicare și care nu deține o licență, un certificat, o calificare sau un atestat eliberat în conformitate cu respectivul regulament și normele sale</p>	<p>ARO.GEN.355 Constatări și măsuri executorii – persoane</p> <p>(a) Dacă, în cursul supravegherii sau prin alte mijloace, AAC găsește dovezi care indică o neconformitate cu cerințele aplicabile din partea unei persoane care deține un certificat, o calificare sau un atestat eliberat în conformitate cu Codul aerian și cu normele sale de aplicare, AAC acționează în conformitate cu ARA.GEN.355 lit.(a)-(d) (Partea ARA) din Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă.</p> <p>(b) Dacă, în cursul supravegherii sau prin alte mijloace, se găsesc dovezi care indică o neconformitate cu cerințele aplicabile din partea unei persoane care face obiectul prevederilor Codului aerian și normelor sale de aplicare și care nu deține un certificat, o calificare sau un atestat eliberat în conformitate cu Codul aerian și normele sale de aplicare, AAC ia toate măsurile</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
de aplicare, autoritatea competentă care a identificat neconformitatea ia toate măsurile executorii necesare pentru a preveni menținerea acelei neconformități	executorii necesare pentru a preveni menținerea acelei neconformități		
<p>ARO.GEN.360 Constatări și măsuri executorii – toți operatorii</p> <p>Dacă, în cursul supravegherii sau prin alte mijloace, se găsesc dovezi care indică o neconformitate cu cerințele aplicabile din partea unui operator care face obiectul cerințelor prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și în normele sale de aplicare, autoritatea competentă care a identificat neconformitatea ia toate măsurile executorii necesare pentru a preveni menținerea acelei neconformități</p>	<p>ARO.GEN.360 Constatări și măsuri executorii – toți operatorii</p> <p>Dacă, pe parcursul supravegherii sau prin alte mijloace, se găsesc dovezi care indică o neconformitate cu cerințele aplicabile din partea unui operator care face obiectul cerințelor prevăzute în Codul aerian și normelor sale de aplicare, AAC ia toate măsurile executorii necesare pentru a preveni menținerea acelei neconformități</p>	Compatibil	
<p>SUBPARTEA OPS OPERAȚIUNI AERIENE SECȚIUNEA I</p> <p>Certificarea operatorilor de transport aerian comercial (CAT) și a operatorilor de mobilitate aeriană inovatoare (IAM)</p> <p>ARO.OPS.100 Eliberarea certificatului de operator aerian</p> <p>(a) Autoritatea competentă eliberează certificatul de operator aerian (AOC) în momentul în care a constatat că operatorul demonstrează respectarea</p>	<p>SUBPARTEA OPS OPERAȚIUNI AERIENE Secțiunea 1</p> <p>Certificarea operatorilor de transport aerian comercial și a operatorilor de mobilitate aeriană inovatoare (IAM)</p> <p>ARO.OPS.100 Eliberarea certificatului de operator aerian</p> <p>(a) AAC eliberează un AOC în momentul în care a constatat că operatorul demonstrează respectarea</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>elementelor prevăzute la punctul ORO.AOC.100.</p> <p>(b) Certificatul cuprinde specificațiile operațiunilor asociate.</p> <p>(c) Autoritatea competentă poate stabili limitări operaționale specifice. Astfel de limitări trebuie să fie documentate în specificațiile operațiunilor.</p>	<p>elementelor prevăzute în ORO.AOC.100.</p> <p>(b) Certificatul cuprinde specificațiile operațiunilor asociate.</p> <p>(c) AAC poate stabili limitări operaționale specifice. Astfel de limitări trebuie să fie documentate în specificațiile operațiunilor.</p>		
<p>ARO.OPS.105 Acordurile de partajare de coduri</p> <p>Atunci când analizează siguranța unui acord de partajare de coduri care implică un operator dintr-o țară terță, autoritatea competentă trebuie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. să se asigure, în urma verificării de către operator conform dispozițiilor de la punctul ORO.AOC.115, că respectivul operator dintr-o țară terță respectă standardele OACI aplicabile; 2. să țină legătura cu autoritatea competentă a statului operatorului dintr-o țară terță, dacă este necesar 	<p>ARO. OPS. 105 Acordurile de partajare de coduri</p> <p>Atunci când analizează siguranța unui acord de partajare de coduri care implică un operator dintr-un alt stat, AAC trebuie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. să se asigure, în urma verificării de către operator conform dispozițiilor de la ORO.AOC.115, că respectivul operator dintr-un alt stat respectă standardele Organizației Aviației Civile Internaționale (în continuare – <i>OACI</i>) aplicabile; 2. să țină legătura cu autoritatea competentă a statului operatorului, dacă este necesar 	Compatibil	
<p>ARO.OPS.110 Contractele de închiriere pentru avioane și elicoptere</p> <p>(a) Autoritatea competentă aprobă un contract de închiriere în cazul în care constată că operatorul certificat în conformitate cu anexa III (partea ORO) respectă:</p>	<p>ARO.OPS.110 Contractele de închiriere</p> <p>AAC aprobă contractul de închiriere a aeronavei în baza prevederilor din Partea ORO, subpartea LS</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>1. ORO.AOC.110 litera (d), pentru luarea cu chirie a unei aeronave dintr-o țară terță fără echipaj;</p> <p>2. ORO.AOC.110 litera (c), pentru luarea cu chirie a unei aeronave dintr-o țară terță cu echipaj;</p> <p>3. ORO.AOC.110 litera (e), pentru darea cu chirie a unei aeronave fără echipaj către orice operator, cu excepția cazurilor specificate la punctul ORO.GEN.310 din anexa III;</p> <p>4. cerințele aplicabile referitoare la menținerea navigabilității și la operațiunile aeriene, pentru luarea cu chirie a unei aeronave înmatriculate în UE fără echipaj și pentru luarea cu chirie a unei aeronave cu echipaj de la un operator din UE.</p> <p>(b) Aprobarea unui contract de închiriere a unei aeronave cu echipaj este suspendată sau revocată ori de câte ori:</p> <p>1. AOC al locatorului sau al locatarului este suspendat sau revocat;</p> <p>2. locatorul face obiectul unei interdicții de exploatare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 2111/2005 al Parlamentului European și al Consiliului;</p> <p>3. autorizația eliberată în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 452/2014 al Comisiei a făcut obiectul suspendării, revocării sau renunțării.</p>			

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(c) Aprobarea unui contract de închiriere a unei aeronave fără echipaj este suspendată sau revocată ori de câte ori:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. certificatul de navigabilitate al aeronavei este suspendat sau revocat; 2. aeronava este inclusă în lista operatorilor supuși unor restricții de exploatare sau este înmatriculată într-un stat în care toți operatorii aflați sub supravegherea acestuia fac obiectul unei interdicții de exploatare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 2111/2005. <p>(d) Atunci când i se solicită aprobarea prealabilă a unui contract de închiriere de aeronave fără echipaj în conformitate cu punctul ORO.AOC.110 litera (e), autoritatea competentă asigură:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. coordonarea corespunzătoare cu autoritatea competentă responsabilă cu supravegherea continuă a aeronavei în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 1321/2014 al Comisiei sau cu operarea aeronavei, dacă nu este vorba despre aceeași autoritate; 2. retragerea în timp util a aeronavei de pe AOC-ul operatorului, cu excepția cazurilor specificate la punctul ORO.GEN.310 din anexa III. <p>(e) Atunci când i se solicită aprobarea prealabilă a unui contract de închiriere a unei aeronave fără echipaj în conformitate cu punctul ORO.AOC.110 litera (d), autoritatea competentă asigură</p>			

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
coordonarea corespunzătoare cu statul de înmatriculare a aeronavei, după cum este necesar, pentru a exercita responsabilitățile de supraveghere a aeronavei			
SECȚIUNEA Ia Autorizarea operațiunilor comerciale specializate cu risc ridicat	Secțiunea a 2-a Autorizarea operațiunilor comerciale specializate cu risc ridicat		
<p>ARO.OPS.150 Autorizarea operațiunilor comerciale specializate cu risc ridicat</p> <p>(a) La primirea unei cereri de eliberare a unei autorizații pentru efectuarea de operațiuni comerciale specializate cu risc ridicat, autoritatea competentă a operatorului examinează documentația referitoare la evaluarea riscurilor și procedurile standard de operare (SOP) ale operatorului aferente uneia sau mai multor operațiuni planificate și elaborate în conformitate cu cerințele relevante din anexa VIII (Partea SPO).</p> <p>(b) În cazul în care este satisfăcută de evaluarea riscurilor și de SOP, autoritatea competentă a operatorului eliberează autorizația prevăzută în apendicele IV. Autorizația poate fi eliberată pe o perioadă limitată sau nelimitată. Condițiile în care operatorul</p>	<p>ARO.OPS.150 Autorizarea operațiunilor comerciale specializate cu risc ridicat</p> <p>(a) La primirea unei cereri de eliberare a unei autorizații pentru efectuarea de operațiuni comerciale specializate, AAC examinează documentația referitoare la evaluarea riscurilor și procedurilor standard de operare (Standard Operating Procedures, în continuare – SOP) ale operatorului, aferente uneia sau mai multor operațiuni planificate și elaborate în conformitate cu prevederile din anexa nr.8 (Partea SPO). AAC efectuează o inspecție a organizației.</p> <p>(b) În cazul în care este satisfăcută de evaluarea riscurilor și de SOP, AAC eliberează autorizația prevăzută în apendicele nr.4. Autorizația se</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>este autorizat să efectueze una sau mai multe operațiuni comerciale specializate cu risc ridicat se specifică în autorizație.</p> <p>(c) La primirea unei cereri de modificare a autorizației, autoritatea competentă a operatorului trebuie să respecte dispozițiile de la literele (a) și (b). Aceasta descrie condițiile în care operatorul își poate desfășura activitatea pe durata efectuării schimbării, cu excepția cazului în care autoritatea competentă constată că autorizația trebuie suspendată.</p> <p>(d) La primirea unei cereri de reînnoire a autorizației, autoritatea competentă a operatorului trebuie să respecte dispozițiile de la literele (a) și (b). Aceasta poate lua în considerare cel mai recent proces de autorizare și cele mai recente activități de supraveghere.</p> <p>(e) Fără a aduce atingere niciunei măsuri executorii suplimentare, atunci când operatorul efectuează schimbări fără să fi prezentat o evaluare a riscurilor și proceduri standard de operare modificate, autoritatea competentă a operatorului suspendă, limitează sau revocă autorizația.</p> <p>(f) La primirea unei cereri de eliberare a unei autorizații pentru efectuarea de operațiuni comerciale specializate transfrontaliere cu risc ridicat, autoritatea competentă a operatorului</p>	<p>eliberează pentru o durată nelimitată. Condițiile în care operatorul este autorizat să efectueze una sau mai multe operațiuni comerciale specializate se specifică în autorizație.</p> <p>(c) La primirea unei cereri de modificare a autorizației, AAC trebuie să respecte dispozițiile de la lit.(a) și (b). Aceasta descrie condițiile în care operatorul își poate desfășura activitatea pe durata efectuării schimbării, cu excepția cazului în care AAC constată că autorizația trebuie suspendată.</p> <p>(d) Fără a aduce atingere niciunei măsuri executorii suplimentare, atunci când operatorul efectuează schimbări fără să fi prezentat o evaluare a riscurilor și proceduri standard de operare modificate, AAC suspendă, limitează sau revocă autorizația.</p> <p>(e) La primirea cererii de eliberare a unei autorizații pentru efectuarea de operațiuni comerciale specializate din zona de frontieră, AAC examinează documentația referitoare la evaluarea riscurilor și SOP ale operatorului în colaborare cu autoritatea competentă de la locul în care se planifică desfășurarea operațiunii. În cazul în care ambele autorități sunt satisfăcute</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
examinează documentația referitoare la evaluarea riscurilor și procedurile standard de operare (SOP) ale operatorului în colaborare cu autoritatea competentă din locul în care se are în vedere desfășurarea operațiunii. În cazul în care ambele autorități sunt satisfăcute de evaluarea riscurilor și de SOP, autoritatea competentă a operatorului eliberează autorizația	de evaluarea riscurilor și de SOP, AAC eliberează autorizația		
<p>ARO.OPS.155 Contracte de închiriere</p> <p>(a) Autoritatea competentă aprobă un contract de închiriere care implică o aeronavă înmatriculată într-o țară terță sau un operator dintr-o țară terță dacă operatorul SPO a demonstrat respectarea ORO.SPO.100.</p> <p>(b) Aprobarea unui contract de închiriere a fără echipaj se suspendă sau se revocă ori de câte ori certificatul de navigabilitate al aeronavei este suspendat sau revocat</p>	<p>ARO.OPS.155 Contracte de închiriere</p> <p>(a) AAC aprobă un contract de închiriere a aeronavei în baza prevederilor din Partea ORO, subpartea LS.</p> <p>(b) Aprobarea unui contract de închiriere fără echipaj, emisă de AAC, își pierde implicit efectele juridice dacă certificatul de navigabilitate al aeronavei este suspendat, revocat, expirat sau aeronava care face obiectul contractului de închiriere este radiată din Registrul aerian</p>		
<p>SECȚIUNEA II</p> <p>Aprobări</p>	<p>Secțiunea a 3-a</p> <p>Aprobări</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>ARO.OPS.200 Procedura de aprobare specifică</p> <p>(a) La primirea unei cereri de eliberare sau de modificare a unei aprobări specifice, autoritatea competentă evaluează cererea în conformitate cu cerințele relevante din anexa V (partea SPA) și efectuează, dacă este cazul, o inspecție corespunzătoare a operatorului.</p> <p>(b) Când constată că operatorul a demonstrat conformitatea cu cerințele aplicabile, autoritatea competentă eliberează sau modifică aprobarea. Aprobarea trebuie menționată în:</p> <p>1. specificațiile de operare, astfel cum sunt stabilite în apendicele II, pentru operațiuni comerciale de transport aerian cu avioane și elicoptere și pentru operațiuni de mobilitate aeriană inovatoare (IAM) cu VCA; sau</p> <p>2. lista aprobărilor specifice, stabilită în apendicele III, pentru operațiuni necomerciale și operațiuni specializate</p>	<p>ARO.OPS.200 Procedură de aprobare specifică</p> <p>(a) La primirea unei cereri de eliberare sau de modificare a unei aprobări specifice, AAC evaluează cererea în conformitate cu prevederile din anexa nr.5 (Partea SPA) și efectuează, dacă este cazul, o inspecție corespunzătoare a operatorului.</p> <p>(b) Când constată că operatorul a demonstrat conformitatea cu cerințele aplicabile, AAC eliberează sau modifică aprobarea. Aprobarea trebuie menționată în:</p> <p>1. specificațiile de operare, astfel cum sunt stabilite în apendicele nr.2, pentru operațiuni comerciale de transport aerian cu avioane și elicoptere și pentru operațiuni de mobilitate aeriană inovatoare (IAM) cu VCA;</p> <p>2. lista aprobărilor specifice, stabilită în apendicele nr.3, pentru operațiuni necomerciale și operațiuni specializate</p>	Compatibil	
<p>ARO.OPS.205 Aprobarea listei echipamentului minim</p> <p>(a) Atunci când primește de la un operator o cerere de aprobare inițială a unei liste a echipamentului minim (MEL) sau de modificare a acesteia, înainte de a elibera aprobarea, autoritatea</p>	<p>ARO.OPS.205 Aprobarea listei echipamentului minim</p> <p>(a) Atunci când primește de la un operator o cerere de aprobare inițială a unui MEL sau de modificare a acestuia, înainte de a elibera aprobarea, AAC evaluează fiecare</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>competentă evaluează fiecare articol afectat, pentru a verifica conformitatea cu cerințele aplicabile.</p> <p>(b) Autoritatea competentă, dacă constată îndeplinirea condițiilor specificate la punctul ORO.MLR.105 litera (f) demonstrată de operator, aprobă procedura operatorului pentru extinderea intervalelor de rectificare B, C și D aplicabile.</p> <p>(c) Autoritatea competentă, dacă constată îndeplinirea condițiilor specificate la punctul ORO.MLR.105 demonstrată de operator, aprobă, în fiecare caz în parte, exploatarea unei aeronave în afara constrângerilor MEL, dar în cadrul constrângerilor listei master a echipamentului minim (MMEL)</p>	<p>articol afectat, pentru a verifica conformitatea cu cerințele aplicabile.</p> <p>(b) AAC, dacă constată îndeplinirea condițiilor specificate la ORO.MLR.105 lit. (f) demonstrată de operator, aprobă procedura operatorului pentru extinderea intervalelor de rectificare B, C și D aplicabile.</p> <p>(c) AAC, dacă constată îndeplinirea condițiilor specificate la ORO.MLR.105 demonstrată de operator, aprobă, în fiecare caz în parte, exploatarea unei aeronave în afara constrângerilor MEL, dar în cadrul constrângerilor MMEL</p>		
<p>ARO.OPS.210 Stabilirea distanței sau a zonei locale</p> <p>În scopul desfășurării operațiunilor, autoritatea competentă poate stabili o distanță sau o zonă locală</p>	<p>ARO.OPS.210 Stabilirea zonei locale</p> <p>În scopul desfășurării operațiunilor, AAC poate stabili o distanță sau o zonă locală</p>	Compatibil	
<p>ARO.OPS.215 Aprobarea operațiunilor cu elicopterul într-un mediu ostil aflat în afara unei zone aglomerate</p> <p>(a) Statele membre desemnează zonele în care se pot desfășura operațiuni cu elicopterul fără asigurarea unei capacități de aterizare forțată în condiții</p>	<p>ARO.OPS.215 Aprobarea operațiunilor cu elicopterul într-un mediu ostil aflat în afara unei zone aglomerate</p> <p>(a) AAC stabilește zonele în care se pot desfășura operațiuni cu elicopterul fără asigurarea unei capacități de aterizare forțată în</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>de siguranță, după cum se descrie la punctul CAT.POL.H.420.</p> <p>(b) Înainte de eliberarea aprobării menționate la punctul CAT.POL.H.420, autoritatea competentă trebuie să analizeze motivele pentru care operatorul susține că nu poate folosi criteriile corespunzătoare de performanță</p>	<p>condiții de siguranță, după cum se descrie la CAT.POL.H.420.</p> <p>(b) Înainte de eliberarea aprobării menționate la CAT.POL.H.420, AAC trebuie să analizeze motivele pentru care operatorul susține că nu poate folosi criteriile corespunzătoare de performanță</p>		
<p>ARO.OPS.220 Aprobarea operațiunilor cu elicopterul către sau dinspre o zonă de interes public</p> <p>(a) La primirea unei cereri de eliberare sau de modificare a unei aprobări pentru o operațiune cu elicopterul către sau dinspre o zonă de interes public, autoritatea competentă evaluează cererea în conformitate cu punctul CAT.POL.H.225 din anexa IV și efectuează orice evaluare suplimentară a operatorului, în măsura în care o astfel de evaluare este considerată necesară.</p> <p>(b) Aprobarea menționată la punctul CAT.POL.H.225 din anexa IV include o listă cu zona sau zonele de interes public și cu tipul sau tipurile de elicoptere specificate de operator și pentru care se aplică aprobarea.</p> <p>(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</p>	<p>ARO.OPS. Aprobarea operațiunilor cu elicopterul către sau dinspre o zonă de interes public</p> <p>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 examinează cererea în conformitate cu CAT.POL.H.225 din anexa nr. 4 (Partea CAT) și efectuează evaluarea suplimentară a operatorului, în măsura în care o astfel de evaluare este considerată necesară.</p> <p>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, pentru care se aplică aprobarea.</p> <p>c) Aprobarea se aplică numai zonelor de interes public stabilite înainte de 1 iulie 2002 sau zonelor de interes</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>pentru care a fost notificată Comisiei și agenției o derogare de la punctul CAT.POL.H.225 din anexa IV, acordată în temeiul articolului 6 alineatul (6).</p> <p>(d) În cazul în care sunt notificate sau descoperite modificări ale mediului cu obstacole dintr-o zonă de interes public, autoritatea competentă evaluează dacă autorizațiile pe care le-a acordat pentru operațiunile cu elicopterul efectuate către sau dinspre zona respectivă sunt în continuare valabile. În cazul în care modificările permanente ale mediului cu obstacole au un impact negativ semnificativ asupra siguranței, se aplică următoarele dispoziții:</p> <p>(1) autoritatea competentă limitează privilegiile aprobărilor relevante acordate în temeiul punctului CAT.POL.H.225 din anexa IV pentru a exclude operațiunile cu elicopterul efectuate către și dinspre zona respectivă și pentru a elimina zona de pe lista anexată la aprobare în conformitate cu litera (b);</p> <p>(2) zona nu se mai califică pentru aprobarea acordată pentru zonele de interes public în temeiul punctului CAT.POL.H.225 din anexa IV;</p> <p>(3) în cazul în care noile obstacole sunt înlăturate, operatorii pot solicita eliberarea sau reelibărarea unei aprobări pentru o operațiune cu elicopterul în</p>	<p>public stabilite înainte de 28 octombrie 2014, pentru care AAC a emis o derogare de la CAT.POL.H.225 din anexa nr. 4, acordată în temeiul punctului 28 din Regulament.</p> <p>d) În cazul în care sunt notificate sau descoperite modificări ale mediului cu obstacole dintr-o zonă de interes public, AAC evaluează dacă operatorul corespunde cerințelor prestabilite de actele normative pentru realizarea operațiunilor cu elicopterul către sau dinspre zona respectivă. În cazul în care modificările permanente ale mediului cu obstacole au un impact negativ semnificativ asupra siguranței, se aplică următoarele dispoziții:</p> <p>(i) 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);</p> <p>(ii) 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);</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>temeiul punctului CAT.POL.H.225 din anexa IV pentru zona respectivă. (e) Autoritatea competentă nu acordă o aprobare în temeiul punctului CAT.POL.H.225 din anexa IV pentru o zonă de interes public care a fost exploatată anterior în clasa de performanță 1 în urma unei modificări a mediului cu obstacole</p>	<p>(iii) în cazul în care noile obstacole sunt înlăturate, operatorii pot solicita eliberarea sau reelibărarea unei aprobări pentru o operațiune cu elicopterul în temeiul CAT.POL.H.225 din anexa nr. 4 (Partea CAT), pentru zona respectivă; (iv) AAC nu acordă 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</p>		
<p>ARO.OPS.224 Omologarea schemelor de combustibil/energie pentru operațiunile IAM a) Autoritatea competentă aprobă schema de combustibil/energie propusă de un operator IAM dacă acesta demonstrează conformitatea cu cerințele de la punctele UAM.OP.VCA.190, UAM.OP.VCA.191, UAM.OP.VCA.195 și UAM.OP.MVCA.192 din anexa IX (b) În plus, autoritatea competentă: 1. evaluează dacă sistemul de management al operatorului IAM și procesul de management al riscurilor în materie de siguranță pot sprijini implementarea schemei individuale de combustibil/energie care a fost propusă; și</p>	<p>ARO.OPS.224 Omologarea schemelor de combustibil/energie pentru operațiunile IAM (a) AAC aprobă schema de combustibil/energie propusă de un operator IAM dacă acesta demonstrează conformitatea cu cerințele de la punctele UAM.OP.VCA.190, UAM.OP.VCA.191, UAM.OP.VCA.195, UAM.OP.MVCA.192 din anexa nr. 9 la prezentul Regulament; (b) În plus, AAC: 1. evaluează dacă sistemul de management al operatorului IAM și procesul de management al riscurilor în materie de siguranță pot sprijini implementarea schemei individuale de combustibil/energie care a fost</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
2. stabilește un plan de supraveghere pentru a efectua evaluări periodice ale schemei actuale de combustibil/energie a operatorului IAM pentru a verifica conformitatea schemei cu cerințele aplicabile sau pentru a decide dacă schema trebuie modificată sau revocată	propusă; și 2. stabilește un plan de supraveghere pentru a efectua evaluări periodice ale schemei actuale de combustibil/energie a operatorului IAM pentru a verifica conformitatea schemei cu cerințele aplicabile sau pentru a decide dacă schema trebuie modificată sau revocată”		
<p>ARO.OPS.225 Aprobarea schemelor de combustibil/energie – avioane și elicoptere</p> <p>(a) Autoritatea competentă aprobă schema de combustibil/energie propusă de un operator CAT dacă operatorul demonstrează conformitatea cu toate cerințele aplicabile prevăzute în prezentul regulament în ceea ce privește combustibilul/energia pentru avioanele sau elicopterele implicate în CAT.</p> <p>(b) Autoritatea competentă evaluează și supraveghează politicile de planificare a combustibilului/energiei și de replanificare în timpul zborului, de selectare a aerodromului și de gestionare a combustibilului/energiei în timpul zborului asociate schemelor de combustibil/energie, împreună cu procesele care sprijină implementarea acestor scheme de combustibil/energie.</p> <p>(c) În plus față de literele (a) și (b), atunci când aprobă scheme individuale de combustibil/energie, autoritatea competentă:</p>	<p>ARO.OPS.225 Aprobarea schemelor de combustibil/energie</p> <p>(a) AAC aprobă schema de combustibil/energie propusă de un operator CAT dacă operatorul demonstrează conformitatea cu toate cerințele aplicabile prevăzute în Regulament în ceea ce privește combustibilul/energia pentru avioanele sau elicopterele implicate în CAT.</p> <p>(b) AAC evaluează și supraveghează politicile de planificare a combustibilului/energiei și de replanificare în timpul zborului, de selectare a aerodromului și de gestionare a combustibilului/energiei în timpul zborului asociate schemelor de combustibil/energie, împreună cu procesele care sprijină implementarea acestor scheme de combustibil/energie.</p> <p>(c) În plus față de literele (a) și (b), atunci când aprobă scheme</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>1. verifică dacă operatorul a demonstrat performanța de bază în materie de siguranță a schemei actuale de combustibil/energie;</p> <p>2. evaluează capacitatea operatorului de a sprijini implementarea schemei individuale de combustibil/energie propuse; următoarele elemente sunt considerate a fi minimul necesar:</p> <p>(i) sistemul de management al operatorului,</p> <p>(ii) capacitățile operaționale ale operatorului;</p> <p>3. verifică dacă evaluarea riscurilor pentru siguranță efectuată de operator în sprijinul schemei individuale de combustibil/energie propuse atinge un nivel de siguranță echivalent cu cel al schemei de combustibil/energie actuale; precum și</p> <p>4. stabilește un plan de supraveghere în vederea efectuării de evaluări periodice ale schemei individuale de combustibil/energie aprobate, pentru a verifica conformitatea schemei sau pentru a decide dacă schema trebuie modificată sau revocată.</p> <p>(d) Aprobarea menționată la punctul CAT.OP.MPA.182 litera (d) subpunctul 2 include o listă a aerodromurilor izolate care sunt specificate de operator pentru fiecare tip de aeronavă căruia i se aplică aprobarea.</p>	<p>individuale de combustibil/energie, AAC:</p> <p>1. verifică dacă operatorul a demonstrat performanța de bază în materie de siguranță a schemei actuale de combustibil/energie;</p> <p>2. evaluează capacitatea operatorului de a sprijini implementarea schemei individuale de combustibil/energie propuse; următoarele elemente sunt considerate a fi minimul necesar:</p> <p>(i) sistemul de management al operatorului;</p> <p>(ii) capacitățile operaționale ale operatorului;</p> <p>3. verifică dacă evaluarea riscurilor pentru siguranță efectuată de operator în sprijinul schemei individuale de combustibil/energie propuse atinge un nivel de siguranță echivalent cu cel al schemei de combustibil/energie actuale; precum și</p> <p>4. stabilește un plan de supraveghere în vederea efectuării de evaluări periodice ale schemei individuale de combustibil/energie aprobate, pentru a verifica conformitatea schemei sau pentru a decide dacă schema trebuie modificată sau revocată.</p> <p>(d) Aprobarea menționată la CAT.OP.MPA.182 litera (d) subpunctul 2 include o listă a</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(e) Fără a aduce atingere punctului ARO.GEN.120 literele (d) și (e), autoritatea competentă notifică agenției începerea evaluării unui mijloc alternativ de conformitate legat de schemele de combustibil/energie	aerodromurilor izolate care sunt specificate de operator pentru fiecare tip de aeronavă cărui i se aplică aprobarea. (e) Fără a aduce atingere punctului ARO.GEN.120 literele (d) și (e), AAC evaluează mijlocul alternativ de conformitate legat de schemele de combustibil/energie		
<p>ARO.OPS.226 Aprobarea și supravegherea programelor de pregătire bazată pe date concrete</p> <p>(a) În cazul în care o autoritate competentă acordă o aprobare pentru programe EBT, inspectorii trebuie să obțină calificarea și să beneficieze de pregătire în materie de principii, aplicare, procese de aprobare și supraveghere continuă a EBT.</p> <p>(b) Autoritatea competentă trebuie să evalueze și să supravegheze programul EBT, precum și procesele pe baza cărora se implementează respectivul program EBT și eficacitatea acestuia.</p> <p>(c) La primirea unei cereri de aprobare a unui program EBT, autoritatea competentă trebuie:</p> <p>(1) să asigure soluționarea constatărilor de nivel 1 în domeniile care vor sprijini aplicarea programului EBT;</p> <p>(2) să evalueze capacitatea operatorului de a susține implementarea programului</p>	<p>ARO.OPS.226 Aprobarea și supravegherea programelor de pregătire bazată pe date concrete</p> <p>(a) În cazul în care AAC acordă o aprobare pentru programe EBT, inspectorii trebuie să obțină calificarea și să beneficieze de pregătire în materie de principii, aplicare, procese de aprobare și supraveghere continuă a EBT.</p> <p>(b) AAC trebuie să evalueze și să supravegheze programul EBT, precum și procesele pe baza cărora se implementează respectivul program EBT și eficacitatea acestuia.</p> <p>(c) La primirea unei cereri de aprobare a unui program EBT, AAC trebuie:</p> <p>(1) să asigure soluționarea constatărilor de nivel 1 în domeniile care vor sprijini aplicarea programului EBT;</p> <p>(2) să evalueze capacitatea operatorului de a susține</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>EBT. Se consideră că sunt minimum necesare următoarele elemente:</p> <p>(i) maturitatea și capacitatea sistemului de management al operatorului în domeniile care vor sprijini aplicarea programului EBT — îndeosebi pregătirea echipajului de zbor;</p> <p>(ii) caracterul adecvat al programului EBT al operatorului — programul EBT trebuie să corespundă dimensiunii operatorului, precum și naturii și complexității activităților sale, ținându-se seama de pericolele și riscurile asociate, inerente respectivelor activități;</p> <p>(iii) caracterul corespunzător al sistemului de evidență a documentelor de care dispune operatorul, îndeosebi în ceea ce privește pregătirea echipajului de zbor, a documentelor referitoare la verificări și la calificări, mai exact punctul ORO.GEN.220 și punctul ORO.MLR.115 literele (c) și (d);</p> <p>(iv) caracterul adecvat al sistemului de notare al operatorului pentru evaluarea competențelor piloților;</p> <p>(v) competența și experiența instructorilor și a altor membri ai personalului implicați în programul EBT în ceea ce privește utilizarea proceselor și a procedurilor pe baza cărora este implementat programul EBT și</p> <p>(vi) planul operatorului de implementare a EBT și o evaluare a riscurilor în</p>	<p>implementarea programului EBT. Se consideră că sunt minimum necesare următoarele elemente:</p> <p>(i) maturitatea și capacitatea sistemului de management al operatorului în domeniile care vor sprijini aplicarea programului EBT — îndeosebi pregătirea echipajului de zbor;</p> <p>(ii) caracterul adecvat al programului EBT al operatorului — programul EBT trebuie să corespundă dimensiunii operatorului, precum și naturii și complexității activităților sale, ținându-se seama de pericolele și riscurile asociate, inerente respectivelor activități;</p> <p>(iii) caracterul corespunzător al sistemului de evidență a documentelor de care dispune operatorul, îndeosebi în ceea ce privește pregătirea echipajului de zbor, a documentelor referitoare la verificări și la calificări, mai exact ORO.GEN.220 și ORO.MLR.115 literele (c) și (d);</p> <p>(iv) caracterul adecvat al sistemului de notare al operatorului pentru evaluarea competențelor piloților;</p> <p>(v) competența și experiența instructorilor și a altor membri ai personalului implicați în programul EBT în ceea ce privește utilizarea</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>materie de siguranță care să susțină programul EBT pentru a demonstra modul în care poate fi atins un nivel de siguranță echivalent celui oferit de programul de pregătire actual.</p> <p>(d) Autoritatea competentă acordă o aprobare unui program EBT atunci când evaluarea concluzionează că este asigurată cel puțin conformarea cu punctele ORO.FC.146, ORO.FC.231 și ORO.FC.232.</p> <p>(e) Fără a aduce atingere dispozițiilor de la punctul ARO.GEN.120 literele (d) și (e), autoritatea competentă trebuie să înștiințeze agenția atunci când demarează evaluarea unui mijloc de conformare alternativ legat de EBT</p>	<p>proceselor și a procedurilor pe baza cărora este implementat programul EBT; și</p> <p>(vi) planul operatorului de implementare a EBT și o evaluare a riscurilor în materie de siguranță care să susțină programul EBT pentru a demonstra modul în care poate fi atins un nivel de siguranță echivalent celui oferit de programul de pregătire actual.</p> <p>(d) AAC acordă o aprobare unui program EBT atunci când evaluarea concluzionează că este asigurată cel puțin conformarea cu ORO.FC.146, ORO.FC.231 și ORO.FC.232;</p> <p>(e) Fără a aduce atingere dispozițiilor de la punctul ARO.GEN.120 literele (d) și (e), AAC trebuie să înștiințeze agenția atunci când demarează evaluarea unui mijloc de conformare alternativ legat de EBT</p>		
<p>ARO.OPS.230 Determinarea orarelor perturbatoare</p> <p>În sensul limitărilor timpului de zbor, autoritatea competentă decide, în conformitate cu definițiile orarelor perturbatoare de „tip matinal” și de „tip prelungit” stabilite la punctul ORO.FTL.105 din anexa III, care dintre aceste două tipuri de orare perturbatoare se aplică tuturor operatorilor CAT aflați sub supravegherea sa</p>	<p>ARO.OPS.230 Determinarea orarelor perturbatoare</p> <p>În sensul limitărilor timpului de zbor, AAC decide, în conformitate cu definițiile orarelor perturbatoare de „tip matinal” și de „tip prelungit” stabilite la ORO.FTL.105 din anexa nr.3 (Partea ORO), care dintre aceste două tipuri de orare perturbatoare se aplică tuturor operatorilor CAT aflați sub supravegherea sa</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>ARO.OPS.235 Aprobarea regimurilor individuale de specificare a timpului de zbor</p> <p>(a) Autoritatea competentă aprobă regimurile de specificare a timpului de zbor propuse de operatorii CAT, în cazul în care operatorul demonstrează conformitatea cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și cu subpartea FTL din anexa III la prezentul regulament.</p> <p>(b) Atunci când un regim de specificare a timpului de zbor propus de un operator se abate de la specificațiile de certificare aplicabile emise de agenție, autoritatea competentă aplică procedura descrisă la articolul 22 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008.</p> <p>(c) Atunci când un regim de specificare a timpului de zbor propus de un operator derogă de la normele de punere în aplicare aplicabile, autoritatea competentă aplică procedura descrisă la articolul 14 alineatul (6) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008.</p> <p>(d) Abaterile sau derogările aprobate fac obiectul unei evaluări, efectuate după ce acestea au fost aplicate, pentru a determina dacă abaterile sau derogările</p>	<p>ARO.OPS.235 Aprobarea regimurilor individuale de specificare a timpului de zbor</p> <p>(a) AAC aprobă regimurile de specificare a timpului de zbor propuse de operatorii CAT, în cazul în care operatorul demonstrează conformitatea cu limitările privind timpul de zbor și de serviciu și normele privind perioada de odihnă stabilite în subpartea FTL din anexa nr.3 (Partea ORO).</p> <p>(b) Atunci când un regim de specificare a timpului de zbor propus de un operator se abate de la prevederile din subpartea FTL din anexa nr.3 (Partea ORO), AAC analizează în termen de o lună regimul individual, în temeiul unei evaluări științifice și medicale, și informează operatorul dacă regimul este acceptat sau respins. În cazul unor circumstanțe sau necesități operaționale neprevăzute și urgente, cu o durată limitată și care nu sunt de natură repetitivă, se pot aplica provizoriu derogări de la prevederile</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>respective ar trebui confirmate sau modificate. Autoritatea competentă și agenția efectuează o evaluare independentă pe baza informațiilor furnizate de operator. Evaluarea este proporțională, transparentă și bazată pe principii și cunoștințe de ordin științific</p>	<p>subpărții FTL din anexa nr.3 (Partea ORO).</p> <p>(c) Atunci când un regim de specificare a timpului de zbor propus de un operator derogă de la prevederile subpărții FTL din anexa nr.3 (Partea ORO), AAC se asigură că mijloacele prezentate de operator mențin un nivel de protecție echivalent cu cel atins prin punerea în practică a normelor subpărții FTL din anexa nr.3 (Partea ORO). Derogările de la normele în cauză se acordă fără discriminări.</p> <p>(d) Abaterile sau derogările aprobate fac obiectul unei evaluări după ce acestea au fost aplicate, pentru a determina dacă abaterile sau derogările respective ar trebui confirmate sau modificate. AAC efectuează o evaluare independentă pe baza informațiilor furnizate de operator. Evaluarea este proporțională, transparentă și bazată pe principii și cunoștințe de ordin științific</p>		
<p>ARO.OPS.240 Aprobarea specifică pentru RNP AR APCH</p> <p>(a) După ce solicitantul a demonstrat că a respectat cerințele prevăzute la punctul SPA.PBN.105, autoritatea competentă acordă o aprobare specifică generică sau</p>	<p>ARO.OPS.240 Aprobarea specifică pentru RNP AR APCH</p> <p>(a) După ce solicitantul a demonstrat că a respectat cerințele prevăzute la SPA.PBN.105, AAC acordă o aprobare specifică generică sau o</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>o aprobare specifică procedurii pentru RNP AR APCH.</p> <p>(b) În cazul unei aprobări specifice procedurii, autoritatea competentă:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. enumeră procedurile de apropiere instrumentală aprobate la aerodromurile specifice, în aprobarea PBN; 2. stabilește o coordonare cu autoritățile competente în cazul respectivelor aerodromuri, dacă este cazul; și 3. ia în considerare posibilele credite rezultate din aprobările specifice RNP AR APCH deja eliberate solicitantului 	<p>aprobare specifică procedurii pentru RNP AR APCH.</p> <p>(b) În cazul unei aprobări specifice procedurii, AAC:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. enumeră procedurile de apropiere instrumentală aprobate la aerodromurile specifice, în aprobarea PBN; 2. stabilește o coordonare cu respectivele aerodromuri, dacă este cazul; și 3. ia în considerare posibilele credite rezultate din aprobările specifice RNP AR APCH deja eliberate solicitantului 		
<p>SECȚIUNEA III Supravegherea operațiunilor</p>	<p>Secțiunea a 4-a Supravegherea operațiunilor</p>		
<p>ARO.OPS.300 Zboruri introductive Autoritatea competentă poate stabili condiții suplimentare pentru zborurile introductive efectuate în conformitate cu partea NCO pe teritoriul statului membru. Aceste condiții trebuie să garanteze siguranța operațiunilor și să fie proporționale</p>	<p>ARO.OPS.300 Zboruri introductive AAC poate stabili condiții suplimentare pentru zborurile introductive efectuate în conformitate cu anexa nr.7 (Partea NCO). Aceste condiții trebuie să garanteze siguranța operațiunilor și să fie proporționale</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>SUBPARTEA RAMP INSPECȚIILE LA PLATFORMĂ EFECTUATE ÎN CAZUL AERONAVELOR OPERATORILOR AFLAȚI SUB SUPRAVEGHEREA REGLEMENTARĂ A ALTUI STAT</p>		Compatibil	<p>Cerințe tehnice referitoare la operațiunile aeriene subpartea RAMP. Ediția 02. Amendamentul 02, aprobat prin ordinul Directorului AAC nr. 05/GEN din 24.02.2020</p>
<p>ARO.RAMP.005 Domeniul de aplicare Prezenta subparte stabilește cerințele care trebuie respectate de autoritatea competentă sau de agenție în exercitarea sarcinilor și responsabilităților care îi revin în privința efectuării inspecțiilor la platformă în cazul aeronavelor folosite de operatori din țări terțe sau de operatori aflați sub supravegherea reglementară a altui stat membru, atunci când aterizează pe aerodromuri aflate pe teritoriul care face obiectul dispozițiilor tratatului</p>			
<p>ARO.RAMP.100 Generalități (a) Aeronavele, precum și echipajele acestora, se inspectează în temeiul cerințelor aplicabile. (b) Pe lângă desfășurarea inspecțiilor la platformă cuprinse în programul său de supraveghere stabilit în conformitate cu punctul ARO.GEN.305, autoritatea competentă efectuează o inspecție la platformă a unei aeronave suspectate de neconformitate cu cerințele aplicabile.</p>			

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(c) În cadrul elaborării programului de supraveghere stabilit în conformitate cu punctul ARO.GEN.305, autoritatea competentă stabilește un program anual de desfășurare a inspecțiilor la platformă la care sunt supuse aeronavele. Acest program trebuie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. să se bazeze pe o metodă de calcul care să ia în considerare istoricul numărului și tipului de operatori și al numărului de aterizări pe respectivele aerodromuri, precum și riscurile în materie de siguranță; și 2. să permită autorității competente să acorde prioritate inspecțiilor aeronavelor pe baza listei menționate la punctul ARO.RAMP.105 litera (a). <p>(d) Atunci când consideră că este necesar, agenția, în colaborare cu statele membre pe al căror teritoriu are loc inspecția, desfășoară inspecții la platformă ale aeronavelor, pentru a verifica conformitatea cu cerințele aplicabile în scopul:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. sarcinilor de certificare atribuite agenției prin Regulamentul (CE) nr. 216/2008; 2. inspecțiilor de standardizare ale unui stat membru; sau 3. inspecțiilor unei organizații în vederea verificării conformității cu cerințele aplicabile în situații potențial periculoase. 			

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>ARO.RAMP.105 Criterii de stabilire a priorității</p> <p>(a) Agenția pune la dispoziția autorităților competente o listă a operatorilor sau a aeronavelor identificate ca prezentând un risc potențial, în vederea stabilirii priorității inspecțiilor la platformă.</p> <p>(b) Această listă cuprinde:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. operatorii de aeronave identificați pe baza analizei datelor disponibile în conformitate cu ARO.RAMP.150 litera (b) punctul 4; 2. operatorii de aeronave indicați agenției de către Comisia Europeană și identificați pe baza: <ol style="list-style-type: none"> (i) unui aviz emis de Comitetul pentru Siguranță Aeriană (ASC) în contextul punerii în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 2111/2005 cu privire la necesitatea unei verificări mai detaliate, prin inspecții la platformă sistematice, a respectării efective a standardelor de siguranță relevante; sau (ii) informațiilor obținute de Comisia Europeană de la statele membre în temeiul articolului 4 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005; 3. aeronavele exploatate către teritoriul supus dispozițiilor tratatului de către operatori incluși în anexa B a listei de operatori care fac obiectul unei 			

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>interdicții de exploatare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 2111/2005;</p> <p>4. aeronavele exploatare de operatori certificați într-un stat sub supravegherea reglementară a căruia se află operatorii incluși în lista menționată la punctul 3;</p> <p>5. aeronavele folosite de un operator dintr-o țară terță care efectuează pentru prima dată zboruri către, dinspre sau în cadrul teritoriului supus dispozițiilor tratatului sau a căruia autorizație, eliberată în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 452/2014, este limitată sau reinstuită în urma suspendării sau a revocării.</p> <p>(c) Lista se elaborează, în conformitate cu procedurile stabilite de agenție, după fiecare actualizare a listei comunitare a operatorilor care fac obiectul unei interdicții de exploatare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 2111/2005, și, în orice caz, cel puțin o dată la patru luni.</p>			
<p>ARO.RAMP.106 Test de alcoolemie</p> <p>(a) Autoritatea competentă efectuează teste de alcoolemie asupra echipajului de zbor și de cabină.</p> <p>(b) Agenția furnizează autorităților competente o listă a operatorilor din Uniune și din țări terțe în vederea stabilirii priorității testelor de alcoolemie în cadrul programului de inspecții la platformă în conformitate cu</p>			

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>ARO.RAMP.105, pe baza unei evaluări a riscurilor efectuate de agenție, ținând seama de fiabilitatea și eficacitatea programelor de testare existente în vederea depistării consumului de substanțe psihoactive.</p> <p>(c) La selectarea operatorilor pentru testele de alcoolemie asupra echipajului de zbor și de cabină, autoritatea competentă utilizează lista stabilită în conformitate cu litera (b).</p> <p>(d) Ori de câte ori se includ date privind testele de alcoolemie în baza de date centralizată, în conformitate cu punctul ARO.RAMP.145 litera (b), autoritatea competentă se asigură că datele respective exclud orice date cu caracter personal privind respectivul membru al echipajului.</p> <p>(e) În cazul unui motiv rezonabil sau al unei suspiciuni, se pot efectua oricând teste de alcoolemie.</p> <p>(f) Metodologia de testare a alcoolemiei aplică standarde de calitate recunoscute, care asigură precizia rezultatelor.</p> <p>(g) Unui membru al echipajului de zbor sau al echipajului de cabină care refuză să coopereze în timpul testelor sau care a fost identificat ca fiind sub influența alcoolului în urma unui test pozitiv nu i se permite reluarea sarcinilor de serviciu.</p>			

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>ARO.RAMP.110 Colectarea informațiilor Autoritatea competentă colectează și prelucrează orice informație considerată utilă pentru efectuarea inspecțiilor la platformă.</p>			
<p>ARO.RAMP.115 Calificarea inspectorilor care efectuează inspecții la platformă (a) Autoritatea competentă și agenția trebuie să dispună de inspectori calificați pentru efectuarea inspecțiilor la platformă. (b) Inspectorii la platformă trebuie: 1. să dețină educația necesară în domeniul aeronautic sau cunoștințele practice relevante pentru domeniul (domeniile) lor de inspecție; 2. să fi încheiat cu succes: (i) pregătirea teoretică și practică corespunzătoare într-unul sau în mai multe dintre următoarele domenii de inspecție: (A) cabina de pilotaj; (B) siguranța cabinei; (C) starea aeronavei; (D) încărcătura; (ii) pregătirea corespunzătoare la fața locului susținută de un inspector la platformă cu experiență desemnat de autoritatea competentă sau de către agenție;</p>			

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>3. să mențină valabilitatea calificării lor prin pregătire periodică și prin efectuarea a minimum 12 inspecții pe an calendaristic.</p> <p>(c) Pregătirea menționată la litera (b) punctul 2 subpunctul (i) trebuie furnizată de autoritatea competentă sau de orice organizație de pregătire aprobată în conformitate cu punctul ARO.RAMP.120 litera (a).</p> <p>(d) Agenția elaborează și ține la zi programe de pregătire și încurajează organizarea de cursuri și ateliere de lucru pentru inspectori în vederea îmbunătățirii nivelului de înțelegere și a punerii uniforme în aplicare a prezentei subpărți.</p> <p>(e) Agenția facilitează și coordonează un program de schimb de inspectori care are ca scop să le permită inspectorilor să dobândească experiență practică, precum și să contribuie la armonizarea procedurilor.</p>			
<p>ARO.RAMP.120 Aprobarea organizațiilor de pregătire</p> <p>(a) Autoritatea competentă aprobă o organizație de pregătire care își are sediul principal al activității pe teritoriul respectivului stat membru în momentul în care a constatat că organizația de pregătire:</p>			

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>1. a desemnat un responsabil cu pregătirea care are bune capacități manageriale, pentru a se asigura că pregătirea oferită este conformă cu cerințele aplicabile;</p> <p>2. deține baza materială pentru pregătire și echipamente de instruire corespunzătoare tipului de pregătire oferit;</p> <p>3. oferă pregătire în conformitate cu programele elaborate de agenție cu respectarea dispozițiilor de la punctul ARO.RAMP.115 litera (d);</p> <p>4. folosește instructori calificați.</p> <p>(b) Dacă autoritatea competentă solicită acest lucru, verificarea conformității și a conformității continue cu cerințele menționate la litera (a) este efectuată de către agenție.</p> <p>(c) Organizației de pregătire i se aprobă oferirea unuia sau mai multora dintre următoarele tipuri de pregătire:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. pregătire teoretică inițială; 2. pregătire practică inițială; 3. pregătire periodică. 			
<p>ARO.RAMP.125 Desfășurarea inspecțiilor la platformă</p> <p>(a) Inspecțiile la platformă sunt efectuate într-o manieră standardizată.</p> <p>(b) Când efectuează o inspecție la platformă, inspectorul sau inspectorii depun toate eforturile pentru a evita orice</p>			

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>întârziere nejustificată a aeronavei inspectate.</p> <p>(c) La încheierea unei inspecții la platformă, pilotul comandant sau, în absența sa, un alt membru al echipajului de zbor sau un reprezentant al operatorului este informat cu privire la rezultatele inspecției la platformă.</p>			
<p>ARO.RAMP.130 Clasificarea constatărilor</p> <p>Pentru fiecare element inspectat, se definesc drept constatări trei categorii de posibile neconformități în raport cu cerințele aplicabile. Aceste constatări se clasifică după cum urmează:</p> <p>1. o constatare de categoria 3 este orice neconformitate semnificativă identificată în raport cu cerințele aplicabile sau cu condițiile dintr-un certificat care are o influență majoră asupra siguranței;</p> <p>2. o constatare de categoria 2 este orice neconformitate identificată în raport cu cerințele aplicabile sau cu condițiile dintr-un certificat care are o influență semnificativă asupra siguranței;</p> <p>3. o constatare de categoria 1 este orice neconformitate identificată în raport cu cerințele aplicabile sau cu condițiile dintr-un certificat care are o influență minoră asupra siguranței.</p>			

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>ARO.RAMP.135 Acțiuni întreprinse în urma constatărilor</p> <p>(a) Pentru o constatare de categoria 2 sau 3, autoritatea competentă sau, după caz, agenția:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. comunică în scris constatarea operatorului, solicitându-i acestuia să facă dovada acțiunilor corective întreprinse; și 2. informează autoritatea competentă a statului operatorului și, după caz, statul în care este înmatriculată aeronava și în care s-au eliberat licențele echipajului de zbor. Acolo unde este cazul, autoritatea competentă sau agenția solicită confirmarea faptului că aceștia sunt de acord cu acțiunile corective întreprinse de operator în conformitate cu ARO.GEN.350 sau ARO.GEN.355. <p>(b) În plus față de cele dispuse la litera (a), în cazul unei constatări de categoria 3, autoritatea competentă ia măsuri imediate:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. impunând o restricție de exploatare a aeronavei; 2. solicitând să se întreprindă imediat acțiuni corective; 3. reținând aeronava la sol în conformitate cu ARO.RAMP.140; sau 4. impunând o interdicție imediată de exploatare în conformitate cu articolul 6 din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005. 			

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(c) Atunci când semnaleză o constatare de categoria 3, agenția solicită autorității competente a statului în care a aterizat aeronava să ia măsurile corespunzătoare în conformitate cu litera (b)			
<p>ARO.RAMP.140 Reținerea la sol a unei aeronave</p> <p>(a) În cazul unei constatări de categoria 3, dacă se presupune că se intenționează sau este probabil ca o aeronavă să efectueze un zbor fără ca operatorul sau proprietarul să fi executat acțiunea corectivă corespunzătoare, autoritatea competentă trebuie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. să notifice pilotul comandant/comandantul sau operatorul că aeronava nu are permisiunea de a începe zborul până la noi dispoziții; și 2. să rețină aeronava la sol. <p>(b) Autoritatea competentă a statului în care aeronava este reținută la sol informează imediat autoritatea competentă a statului operatorului și pe cea a statului în care este înmatriculată aeronava, dacă este cazul, precum și agenția, în cazul unei aeronave reținute la sol care este folosită de un operator dintr-o țară terță.</p> <p>(c) Autoritatea competentă, în colaborare cu statul operatorului sau cu statul de înmatriculare, prevede</p>			

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>condițiile necesare în care aeronava poate primi permisiunea de decolare.</p> <p>(d) Dacă neconformitatea afectează valabilitatea certificatului de navigabilitate al aeronavei, reținerea la sol este ridicată numai de către autoritatea competentă în momentul în care operatorul face dovada că:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. s-a restabilit conformitatea cu cerințele aplicabile; 2. a obținut o autorizație de zbor în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 748/2012, în cazul aeronavelor înmatriculate într-un stat membru; 3. deține o autorizație de zbor sau un document echivalent din partea statului de înmatriculare sau a statului operatorului, în cazul aeronavelor înmatriculate într-o țară terță și exploatate de un operator din UE sau dintr-o țară terță; și 4. a obținut permisiunea țărilor terțe care vor fi survolate, dacă este cazul. 			
<p>ARO.RAMP.145 Raportarea</p> <p>(a) Informațiile colectate în conformitate cu punctul ARO.RAMP.125 litera (a) sunt introduse în baza de date centralizată menționată la punctul ARO.RAMP.150 litera (b) punctul 2, în termen de 21 de zile calendaristice de la inspecție.</p>			

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(b) Autoritatea competentă sau agenția introduce în baza de date centralizată orice informație utilă pentru aplicarea Regulamentului (CE) nr. 216/2008 și a normelor sale de aplicare și pentru realizarea de către agenție a sarcinilor care îi revin în temeiul prezentei anexe, inclusiv informațiile relevante menționate la punctul ARO.RAMP.110.</p> <p>(c) Ori de câte ori informațiile menționate la punctul ARO.RAMP.110 indică o potențială amenințare la adresa siguranței, aceste informații trebuie comunicate de îndată fiecărei autorități competente și agenției.</p> <p>(d) Ori de câte ori autoritatea competentă primește, din partea unei persoane, informații cu privire la deficiențele unei aeronave, identitatea sursei informațiilor menționate la punctul ARO.RAMP.110 și la punctul ARO.RAMP.125 litera (a) nu se divulgă</p>			
<p>RO.RAMP.150 Sarcinile de coordonare ale agenției</p> <p>(a) Agenția gestionează și utilizează instrumentele și procedurile necesare pentru stocarea și schimbul de:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. informații menționate la punctul ARO.RAMP.145. 2. informații puse la dispoziție de țări terțe sau organizații internaționale care au încheiat acorduri în acest sens cu UE 			

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>sau de organizații cu care agenția a încheiat acorduri în acest sens în conformitate cu articolul 27 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008.</p> <p>(b) Această gestionare presupune următoarele sarcini:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. stocarea datelor provenite de la statele membre, de interes sub raportul informațiilor privind siguranța aeronavelor care aterizează pe aerodromurile aflate pe teritoriul supus dispozițiilor tratatului; 2. crearea, menținerea și actualizarea continuă a unei baze de date centralizate care să conțină toate informațiile menționate la litera (a) punctele 1 și 2; 3. efectuarea modificărilor și a îmbunătățirilor necesare ale aplicației bazei de date; 4. analizarea bazei de date centralizate și a altor informații relevante cu privire la siguranța aeronavelor și a operatorilor aerieni și, pornind de la aceasta: <ol style="list-style-type: none"> (i) furnizarea de consultanță pentru Comisia Europeană și autoritățile competente cu privire la acțiunile imediate sau politica subsecventă; (ii) raportarea potențialelor probleme de siguranță către Comisia Europeană și autoritățile competente; (iii) propunerea de acțiuni coordonate Comisiei și autorităților competente, atunci când acest lucru este necesar din 			

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p> motive de siguranță, și asigurarea coordonării la nivel tehnic a acestor acțiuni;</p> <p>5. menținerea legăturii cu alte instituții și organisme europene, organizații internaționale și autorități competente din țări terțe în ceea ce privește schimbul de informații.</p>			
<p>ARO.RAMP.155 Raportul anual</p> <p> Agenția pregătește și înaintează Comisiei un raport anual cu privire la sistemul inspecțiilor la platformă, care cuprinde cel puțin următoarele informații:</p> <p>(a) stadiul în care se află sistemul;</p> <p>(b) stadiul inspecțiilor efectuate în cursul anului;</p> <p>(c) analiza rezultatelor inspecțiilor cu indicarea categoriilor de constatări;</p> <p>(d) acțiunile întreprinse în cursul anului;</p> <p>(e) propuneri pentru îmbunătățirea în continuare a sistemului de inspecții la platformă; și</p> <p>(f) anexe cu listele inspecțiilor clasificate în funcție de statul de operare, tipul de aeronavă, operatorul și procentul de constatări în raport cu numărul de inspecții.</p>			

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>ARO.RAMP.160 Informarea publicului și protecția informațiilor</p> <p>(a) Statele membre utilizează informațiile pe care le primesc în temeiul dispozițiilor de la punctele ARO.RAMP.105 și ARO.RAMP.145 numai în scopul aplicării Regulamentului (CE) nr. 216/2008 și a normelor sale de aplicare și le protejează în consecință.</p> <p>(b) Agenția publică anual un raport de informații agregate, accesibil publicului, care conține o analiză a informațiilor primite în conformitate cu ARO.RAMP.145. Raportul trebuie să fie simplu și ușor de înțeles, iar sursa informațiilor nu se divulgă.</p>			
<p>ANEXA III CERINȚE APLICABILE ORGANIZAȚIILOR PENTRU OPERAȚIUNILE AERIENE [PARTEA ORO]</p>	<p>Anexa nr. 3 la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene CERINȚE APLICABILE ORGANIZAȚIILOR PENTRU EFECTUAREA OPERAȚIUNILOR AERIENE (Partea ORO)</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>ORO.GEN.005 Domeniul de aplicare Prezenta anexă stabilește cerințele care trebuie respectate de un operator aerian care desfășoară:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) operațiuni de transport aerian comercial (CAT); (b) operațiuni comerciale specializate; (c) operațiuni necomerciale cu aeronave complexe motorizate; (d) operațiuni necomerciale specializate cu aeronave complexe motorizate; (e) operațiuni de mobilitate aeriană inovatoare (IAM). 	<p>ORO.GEN.005 Domeniul de aplicare Anexa nr.3 (Partea ORO) stabilește cerințe care trebuie respectate de un operator aerian care desfășoară:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) operațiuni de transport aerian comercial; (b) operațiuni comerciale specializate; (c) operațiuni necomerciale cu aeronave complexe motorizate; (d) operațiuni necomerciale specializate cu aeronave complexe motorizate. (e) operațiuni de mobilitate aeriană inovatoare (IAM). 	Compatibil	
<p>SUBPARTEA GEN CERINȚE GENERALE SECȚIUNEA I Dispoziții generale ORO.GEN.105 Autoritatea competentă În sensul prezentei anexe, autoritatea competentă care exercită supravegherea operatorilor supuși unei obligații de certificare sau declarare sau unei autorizații pentru operațiuni specializate este, în cazul operatorilor care își au sediul principal al activității într-un stat membru, autoritatea desemnată de respectivul stat membru.</p>	<p>SUBPARTEA GEN CERINȚE GENERALE Secțiunea 1 Dispoziții generale ORO.GEN.105 Autoritatea competentă În sensul anexei nr. 3 (Partea ORO), autoritatea competentă care exercită supravegherea operatorilor supuși unei obligații de certificare ori declarare sau unei autorizații pentru operațiuni comerciale specializate este AAC.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>ORO.GEN.110 Responsabilitățile operatorului</p> <p>(a) Operatorul este responsabil cu exploatarea aeronavei în conformitate cu anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008, după caz, cu cerințele relevante din prezenta anexă și cu certificatul său de operator aerian (AOC) sau cu autorizația pentru operațiuni specializate (autorizația SPO) sau cu declarația.</p> <p>(b) Fiecare zbor se execută în conformitate cu prevederile din manualul de operațiuni.</p> <p>(c) Operatorul instituie și menține un sistem de exercitare a controlului operațional asupra oricărui zbor efectuat în conformitate cu condițiile din certificatul său sau din autorizația pentru operațiuni specializate sau declarația sa.</p> <p>(d) Operatorul se asigură că aeronavele sale sunt echipate și că echipajele sale sunt calificate corespunzător pentru zona și tipul de operațiune.</p> <p>(e) Operatorul se asigură că întregul personal desemnat sau implicat direct în operațiuni la sol și în zbor este instruit în mod corespunzător, a demonstrat abilitățile necesare pentru îndeplinirea sarcinilor sale specifice și este conștient de responsabilitățile care îi revin și de</p>	<p>ORO.GEN.110 Responsabilitățile operatorului</p> <p>(a) Operatorul este responsabil de exploatarea aeronavei în conformitate cu prevederile anexei nr. 3 la Codul aerian, după caz, cu cerințele relevante din anexa nr. 3 (Partea ORO) și cu certificatul său de operator aerian sau cu autorizația pentru operațiuni comerciale specializate, sau cu declarația sa.</p> <p>(b) Fiecare zbor se execută în conformitate cu prevederile din manualul de operațiuni.</p> <p>(c) Operatorul instituie și menține un sistem de exercitare a controlului operațional asupra oricărui zbor efectuat în conformitate cu condițiile menționate în certificatul său, sau din autorizația pentru operațiuni comerciale specializate, sau declarația sa.</p> <p>(d) Operatorul se asigură că aeronavele sale sunt echipate și că echipajele sale sunt calificate corespunzător pentru zona și tipul de operațiune. Aeronavele ce nu dețin certificate de tip eliberate sau validate de Agenția Europeană de Siguranță a Aviației (în continuare – <i>EASA</i>) vor fi limitate în efectuarea operațiunilor aeriene pe teritoriul Uniunii Europene.</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>relațiile dintre aceste sarcini și operarea în ansamblu.</p> <p>(f) Operatorul instituie proceduri și instrucțiuni pentru operarea în condiții de siguranță a fiecărui tip de aeronavă, cuprinzând sarcini și responsabilități pentru personalul de la sol și pentru membrii echipajului, pentru toate tipurile de operațiuni de la sol sau de pe durata zborului. Aceste proceduri și instrucțiuni nu obligă membrii echipajului să execute în timpul fazelor critice ale zborului alte activități decât cele necesare pentru operarea în condiții de siguranță a aeronavei. Trebuie, de asemenea, incluse proceduri și instrucțiuni pentru o perioadă de liniște în compartimentul echipajului de zbor.</p> <p>(g) Operatorul se asigură că întregul personal a luat la cunoștință că trebuie să respecte legile, reglementările și procedurile statelor în care se desfășoară operațiunile, care sunt relevante pentru executarea sarcinilor lor.</p> <p>(h) Operatorul întocmește o listă de verificare pentru fiecare tip de aeronavă care se utilizează de către membrii echipajului în toate fazele zborului în condiții normale, anormale și de urgență, pentru a se asigura că se respectă procedurile de operare din manualul de operațiuni. Concepția și utilizarea listelor de verificare respectă principiile</p>	<p>(e) Operatorul se asigură că întregul personal desemnat sau implicat direct în operațiuni la sol și în zbor este instruit în mod corespunzător, a demonstrat abilitățile necesare pentru îndeplinirea sarcinilor sale specifice și este conștient de responsabilitățile care îi revin și de relațiile dintre aceste sarcini și operarea în ansamblu.</p> <p>(f) Operatorul instituie proceduri și instrucțiuni pentru operarea în condiții de siguranță a fiecărui tip de aeronavă, cuprinzând sarcini și responsabilități pentru personalul de la sol și pentru membrii echipajului, pentru toate tipurile de operațiuni de la sol sau de zbor. Aceste proceduri nu obligă membrii echipajului să execute activități în timpul fazelor critice ale zborului, în afară de cele necesare pentru operarea în condiții de siguranță a aeronavei. Trebuie, de asemenea, incluse proceduri și instrucțiuni pentru o perioadă de liniște în compartimentul echipajului de zbor.</p> <p>(g) Operatorul se asigură că întregul personal a luat cunoștință că trebuie să respecte legile, reglementările și procedurile statelor în care se desfășoară operațiunile, care sunt relevante pentru executarea sarcinilor lor.</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>factorilor umani și iau în considerare cea mai recentă documentație relevantă publicată de titularul aprobării de proiect.</p> <p>(i) Operatorul specifică procedurile de planificare a zborului pentru a oferi o desfășurare a zborului în condiții de siguranță, pe baza caracteristicilor de performanță ale aeronavei, a altor limitări de operare și a condițiilor relevante previzibile pe ruta care trebuie urmată și la aerodromurile sau locurile de operare în cauză. Aceste proceduri trebuie incluse în manualul de operațiuni.</p> <p>(j) Operatorul elaborează și menține programe de pregătire a personalului pe tema bunurilor periculoase, după cum prevăd instrucțiunile tehnice. Aceste programele de pregătire sunt proporționale cu responsabilitățile personalului. Programele de formare a operatorilor care efectuează operațiuni CAT, indiferent dacă aceștia transportă bunuri periculoase sau nu, precum și a operatorilor care efectuează alte operațiuni decât operațiunile CAT, menționate la literele (b), (c) și (d) de la punctul ORO.GEN.005, care transportă bunuri periculoase sunt supuse revizuirii și aprobării de către autoritatea competentă.</p>	<p>(h) Operatorul întocmește o listă de verificare pentru fiecare tip de aeronavă care se utilizează de către membrii echipajului în toate fazele zborului în condiții normale, anormale și de urgență, pentru a se asigura că se respectă procedurile de operare din manualul de operațiuni. Concepția și utilizarea listelor de verificare respectă principiile factorilor umani și iau în considerare cea mai recentă documentație relevantă publicată de titularul aprobării de proiect.</p> <p>(i) Operatorul specifică procedurile de planificare a zborului pentru a oferi o desfășurare a zborului în condiții de siguranță, pe baza caracteristicilor de performanță ale aeronavei, a altor limitări de operare și a condițiilor relevante previzibile pe ruta care trebuie urmată și la aerodromurile sau locurile de operare în cauză. Aceste proceduri trebuie incluse în manualul de operațiuni.</p> <p>(j) Operatorul elaborează și menține programe de pregătire a personalului pe tema bunurilor periculoase, după cum prevăd cerințele tehnice Transportul aerian al bunurilor periculoase aprobate de AAC (CT-TABP) și instrucțiunile tehnice (Doc 9284). Aceste programe de pregătire</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(k) În pofida dispozițiilor de la litera (j), operatorii care desfășoară activități comerciale cu oricare dintre următoarele aeronave se asigură că membrii echipajului de zbor au beneficiat de un curs de pregătire sau de un instructaj corespunzător privind bunurile periculoase care să le permită să recunoască bunurile periculoase nedeclarate aduse la bord de pasageri sau transportate în cală:</p> <p>1. un avion monomotor cu elice cu o MCTOM de 5 700 kg sau mai mică și cu o MOPSC de 5 locuri sau mai puțin, operat în cadrul unui zbor care decolează și aterizează pe același aerodrom sau loc de operare, în condiții VFR pe timp de zi;</p> <p>2. un elicopter motorizat, altul decât unul complex, monomotor, cu o MOPSC de 5 locuri sau mai puțin, operat în cadrul unui zbor care decolează și aterizează pe același aerodrom sau loc de operare, în condiții VFR pe timp de zi.</p>	<p>sunt proporționale cu responsabilitățile personalului. Programele de formare a operatorilor care efectuează operațiuni CAT, indiferent dacă aceștia transportă bunuri periculoase sau nu, precum și a operatorilor care efectuează alte operațiuni decât operațiunile CAT, menționate la lit.(b), (c) și (d) de la ORO.GEN.005 care transportă bunuri periculoase sunt supuse revizuirii și aprobării de către AAC.</p> <p>(k) Fără a aduce atingere dispozițiilor de la lit.(j), operatorii care desfășoară activități comerciale cu oricare dintre următoarele aeronave se asigură că membrii echipajului de zbor au beneficiat de un curs de pregătire sau de un instructaj corespunzător privind bunurile periculoase, care să le permită să recunoască bunurile periculoase nedeclarate aduse la bord de pasageri sau transportate în cală:</p> <p>1. un avion monomotor cu elice cu o MCTOM de 5700 kg sau mai mică și cu o MOPSC de 5 locuri sau mai puțin, operate în cadrul unui zbor care decolează și aterizează pe același aerodrom sau loc de operare, în condiții VFR pe timp de zi;</p> <p>2. un elicopter motorizat, altul decât unul complex, monomotor, cu o MOPSC de 5 locuri sau mai puțin,</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	operat în cadrul unul zbor care decolează și aterizează pe același aerodrom sau loc de operare, în condiții VFR pe timp de zi.		
<p>ORO.GEN.115 Solicitarea unui AOC (a) Cererea de certificat de operator aerian sau de modificare a unui certificat existent se realizează în forma și modul stabilite de autoritatea competentă ținând cont de cerințele aplicabile din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și din normele sale de aplicare. (b) Solicitanții unui certificat inițial furnizează autorității competente o documentație care demonstrează modul în care aceștia se vor conforma cerințelor stabilite în Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și în normele sale de aplicare. O astfel de documentație include o procedură care descrie modul în care se vor gestiona schimbările ce nu necesită o aprobare prealabilă și cum se vor notifica acestea autorității competente.</p>	<p>ORO.GEN.115 Solicitarea unui AOC (a) Cererea de certificat de operator aerian sau de modificare a unui certificat existent se realizează în forma și modul stabilit de AAC, ținând cont de cerințele aplicabile din Codul aerian și normele sale de aplicare. (b) Solicitanții unui certificat inițial furnizează AAC documentația care demonstrează modul în care aceștia se vor conforma prevederilor Codului aerian și normelor sale de aplicare. Documentația respectivă include o procedură care descrie modul în care se vor gestiona schimbările ce nu necesită o aprobare prealabilă și cum se vor notifica acestea AAC.</p>	Compatibil	
<p>ORO.GEN.120 Mijloace de conformitate (a) Pentru a obține conformitatea cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și cu normele sale de aplicare, un operator poate utiliza mijloace de conformitate alternative la cele adoptate de agenție.</p>	<p>ORO.GEN.120 Mijloace de conformitate (a) Pentru a obține conformitatea cu Codul aerian și normele sale de aplicare, un operator poate utiliza AltMoC la cele adoptate de AAC. (b) Atunci când un operator care face obiectul certificării dorește să</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(b) Atunci când un operator care face obiectul certificării dorește să utilizeze un mijloc de conformitate alternativ la mijloacele acceptabile de conformitate (AMC) adoptate de agenție pentru a obține conformitatea cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și cu normele sale de aplicare, înainte de a-l implementa, aceasta trebuie să furnizeze autorității competente o descriere completă a mijlocului de conformitate alternativ. Descrierea trebuie să includă toate revizuirile manualelor sau procedurilor care ar putea fi relevante, precum și o evaluare care demonstrează respectarea normelor de aplicare.</p> <p>Operatorul poate pune în aplicare aceste mijloace de conformitate alternative sub rezerva aprobării prealabile de către autoritatea competentă și la primirea notificării prevăzute la punctul ARO.GEN.120 litera (d).</p> <p>(c) Un operator care trebuie să își declare activitatea notifică autorității competente lista mijloacelor alternative de conformare pe care le utilizează pentru obținerea conformității cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și cu normele de aplicare ale acestuia.</p> <p>(d) Atunci când un operator care face obiectul unei autorizații SPO dorește să utilizeze mijloace de conformitate alternative, el trebuie să respecte</p>	<p>utilizeze un AltMoC la AMC-urile adoptate de AAC, pentru a obține conformitatea cu Codul aerian și normele sale de aplicare, înainte de a-l implementa, acesta trebuie să furnizeze AAC o descriere completă a AltMoC. Descrierea trebuie să includă toate revizuirile manualelor sau procedurilor care ar putea fi relevante, precum și o evaluare care demonstrează respectarea normelor de aplicare.</p> <p>Operatorul poate pune în aplicare aceste AltMoC sub rezerva aprobării prealabile de către AAC și la primirea notificării prevăzute în ARO.GEN.120 lit.(d).</p> <p>(c) Un operator care trebuie să își declare activitatea notifică AAC lista AltMoC pe care le utilizează pentru obținerea conformității cu Codul aerian și normele sale de aplicare.</p> <p>(d) Atunci când un operator care face obiectul unei autorizații pentru operațiuni comerciale specializate dorește să utilizeze AltMoC, el trebuie să respecte dispozițiile lit. (b) ori de câte ori aceste AltMoC afectează procedurile standard de operare care fac parte din autorizație.</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
dispozițiile literei (b) ori de câte ori aceste mijloace de conformitate alternative afectează procedurile standard de operare care fac parte din autorizație, precum și dispozițiile literei (c) pentru partea declarată din organizarea și funcționarea sa.			
<p>ORO.GEN.125 Condiții de aprobare și privilegiile unui titular de AOC Un operator certificat respectă sfera și privilegiile definite în specificațiile de operare anexate la certificatul operatorului.</p>	<p>ORO.GEN.125 Condiții de aprobare și privilegiile unui titular de AOC Un operator certificat respectă sfera și privilegiile definite în specificațiile de operare anexate la certificatul operatorului.</p>	Compatibil	
<p>ORO.GEN.130 Schimbări legate de titularul unui AOC (a) Orice schimbare care afectează: 1. sfera certificatului sau specificațiile de operare ale unui operator; sau 2. oricare dintre elementele sistemului de management al operatorului prevăzut la ORO.GEN.200 litera (a) punctele (1) și (2), necesită aprobarea prealabilă a autorității competente. (b) Pentru orice schimbări care necesită o aprobare prealabilă în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și cu normele sale de aplicare, operatorul solicită și obține o autorizație din partea autorității competente. Cererea se face</p>	<p>ORO.GEN.130 Schimbările legate de titularul unui AOC (a) Necesită aprobarea prealabilă a AAC orice schimbare care afectează: 1. sfera certificatului sau specificațiile de operare ale unui operator; sau 2. oricare dintre elementele sistemului de management al operatorului prevăzut la ORO.GEN.200 lit. (a) pct.1 și 2. (b) Pentru orice schimbări care necesită o aprobare prealabilă în conformitate cu Codul aerian și normele sale de aplicare, operatorul solicită și obține o aprobare din partea AAC. Cererea se face înainte ca orice astfel de schimbare să aibă loc, pentru</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>înainte ca orice astfel de schimbare să aibă loc, pentru a permite autorității competente să determine menținerea conformității cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și cu normele sale de aplicare și să modifice, dacă este necesar, certificatul operatorului și condițiile de aprobare asociate anexate la acesta.</p> <p>Operatorul furnizează autorității competente orice documentație relevantă.</p> <p>Schimbarea se realizează numai la primirea aprobării oficiale a autorității competente în conformitate cu ARO.GEN.330.</p> <p>În timpul acestor schimbări, operatorul își desfășoară activitatea în condițiile prevăzute de autoritatea competentă, după caz.</p> <p>(c) Toate schimbările care nu necesită o aprobare prealabilă se gestionează și se notifică autorității competente în modul definit în procedura aprobată de autoritatea competentă în conformitate cu ARO.GEN.310 litera (c).</p>	<p>a permite AAC să determine menținerea conformității cu Codul aerian și normele sale de aplicare, și să modifice, dacă este necesar, certificatul operatorului și condițiile de aprobare asociate anexate la acesta.</p> <p>Operatorul furnizează AAC orice documentație relevantă.</p> <p>Schimbarea se realizează numai la primirea aprobării oficiale a AAC, în conformitate cu ARO.GEN.330.</p> <p>În timpul acestor schimbări, operatorul își desfășoară activitatea în condițiile prevăzute de AAC, după caz.</p> <p>(c) Toate schimbările care nu necesită o aprobare prealabilă se gestionează și se notifică AAC în modul definit în procedura aprobată de AAC, în conformitate cu ARO.GEN.310 lit.(c).</p> <p>(d) Orice modificare a documentelor care au stat la baza acordării certificatului de operator aerian se comunică AAC de către operator, în termen de 5 zile.</p> <p>(e) Operatorul notifică în prealabil AAC orice plan de a opera un nou serviciu aerian către un continent sau regiune a lumii care nu era deservită anterior, despre modificări ale numărului sau tipului de aeronave</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	<p>folosite, fuziuni sau achiziții de aeronave preconizate, dar fără a se limita numai la acestea.</p> <p>(f) Operatorul va pune la dispoziție:</p> <p>(1) detalii exacte privind toate modificările propuse, de exemplu modificarea tipului de serviciu, proiecte de preluare sau fuziune, modificări ale capitalului social, introducerea/excluderea aeronavelor etc.;</p> <p>(2) copia contractului (contractelor) de asigurare și a certificatului/poliței (certificatelor/polițelor) de asigurare pentru răspunderea civilă față de pasageri, bagaje și mărfuri, precum și pentru răspunderea civilă față de părți terțe, încheiate cu respectarea mărimilor stabilite de Legea nr.118/2020 privind răspunderea civilă și cerințele de asigurare a operatorilor aerieni și a operatorilor de aeronave (în continuare – <i>Legea nr.118/2020</i>), precum și scrisoarea de preluare a obligațiunii, eliberată de compania de asigurare/brokerul sau compania de reasigurare (Letter of Undertaking).</p>		
<p>ORO.GEN.135 Menținerea valabilității unui AOC (a) Certificatul operatorului rămâne valabil sub rezerva îndeplinirii tuturor condițiilor următoare:</p>	<p>ORO.GEN.135 Menținerea valabilității unui AOC (a) Certificatul operatorului rămâne valabil cu condiția îndeplinirii tuturor condițiilor următoare:</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>1. operatorul continuă să respecte cerințele relevante din Regulamentul (UE) 2018/1139 și din actele sale delegate și de punere în aplicare, ținând cont de dispozițiile referitoare la tratarea constatărilor conform dispozițiilor de la punctul ORO.GEN.150 din prezenta anexă;</p> <p>2. autoritățile competente i se acordă acces la operator în conformitate cu punctul ORO.GEN.140 din prezenta anexă, pentru a determina dacă se menține conformarea cu cerințele relevante din Regulamentul (UE) 2018/1139 și din actele sale delegate și de punere în aplicare;</p> <p>3. certificatul nu face obiectul renunțării sau al revocării. (b) În cazul revocării sau renunțării, certificatul se înapoiază autorității competente fără întârziere.</p>	<p>1. operatorul continuă să respecte prevederile Codului aerian și normele sale de aplicare, ținând cont de prevederile referitoare la tratarea constatărilor conform ORO.GEN.150;</p> <p>2. AAC să i se acorde acces la operator, în conformitate cu ORO.GEN.140, pentru a determina dacă se menține conformitatea cu prevederile Codului aerian și normele sale de aplicare;</p> <p>3. certificatul nu face obiectul renunțării sau revocării. (b) În cazul revocării sau renunțării, certificatul se înapoiază AAC fără întârziere.</p>		
<p>ORO.GEN.140 Accesul (a) În scopul stabilirii conformării cu cerințele relevante din Regulamentul (UE) 2018/1139 și din actele sale delegate și de punere în aplicare, operatorul acordă în orice moment acces la întreaga bază materială, la toate aeronavele, documentele, evidențele, datele, procedurile sau la alte materiale relevante pentru activitatea sa care face obiectul certificării, al autorizației SPO</p>	<p>ORO.GEN.140 Acces (a) În scopul stabilirii conformității cu cerințele relevante din Codul aerian și normele sale de aplicare, operatorul acordă în orice moment acces la întreaga bază materială, la toate aeronavele, documentele, evidențele, datele, procedurile sau la alte materiale relevante pentru activitatea sa care face obiectul certificării, al autorizației pentru operațiuni</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>sau al declarării, fie că este sau nu subcontractată, oricărei persoane autorizate de una dintre următoarele autorități:</p> <p>1. autoritatea competentă definită la punctul ORO.GEN.105 din anexa III la prezentul regulament;</p> <p>2. autoritatea care acționează în temeiul prevederilor de la punctul ARO.GEN.300 litera (d), punctul ARO.GEN.300 litera (e) sau din subpartea RAMP din anexa II la prezentul regulament.</p> <p>(b) Accesul la aeronavele menționate la litera (a):</p> <p>(i) pentru operațiunile CAT cu avioane și elicoptere, include posibilitatea de a urca și de a rămâne la bordul aeronavei în timpul operațiunilor de zbor, cu excepția cazului în care, din motive de siguranță, comandantul decide altfel în privința compartimentului echipajului de zbor în conformitate cu punctul CAT.GEN.MPA.135;</p> <p>(ii) pentru operațiunile IAM cu VCA, include posibilitatea de a urca și de a rămâne la bordul aeronavei în timpul operațiunilor de zbor, cu excepția cazului în care, din motive de siguranță, pilotul comandant decide altfel în conformitate cu punctul CAT.GEN.MPA.135.</p>	<p>comerciale specializate sau al declarării, fie că este sau nu subcontractată, oricărei persoane autorizate de una dintre următoarele autorități:</p> <p>1. AAC;</p> <p>2. autoritatea care acționează în temeiul prevederilor ARO.GEN.300 lit. (d), ARO.GEN.300 lit. (e) sau din CT-OPS subpartea RAMP, aprobate de AAC.</p> <p>(b) Accesul la aeronave menționat la lit. (a): 1. în cazul CAT, posibilitatea de a urca și de a rămâne la bordul aeronavei în timpul operațiunilor de zbor, cu excepția cazului în care, din motive de siguranță, comandantul decide altfel în privința compartimentului echipajului de zbor în conformitate cu prevederile CAT.GEN.MPA.135; 2. pentru operațiunile IAM cu VCA, include posibilitatea de a urca și de a rămâne la bordul aeronavei în timpul operațiunilor de zbor, cu excepția cazului în care, din motive de siguranță, pilotul comandant decide altfel în conformitate cu punctul CAT.GEN.MPA.135.</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>ORO.GEN.150 Constatări După primirea unei notificări a constatărilor, operatorul:</p> <p>(a) determină cauza care stă la baza neconformității;</p> <p>(b) definește un plan de acțiuni corective; și</p> <p>(c) demonstrează implementarea acțiunilor corective într-un mod satisfăcător pentru autoritatea competentă, într-un termen convenit cu respectiva autoritate, definit la ARO.GEN.350 litera (d).</p> <p>(d) informează orice organizație de handling la sol contractată cu privire la măsurile luate pentru a remedia neconformitatea, în cazul în care neconformitatea respectivă afectează în mod direct riscul la adresa siguranței în cadrul respectivei organizații de handling la sol sau responsabilitățile acesteia.</p> <p>În vigoare din 27.03.2028, conform 32025R0024</p>	<p>ORO.GEN.150 Constatări După primirea unei notificări a constatărilor, operatorul:</p> <p>(a) determină cauza care stă la baza neconformității;</p> <p>(b) definește un plan de acțiuni corective; și</p> <p>(c) demonstrează implementarea acțiunilor corective într-un mod satisfăcător pentru AAC, într-un termen convenit cu AAC, definit la ARO.GEN.350 lit.(d).</p> <p>(d) informează orice organizație de handling la sol contractată cu privire la măsurile luate pentru a remedia neconformitatea, în cazul în care neconformitatea respectivă afectează în mod direct riscul la adresa siguranței în cadrul respectivei organizații de handling la sol sau responsabilitățile acesteia.</p> <p>În vigoare din 27.03.2028, conform 32025R0024</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>ORO.GEN.155 Reacția imediată la o problemă de siguranță Operatorul pune în aplicare: (a) orice măsură de siguranță impusă de autoritatea competentă în conformitate cu ARO.GEN.135 litera (c); și (b) orice informație obligatorie relevantă în materie de siguranță emisă de agenție, inclusiv directivele privind navigabilitatea.</p>	<p>ORO.GEN.155 Reacția imediată la o problemă de siguranță Operatorul pune în aplicare: (a) orice măsură de siguranță impusă de AAC în conformitate cu ARO.GEN.350 lit.(c) sau autoritățile statului de proiectare a aeronavei; și (b) orice informație obligatorie relevantă în materie de siguranță emisă de AAC sau autoritățile statului de proiectare a aeronavei, inclusiv directivele privind navigabilitatea</p>	Compatibil	
<p>ORO.GEN.160 Raportarea evenimentelor (a) Operatorul raportează autorității competente și oricărei alte organizații care trebuie informată conform dispozițiilor statului operatorului orice accident, incident grav și eveniment definite în Regulamentul (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului și în Regulamentul (UE) nr. 376/2014. (b) Fără a aduce atingere literei (a), operatorul raportează autorității competente și organizației responsabile de proiectarea aeronavei incidentele, defecțiunile, defectele tehnice, depășirile limitelor tehnice sau evenimentele care ar atrage atenția asupra existenței unor informații incorecte, incomplete sau ambigue în datele privind conformitatea operațională instituite în conformitate cu</p>	<p>ORO.GEN.160 Raportarea evenimentelor (a) Operatorul raportează autorității responsabile de investigare, AAC și oricărei alte autorități care trebuie informată conform prevederilor cadrului normativ cu privire la raportarea și investigarea accidentelor și incidentelor din aviația civilă orice accident, incident grav și eveniment. (b) Fără a aduce atingere lit. (a), operatorul raportează AAC și organizației responsabile de proiectarea aeronavei incidentele, defecțiunile, defectele tehnice, depășirile limitelor tehnice sau evenimentele care ar atrage atenția asupra existenței unor informații incorecte, incomplete sau ambigue în datele privind conformitatea operațională instituite în conformitate</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>Regulamentul (UE) nr. 748/2012 sau alte circumstanțe anormale care au pus sau ar fi putut pune în pericol operarea aeronavei în condiții de siguranță și care nu au dus la producerea unui accident sau a unui incident grav.</p> <p>(c) Fără a aduce atingere Regulamentului (UE) nr. 996/2010 și Regulamentului (UE) nr. 376/2014, rapoartele menționate la literele (a) și (b) se întocmesc în forma și modul stabilite de autoritatea competentă și conțin toate informațiile pertinente referitoare la circumstanțele cunoscute de operator.</p> <p>(d) Rapoartele se realizează cât mai curând posibil, însă în orice caz în termen de 72 de ore de la momentul identificării de către operator a situației la care face referire raportul, cu excepția cazului în care există circumstanțe excepționale care împiedică acest lucru.</p> <p>(e) Acolo unde este cazul, operatorul realizează un raport de urmărire pentru a furniza detalii despre măsurile pe care intenționează să le ia pentru a preveni evenimente similare pe viitor, imediat ce aceste măsuri au fost identificate. Acest raport se realizează în forma și modul stabilite de autoritatea competentă.</p>	<p>cu Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție sau alte circumstanțe anormale care au pus sau ar fi putut pune în pericol operarea aeronavei în condiții de siguranță și care nu au dus la producerea unui accident sau a unui incident grav.</p> <p>(c) Fără a aduce atingere prevederilor RAC-RAASEAC și cadrului normativ privind investigarea accidentelor și incidentelor din aviația civilă, rapoartele menționate la lit.(a) și (b) se întocmesc în forma și modul stabilite de autoritatea responsabilă de investigare în comun cu AAC și conțin toate informațiile cunoscute de operator.</p> <p>(d) Rapoartele se întocmesc cât mai curând posibil, însă, în orice caz, în termen de 72 de ore de la momentul identificării de către operator a situației la care face referire raportul, cu excepția situației în care există circumstanțe excepționale care împiedică acest lucru.</p> <p>(e) Acolo unde este cazul, operatorul realizează un raport de urmărire</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	<p>pentru a furniza detalii despre măsurile pe care intenționează să le ia pentru a preveni evenimente similare pe viitor, imediat ce aceste măsuri au fost identificate. Acest raport se realizează în forma și modul stabilite de autoritatea responsabilă de investigare în comun cu AAC.</p>		
<p>SECȚIUNEA 2 Managementul ORO.GEN.200 Sistemul de management (a) Operatorul instituie, pune în aplicare și menține un sistem de management care include:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. responsabilități și răspunderi clar definite la nivelul întregii structuri a operatorului, inclusiv răspunderea directă în materie de siguranță a cadrului de conducere responsabil; 2. o descriere a filozofiilor și principiilor generale ale operatorului în materie de siguranță, denumite generic politica de siguranță; 3. identificarea pericolelor care amenință siguranța aviației, generate de activitățile operatorului, evaluarea acestora și managementul riscurilor asociate, inclusiv luarea de măsuri în vederea reducerii riscului și a verificării eficacității acestora; 	<p>Secțiunea a 2-a Managementul ORO.GEN.200 Sistemul de management (a) Operatorul instituie, pune în aplicare și menține un sistem de management care include:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. responsabilități și răspunderi clar definite la nivelul întregii structuri a operatorului, inclusiv răspunderea directă în materie de siguranță a cadrului de conducere responsabil; 2. o descriere a principiilor generale ale operatorului în materie de siguranță, denumite generic politica de siguranță; 3. identificarea pericolelor care amenință siguranța aviației, generate de activitățile operatorului, evaluarea acestora și managementul riscurilor asociate, inclusiv luarea de măsuri în vederea reducerii riscului și a verificării eficacității acestora; 	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>4. menținerea nivelului de pregătire și de competență al personalului pentru a-i permite acestuia să își execute sarcinile;</p> <p>5. documentarea tuturor proceselor-cheie ale sistemului de management, inclusiv un proces menit să facă personalul conștient de responsabilitățile sale și procedura de modificare a acestei documentații;</p> <p>6. o funcție de monitorizare a conformității operatorului cu cerințele relevante. Monitorizarea conformității cuprinde un sistem de transmitere a constatărilor către cadrul de conducere responsabil în vederea asigurării implementării efective a unor acțiuni corective, după caz; și</p> <p>7. toate cerințele suplimentare prevăzute în subpărțile relevante din prezenta anexă sau din alte anexe aplicabile.</p> <p>(b) Sistemul de management corespunde mărimii operatorului și naturii și complexității activităților sale, ținând cont de pericolele și riscurile asociate, inerente acestor activități.</p>	<p>4. menținerea nivelului de pregătire și de competență al personalului pentru a-i permite acestuia să își execute sarcinile;</p> <p>5. documentarea tuturor proceselor-cheie ale sistemului de management, inclusiv un proces menit să facă personalul conștient de responsabilitățile sale și de procedura de modificare a acestei documentații;</p> <p>6. o funcție de monitorizare a conformității operatorului cu cerințele relevante. Monitorizarea conformității cuprinde un sistem de transmitere a constatărilor către cadrul de conducere responsabil în vederea asigurării implementării efective a unor acțiuni corective, după caz; și</p> <p>7. toate cerințele suplimentare prevăzute în Regulament.</p> <p>(b) Sistemul de management corespunde mărimii operatorului, naturii și complexității activităților sale, ținând cont de pericolele și riscurile asociate, aferente acestor activități.</p>		
<p>„ORO.GEN.200A Sistemul de management al securității informațiilor</p> <p>Pe lângă sistemul de management menționat la punctul ORO.GEN.200,</p>	<p>ORO.GEN.200A Sistemul de management al securității informațiilor</p> <p>Pe lângă sistemul de management menționat la punctul ORO.GEN.200,</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
operatorul instituie, implementează și menține un sistem de management al securității informațiilor în conformitate cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2023/203, pentru a asigura managementul corespunzător al riscurilor în materie de securitate a informațiilor care pot avea un impact asupra siguranței aviației.”	operatorul instituie, implementează și menține un sistem de management al securității informațiilor în conformitate cu Regulamentul privind stabilirea cerințelor referitoare la managementul riscurilor în materie de securitate a informațiilor cu impact potențial asupra siguranței aviației, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 722/2025, pentru a asigura managementul corespunzător al riscurilor în materie de securitate a informațiilor care pot avea un impact asupra siguranței aviației		
<p>ORO.GEN.205 Activități contractate</p> <p>(a) Atunci când subcontractează sau achiziționează orice servicii sau produse în cadrul activităților sale, operatorul se asigură că se îndeplinesc în mod cumulativ următoarele cerințe:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. serviciile sau produsele subcontractate sau achiziționate respectă cerințele aplicabile; 2. orice pericole la adresa siguranței aviației asociate serviciilor sau produselor subcontractate sau achiziționate sunt luate în considerare de sistemul de management al operatorului. <p>(b) Atunci când operatorul certificat sau titularul unei autorizații SPO contractează orice parte a activității sale unei organizații care nu este la rândul său</p>	<p>ORO.GEN.205 Activități contractate</p> <p>(a) Atunci când subcontractează sau achiziționează orice servicii sau produse în cadrul activității sale, operatorul se asigură că se îndeplinesc în mod cumulativ următoarele cerințe:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. serviciile sau produsele subcontractate sau achiziționate respectă cerințele aplicabile; 2. orice pericole la adresa siguranței aviației asociate serviciilor sau produselor subcontractate sau achiziționate sunt luate în considerare de sistemul de management al operatorului. <p>(b) Atunci când operatorul certificat sau titularul unei autorizații pentru</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>certificată sau autorizată în conformitate cu prezenta parte să desfășoare o astfel de activitate, organizația contractată își desfășoară activitatea în temeiul aprobării operatorului. Organizația contractantă se asigură că autorității competente i se acordă acces la organizația contractată, pentru a determina menținerea conformității cu cerințele aplicabile.</p>	<p>operațiuni comerciale specializate contactează orice parte a activității sale unei organizații, la rândul său, care nu este certificată sau autorizată în conformitate cu Partea ORO să desfășoare o astfel de activitate, organizația contractată își desfășoară activitatea în temeiul aprobării operatorului. Organizația contractantă se asigură că AAC i se acordă acces la organizația contractată, pentru a determina menținerea conformității cu cerințele aplicabile.</p>		
<p>ORO.GEN.210 Cerințe privind personalul (a) Operatorul numește un cadru de conducere responsabil, care deține autoritatea de a asigura că toate activitățile pot fi finanțate și executate în conformitate cu cerințele aplicabile. Cadrul de conducere responsabil poartă răspunderea pentru instituirea și menținerea unui sistem de management eficace. (b) Operatorul desemnează o persoană sau un grup de persoane care au răspunderea de a se asigura că operatorul respectă în continuare cerințele aplicabile. Respectiva persoană sau respectivele persoane răspund în ultimă instanță în fața cadrului de conducere responsabil.</p>	<p>ORO.GEN.210 Cerințe privind personalul (a) Operatorul numește un cadru de conducere responsabil, care deține autoritatea de a asigura că toate activitățile pot fi finanțate și executate în conformitate cu cerințele aplicabile. Cadrul de conducere responsabil poartă răspunderea pentru instituirea și menținerea unui sistem de management eficace. (b) Operatorul desemnează o persoană sau un grup de persoane care au răspunderea de a se asigura că operatorul respectă în continuare cerințele aplicabile. Respectiva persoană sau respectivele persoane răspund în ultimă instanță în fața cadrului de conducere responsabil.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(c) Operatorul deține suficient personal calificat pentru sarcinile planificate și pentru activitățile care trebuie desfășurate în conformitate cu cerințele aplicabile.</p> <p>(d) Operatorul ține evidențe corespunzătoare privind experiența, calificarea și pregătirea personalului pentru a dovedi conformitatea cu litera (c).</p> <p>(e) Operatorul se asigură că întregul personal cunoaște normele și procedurile relevante pentru executarea atribuțiilor sale.</p>	<p>Aceste persoane trebuie să susțină procedura de aprobare la AAC.</p> <p>(c) Operatorul deține suficient personal calificat pentru sarcinile planificate și pentru activitățile care trebuie desfășurate în conformitate cu cerințele aplicabile.</p> <p>(d) Operatorul ține evidențe corespunzătoare privind experiența, calificarea și pregătirea personalului pentru a dovedi conformitatea cu lit.(c).</p> <p>(e) Operatorul se asigură că întregul personal cunoaște normele și procedurile relevante pentru executarea atribuțiilor sale.</p>		
<p>ORO.GEN.215 Cerințe privind baza materială</p> <p>Operatorul deține o bază materială care să permită desfășurarea și managementul tuturor sarcinilor planificate și al activităților în conformitate cu cerințele aplicabile.</p>	<p>ORO.GEN.215 Cerințe privind baza materială</p> <p>Operatorul deține o bază materială care să permită desfășurarea și managementul tuturor sarcinilor planificate și al activităților în conformitate cu cerințele aplicabile.</p>	Compatibil	
<p>ORO.GEN.220 Evidența documentelor</p> <p>(a) Operatorul instituie un sistem de evidență a documentelor care permite stocarea adecvată și trasabilitatea sigură a tuturor activităților desfășurate și care acoperă în special toate elementele indicate la ORO.GEN.200.</p>	<p>ORO.GEN.220 Evidența documentelor</p> <p>(a) Operatorul instituie un sistem de evidență a documentelor care permite stocarea adecvată și trasabilitatea sigură a tuturor activităților desfășurate și care acoperă în special toate elementele indicate la ORO.GEN.200.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(b) Formatul evidențelor se specifică în procedurile operatorului.</p> <p>(c) Documentele păstrate în evidență se stochează într-un mod care asigură protecția împotriva deteriorării, alterării și furtului.</p>	<p>(b) Formatul evidențelor se specifică în procedurile operatorului.</p> <p>(c) Documentele păstrate în evidență se stochează într-un mod care asigură protecția împotriva deteriorării, alterării și furtului.</p>		
<p>SECȚIUNEA 3 Cerințe organizaționale suplimentare ORO.GEN.310 Utilizarea pentru operațiuni necomerciale și pentru operațiuni specializate a avioanelor sau a elicopterelor înscrise pe un AOC (a) Un avion sau un elicopter înscris pe AOC-ul unui operator poate rămâne pe AOC-ul respectiv dacă este operat în oricare dintre următoarele situații: 1. de către însuși titularul AOC-ului, pentru operațiuni specializate în conformitate cu anexa VIII (partea SPO); 2. de către alți operatori, pentru operațiuni necomerciale cu aeronave motorizate sau pentru operațiuni specializate efectuate în conformitate cu anexa VI (partea NCC), cu anexa VII (partea NCO) sau cu anexa VIII (partea SPO), cu condiția ca aeronava să fie utilizată pe o perioadă neîntreruptă de cel mult 30 de zile. (b) Atunci când se utilizează un avion sau un elicopter în conformitate cu litera (a) subpunctul 2, titularul AOC-ului care</p>	<p>Secțiunea a 3-a Cerințe organizaționale suplimentare ORO.GEN.310 Utilizarea pentru operațiuni necomerciale și pentru operațiuni specializate a aeronavelor înscrise pe un AOC (a) O aeronavă înscrisă pe AOC-ul unui operator poate rămâne pe AOC-ul respectiv dacă este operată în oricare dintre următoarele situații: 1. de către însuși titularul AOC-ului, pentru operațiuni specializate în conformitate cu anexa nr.8 (Partea SPO); 2. de către alți operatori, pentru operațiuni necomerciale cu aeronave motorizate sau pentru operațiuni specializate efectuate în conformitate cu anexa nr.6 (Partea NCC), nr.7 (Partea NCO) sau cu nr.8 (Partea SPO), cu condiția ca aeronava să fie utilizată pe o perioadă neîntreruptă de cel mult 30 de zile. (b) În cazul în care aeronava este utilizată în conformitate cu lit.(a)</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>furnizează avionul sau elicopterul și operatorul care utilizează avionul sau elicopterul stabilesc o procedură:</p> <p>1. care să identifice clar operatorul care răspunde de controlul operațional al fiecărui zbor și care să descrie modul în care se transferă controlul operațional între aceștia;</p> <p>2. care să descrie procedura de predare a avionului sau a elicopterului la returnarea acestuia către titularul AOC-ului.</p> <p>Procedura respectivă se include în manualul de operațiuni al fiecărui operator sau într-un contract încheiat între titularul AOC-ului și operatorul care utilizează avionul sau elicopterul în conformitate cu litera (a) subpunctul 2. Titularul AOC-ului întocmește un model de astfel de contract. Acestor contracte li se aplică punctul ORO.GEN.220.</p> <p>Titularul AOC-ului și operatorul care utilizează avionul sau elicopterul în conformitate cu litera (a) subpunctul 2 se asigură că procedura este comunicată personalului relevant.</p> <p>(c) Titularul AOC-ului înaintează procedura menționată la litera (b) autorității competente spre aprobare prealabilă. Titularul AOC-ului convine cu autoritatea competentă asupra mijloacelor și frecvenței de furnizare a informațiilor referitoare la transferurile</p>	<p>pct.2, titularul AOC-ului care pune la dispoziție aeronava și operatorul care utilizează aeronava stabilesc o procedură care:</p> <p>1. să identifice în mod clar operatorul care răspunde de controlul operațional al fiecărui zbor și să descrie modul în care se transferă controlul operațional între aceștia;</p> <p>2. să descrie procedura de predare a aeronavei atunci când aceasta este returnată titularului AOC-ului.</p> <p>Procedura respectivă se include în manualul de operațiuni al fiecărui operator sau într-un contract încheiat între titularul AOC-ului și operatorul care utilizează aeronava în conformitate cu lit.(a) pct.2.</p> <p>Titularul AOC-ului întocmește un model de astfel de contract. ORO.GEN.220 se aplică păstrării evidenței acestor contracte.</p> <p>Titularul AOC-ului și operatorul care utilizează aeronava în conformitate cu lit. (a) pct.2 se asigură că personalul relevant este informat cu privire la procedură.</p> <p>(c) Titularul AOC-ului înaintează procedura menționată la lit. (b) AAC spre aprobare prealabilă.</p> <p>Titularul AOC-ului convine cu AAC asupra mijloacelor și frecvenței de furnizare a informațiilor referitoare la</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>de control operațional în conformitate cu punctul ORO.GEN.130 litera (c).</p> <p>(d) Continuitatea navigabilității avionului sau a elicopterului utilizat în conformitate cu litera (a) este gestionată de organizația responsabilă de continuitatea navigabilității avionului sau a elicopterului inclus în AOC, în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 1321/2014.</p> <p>(e) Titularul AOC-ului care furnizează avionul sau elicopterul în conformitate cu litera (a) are următoarele obligații:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. să indice în manualul său de operațiuni însemnele de înmatriculare ale avionului sau elicopterului furnizat, precum și tipul de operațiuni efectuate cu avionul sau elicopterul respectiv; 2. să se mențină informat în orice moment și să țină evidența fiecărui operator care deține controlul operațional al avionului sau al elicopterului în orice moment, până când avionul sau elicopterul este returnat titularului AOC-ului; 3. să se asigure că măsurile de identificare a pericolelor, de evaluare și de atenuare a riscurilor pe care le-a instituit abordează toate operațiunile efectuate cu avionul sau elicopterul respectiv. <p>(f) În cazul operațiunilor efectuate în temeiul anexei VI (partea NCC) și al</p>	<p>transferurile de control operațional în conformitate cu ORO.GEN.130 lit.(c).</p> <p>(d) Managementul menținerii navigabilității aeronavelor utilizate în conformitate cu lit. (a) este asigurat de organizația responsabilă cu menținerea navigabilității aeronavelor incluse în AOC, în conformitate cu Regulamentul privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 641/2019 (în continuare - <i>Regulamentul privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu</i>).</p> <p>(e) Titularul AOC-lui care pune la dispoziție aeronave în conformitate cu lit.(a) are obligația:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. de a indica în manualul de operațiuni însemnele de înmatriculare ale aeronavelor puse la dispoziție și tipul de operațiuni efectuate cu respectivele aeronave; 2. de a fi tot timpul informat și de a păstra evidența fiecărui operator care 		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>anexei VIII (partea SPO), operatorul care utilizează avionul sau elicopterul în conformitate cu litera (a) se asigură că sunt îndeplinite toate cerințele enumerate mai jos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. fiecare zbor efectuat sub controlul său operațional este înregistrat în sistemul de jurnal tehnic al avionului sau al elicopterului; 2. nu se aduc modificări sistemelor avionului sau elicopterului și nici configurației acestora; 3. orice defecțiune tehnică sau defect care apare în timp ce avionul sau elicopterul se află sub controlul său operațional este raportat organizației menționate la litera (d); 4. titularul AOC-ului primește o copie a oricărui raport de eveniment legat de zborurile efectuate cu avionul sau cu elicopterul, întocmit în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 376/2014 și cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1018 al Comisiei 	<p>deține controlul operațional al unei aeronave în orice moment până la returnarea aeronavei către titularul de AOC;</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. de a se asigura că măsurile sale de identificare a pericolelor, de evaluare și de reducere a riscurilor vizează toate operațiunile efectuate cu aeronavele în cauză. <p>(f) În cazul operațiunilor vizate de anexa nr.6 (Partea NCC) și nr.8 (Partea SPO), operatorul care utilizează aeronave în conformitate cu lit.(a) se asigură că se îndeplinesc în mod cumulativ următoarele cerințe:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. fiecare zbor efectuat sub controlul său operațional este înregistrat în sistemul de jurnal tehnic al aeronavei; 2. nu se aduce nicio modificare sistemelor sau configurației aeronavei; 3. orice defecțiune tehnică sau defect care apare în timp ce aeronava se află sub controlul său operațional este raportată organizației menționate la lit.(d); 4. titularul AOC-lui primește o copie a oricărui raport de eveniment legat de zborurile efectuate cu aeronava, întocmit în conformitate cu prevederile RAC-RAASEAC 		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>În vigoare din 27.03.2028, conform 32025R0024</p> <p>„ORO.GEN.315 Proceduri operaționale pentru handlingul la sol</p> <p>(a) Operatorul trebuie să se asigure că serviciile de handling la sol pentru aeronavele, pasagerii, poșta și mărfurile sale sunt furnizate fie ca handling propriu de către personalul său, fie ca servicii contractate de la o organizație terță de handling la sol, fie ca o combinație a acestor două modalități.</p> <p>(b) Operatorul trebuie să se asigure că organizația terță de handling la sol furnizează servicii în conformitate cu instrucțiunile și procedurile operatorului.</p> <p>(c) Atunci când contractează serviciile de handling la sol enumerate la articolul 2 alineatul (2) din Regulamentul delegat (UE) 2025/20 [handlingul la sol] de la o organizație care își desfășoară activitatea în temeiul unei declarații în conformitate cu regulamentul respectiv, operatorul poate utiliza procedurile operaționale ale organizației contractate în oricare dintre următoarele cazuri:</p> <p>1. operatorul convine ca organizația de handling la sol să își aplice propriile proceduri operaționale pentru furnizarea de servicii de handling la</p>	<p>ORO.GEN.315 Proceduri operaționale pentru handlingul la sol</p> <p>(a) Operatorul trebuie să se asigure că serviciile de handling la sol pentru aeronavele, pasagerii, poșta și mărfurile sale sunt furnizate fie ca handling propriu de către personalul său, fie ca servicii contractate de la o organizație terță de handling la sol, fie ca o combinație a acestor două modalități. (b) Operatorul trebuie să se asigure că organizația terță de handling la sol furnizează servicii în conformitate cu instrucțiunile și procedurile operatorului. (c) Atunci când contractează serviciile de handling la sol enumerate la articolul 2 alineatul (2) din Regulamentul privind stabilirea cerințelor pentru furnizarea în condiții de siguranță a serviciilor de handling la sol și pentru organizațiile care le furnizează, și a cerințelor de supraveghere de la o organizație care își desfășoară activitatea în temeiul unei declarații în conformitate cu regulamentul respectiv, operatorul poate utiliza procedurile operaționale ale organizației contractate în oricare dintre următoarele cazuri: 1. operatorul convine ca organizația de handling la sol să își aplice propriile</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>sol, în conformitate cu punctul GH.OPS.005 litera (b) din Regulamentul delegat (UE) 2025/20 [handlingul la sol]. Acest lucru trebuie să fie documentat;</p> <p>2.organizația de handling la sol care furnizează serviciile și-a declarat capacitatea de a-și îndeplini responsabilitățile asociate serviciilor furnizate, iar declarația respectivă este valabilă;</p> <p>3.operatorul nu poate furniza propriile sale proceduri și instrucțiuni organizației de handling la sol.</p> <p>(d)Atunci când operatorul asigură supravegherea la sol cu propriul personal, ca handling propriu, sau contractează această activitate de la un furnizor terț de servicii, el trebuie să se asigure că funcția de supraveghere la sol se conformează punctului ORO.GEN.110 și că operatorul include următoarele elemente în manualul său de operațiuni:</p> <p>1.o descriere a activităților incluse în sfera supravegherii la sol și a oricărui proceduri necesare;</p> <p>2.responsabilitățile asociate acestei funcții;</p> <p>3.programul de pregătire pentru această funcție, cu accent pe</p>	<p>proceduri operaționale pentru furnizarea de servicii de handling la sol, în conformitate cu punctul GH.OPS.005 litera (b) Regulamentul privind stabilirea cerințelor pentru furnizarea în condiții de siguranță a serviciilor de handling la sol și pentru organizațiile care le furnizează, și a cerințelor de supraveghere. Acest lucru trebuie să fie documentat; 2. organizația de handling la sol care furnizează serviciile și-a declarat capacitatea de a-și îndeplini responsabilitățile asociate serviciilor furnizate, iar declarația respectivă este valabilă; 3. operatorul nu poate furniza propriile sale proceduri și instrucțiuni organizației de handling la sol. (d) Atunci când operatorul asigură supravegherea la sol cu propriul personal, ca handling propriu, sau contractează această activitate de la un furnizor terț de servicii, el trebuie să se asigure că funcția de supraveghere la sol se conformează punctului ORO.GEN.110 și că operatorul include următoarele elemente în manualul său de operațiuni: 1. o descriere a activităților incluse în sfera supravegherii la sol și a oricărui proceduri necesare; 2. responsabilitățile asociate acestei</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
pregătirea în domeniul siguranței atunci când această funcție implică sarcini legate de siguranță.”	funcții; 3. programul de pregătire pentru această funcție, cu accent pe pregătirea în domeniul siguranței atunci când această funcție implică sarcini legate de siguranță.		
<p>SUBPARTEA AOC CERTIFICAREA OPERATORILOR AERIENI ORO.AOC.100 Solicitarea unui certificat de operator aerian (AOC) (a) Fără a aduce atingere Regulamentului (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului, înainte de a începe operațiuni CAT cu avioane sau elicoptere sau operațiuni IAM cu VCA, operatorul trebuie să solicite și să obțină un AOC eliberat de autoritatea competentă. (b) Operatorul pune la dispoziția autorității competente următoarele informații: 1. denumirea oficială și denumirea comercială, adresa și adresa de corespondență a solicitantului; 2. o descriere a operațiunii propuse, inclusiv tipul (tipurile) și numărul aeronavei care urmează a fi exploatată; 3. o descriere a sistemului de management, inclusiv a structurii organizatorice; 4. numele managerului responsabil;</p>	<p>SUBPARTEA AOC CERTIFICAREA OPERATORILOR AERIENI ORO.AOC.100 Solicitarea unui certificat de operator aerian (a) Înainte de a demara operațiuni aeriene comerciale de transport cu avioane sau elicoptere sau operațiuni IAM cu VCA organizația trebuie să solicite și să obțină un AOC, eliberat de AAC. (b) Organizația furnizează AAC următoarele informații: 1. denumirea oficială și denumirea comercială, adresa și adresa de corespondență a organizației (copiile actelor de constituire autentificate cu ștampila organizației); 2. o descriere a operațiunilor propuse, inclusiv tipul (tipurile) și numărul aeronavelor care urmează să fie exploatate; 3. o descriere a sistemului de management, inclusiv a structurii organizatorice; 4. numele managerului responsabil; 5. numele persoanelor desemnate în conformitate cu ORO.AOC.135</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>5. numele persoanelor desemnate, astfel cum se prevede la punctul ORO.AOC.135 litera (a), precum și calificările și experiența acestora;</p> <p>6. o copie a manualului de operațiuni, astfel cum se prevede la punctul ORO.MLR.100;</p> <p>7. o declarație din care să reiasă că întreaga documentație prezentată autorității competente a fost verificată de solicitant, iar acesta a constatat că este în conformitate cu cerințele aplicabile.</p> <p>(c) Solicitanții dovedesc autorității competente că:</p> <p>1. operațiunile CAT cu avioane și elicoptere respectă cerințele esențiale din anexa V la Regulamentul (UE) 2018/1139, din prezenta anexă (partea ORO), din anexa IV (partea CAT) și din anexa V (partea SPA) la prezentul regulament, precum și din anexa I (partea 26) la Regulamentul (UE) 2015/640 al Parlamentului European și al Consiliului;</p> <p>1a. pentru operațiunile IAM cu VCA, respectă cerințele esențiale din anexa V la Regulamentul (UE) 2018/1139, din prezenta anexă III (partea ORO), din anexa V (partea SPA) și din anexa IX (partea IAM) la prezentul regulament, precum și din anexa I (partea 26) la Regulamentul (UE) 2015/640;</p>	<p>lit.(a), precum și calificările și experiența acestora;</p> <p>6. o copie a manualului de operațiuni în conformitate cu prevederile ORO.MLR.100;</p> <p>7. o declarație conform căreia întreaga documentație trimisă AAC a fost verificată de organizație și este în conformitate cu cerințele aplicabile;</p> <p>8. copia contractului (contractelor) de asigurare și a certificatului/poliței (certificatelor/ polițelor) de asigurare pentru răspunderea civilă față de pasageri, bagaje și mărfuri, precum și pentru răspunderea civilă față de părți terțe, încheiate cu respectarea mărimilor stabilite de Legea nr. 118/2020, precum și scrisoarea de preluare a obligațiunii, eliberată de compania de asigurare/brokerul sau compania de reasigurare (Letter of Undertaking);</p> <p>9. dovada care să ateste că capitalul social, la momentul solicitării, este de cel puțin 500 000 de lei pentru organizația care operează avioane o masă maximă certificată la decolare de peste 5 700 kg sau elicoptere cu o masă maximă la decolare ce depășește 3 175 kg;</p> <p>10. copie a situațiilor financiare pentru anul anterior celui în care se</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>2. tuturor aeronavelor exploatare li s-a emis un certificat de navigabilitate (CofA) în conformitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 748/2012 sau sunt luate cu chirie fără echipaj în conformitate cu punctul ORO.AOC.110 litera (d); și</p> <p>3. organizarea și managementul lor sunt adecvate și adaptate corespunzător amplitudinii și domeniului de aplicare al operațiunii avute în vedere.</p>	<p>solicită certificatul de operator aerian, în cazul în care sunt disponibile;</p> <p>11. planul de afaceri pentru cel puțin primii 3 ani de activitate de transport aerian, care va cuprinde următoarele informații:</p> <p>(i) bilanț estimativ, inclusiv un cont de profit și pierderi;</p> <p>(ii) veniturile și cheltuielile prognozate privind combustibilul, tarifele, salariile, întreținerea, amortizările, variațiile cursului de schimb, tarifele de aeroport, tarifele de navigație aeriană, costurile de handling la sol, asigurările etc. pentru fiecare aeronavă ce urmează a fi exploatată;</p> <p>(iii) prognoze privind traficul total și veniturile obținute în primul an complet de operare al solicitantului, inclusiv datele justificative care au stat la baza calculului previziunii;</p> <p>iv) detalii privind sursele de finanțare existente și prognozate;</p> <p>v) fluxul de numerar prognozat și proiecția fluxului de lichidități pentru primii trei ani de operare;</p> <p>vi) detalii privind modul în care vor fi finanțate achiziționarea/închirierea aeronavelor inclusiv, în cazul închirierii, termenele și condițiile contractului;</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	<p>12. copiile contractelor încheiate între organizație și agenții certificați pentru prestarea serviciilor aeriene certificate de către AAC sau care urmează a fi perfectate (handling, servicii aeronautice și alte servicii aeroportuare), autentificate cu ștampila organizației;</p> <p>13. punctele 9-12 nu se aplică organizațiilor care operează avioane sub 5700 kg, elicoptere sub 3175 kg. Aceste organizații trebuie să poată demonstra că dețin un capital social de cel puțin 150 000 de lei.</p> <p>(c) Organizațiile dovedesc AAC că:</p> <p>1. îndeplinesc toate cerințele din anexa nr.3 la Codul aerian, anexa nr.3 (Partea ORO), nr.4 (Partea CAT) și nr.5 (Partea SPA);</p> <p>1¹. pentru operațiunile IAM cu VCA, respectă cerințele esențiale din anexa nr. 5 la Codul aerian, din prezenta anexă nr. 3 (partea ORO), din anexele nr. 5 și 9 la prezentul Regulament precum și din anexa nr. 1 (Partea 26) din CT-SNS aprobate prin ordinul AAC nr. 23/GEN din 14.05.2024;</p> <p>2. dețin în proprietate sau folosință (în baza unui contract de închiriere fără echipaj) cel puțin o aeronavă care dispune de certificat de navigabilitate (CofA) și corespunde operațiunilor de transport aerian preconizate;</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	<p>3. toate aeronavele exploatare dispun de un CofA, în conformitate cu Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție; și</p> <p>4. organizarea și managementul lor sunt adecvate și adaptate complexității și domeniului de aplicare al operațiunii;</p> <p>5. își pot acoperi, pe termen de trei luni de la începerea operațiunilor, costurile fixe și de funcționare, contractate în cadrul operațiunilor în conformitate cu planul său de afaceri și determinate pe baza unor ipoteze realiste, fără a folosi niciun venit provenit din operațiunile desfășurate.</p>		
<p>ORO.AOC.105 Specificațiile de operare și privilegiile unui titular de AOC Privilegiile operatorului, inclusiv cele acordate în conformitate cu anexa V (partea SPA), trebuie indicate în specificațiile de operare ale certificatului.</p>	<p>ORO.AOC.105 Specificațiile de operare și privilegiile unui titular de AOC Privilegiile operatorului, inclusiv cele acordate în conformitate cu anexa nr.5 (Partea SPA) trebuie indicate în specificațiile de operare ale certificatului</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>ORO.AOC.110 Contract de închiriere <i>Toate tipurile de închiriere</i> (a) Fără a aduce atingere Regulamentului (CE) nr. 1008/2008, orice contract de închiriere care are ca obiect o aeronavă utilizată de un operator certificat în conformitate cu prezenta parte face obiectul aprobării prealabile a autorității competente. (b) Operatorul certificat în conformitate cu prezenta parte nu ia cu chirie aeronave incluse în lista operatorilor supuși unor restricții de exploatare, înmatriculate într-un stat în care toți operatorii aflați sub supravegherea acestuia fac obiectul unei interdicții de exploatare sau de la un operator supus unei interdicții de exploatare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 2111/2005. <i>Luarea cu chirie cu echipaj</i> (c) Solicitantul unei aprobări pentru luarea cu chirie a unei aeronave cu echipaj de la un operator dintr-o țară terță are obligația de a demonstra autorității competente că se îndeplinesc în mod cumulativ următoarele cerințe: 1. operatorul din țara terță deține un AOC valabil eliberat în conformitate cu anexa 6 la Convenția privind aviația civilă internațională; 2. standardele de siguranță pe care operatorul din țara terță le aplică în</p>	<p>ORO.AOC.110 Contract de închiriere Orice contract de închiriere care are ca obiect o aeronavă utilizată de un operator certificat în conformitate cu Regulamentul face obiectul aprobării prealabile a AAC, conform prevederilor din Partea ORO, subpartea LS.</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>domeniul menținerii navigabilității și al operațiunilor aeriene sunt echivalente cerințelor aplicabile stabilite în Regulamentul (UE) nr. 1321/2014 și în prezentul regulament;</p> <p>3. aeronava dispune de un certificat de navigabilitate standard eliberat în conformitate cu anexa 8 la Convenția privind aviația civilă internațională.</p> <p><i>Luarea cu chirie fără echipaj</i></p> <p>(d) Solicitantul unei aprobări pentru luarea cu chirie fără echipaj a unei aeronave înmatriculate într-o țară terță trebuie să demonstreze autorității competente că:</p> <p>1. a fost identificată o nevoie operațională la care nu se poate răspunde prin închirierea unei aeronave înmatriculate în UE;</p> <p>2. durata închirierii aeronavei fără echipaj nu depășește șapte luni în nicio perioadă de 12 luni consecutive;</p> <p>3. se asigură conformitatea cu cerințele aplicabile din Regulamentul (UE) nr. 1321/2014; și</p> <p>4. aeronava este echipată în conformitate cu regulamentele UE pentru operațiunile aeriene.</p> <p><i>Darea cu chirie fără echipaj</i></p> <p>(e) Operatorul certificat în conformitate cu prezenta parte, care intenționează să dea cu chirie fără echipaj una dintre aeronavele sale, solicită aprobarea</p>			

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>prealabilă a autorității competente. Cererea este însoțită de copii ale contractului de închiriere avut în vedere sau de descrierea clauzelor referitoare la închiriere, cu excepția detaliilor financiare, și orice alte documente relevante.</p> <p><i>Darea cu chirie cu echipaj</i></p> <p>(f) Înainte de darea cu chirie a unei aeronave cu echipaj, operatorul certificat în conformitate cu prezenta parte trebuie să înștiințeze autoritatea competentă.</p>			
<p>ORO.AOC.115 Acordurile de partajare de coduri</p> <p>(a) Fără a aduce atingere cerințelor UE în materie de siguranță aplicabile operatorilor și aeronavelor din țările terțe, un operator certificat în conformitate cu prezenta parte încheie un acord de partajare de coduri cu un operator dintr-o țară terță numai după ce:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. a verificat că operatorul din țara terță respectă standardele OACI aplicabile; și 2. a furnizat autorității competente informații documentate care îi permit respectivei autorități să respecte dispozițiile de la punctul ARO.OPS.105. <p>(b) Atunci când pune în aplicare un acord de partajare de coduri, operatorul monitorizează și evaluează în mod regulat menținerea conformității</p>	<p>ORO.AOC.115 Acordurile de partajare de coduri</p> <p>(a) Fără a aduce atingere cerințelor în materie de siguranță aplicabile operatorilor și aeronavelor din alte state, un operator certificat în conformitate cu Partea ORO încheie un acord de partajare de coduri cu un operator dintr-un alt stat numai după ce:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. a verificat că operatorul din alt stat respectă standardele OACI aplicabile; și 2. a furnizat AAC informații documentate care îi permit respectivei autorități să respecte dispozițiile de la ARO.OPS.105. <p>(b) Atunci când pune în aplicare un acord de partajare de coduri, operatorul monitorizează și evaluează</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
operatorului din țara terță cu standardele OACI aplicabile. (c) Operatorul certificat în conformitate cu prezenta parte nu poate vinde sau elibera bilete pentru un zbor efectuat de un operator dintr-o țară terță dacă respectivul operator din țara terță face obiectul unei interdicții de exploatare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 2111/2005 sau nu menține conformitatea cu standardele OACI aplicabile	în mod regulat menținerea conformității operatorului din alt stat cu standardele OACI aplicabile. (c) Operatorul certificat în conformitate cu Partea ORO nu poate vinde sau elibera bilete pentru un zbor efectuat de un operator dintr-un alt stat, dacă respectivul operator din alt stat face obiectul unei interdicții de exploatare sau nu menține conformitatea cu standardele OACI aplicabile		
<p>ORO.AOC.120 Aprobări pentru furnizarea de cursuri de pregătire pentru membrii echipajului de cabină sau pentru eliberarea de atestate de membru al echipajului de cabină</p> <p>(a) Atunci când intenționează să furnizeze cursurile de pregătire prevăzute în anexa V (partea CC) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011, operatorul trebuie să solicite și să obțină o aprobare eliberată de autoritatea competentă. În acest scop, solicitantul face dovada conformității cu cerințele privind desfășurarea și conținutul cursurilor de pregătire stabilite la punctele CC.TRA.215 și CC.TRA.220 din anexa menționată și pune la dispoziția autorității competente:</p> <p>1. data la care se intenționează începerea activității;</p>	<p>ORO.AOC.120 Aprobări pentru furnizarea cursurilor de pregătire pentru membrii echipajului de cabină sau pentru eliberarea atestatelor de membru al echipajului de cabină</p> <p>(a) Atunci când intenționează să furnizeze cursurile de pregătire prevăzute în Partea CC din Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă, operatorul trebuie să solicite și să obțină o aprobare eliberată de AAC. În acest scop, solicitantul face dovada conformității cu cerințele privind desfășurarea și conținutul cursurilor de pregătire stabilite la punctele CC.TRA.215 și CC.TRA.220 și pune la dispoziția AAC:</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>2. datele personale și calificările instructorilor, în funcție de relevanța pentru subiectele de pregătire care urmează a fi abordate;</p> <p>3. numele și adresa (adresele) aerodromurilor și/sau ale locului (locurilor) unde se desfășoară pregătirea;</p> <p>4. o descriere a incintelor, metodelor de pregătire, manualelor și dispozitivelor reprezentative care urmează a fi utilizate; și</p> <p>5. programa și programele asociate cursului de pregătire.</p> <p>(b) Dacă un stat membru decide, în conformitate cu punctul ARA.CC.200 din anexa VI (partea ARA) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011, că operatorii pot primi aprobarea de a elibera atestate de membru al echipajului de cabină, în plus față de cele dispuse la litera (a), solicitantul trebuie:</p> <p>1. să demonstreze autorității competente că:</p> <p>(i) organizația are capacitatea și este răspunzătoare de a executa această sarcină;</p> <p>(ii) personalul care desfășoară examenele este calificat corespunzător și nu se află într-un conflict de interese; și</p> <p>2. să asigure procedurile și condițiile specificate pentru:</p> <p>(i) desfășurarea examenului prevăzut la CC.TRA.220;</p>	<p>1. data la care se intenționează începerea activității;</p> <p>2. datele personale și calificările instructorilor, în funcție de relevanță pentru subiectele de pregătire care urmează a fi abordate;</p> <p>3. numele și adresa (adresele) aerodromurilor și/sau ale locului (locurilor) unde se desfășoară pregătirea;</p> <p>4. o descriere a incintelor, metodelor de pregătire, manualelor și dispozitivelor reprezentative care urmează a fi utilizate; și</p> <p>5. programa și programele asociate cursului de pregătire.</p> <p>(b) Atestatele de membru al echipajului de cabină se eliberează de către AAC;</p> <p>(c) Aprobările menționate la lit.(a) trebuie indicate în specificațiile de operare.</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(ii) eliberarea atestărilor de membru al echipajului de cabină; și</p> <p>(iii) punerea la dispoziția autorității competente a tuturor informațiilor relevante și a documentației cu privire la atestările pe care le eliberează și titularii acestora, în scopul evidenței documentelor, al supravegherii și al controlului aplicării legii de către respectiva autoritate.</p> <p>(c) Aprobările menționate la literele (a) și (b) trebuie indicate în specificațiile de operare.</p>			
<p>ORO.AOC.125 Operațiuni necomerciale ale unui titular de AOC cu avioane sau elicoptere enumerate în AOC-ul său</p> <p>(a) Titularul unui AOC poate desfășura operațiuni necomerciale în conformitate cu anexa VI (partea NCC) sau cu anexa VII (partea NCO) cu avioanele sau elicopterele enumerate în specificațiile operaționale ale AOC-ului său sau în manualul său de operațiuni, cu condiția ca titularul AOC-ului să descrie aceste operațiuni în detaliu în manualul de operațiuni, cu includerea următoarelor elemente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. o identificare a cerințelor aplicabile; 2. o descriere a tuturor diferențelor dintre procedurile de operare utilizate la desfășurarea operațiunilor CAT și a operațiunilor necomerciale; 	<p>ORO.AOC.125 Operațiuni necomerciale efectuate de un titular de AOC cu aeronavele înscrise pe AOC-ul său</p> <p>(a) Titularul unui AOC poate desfășura operațiuni necomerciale în conformitate cu anexa nr.6 (Partea NCC) sau cu nr.7 (Partea NCO), cu aeronavele enumerate în specificațiile operaționale ale AOC-ului său sau în manualul său de operațiuni, cu condiția ca titularul AOC-ului să descrie aceste operațiuni în detaliu în manualul de operațiuni, cu includerea următoarelor elemente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. o identificare a cerințelor aplicabile; 2. o descriere a tuturor diferențelor dintre procedurile de operare utilizate 	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>3. un mijloc de garantare a faptului că tot personalul implicat în operațiuni este pe deplin familiarizat cu procedurile asociate.</p> <p>(b) Un titular de AOC are obligația de a respecta:</p> <p>1. anexa VIII (partea SPO) atunci când efectuează zboruri de verificare a întreținerii cu aeronave motorizate complexe;</p> <p>2. anexa VII (partea NCO) atunci când efectuează zboruri de verificare a întreținerii cu alte aeronave decât cele motorizate complexe.</p> <p>(c) Titularul unui AOC care desfășoară operațiunile menționate la litera (a) și (b) nu are obligația de a depune o declarație în conformitate cu prezenta anexă.</p> <p>(d) Titularul AOC-ului precizează tipul de zbor, astfel cum figurează în manualul său de operațiuni, în documentele aferente zborului (planul de zbor operațional, fișa de încărcare și alte documente pertinente).</p>	<p>la desfășurarea operațiunilor CAT și a operațiunilor necomerciale;</p> <p>3. un mijloc de garantare a faptului că tot personalul implicat în operațiuni este pe deplin familiarizat cu procedurile asociate.</p> <p>(b) Un titular de AOC are obligația de a respecta:</p> <p>1. anexa nr.8 (Partea SPO) atunci când efectuează zboruri de verificare a întreținerii cu aeronave motorizate complexe;</p> <p>2. anexa nr.7 (Partea NCO) atunci când efectuează zboruri de verificare a întreținerii cu alte aeronave decât cele motorizate complexe.</p> <p>(c) Titularul unui AOC care desfășoară operațiunile menționate la lit.(a) și (b) nu are obligația de a depune o declarație în conformitate cu Partea ORO.</p> <p>(d) Titularul AOC-ului precizează tipul de zbor, astfel cum figurează în manualul său de operațiuni, în documentele aferente zborului (planul de zbor operațional, fișa de încărcare și alte documente echivalente).</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>ORO.AOC.130 Monitorizarea datelor de zbor – avioane</p> <p>(a) Operatorul instituie și menține un program de monitorizare a datelor de zbor, integrat în sistemul său de management, pentru avioanele cu o masă maximă certificată la decolare mai mare de 27 000 kg.</p> <p>(b) Programul de monitorizare a datelor de zbor nu are intenție punitivă și cuprinde măsurile adecvate de protecție a sursei (surselor) datelor.</p>	<p>ORO.AOC.130 Monitorizarea datelor de zbor – avioane</p> <p>(a) Operatorul instituie și menține un sistem de monitorizare a datelor de zbor, integrat în sistemul său de management, pentru avioanele cu o masă maximă certificată la decolare mai mare de 27 000 kg.</p> <p>(b) Sistemul de monitorizare a datelor de zbor nu are intenție punitivă și cuprinde măsurile adecvate de protecție a sursei (surselor) datelor.</p>	Compatibil	
<p>ORO.AOC.135 Cerințe privind personalul</p> <p>(a) În conformitate cu punctul ORO.GEN.210 litera (b), operatorul numește persoane responsabile cu managementul și supravegherea următoarelor domenii:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. operațiunile de zbor; 2. pregătirea membrilor echipajului; 3. operațiunile la sol; 4. menținerea navigabilității sau persoane responsabile cu contractul de management al menținerii navigabilității în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 1321/2014, după caz. <p>(b) <i>Caracterul adecvat și competența personalului</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Operatorul are angajat suficient personal pentru operațiunile la sol și operațiunile de zbor planificate. 	<p>ORO.AOC.135 Cerințe privind personalul</p> <p>(a) În conformitate cu ORO.GEN.210 lit.(b), operatorul numește persoane responsabile de managementul și supravegherea următoarelor domenii:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. operațiunile de zbor; 2. pregătirea membrilor echipajului; 3. operațiunile la sol; și 4. menținerea navigabilității sau persoane responsabile cu contractul de management al menținerii navigabilității în conformitate cu Regulamentul privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu. 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>2. Întregul personal desemnat pentru operațiunile la sol și de zbor sau implicat direct în aceste operațiuni trebuie:</p> <p>(i) să fie pregătit corespunzător;</p> <p>(ii) să demonstreze capacitatea de a-și îndeplini sarcinile atribuite; și</p> <p>(iii) să fie conștient de responsabilitățile sale și de relația dintre sarcinile sale și operarea în ansamblu.</p> <p>(c) <i>Supravegherea personalului</i></p> <p>1. Operatorul desemnează un număr suficient de supraveghetori ai personalului, luând în considerare structura sa organizatorică și numărul de angajați.</p> <p>2. Se definesc sarcinile și responsabilitățile acestor supraveghetori și se iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că aceștia își pot îndeplini obligațiile de supraveghere.</p> <p>3. Supravegherea membrilor echipajului și a personalului implicat în exploatare se efectuează de către persoane cu experiență adecvată și cu competențele necesare pentru asigurarea atingerii standardelor specificate în manualul de operațiuni.</p>	<p>(b) Caracterul adecvat și competența personalului:</p> <p>1. Operatorul are angajat suficient personal pentru operațiunile la sol și operațiunile de zbor planificate.</p> <p>2. Întregul personal desemnat pentru operațiunile la sol și de zbor sau implicat direct în aceste operațiuni trebuie:</p> <p>(i) să fie pregătit corespunzător;</p> <p>(ii) să demonstreze capacitatea de a-și îndeplini sarcinile atribuite; și</p> <p>(iii) să fie conștient de responsabilitățile sale și de relația dintre sarcinile sale și operarea în ansamblu.</p> <p>(c) <i>Supravegherea personalului:</i></p> <p>1. operatorul desemnează un număr suficient de supraveghetori ai personalului, luând în considerare structura sa organizatorică și numărul de angajați;</p> <p>2. se definesc sarcinile și responsabilitățile acestor supraveghetori și se iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că aceștia își pot îndeplini obligațiile de supraveghere;</p> <p>3. supravegherea membrilor echipajului și a personalului implicat în exploatare se efectuează de către persoane cu experiență adecvată și cu competențele necesare pentru</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	asigurarea atingerii standardelor specificate în manualul de operațiuni.		
<p>ORO.AOC.140 Cerințe privind baza materială În conformitate cu punctul ORO.GEN.215, operatorul trebuie:</p> <p>(a) să utilizeze instalații de handling la sol adecvate pentru a asigura deservirea în siguranță a zborurilor sale;</p> <p>(b) să dispună de mijloace suplimentare de sprijin operațional la baza principală de operare, corespunzătoare zonei și tipului de operațiune; și</p> <p>(c) să se asigure că spațiul de lucru disponibil la fiecare bază de operare este suficient pentru personalul ale cărui acțiuni pot afecta siguranța operațiunilor de zbor. Se acordă atenție necesităților echipajului de la sol, personalului care se ocupă de controlul operațional, depozitării și afișării înregistrărilor esențiale și a planificării zborurilor de către echipaje.</p>	<p>ORO.AOC.140 Cerințe privind baza materială În conformitate cu ORO.GEN.215, operatorul trebuie:</p> <p>(a) să utilizeze instalații de handling la sol adecvate pentru a asigura deservirea în siguranță a zborurilor sale;</p> <p>(b) să dispună de mijloace suplimentare de sprijin operațional la baza principală de operare, corespunzătoare zonei și tipului de operațiune; și</p> <p>(c) să se asigure că spațiul de lucru disponibil la fiecare bază de operare este suficient pentru personalul ale cărui acțiuni pot afecta siguranța operațiunilor de zbor. Se acordă atenție necesităților echipajului de la sol, personalului care se ocupă de controlul operațional, depozitării și afișării înregistrărilor esențiale și a planificării zborurilor de către echipaje</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>ORO.AOC.150 Cerințe privind documentația</p> <p>(a) Operatorul ia măsuri pentru a dispune de manualele și de orice altă documentație necesară, precum și de modificările asociate.</p> <p>(b) Operatorul trebuie să aibă capacitatea de a distribui instrucțiunile operaționale și orice alte informații fără întârziere.</p>	<p>ORO.AOC.150 Cerințe privind documentația</p> <p>(a) Operatorul ia măsuri pentru a dispune de manualele și de orice altă documentație necesară, precum și de modificările asociate.</p> <p>(b) Operatorul trebuie să aibă capacitatea de a distribui instrucțiunile operaționale și orice alte informații fără întârziere.</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>SUBPARTEA DEC DECLARAȚIA ORO.DEC.100 Declarația</p> <p>Operatorul de aeronave complexe motorizate implicat în operațiuni necomerciale sau în operațiuni specializate necomerciale, precum și operatorul comercial specializat trebuie:</p> <p>(a) să pună la dispoziția autorității competente toate informațiile relevante înainte de începerea operațiunilor, folosind formularul din apendicele I la prezenta anexă;</p> <p>(b) să notifice autorității competente o listă a mijloacelor alternative de conformare utilizate;</p> <p>(c) să mențină conformitatea cu cerințele aplicabile și cu informațiile prezentate în declarație;</p> <p>(d) să notifice fără întârziere autorității competente orice modificări aduse</p>	<p>SUBPARTEA DEC DECLARAȚIA ORO.DEC.100 Declarația</p> <p>Operatorul de aeronave implicat în operațiuni necomerciale sau în operațiuni specializate necomerciale trebuie:</p> <p>(a) să pună la dispoziția AAC toate informațiile relevante înainte de începerea operațiunilor, în conformitate cu apendicele nr.5;</p> <p>(b) să notifice AAC o listă a AltMoC utilizate;</p> <p>(c) să mențină conformitatea cu cerințele aplicabile și cu informațiile prezentate în declarație;</p> <p>(d) să prezinte AAC copia contractului (contractelor) de asigurare și a certificatului/poliței (certificatelor/polițelor) de asigurare pentru răspunderea civilă față de</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>declarației sale sau mijloacelor de conformare pe care le utilizează, prin depunerea unei declarații modificate folosind formularul din apendicele I la prezenta anexă; și</p> <p>(e) să notifice autorității competente atunci când își încetează activitatea.</p>	<p>pasageri, bagaje și mărfuri, precum și pentru răspunderea civilă față de părți terțe, precum și pentru răspundere civilă față de terți, încheiate cu respectarea mărimilor stabilite de Legea nr.118/2020;</p> <p>(e) să notifice fără întârziere AAC orice modificări ale activității sale sau mijloacelor de conformare pe care le utilizează, prin depunerea unei declarații modificate, în conformitate cu apendicele nr.5; și</p> <p>(f) să notifice AAC atunci când își încetează activitatea.</p>		
<p>SUBPARTEA SPO OPERAȚIUNI COMERCIALE SPECIALIZATE ORO.SPO.100 Cerințe comune pentru operatorii comerciali specializați</p> <p>(a) Un operator comercial specializat respectă, în plus față de ORO.DEC.100, și ORO.AOC.135, ORO.AOC.140 și ORO.AOC.150.</p> <p>(b) Aeronava trebuie să dețină un certificat de navigabilitate (CofA) în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 748/2012 sau să fie închiriată în conformitate cu litera (c).</p> <p>(c) Un operator comercial specializat are obligația de a obține aprobarea prealabilă</p>	<p>SUBPARTEA SPO OPERAȚIUNI COMERCIALE SPECIALIZATE ORO.SPO.100 Cerințe pentru operatorii comerciali specializați</p> <p>(a) Organizația care intenționează să desfășoare operațiuni comerciale specializate respectă prevederile ORO.AOC.135, ORO.AOC.140 și ORO.AOC.150.</p> <p>(b) Aeronava trebuie să dețină un CofA în conformitate cu Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>a autorității competente și de a îndeplini următoarele condiții:</p> <p>1. în cazul închirierii unei aeronave cu echipaj aparținând unui operator dintr-o țară terță:</p> <p>(i) standardele de siguranță pe care operatorul din țara terță le aplică în domeniul menținerii navigabilității și al operațiunilor aeriene sunt echivalente cerințelor aplicabile stabilite în Regulamentul (UE) nr. 1321/2014 și în prezentul regulament;</p> <p>(ii) aeronava operatorului din țara terță dispune de un certificat de navigabilitate standard eliberat în conformitate cu anexa 8 la Convenția privind aviația civilă internațională;</p> <p>(iii) durata închirierii cu echipaj nu depășește șapte luni în nicio perioadă de 12 luni consecutive;</p> <p>2. în cazul închirierii unei aeronave fără echipaj înmatriculate într-o țară terță:</p> <p>(i) a fost identificată o nevoie operațională la care nu se poate răspunde prin închirierea unei aeronave înmatriculate în Uniune;</p> <p>(ii) durata închirierii fără echipaj nu depășește șapte luni în nicio perioadă de 12 luni consecutive;</p> <p>(iii) standardele de siguranță respectate de aeronava din țara terță în domeniul menținerii navigabilității sunt</p>	<p>certificarea organizațiilor de proiectare și producție sau să fie închiriată în conformitate cu prevederile din Partea ORO, subpartea LS.</p> <p>(c) Organizația care intenționează să desfășoare operațiuni comerciale specializate trebuie să obțină o autorizație eliberată de AAC.</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>echivalente cerințelor aplicabile stabilite în Regulamentul (UE) nr. 1321/2014; (iv) aeronava este echipată în conformitate cu anexa VIII (partea SPO).</p>			
<p>ORO.SPO.110 Autorizarea operațiunilor comerciale specializate cu risc ridicat</p> <p>(a) Un operator comercial specializat trebuie să solicite și să obțină o autorizație eliberată de autoritatea competentă a operatorului, înainte de începerea unei operațiuni comerciale specializate de risc ridicat:</p> <p>1. care este efectuată într-o zonă în care siguranța părților terțe aflate la sol poate fi pusă în pericol în cazul unei situații de urgență; sau</p> <p>2. care, conform celor stabilite de autoritatea competentă din locul în care se desfășoară operațiunea, din cauza caracterului său specific și a condițiilor locale în care se derulează, prezintă un risc ridicat, în special în ceea ce privește părțile terțe aflate la sol.</p> <p>(b) Operatorul pune la dispoziția autorității competente următoarele informații:</p> <p>1. denumirea oficială și denumirea comercială, adresa și adresa de corespondență a solicitantului;</p>	<p>ORO.SPO.110 Autorizarea operațiunilor comerciale specializate</p> <p>(a) Organizația care intenționează să desfășoare operațiuni comerciale specializate trebuie să solicite și să obțină o autorizație eliberată de AAC, înainte de începerea unei operațiuni comerciale specializate de risc ridicat:</p> <p>1. care este efectuată într-o zonă în care siguranța părților terțe aflate la sol poate fi pusă în pericol în cazul unei situații de urgență; sau</p> <p>2. care, conform celor stabilite de autoritatea competentă din locul în care se desfășoară operațiunea, din cauza caracterului său specific și a condițiilor locale în care se derulează, prezintă un risc ridicat, în special în ceea ce privește părțile terțe aflate la sol.</p> <p>(b) Organizația care intenționează să desfășoare operațiuni comerciale specializate pune la dispoziția AAC următoarele informații:</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>2. o descriere a sistemului de management, inclusiv a structurii organizatorice;</p> <p>3. o descriere a operațiunii propuse, inclusiv tipul (tipurile) și numărul aeronavei care urmează a fi exploatată;</p> <p>4. documentația de evaluare a riscurilor și procedurile standard de operare aferente, cerute de SPO.OP.230;</p> <p>5. o declarație conform căreia întreaga documentație trimisă autorității competente a fost verificată de operator și este în conformitate cu cerințele aplicabile.</p> <p>(c) Cererea de obținere sau de modificare a unei autorizații se elaborează în forma și conform modalității stabilite de autoritatea competentă, ținând cont de cerințele aplicabile prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și de normele sale de aplicare.</p>	<p>1. denumirea oficială și denumirea comercială, adresa și adresa de corespondență a organizației (copiile actelor de constituire autentificate cu ștampila organizației);</p> <p>2. o descriere a sistemului de management, inclusiv a structurii organizatorice;</p> <p>3. o descriere a operațiunii propuse, inclusiv tipul (tipurile) și numărul aeronavei care urmează a fi exploatată;</p> <p>4. documentația de evaluare a riscurilor și procedurilor standard de operare aferente, conform SPO.OP.230;</p> <p>5. o declarație conform căreia întreaga documentație trimisă AAC a fost verificată de organizație și este în conformitate cu cerințele aplicabile;</p> <p>6. dovada că deține în proprietate sau folosință (în baza unui contract de închiriere fără echipaj) cel puțin o aeronavă care dispune de CofA și corespunde operațiunilor comerciale specializate preconizate;</p> <p>7. copia contractului (contractelor) de asigurare și a certificatului/poliței (certificatelor/ polițelor) de asigurare pentru răspunderea civilă față de pasageri, bagaje și mărfuri, precum și pentru răspunderea civilă față de părți terțe, în mărimile stabilite de Legea</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	<p>nr.118/2020, precum și scrisoarea de preluare a obligațiunii, eliberată de compania de asigurare/brokerul sau compania de reasigurare (Letter of Undertaking);</p> <p>8. informații cu privire la contractele încheiate între organizație și agenții certificați pentru prestarea serviciilor aeriene certificate de AAC sau care urmează a fi perfectate (handling, servicii aeronautice și alte servicii aeroportuare), dacă este cazul;</p> <p>9. o declarație cu privire la posibilitatea asigurării resurselor financiare necesare efectuării în condiții de siguranță a tuturor operațiunilor pentru care se solicită autorizația pentru operațiuni comerciale specializate (lucru aerian), în conformitate cu cerințele de formă și conținut stabilite.</p> <p>(c) Cererea de obținere sau de modificare a unei autorizații se elaborează în forma și modul stabilit de AAC, respectând prevederile Codului aerian și normelor sale de aplicare.</p>		
<p>ORO.SPO.115 Schimbări (a) Orice modificare care afectează domeniul de aplicare al autorizației sau operațiunile autorizate necesită aprobarea prealabilă a autorității</p>	<p>ORO. SPO.115 Schimbări (a) Orice modificare care afectează domeniul de aplicare al autorizației sau operațiunile autorizate necesită aprobarea prealabilă a AAC. Orice</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>competente. Orice modificare care nu este inclusă în evaluarea inițială a riscurilor necesită depunerea, la autoritatea competentă, a unei evaluări a riscurilor și a procedurilor standard de operare modificate.</p> <p>(b) Cererea de aprobare a unei schimbări se face înainte ca orice astfel de modificare să aibă loc, pentru a permite autorității competente să determine menținerea conformității cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și cu normele sale de aplicare și să modifice autorizația, dacă este necesar. Operatorul furnizează autorității competente orice documentație relevantă.</p> <p>(c) Modificarea se realizează numai după primirea aprobării oficiale a autorității competente în conformitate cu ARO.OPS.150.</p> <p>(d) Operatorul operează în timpul acestor schimbări în condițiile prevăzute de autoritatea competentă, după caz</p>	<p>modificare care nu este inclusă în evaluarea inițială a riscurilor necesită depunerea, la AAC, a unei evaluări a riscurilor și a procedurilor standard de operare modificate.</p> <p>(b) Cererea de aprobare a unei schimbări se face înainte ca orice astfel de modificare să aibă loc, pentru a permite AAC să determine menținerea conformității cu prevederile Codului aerian și normele sale de aplicare și să modifice autorizația, dacă este necesar. Operatorul furnizează AAC orice documentație relevantă.</p> <p>(c) Modificarea se realizează numai după primirea aprobării oficiale a AAC în conformitate cu ARO.OPS.150.</p> <p>(d) Operatorul desfășoară operațiuni în timpul acestor schimbări în condițiile prevăzute de AAC, după caz.</p>		
<p>ORO.SPO.120 Menținerea valabilității</p> <p>(a) Un operator care deține o autorizație pentru operațiuni specializate respectă domeniul de aplicare și privilegiile definite în autorizație.</p> <p>(b) Autorizația operatorului rămâne valabilă cu condiția ca:</p> <p>1. operatorul să își mențină conformitatea cu cerințele relevante ale</p>	<p>ORO.SPO.120 Menținerea valabilității</p> <p>(a) Un operator care deține o autorizație pentru operațiuni comerciale specializate respectă domeniul de aplicare și privilegiile definite în autorizație.</p> <p>(b) Autorizația operatorului rămâne valabilă cu condiția ca:</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>Regulamentului (CE) nr. 216/2008 și ale normelor sale de aplicare, ținând cont de prevederile referitoare la tratarea constatărilor, după cum se specifică la ORO.GEN.150;</p> <p>2. autorității competente să i se acorde acces la operator, după cum se specifică la ORO.GEN.140, în vederea determinării conformității continue cu cerințele relevante ale Regulamentului (CE) nr. 216/2008 și ale normelor sale de aplicare; și</p> <p>3. autorizația să nu fie revocată sau să nu se renunțe la aceasta.</p> <p>(b) În cazul revocării sau al renunțării, autorizația se returnează autorității competente fără întârziere.</p>	<p>1. operatorul să își mențină conformitatea cu prevederile Codului aerian și normele sale de aplicare, ținând cont de prevederile referitoare la tratarea constatărilor, după cum se specifică la ORO.GEN.150;</p> <p>2. AAC să i se acorde acces la operator, după cum se specifică la ORO.GEN.140, în vederea determinării conformității continue cu prevederile Codului aerian și normele sale de aplicare; și</p> <p>3. autorizația să nu fie revocată sau să nu se renunțe la aceasta.</p> <p>(c) În cazul revocării sau renunțării, autorizația se returnează AAC fără întârziere.</p>		
<p>SUBPARTEA MLR MANUALE, JURNALE ȘI ÎNREGISTRĂRI ORO.MLR.100 Manualul de operațiuni – generalități</p> <p>(a) Operatorul elaborează un manual de operațiuni (OM), după cum se precizează la punctul 8b din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008.</p> <p>(b) Conținutul OM trebuie să reflecte cerințele stabilite în prezenta anexă, în anexa IV (partea CAT), în anexa V (partea SPA), în anexa VI (partea NCC), în anexa VIII (partea SPO) și în anexa IX (partea IAM), după caz, și să nu</p>	<p>SUBPARTEA MLR MANUALE, JURNALE ȘI ÎNREGISTRĂRI ORO.MLR.100 Manualul de operațiuni – generalități</p> <p>(a) Operatorul elaborează un manual de operațiuni (OM) după cum se precizează la pct. 29 din anexa nr. 3 la Codul aerian.</p> <p>(b) Conținutul OM trebuie să reflecte cerințele stabilite în anexa nr. 4 (Partea CAT), nr. 5 (Partea SPA), nr. 6 (Partea NCC) în nr. 8 (Partea SPO) și în nr. 9 (partea IAM) după caz, și să nu contravină condițiilor cuprinse în</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>contravină condițiilor cuprinse în specificațiile de operare anexate la certificatul de operator aerian (AOC), în autorizația SPO sau în declarație și în lista aprobărilor specifice, după caz.</p> <p>c) OM poate fi tipărit în mai multe părți separate.</p> <p>(d) Întregul personal operațional are acces ușor la părțile OM care sunt relevante pentru atribuțiile sale.</p> <p>(e) OM se ține la zi. Întregul personal este înștiințat de modificările care sunt relevante pentru atribuțiile sale.</p> <p>(f) Fiecare membru al echipajului primește o copie personală a secțiunilor din OM pertinente pentru îndatoririle sale. Fiecare deținător al unui OM sau al părților corespunzătoare din acesta are răspunderea de a ține la zi copia sa, incluzând modificările sau revizuirile furnizate de operator.</p> <p>(g) În cazul titularilor de AOC:</p> <p>1. pentru modificările care trebuie notificate în conformitate cu punctul ORO.GEN.115 litera (b) și cu punctul ORO.GEN.130 litera (c), operatorul pune la dispoziția autorității competente modificările dorite înainte de data la care acestea intră în vigoare; și</p> <p>2. pentru modificările aduse procedurilor asociate elementelor aprobate în prealabil în conformitate cu ORO.GEN.130, aprobarea se obține</p>	<p>specificațiile de operare anexate la certificatul de operator aerian, în autorizația pentru operațiuni comerciale specializate sau în declarație și în lista aprobărilor specifice, după caz.</p> <p>(c) OM poate fi tipărit în mai multe părți separate.</p> <p>(d) Întregul personal operațional are acces ușor la părțile OM care sunt relevante pentru atribuțiile sale.</p> <p>(e) OM se ține la zi. Întregul personal este înștiințat de modificările care sunt relevante pentru atribuțiile sale.</p> <p>(f) Fiecare membru al echipajului primește o copie personală a secțiunilor din OM pertinente pentru îndatoririle sale. Fiecare deținător al unui OM sau al părților corespunzătoare din acesta are răspunderea de a ține la zi copia sa, incluzând modificările sau revizuirile furnizate de operator.</p> <p>(g) În cazul titularilor de AOC:</p> <p>1. pentru modificările care trebuie notificate în conformitate cu ORO.GEN.115 lit.(b) și cu ORO.GEN.130 lit.(c), operatorul pune la dispoziția AAC modificările dorite înainte de data la care acestea intră în vigoare; și</p> <p>2.pentru modificările aduse procedurilor asociate elementelor</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>înainte de intrarea în vigoare a modificării.</p> <p>(g1) Pentru titularii unei autorizații SPO, orice modificare legată de procedurile standard de operare autorizate, trebuie să se obțină o aprobare prealabilă înainte de data intrării în vigoare a schimbării.</p> <p>(h) Fără a aduce atingere literei (g) și literei (g1), dacă sunt necesare modificări sau revizuri imperioase din motive de siguranță, acestea pot fi publicate și aplicate imediat, cu condiția să se fi solicitat toate aprobările necesare.</p> <p>(i) Operatorul introduce toate modificările și revizuirile solicitate de autoritatea competentă.</p> <p>(j) Operatorul se asigură că informațiile extrase din documente aprobate și orice modificare a acestora sunt corect reflectate în OM. Acest lucru nu îl împiedică pe operator să publice date și proceduri mai conservatoare în OM.</p> <p>(k) Operatorul se asigură că toți membrii personalului pot înțelege limbajul în care sunt redactate părțile OM care sunt pertinente pentru sarcinile și responsabilitățile acestora. Conținutul OM se prezintă într-o formă care poate fi utilizată fără dificultăți și care respectă principiile privind factorii umani.</p>	<p>aprobate în prealabil în conformitate cu ORO.GEN.130, aprobarea se obține înainte de intrarea în vigoare a modificării.</p> <p>(g¹) Pentru titularii unei autorizații pentru operațiuni comerciale specializate, orice modificare legată de procedurile standard de operare autorizate, trebuie să se obțină o aprobare prealabilă înainte de data intrării în vigoare a schimbării.</p> <p>(h) Fără a aduce atingere lit.(g) și lit.(g1), dacă sunt necesare modificări sau revizuri imperioase din motive de siguranță, acestea pot fi publicate și aplicate imediat, cu condiția să se fi solicitat toate aprobările necesare.</p> <p>(i)Operatorul introduce toate modificările și revizuirile solicitate de AAC.</p> <p>(j)Operatorul se asigură că informațiile extrase din documente aprobate și orice modificare a acestora sunt corect reflectate în OM. Acest lucru nu îl împiedică pe operator să publice date și proceduri mai conservatoare în OM.</p> <p>(k) Operatorul se asigură că toți membrii personalului pot înțelege limbajul în care sunt redactate părțile OM care sunt pertinente pentru sarcinile și responsabilitățile acestora. Conținutul OM se prezintă într-o</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	<p>formă care poate fi utilizată fără dificultăți și care respectă principiile privind factorii umani.</p> <p>(l) Manualul de zbor se actualizează de către operator prin includerea modificărilor obligatorii aprobate de către AAC.</p>		
<p>ORO.MLR.101 Manualul de operațiuni – structură pentru operațiuni CAT și IAM</p> <p>Cu excepția operațiunilor efectuate cu avioane monomotor cu elice cu o MOPSC de 5 locuri sau mai puțin sau cu elicoptere monomotor necomplexe cu o MOPSC de 5 locuri sau mai puțin, care decolează și aterizează pe același aerodrom sau loc de operare, în condiții VFR pe timp de zi, structura principală a manualului de operațiuni (OM) este următoarea:</p> <p>(a) partea A: Generalități/Fundamente, care cuprinde toate politicile, instrucțiunile și procedurile de operare care nu sunt legate de tipul de avion;</p> <p>(b) partea B: Aspecte legate de exploatarea aeronavei, care cuprinde toate instrucțiunile și procedurile legate de tipul aeronavei, ținând cont de diferențele dintre tipurile/clasele, variantele sau aeronavele individuale folosite de operator;</p>	<p>ORO.MLR.101 Manualul de operațiuni – structură pentru transportul aerian comercial</p> <p>(a) Cu excepția operațiunilor efectuate cu avioane monomotor cu elice cu o MOPSC de 5 locuri sau mai puțin sau cu elicoptere monomotor necomplexe cu o MOPSC de 5 locuri sau mai puțin, care decolează și aterizează pe același aerodrom sau loc de operare, în condiții VFR pe timp de zi, structura principală a OM este următoarea:</p> <p>(b) partea A: Generalități/Fundamente, care cuprinde toate politicile, instrucțiunile și procedurile de operare care nu sunt legate de tipul de avion;</p> <p>(c) partea B: Aspecte legate de exploatarea aeronavei, care cuprinde toate instrucțiunile și procedurile legate de tipul aeronavei, ținând cont de diferențele dintre tipurile/clasele,</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(c) partea C: Operațiuni CAT cu avioane și elicoptere, care cuprind instrucțiuni și informații privind ruta/rolul/zona și aerodromul/locul de operare, sau operațiuni IAM cu VCA, care cuprind instrucțiuni și informații privind ruta/rolul/zona și vertiportul/locația prevăzută pentru deviere/locul de operare;</p> <p>(d) partea D: Pregătire, care cuprinde toate instrucțiunile de pregătire a personalului necesare pentru asigurarea desfășurării operațiunilor în condiții de siguranță.</p>	<p>variantele sau aeronavele individuale folosite de operator;</p> <p>(d) partea C: Operațiuni de transport aerian comercial, care cuprinde instrucțiuni și informații privind ruta/rolul/zona și aerodromul/locul de operare, sau operațiuni IAM cu VCA, care cuprind instrucțiuni și informații privind ruta/rolul/zona și vertiportul/locația prevăzută pentru deviere/locul de operare;</p> <p>(e) partea D: Pregătire, care cuprinde toate instrucțiunile de pregătire a personalului necesare pentru exploatarea în condiții de siguranță.</p>		
<p>ORO.MLR.105 Lista echipamentului minim</p> <p>(a) Se elaborează o listă a echipamentului minim (MEL), așa cum se specifică la punctul 8a.3 din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008, pe baza listei master a echipamentului minim (MMEL), definită în datele stabilite în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 748/2012. Dacă nu s-a elaborat o MMEL ca parte a datelor privind conformitatea operațională, MEL poate avea la bază MMEL relevantă acceptată de statul operatorului sau de statul de înmatriculare, după caz.</p>	<p>ORO.MLR.105 Lista echipamentului minim</p> <p>(a) Se elaborează un MEL, așa cum se specifică la pct. 28 alin. 3) din anexa nr.3 la Codul aerian, pe baza listei master a echipamentului minim (MMEL), definită în datele stabilite în conformitate cu Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție. Dacă nu s-a elaborat un MMEL ca parte a datelor privind conformitatea</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(b) MEL și orice modificare a acesteia trebuie aprobate de către autoritatea competentă.</p> <p>(c) Operatorul modifică MEL după fiecare modificare aplicabilă a MMEL într-un termen acceptabil.</p> <p>(d) Pe lângă lista de articole, MEL conține:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. un preambul, care cuprinde orientări și definiții pentru echipajele de zbor și personalul de întreținere care utilizează MEL; 2. stadiul revizuirii MMEL pe care se bazează MEL și stadiul revizuirii MEL; 3. domeniul de aplicare, amploarea și scopul MEL. <p>(e) Operatorul trebuie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. să stabilească intervale de remediere pentru fiecare instrument, echipament sau funcție care este enumerată în MEL și care nu funcționează. Intervalul de remediere din MEL nu este mai puțin restrictiv decât intervalul de remediere corespunzător din MMEL; 2. să stabilească un program eficient de remediere; 3. să opereze aeronava numai după expirarea intervalului de remediere precizat în MEL dacă: <ol style="list-style-type: none"> (i) defecțiunea a fost remediată; sau (ii) intervalul de remediere a fost prelungit în conformitate cu litera (f). 	<p>operațională, MEL poate avea la bază MMEL relevantă acceptată de AAC.</p> <p>(b) MEL și orice modificare a acesteia trebuie aprobate de către AAC.</p> <p>(c) Operatorul modifică MEL după fiecare modificare aplicabilă a MMEL într-un termen acceptabil.</p> <p>(d) Pe lângă lista de articole, MEL conține:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. un preambul, care cuprinde orientări și definiții pentru echipajele de zbor și personalul de întreținere care utilizează MEL; 2. stadiul revizuirii MMEL pe care se bazează MEL și stadiul revizuirii MEL; 3. domeniul de aplicare, amploarea și scopul MEL. <p>(e) Operatorul trebuie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. să stabilească intervale de remediere pentru fiecare instrument, echipament sau funcție care este enumerată în MEL și care nu funcționează. Intervalul de remediere din MEL nu este mai puțin restrictiv decât intervalul de remediere corespunzător din MMEL; 2. să stabilească un program eficient de remediere; 3. să opereze aeronava numai după expirarea intervalului de remediere precizat în MEL dacă: <ol style="list-style-type: none"> (i) defecțiunea a fost remediată; sau 		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(f) Sub rezerva aprobării de către autoritatea competentă, operatorul poate folosi o procedură pentru a prelungi o singură dată intervalele de remediere din categoriile B, C și D, cu condiția ca:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. prelungirea intervalului de remediere să se încadreze în domeniul de aplicare al MMEL pentru tipul de aeronavă; 2. prelungirea intervalului de remediere să aibă maximum aceeași durată ca intervalul de remediere precizat în MEL; 3. prelungirea intervalului de remediere să nu fie folosită ca un mijloc obișnuit de remediere a articolelor din MEL, ci să fie folosită doar în cazul unor evenimente care nu pot fi controlate de operator și care împiedică efectuarea remedierii; 4. operatorul să elaboreze o descriere a atribuțiilor și responsabilităților specifice pentru controlul prelungirilor; 5. orice prelungire a intervalului de remediere aplicabil să fie notificată autorității competente; și 6. să se stabilească un plan de realizare a remedierii cât mai rapid posibil. <p>(g) Operatorul instituie procedurile operaționale și de întreținere la care se face referire în MEL, luând în considerare procedurile operaționale și de întreținere la care se face referire în MMEL. Aceste proceduri trebuie incluse în manualele operatorului sau în MEL.</p>	<p>(ii) intervalul de remediere a fost prelungit în conformitate cu lit.(f).</p> <p>(f) Sub rezerva aprobării de către AAC, operatorul poate folosi o procedură pentru a prelungi o singură dată intervalele de remediere din categoriile B, C și D, cu condiția ca:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. prelungirea intervalului de remediere să se încadreze în domeniul de aplicare al MMEL pentru tipul de aeronavă; 2. prelungirea intervalului de remediere să aibă maximum aceeași durată ca intervalul de remediere precizat în MEL; 3. prelungirea intervalului de remediere să nu fie folosită ca un mijloc obișnuit de remediere a articolelor din MEL, ci să fie folosită doar în cazul unor evenimente care nu pot fi controlate de operator și care împiedică efectuarea remedierii; 4. operatorul să elaboreze o descriere a atribuțiilor și responsabilităților specifice pentru controlul prelungirilor; 5. orice prelungire a intervalului de remediere aplicabil să fie notificată AAC; și 6. să se stabilească un plan de realizare a remedierii cât mai rapid posibil. 		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(h) Operatorul modifică procedurile operaționale și de întreținere la care se face referire în MEL, după fiecare modificare aplicabilă a procedurilor operaționale și de întreținere la care se face referire în MMEL.</p> <p>(i) Cu excepția cazului în care MEL prevede altceva, operatorul realizează:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. procedurile operaționale la care se face referire în MEL atunci când intenționează să exploateze și/sau exploatează articolul din listă care nu funcționează; și 2. procedurile de întreținere la care se face referire în MEL înainte de a exploata articolul din listă care nu funcționează. <p>(j) Sub rezerva unei aprobări specifice a fiecărui caz în parte de către autoritatea competentă, operatorul poate exploata o aeronavă cu instrumente, echipamente sau funcții care nu funcționează fără să respecte constrângerile MEL, dar respectând constrângerile MMEL, dacă:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. instrumentele, echipamentele sau funcțiile respective se înscriu în domeniul de aplicare a MMEL, definit la litera (a); 2. aprobarea nu se folosește ca mijloc obișnuit de desfășurare a operațiunilor care nu respectă constrângerile MEL aprobate, ci doar în cazul unor evenimente care nu pot fi controlate de 	<p>(g) Operatorul instituie procedurile operaționale și de întreținere la care se face referire în MEL, luând în considerare procedurile operaționale și de întreținere la care se face referire în MMEL. Aceste proceduri trebuie incluse în manualele operatorului sau în MEL.</p> <p>(h) Operatorul modifică procedurile operaționale și de întreținere la care se face referire în MEL, după fiecare modificare aplicabilă a procedurilor operaționale și de întreținere la care se face referire în MMEL.</p> <p>(i) Cu excepția cazului în care MEL prevede altceva, operatorul realizează:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. procedurile operaționale la care se face referire în MEL atunci când intenționează să exploateze și/sau exploatează articolul din listă care nu funcționează; și 2. procedurile de întreținere la care se face referire în MEL înainte de a exploata articolul din listă care nu funcționează. <p>(j) Sub rezerva unei aprobări specifice a fiecărui caz în parte de către AAC, operatorul poate exploata o aeronavă cu instrumente, echipamente sau funcții care nu funcționează fără să respecte constrângerile MEL, dar</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>operator și care împiedică respectarea MEL;</p> <p>3. operatorul elaborează o descriere a atribuțiilor și responsabilităților specifice pentru controlul exploatării aeronavei în conformitate cu o astfel de aprobare; și</p> <p>4. se stabilește un plan pentru remedierea instrumentelor, echipamentelor sau funcțiilor care nu funcționează sau pentru reluarea exploatării aeronavei în conformitate cu constrângerile MEL cât mai rapid posibil.</p>	<p>respectând constrângerile MMEL, dacă:</p> <p>1. instrumentele, echipamentele sau funcțiile respective se înscriu în domeniul de aplicare a MMEL, definit la lit.(a);</p> <p>2. aprobarea nu se folosește ca mijloc obișnuit de desfășurare a operațiunilor care nu respectă constrângerile MEL aprobate, ci doar în cazul unor evenimente care nu pot fi controlate de operator și care împiedică respectarea MEL;</p> <p>3. operatorul elaborează o descriere a atribuțiilor și responsabilităților specifice pentru controlul exploatării aeronavei în conformitate cu o astfel de aprobare; și</p> <p>4. se stabilește un plan pentru remedierea instrumentelor, echipamentelor sau funcțiilor care nu funcționează sau pentru reluarea exploatării aeronavei în conformitate cu constrângerile MEL cât mai rapid posibil.</p>		
<p>ORO.MLR.110 Jurnalul de bord Caracteristicile aeronavei, ale echipajului și ale fiecărei călătorii se înregistrează pentru fiecare zbor sau serie de zboruri sub forma unui jurnal de bord sau a unui document echivalent.</p>	<p>ORO.MLR.110 Jurnalul de bord Caracteristicile aeronavei, ale echipajului și ale fiecărei călătorii se înregistrează pentru fiecare zbor sau serie de zboruri sub forma unui jurnal de bord sau a unui document echivalent.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>ORO.MLR.115 Evidența documentelor</p> <p>(a) Următoarele documente trebuie păstrate timp de cel puțin cinci ani:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. pentru operatorii CAT de avioane și elicoptere și pentru operatorii IAM ai VCA, evidențele activităților menționate la punctul ORO.GEN.200; 2. pentru operatorii declarați, o copie a declarației operatorului, detalii privind aprobările deținute și manualul de operațiuni; 3. pentru titularii de autorizații SPO, în plus față de documentele menționate la litera (a) punctul 2, evidențele privind evaluarea riscurilor efectuată în conformitate cu punctul SPO.OP.230 și procedurile standard de operare conexe. <p>(b) Următoarele informații folosite la pregătirea și executarea unui zbor și rapoartele asociate se păstrează timp de trei luni:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. planul operațional de zbor, dacă este cazul; 2. documentația NOTAM (avize către navigatori) și AIS (servicii de informare aeronautică) specifică fiecărei rute, dacă a fost modificată de operator; 3. documentația privind masa și centrul; 4. notificarea încărcăturilor speciale, inclusiv informările scrise către comandantul/pilotul comandant cu 	<p>ORO.MLR.115 Evidența documentelor</p> <p>(a) Următoarele documente trebuie păstrate pentru cel puțin cinci ani:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. pentru operatorii CAT de avioane și elicoptere și pentru operatorii IAM ai VCA, evidențele privind activitățile menționate la ORO.GEN.200; 2. pentru operatorii care și-au declarat activitatea, o copie a declarației operatorului, detalii privind aprobările deținute și manualul de operațiuni; 3. pentru titularii autorizației pentru operațiuni comerciale specializate, în plus față de documentele menționate la lit. (a) pct. 2, evidențele privind evaluarea riscurilor efectuată în conformitate cu SPO.OP.230 și procedurile standard de operare conexe. <p>(b) Următoarele informații folosite la pregătirea și executarea unui zbor și rapoartele asociate se păstrează timp de trei luni:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. planul operațional de zbor, dacă este cazul; 2. avizele către navigator (NOTAM) și documentația de informare a serviciilor de informare aeronautică (AIS) specifică fiecărei rute, dacă a fost modificată de operator; 	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>privire la bunurile periculoase, dacă este cazul;</p> <p>5. jurnalul de bord sau documentul echivalent; și</p> <p>6. înregistrările de zbor pentru consemnarea informațiilor detaliate despre orice eveniment sau a oricărui fapt pe care comandantul/pilotul comandant consideră că este necesar să îl raporteze sau să îl înregistreze.</p> <p>(c) Documentele referitoare la personal se păstrează pentru perioadele indicate mai jos: TABEL</p> <p>(d) Operatorul trebuie:</p> <p>1. să păstreze toate documentele privind pregătirea, verificarea și calificările fiecărui membru al echipajului, după cum se prevede în partea ORO; și</p> <p>2. să pună aceste documente, la cerere, la dispoziția membrului echipajului vizat.</p> <p>(e) Operatorul păstrează informațiile utilizate pentru pregătirea și execuția unui zbor și documentele referitoare la pregătirea personalului, chiar dacă acesta încetează să mai exploateze respectiva aeronavă sau dacă nu mai este angajatorul respectivului membru al echipajului, cu condiția încadrării în termenul prevăzut la litera (c).</p> <p>(f) Dacă un membru al echipajului devine membru al unui echipaj pentru un alt operator, operatorul pune la dispoziția noului operator toate documentele</p>	<p>3. documentația privind masa și centrul;</p> <p>4. notificarea încărcăturilor speciale, inclusiv informările scrise către comandantul/pilotul comandant cu privire la bunurile periculoase, dacă este cazul;</p> <p>5. jurnalul de bord sau documentul echivalent; și</p> <p>6. înregistrările de zbor pentru consemnarea informațiilor detaliate despre orice eveniment sau a oricărui fapt pe care comandantul/pilotul comandant consideră că este necesar să îl raporteze sau să îl înregistreze.</p> <p>(c) Documentele referitoare la personal se păstrează pentru perioadele indicate mai jos: TABEL</p> <p>(d) Operatorul trebuie:</p> <p>1. să păstreze toate documentele privind pregătirea, verificarea și calificările fiecărui membru al echipajului, după cum se prevede în Partea ORO; și</p> <p>2. să pună aceste documente, la cerere, la dispoziția membrului echipajului vizat.</p> <p>(e) Operatorul păstrează informațiile utilizate pentru pregătirea și execuția unui zbor și documentele referitoare la pregătirea personalului, chiar dacă acesta încetează să mai exploateze respectiva aeronavă sau dacă nu mai</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>membrului echipajului aflate la dispoziția sa, cu condiția încadrării în termenul prevăzut la litera (c).</p>	<p>este angajatorul respectivului membru al echipajului, cu condiția încadrării în termenul prevăzut la lit.(c). (f) Dacă un membru al echipajului devine membru al unui echipaj pentru un alt operator, operatorul pune la dispoziția noului operator toate documentele membrului echipajului aflate la dispoziția sa, cu condiția încadrării în termenul prevăzut la lit.(c).</p>		
<p>SUBPARTEA SEC SECURITATE ORO.SEC.100 Securitatea compartimentului echipajului de zbor – avioane (a) Într-un avion echipat cu o ușă securizată pentru compartimentul echipajului de zbor trebuie să existe posibilitatea de a bloca această ușă și trebuie să se asigure mijloace prin care echipajul de cabină să poată informa echipajul de zbor în eventualitatea unor activități suspecte sau a unor breșe de securitate a cabinei. (b) Toate avioanele pentru pasageri utilizate pentru transportul comercial de pasageri trebuie să fie echipate cu o ușă securizată pentru compartimentul echipajului de zbor aprobată, care poate fi blocată și deblocată din fiecare post de pilotaj și care este proiectată cu</p>	<p>SUBPARTEA SEC SECURITATE ORO.SEC.100. Securitatea compartimentului echipajului de zbor - avioane (a) Într-un avion echipat cu o ușă securizată pentru compartimentul echipajului de zbor trebuie să existe posibilitatea de a bloca această ușă și trebuie să se asigure mijloace prin care echipajul de cabină să poată informa echipajul de zbor în eventualitatea unor activități suspecte sau a unor breșe de securitate a cabinei. (b) Toate avioanele pentru pasageri utilizate pentru transportul comercial de pasageri trebuie să fie echipate cu o ușă securizată pentru compartimentul echipajului de zbor aprobată, care poate fi blocată și</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>respectarea cerințelor aplicabile în materie de navigabilitate, în cazul în care avionul se încadrează în una dintre următoarele categorii:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. avioane cu o MCTOM de peste 54 500 kg; 2. avioane cu o MCTOM de peste 45 500 kg sau cu o MOPSC mai mare de 19 locuri sau 3. avioane cu o MOPSC mai mare de 60 de locuri. <p>(c) În toate avioanele echipate cu o ușă securizată pentru compartimentul echipajului de zbor în conformitate cu litera (b):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. această ușă trebuie să fie închisă înainte de pornirea motoarelor pentru decolare și trebuie blocată atunci când acest lucru este impus de procedurile de securitate sau de pilotul-comandant, până la oprirea motoarelor după aterizare, cu excepția cazului în care se consideră necesar ca persoane autorizate să poată intra sau ieși în conformitate cu programele de securitate naționale din domeniul aviației civile; 2. se asigură mijloace de monitorizare, de la ambele posturi de pilotaj, a întregii zone a ușii din afara compartimentului echipajului de zbor, în vederea identificării persoanelor care solicită intrarea și a detectării comportamentelor suspecte sau a potențialelor amenințări. 	<p>deblocată din fiecare post de pilotaj și care este proiectată cu respectarea cerințelor aplicabile în materie de navigabilitate, în cazul în care avionul se încadrează în una dintre următoarele categorii:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. avioane cu o MCTOM de peste 54500 kg; 2. avioane cu o MCTOM de peste 45500 kg sau cu o MOPSC mai mare de 19 locuri; sau 3. avioane cu o MOPSC mai mare de 60 de locuri. <p>(c) În toate avioanele echipate cu o ușă securizată pentru compartimentul echipajului de zbor în conformitate cu lit.(b):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. această ușă trebuie să fie închisă înainte de pornirea motoarelor pentru decolare și trebuie blocată atunci când acest lucru este impus de procedurile de securitate sau de pilotul-comandant, până la oprirea motoarelor după aterizare, cu excepția cazului în care se consideră necesar ca persoane autorizate să poată intra sau ieși în conformitate cu programele de securitate naționale din domeniul aviației civile; 2. se asigură mijloace de monitorizare, de la ambele posturi de pilotaj, a întregii zone a ușii din afara compartimentului echipajului de 		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	zbor, în vederea identificării persoanelor care solicită intrarea și a detectării comportamentelor suspecte sau a potențialelor amenințări.		
<p>ORO.SEC.105 Securitatea compartimentului echipajului de zbor – elicoptere</p> <p>Dacă un elicopter utilizat pentru transportul de pasageri este dotat cu o ușă pentru compartimentul echipajului de zbor, aceasta trebuie să se poată bloca din interiorul compartimentului pentru a împiedica accesul neautorizat.</p>	<p>ORO.SEC.105 Securitatea compartimentului echipajului de zbor - elicoptere</p> <p>Dacă un elicopter utilizat pentru transportul de pasageri este dotat cu o ușă pentru compartimentul echipajului de zbor, aceasta trebuie să se poată bloca din interiorul compartimentului pentru a împiedica accesul neautorizat.</p>	Compatibil	
<p>SUBPARTEA FC ECHIPAJUL DE ZBOR</p> <p>ORO.FC.005 Domeniul de aplicare</p> <p>Prezenta subparte stabilește cerințele privind pregătirea, experiența și calificările echipajului de zbor pe care trebuie să le îndeplinească un operator aerian și cuprinde:</p> <p>(a) SECȚIUNEA 1, care specifică cerințele comune.</p> <p>(b) SECȚIUNEA 2, care precizează cerințele suplimentare aplicabile operațiunilor CAT cu avioane și elicoptere, cu excepția operațiunilor CAT cu pasageri în condiții VFR pe timp de zi, cu punctul de plecare și punctul de</p>	<p>SUBPARTEA FC ECHIPAJUL DE ZBOR</p> <p>ORO.FC.005 Domeniul de aplicare</p> <p>Prezenta subparte stabilește cerințele care trebuie îndeplinite de operator în legătură cu pregătirea, experiența și calificarea echipajului de zbor și cuprinde:</p> <p>(a) Secțiunea 1, care specifică cerințele comune aplicabile atât operațiunilor necomerciale cu aeronave complexe motorizate, cât și oricărei operațiuni comerciale;</p> <p>(b) Secțiunea a 2-a, care precizează cerințele suplimentare aplicabile operațiunilor de transport aerian</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>sosire pe același aerodrom sau loc de operare și în cadrul unei zone locale precizate de autoritatea competentă, cu:</p> <p>1. avioane monomotor cu elice care au o MCTOM de 5 700 kg sau mai puțin și cu o MOPSC de 5 locuri sau mai puțin; sau</p> <p>2. elicoptere monomotor, altele decât cele complexe, cu o MOPSC de 5 locuri sau mai puțin.</p> <p>(c) SECȚIUNEA 3, care specifică cerințele suplimentare pentru operațiuni comerciale specializate și pentru operațiunile menționate la litera (b) punctele 1 și 2.</p> <p>(d) SECȚIUNEA 4, care specifică cerințele suplimentare pentru operațiunile IAM cu aeronave cu capacitate VTOL cu pilot la bord (VCA).</p>	<p>comercial, cu excepția operațiunilor de transport aerian comercial de pasageri în condiții VFR pe timp de zi, cu punctul de plecare și punctul de sosire pe același aerodrom sau loc de operare și în cadrul unei zone locale precizate de AAC, cu:</p> <p>1. avioane monomotor cu elice cu o MCTOM de 5 700 kg sau mai puțin și cu o MOPSC de 5 locuri sau mai puțin; sau</p> <p>2. elicoptere monomotor, altele decât cele complexe, cu o MOPSC de 5 locuri sau mai puțin.</p> <p>(c) Secțiunea a 3-a, care specifică cerințele suplimentare pentru operațiuni comerciale specializate și pentru cele menționate la lit.(b) pct.1 și 2.</p> <p>(d) Secțiunea a 4-a, care specifică cerințele suplimentare pentru operațiunile IAM cu aeronave cu capacitate VTOL cu pilot la bord (VCA)</p>		
<p>SECȚIUNEA 1 Cerințe comune ORO.FC.100 Componenta echipajului de zbor</p> <p>(a) Componenta echipajului de zbor și numărul membrilor echipajului de zbor la posturile de lucru afectate trebuie să respecte valorile minime indicate în</p>	<p>Secțiunea 1 Cerințe comune ORO.FC.100 Componenta echipajului de zbor</p> <p>(a) Componenta echipajului de zbor și numărul membrilor echipajului de zbor la posturile de lucru afectate trebuie să respecte valorile minime</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>manualul de zbor al aeronavei sau limitările de operare prevăzute pentru aeronavă.</p> <p>(b) Echipajul de zbor cuprinde membri suplimentari în cazul în care tipul de operațiune impune acest lucru și nu este redus sub numărul indicat în manualul de operațiuni.</p> <p>(c) Toți membrii echipajului de zbor trebuie să dețină o licență și calificări eliberate sau acceptate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei și corespunzătoare sarcinilor care le revin.</p> <p>(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.</p> <p>(e) Atunci când se recurge la serviciile membrilor de echipaj de zbor care lucrează ca liber profesioniști sau cu jumătate de normă, operatorul se asigură că se respectă toate cerințele aplicabile ale prezentei subpărți și elementele relevante ale anexei I (partea FCL) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011, inclusiv cerințele referitoare la experiența recentă, ținând seama de toate serviciile prestate de membrul echipajului de zbor pentru alt (alți) operator (operatori), în scopul de a determina în special:</p>	<p>indicate în manualul de zbor al aeronavei sau limitările de operare prevăzute pentru aeronavă.</p> <p>(b) Echipajul de zbor cuprinde membri suplimentari în cazul în care tipul de operațiune impune acest lucru și nu este redus sub numărul indicat în manualul de operațiuni.</p> <p>(c) Toți membrii echipajului de zbor trebuie să dețină certificate de echipaj de zbor și calificări eliberate sau acceptate în conformitate cu Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă și corespunzătoare sarcinilor care le revin.</p> <p>(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.</p> <p>(e) Atunci când se recurge la serviciile membrilor de echipaj de zbor care lucrează ca liber profesioniști sau cu jumătate de normă, operatorul se asigură că se respectă toate cerințele aplicabile ale prezentei subpărți și elementele relevante din anexa nr.1 (Partea FCL) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și procedurilor administrative referitoare la</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>1. numărul total de tipuri și variante de aeronave pe care își desfășoară activitatea; și</p> <p>2. limitările aplicabile în ceea ce privește timpul de zbor și de serviciu și cerințele privind timpul de odihnă.</p> <p>(f) Cerințe specifice pentru operațiunile cu elicoptere</p> <p>Dacă elicopterul este operat cu un echipaj format din doi piloți, fiecare pilot trebuie fie:</p> <p>1. să dețină un certificat de absolvire a unui curs de cooperare în echipaj multiplu (MCC) pe elicoptere în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 1178/2011, fie</p> <p>2. să fi efectuat cel puțin 500 de ore timp de zbor ca pilot în operațiuni multipilot.</p>	<p>personalul navigant din aviația civilă, inclusiv cerințele referitoare la experiența recentă, ținând seama de toate serviciile prestate de membrul echipajului de zbor pentru alt (alți) operator (operatori), în scopul de a determina în special:</p> <p>1. numărul total de tipuri și variante de aeronave pe care își desfășoară activitatea; și</p> <p>2. limitările aplicabile în ceea ce privește timpul de zbor și de serviciu și cerințele privind timpul de odihnă.</p> <p>(f) Cerințe specifice pentru operațiunile cu elicoptere.</p> <p>Dacă elicopterul este operat cu un echipaj format din doi piloți, fiecare pilot trebuie fie:</p> <p>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, aprobat prin Hotărârea de Guvern nr. 204/2020 (în continuare – <i>Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă</i>); fie</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	2. să fi efectuat cel puțin 500 de ore timp de zbor ca pilot în operațiuni multipilot.		
<p>ORO.FC.105 Desemnarea ca pilot comandant/comandant</p> <p>(a) În conformitate cu punctul 8.6 din anexa V la Regulamentul (UE) 2018/1139, un pilot din echipajul de zbor, calificat ca pilot comandant în conformitate cu anexa I (partea FCL) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011, este desemnat de operator ca pilot comandant sau, pentru operațiunile CAT cu avioane și elicoptere, comandant.</p> <p>(b) Operatorul desemnează un membru al echipajului de zbor să îndeplinească funcția de pilot comandant sau de comandant numai dacă se aplică toate condițiile următoare:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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, vertiporturile, 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 	<p>ORO.FC.105 Desemnarea ca pilot comandant/comandant</p> <p>(a) În conformitate cu punctul 32 din anexa nr. 3 la Codul aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017, 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.</p> <p>(b) Operatorul desemnează un membru al echipajului de zbor să îndeplinească funcția de pilot comandant/comandant numai dacă se aplică următoarele condiții:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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, vertiporturile, instalațiile și 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>operator dacă a fost promovat de la copilul la pilot comandant/comandant.</p> <p>(c) Atât în cazul operațiunilor comerciale cu avioane și elicoptere, cât și în cazul operațiunilor IAM cu VCA, pilotul comandant/comandantul sau pilotul căruia i se poate delega desfășurarea unui zbor a urmat în prealabil pregătirea inițială de familiarizare cu ruta sau cu zona vizată de zbor și cu aerodromurile, vertiporturile, locațiile prevăzute pentru deviere, instalațiile și procedurile care urmează să fie utilizate și își menține aceste cunoștințe după cum urmează:</p> <p>1. cunoștințele referitoare la aerodromuri sau vertiporturi se mențin prin operarea cel puțin o dată, la un aerodrom sau la un vertiport, într-o perioadă de 12 luni calendaristice;</p> <p>2. cunoștințele referitoare la rută sau zonă ori la locația prevăzută pentru deviere trebuie menținute prin operarea cel puțin o dată, pe o rută sau pe o zonă ori la o locație prevăzută pentru deviere, într-o perioadă de 36 luni calendaristice; în plus, este necesară o pregătire de reîmprospătare a cunoștințelor privind ruta sau zona în cazul în care nu operează pe o rută sau într-o zonă timp de 12 luni în decursul perioadei de 36 de luni calendaristice.</p>	<p>procedurile care urmează să fie utilizate;</p> <p>3. în cazul operațiunilor cu echipaj multiplu, membrul echipajului de zbor a urmat un curs de comandă al unui operator dacă trece de la copilul la pilot comandant/comandant.</p> <p>(c) În cazul operațiunilor comerciale cu avioane și elicoptere, cât și în cazul operațiunilor IAM cu VCA, pilotul comandant/comandantul sau pilotul căruia i-a fost delegată desfășurarea unui zbor a urmat în prealabil pregătirea inițială de familiarizare cu ruta sau cu zona vizată de zbor și cu aerodromurile, vertiporturile, locațiile prevăzute pentru deviere, instalațiile și procedurile care urmează să fie utilizate și își menține aceste cunoștințe după cum urmează:</p> <p>1. valabilitatea cunoștințelor referitoare la aerodrom sau vertiport se menține efectuând cel puțin o dată operațiuni pe aerodromul sau vertiportul respectiv în decursul unei perioade de 12 luni calendaristice;</p> <p>2. cunoștințele referitoare la rută sau la zonă ori la locația prevăzută pentru deviere se mențin prin operarea cel puțin o dată pe ruta sau în zona respectivă în decursul a 36 de luni. În plus, este necesară o pregătire de reîmprospătare a cunoștințelor</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(d) În pofida literei (c), în cazul operațiunilor desfășurate în condiții VFR pe timp de zi cu avioane și cu elicoptere din clasele de performanță B și C, pregătirea de familiarizare privind rutele și aerodromurile poate fi înlocuită cu pregătirea de familiarizare privind zona.</p>	<p>privind ruta sau zona în cazul în care nu operează pe o rută sau într-o zonă timp de 12 luni în decursul perioadei de 36 de luni.</p> <p>(d) În pofida dispozițiilor 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 pregătirea de familiarizare privind zona.</p>		
<p>ORO.FC.110 Mecanic navigant În cazul în care un avion este proiectat astfel încât să includă un post separat de mecanic navigant, echipajul de zbor cuprinde un membru care este calificat corespunzător în conformitate cu reglementările naționale aplicabile.</p>	<p>ORO.FC.110 Mecanic navigant În cazul în care un avion este proiectat astfel încât să includă un post separat de mecanic navigant, echipajul de zbor cuprinde un membru care este calificat corespunzător în conformitate cu cadrul normativ aplicabil mecanicilor naviganți.</p>	Compatibil	
<p>ORO.FC.115 Pregătire în domeniul managementului resurselor echipajului (CRM): (a) Înainte de a-și desfășura activitatea, membrul echipajului de zbor trebuie să fi primit pregătirea CRM corespunzătoare rolului său, după cum se specifică în manualul de operațiuni. (b) Unele elemente ale pregătirii CRM se includ în pregătirea pentru tipul sau clasa de aeronave și în pregătirea</p>	<p>ORO.FC.115 Pregătire în domeniul managementului resurselor echipajului (CRM) (a) Înainte de a-și desfășura activitatea, membrul echipajului de zbor trebuie să fi primit pregătirea CRM corespunzătoare rolului său, după cum se specifică în manualul de operațiuni. (b) Unele elemente ale pregătirii CRM se includ în pregătirea pentru tipul sau clasa de aeronave și în</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>periodică, precum și în cursul de comandă.</p>	<p>pregătirea periodică, precum și în cursul de comandă.</p>		
<p>ORO.FC.120 Pregătire de conversie oferită de operator (a) Membrul echipajului de zbor trebuie să efectueze un curs de pregătire de conversie furnizat de operator înainte de a începe zboruri de linie fără supraveghere: 1. atunci când trece pe o aeronavă pentru care este necesară o nouă calificare de tip sau de clasă; 2. de fiecare dată când membrul echipajului de zbor se angajează la un operator. (b) Cursul de pregătire de conversie al operatorului cuprinde pregătire pe echipamentele instalate pe aeronavă, în funcție de rolurile membrilor echipajului de zbor.</p>	<p>ORO.FC.120 Pregătire de conversie oferită de operator (a) În cazul operațiunilor cu avioane sau elicoptere, membrul echipajului de zbor trebuie să urmeze cursul de pregătire de conversie oferit de operator înainte de a începe zborurile de linie fără supraveghere: 1. atunci când trece pe o aeronavă pentru care este necesară o nouă calificare de tip sau de clasă; 2. atunci când trece la alt operator. (b) Cursul de pregătire de conversie al operatorului cuprinde pregătirea pe echipamentele instalate pe aeronavă, în funcție de rolurile membrilor echipajului de zbor.</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>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 I (partea FCL) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011.</p>	<p>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</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(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.</p> <p>(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.</p>	<p>Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă.</p> <p>(b) Membrii echipajului de zbor urmează cursuri de pregătire privind echipamentele și procedurile atunci când se schimbă echipamentul sau procedurile și sunt necesare cunoștințe suplimentare cu privire la tipurile sau la variantele operate în acel moment.</p> <p>(c) Manualul de operațiuni specifică momentul în care este necesară o astfel de pregătire pentru diferențe sau de familiarizare, sau o pregătire pregătire privind echipamentele sau procedurile.</p>		
<p>ORO.FC.130 Pregătirea periodică și verificarea aferentă</p> <p>(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.</p> <p>(b) Fiecare membru al echipajului de zbor este verificat periodic pentru a-și demonstra competența de a executa</p>	<p>ORO.FC.130 Pregătirea periodică și verificarea aferentă</p> <p>(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 o pregătire privind amplasarea și utilizarea tuturor echipamentelor de urgență și de siguranță de la bordul aeronavei.</p> <p>(b) Fiecare membru al echipajului de zbor este verificat periodic pentru a-și</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
procedurile normale, anormale și de urgență.	demonstra competența de a executa procedurile normale, anormale și de urgență.		
<p>ORO.FC.135 Calificarea piloților pentru operarea în oricare dintre posturile de pilotaj</p> <p>Membrii echipajului de zbor care pot fi desemnați să își desfășoare activitatea pe oricare dintre posturile de pilotaj se supun pregătirii și verificării corespunzătoare, după cum se specifică în manualul de operațiuni.</p>	<p>ORO.FC.135 Calificarea piloților pentru operarea în oricare dintre posturile de pilotaj</p> <p>Membrii echipajului de zbor care pot fi desemnați să își desfășoare activitatea pe oricare dintre posturile de pilotaj se supun pregătirii și verificării corespunzătoare, după cum se specifică în manualul de operațiuni.</p>	Compatibil	
<p>ORO.FC.140 Operarea pe mai multe tipuri sau variante</p> <p>(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 (UE) nr. 748/2012.</p> <p>(b) Operatorul poate defini grupuri de tipuri de elicoptere monomotor. O</p>	<p>ORO.FC.140 Operarea pe mai multe tipuri sau variante</p> <p>(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</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>verificare a competenței la operator este valabilă pentru toate celelalte tipuri din cadrul grupului dacă sunt îndeplinite cumulativ următoarele două condiții:</p> <p>1. Grupul fie include numai elicoptere monomotor cu turbină operate în condiții VFR, fie include numai elicoptere monomotor cu cilindri operate în condiții VFR.</p> <p>2. Pentru operațiunile CAT, se efectuează cel puțin două verificări ale competenței la operator per tip în cadrul unui ciclu de 3 ani.</p> <p>(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.</p> <p>(d) Pentru operațiunile cu mai multe tipuri sau variante de elicopter ori de VCA care sunt utilizate pentru efectuarea unor operațiuni suficient de similare, dacă verificările în zbor de linie se rotesc între tipuri sau variante, fiecare verificare în zbor de linie revalidază verificarea în zbor de linie pentru celelalte tipuri sau variante de elicoptere ori de VCA.</p>	<p>administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție, aprobat prin Hotărârea de Guvern nr. 468/2019.</p> <p>(b) Operatorul poate defini grupuri de tipuri de elicoptere monomotor. O verificare a competenței efectuată de operator este valabilă pentru toate celelalte tipuri din cadrul grupului, dacă sunt îndeplinite, cumulativ, următoarele condiții:</p> <p>1. grupul fie include numai elicoptere monomotor cu turbină, operate în condiții VFR, fie include numai elicoptere monomotor cu cilindri, operate în condiții VFR;</p> <p>2. pentru operațiunile CAT, se efectuează cel puțin două verificări ale competenței efectuate de operator per tip, în cadrul unui ciclu de 3 ani.</p> <p>(c) Pentru operațiunile specializate, elementele pregătirii pentru aeronave/FSTD și ale verificării competenței efectuată de 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</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(e) Pentru operarea pe mai mult de un tip sau o variantă, în manualul de operațiuni se specifică proceduri corespunzătoare și orice restricții operaționale.</p>	<p>evaluări a riscurilor efectuate de operator.</p> <p>(d) Pentru operațiunile cu mai multe tipuri sau variante de elicopter ori de VCA care sunt utilizate pentru efectuarea unor operațiuni similare, dacă verificările în zbor de linie se rotesc între tipuri sau variante, fiecare verificare în zbor de linie revalidază verificarea în zbor de linie pentru celelalte tipuri sau variante de elicoptere ori de VCA.</p> <p>(e) Pentru operarea pe mai mult de un tip sau o variantă, în manualul de operațiuni se specifică proceduri corespunzătoare și orice restricții operaționale.</p>		
<p>RO.FC.145 Asigurarea pregătirii, verificării și evaluării</p> <p>(a) Toate activitățile de pregătire, verificare și evaluare prevăzute în prezenta subparte sunt executate în conformitate cu programele și programa de pregătire stabilite de operator în manualul de operațiuni.</p> <p>(b) Atunci când elaborează programele și programa de pregătire, operatorul include elementele relevante definite în partea obligatorie a datelor privind conformitatea operațională stabilite în</p>	<p>ORO.FC.145 Asigurarea pregătirii, verificării și evaluării</p> <p>(a) Toate activitățile de pregătire, verificare și evaluare prevăzute în prezenta subparte sunt executate în conformitate cu programele și programa de pregătire stabilite de operator în manualul de operațiuni.</p> <p>(b) Atunci când elaborează programele și programa de pregătire, operatorul include elementele relevante definite în partea obligatorie a datelor privind conformitatea</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 748/2012.</p> <p>(c) Atât pentru operațiunile CAT cu avioane și elicoptere, cât și pentru operațiunile IAM cu VCA, programele de pregătire și verificare, inclusiv programa și mijloacele de realizare a programului, cum ar fi echipamentele individuale de pregătire sintetică pentru zbor (FSTD) și alte soluții de pregătire, se aprobă de către autoritatea competentă.</p> <p>(d) FSTD utilizat pentru a îndeplini cerințele din prezenta subparte trebuie să fie calificat în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 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.</p> <p>(e) Operatorul instituie un sistem pentru a monitoriza în mod adecvat schimbările aduse FSTD și pentru a se asigura că acele schimbări nu afectează caracterul adecvat al programelor de pregătire.</p> <p>(f) Operatorul monitorizează valabilitatea fiecărei pregătiri și verificări periodice.</p> <p>(g) Perioadele de valabilitate prevăzute în prezenta subparte se calculează începând de la sfârșitul lunii în care a</p>	<p>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.</p> <p>(c) În cazul operațiunilor CAT cu avioane și elicoptere, cât și pentru operațiunile IAM cu VCA, programele de pregătire și de verificare, inclusiv programa (syllabus) 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.</p> <p>(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 posibilităților, aeronava folosită de operator. Diferențele dintre FSTD și aeronavă trebuie descrise și abordate printr-un instructaj sau un curs de pregătire, după caz.</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>fost finalizată experiența recentă, pregătirea sau verificarea.</p>	<p>(e) Operatorul instituie un sistem pentru a monitoriza în mod adecvat schimbările aduse FSTD și pentru a se asigura că acele schimbări nu afectează caracterul adecvat al programelor de pregătire.</p> <p>(f) Operatorul monitorizează valabilitatea fiecărei pregătiri și verificări periodice.</p> <p>(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.</p>		
<p>ORO.FC.146 Personalul care asigură pregătirea, verificarea și evaluarea</p> <p>(a) Toate activitățile de pregătire, verificare și evaluare prevăzute în prezenta subparte trebuie să fie efectuate de personal calificat în mod corespunzător.</p> <p>(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 I (partea FCL) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011. În plus, personalul care asigură pregătirea și care desfășoară</p>	<p>ORO.FC.146 Personalul care asigură pregătirea, verificarea și evaluarea</p> <p>(a) Toate activitățile de pregătire, verificare și evaluare prevăzute în prezenta subparte trebuie să fie efectuate de personal calificat în mod corespunzător.</p> <p>(b) În cazul pregătirii practice și al celei 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</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>verificarea cu privire la operațiuni specializate trebuie să fie calificat în mod corespunzător pentru operațiunea relevantă.</p> <p>(c) În cazul unui program EBT, personalul care efectuează evaluarea și asigură pregătirea trebuie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. să dețină un certificat de instructor sau de examinator în conformitate cu anexa I (partea FCL); 2. să absolve programul de standardizare pentru instructori EBT al operatorului. Aceasta include un program de standardizare inițială și un program de standardizare periodică. <p>Absolvirea programului de standardizare inițială al operatorului va califica instructorul pentru efectuarea evaluării practice EBT.</p> <p>(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).</p> <p>(e) În pofida literei (b), pregătirea pentru aeronavă/FSTD și verificarea competenței la operator pot fi efectuate de un comandant calificat în mod corespunzător sau de un pilot comandant</p>	<p>referitoare la personalul navigant din aviația civilă. În plus, personalul care asigură pregătirea și care desfășoară verificarea cu privire la operațiunile specializate trebuie să fie calificat în modul corespunzător pentru operațiunea relevantă.</p> <p>(c) În cazul unui program EBT, personalul care efectuează evaluarea și asigură pregătirea trebuie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. să dețină un certificat de instructor sau de examinator în conformitate cu anexa nr.1 (Partea FCL) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă; 2. să absolve programul de standardizare pentru instructori EBT al operatorului. Aceasta include un program de standardizare inițială și un program de standardizare periodică. <p>Absolvirea programului de standardizare inițială al operatorului va califica instructorul pentru efectuarea evaluării practice EBT.</p> <p>(d) În pofida dispozițiilor 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</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>pentru operațiuni IAM care deține un certificat de FI/TRI/SFI și este desemnat de operator pentru oricare dintre următoarele operațiuni:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. operațiuni CAT cu elicoptere care îndeplinesc criteriile definite la punctul 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 punctul ORO.FC.005 litera (b) punctul 1; 4. operațiuni IAM cu VCA pe timp de zi și pe rute pe care se navighează după repere vizuale terestre. <p>(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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Operațiuni specializate. 2. Operațiuni CAT cu avioane care îndeplinesc criteriile definite la punctul ORO.FC.005 litera (b) subpunctul 1. <p>(g) În pofida literei (b), verificarea în zbor de linie poate fi efectuată de un</p>	<p>conceptele EBT și evaluarea competențelor (evaluatorul în zbor de linie).</p> <p>(e) În pofida dispozițiilor literei (b), pregătirea pentru aeronavă/FSTD și verificarea competenței efectuată de operator pot fi efectuate de un comandant calificat în modul corespunzător sau de un pilot comandant pentru operațiuni IAM care deține un certificat de FI/TRI/SFI și este desemnat de operator pentru oricare dintre următoarele operațiuni:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. 4. operațiuni IAM cu VCA pe timp de zi și pe rute pe care se navighează după repere vizuale terestre. <p>(f) În pofida dispozițiilor literei (b), pregătirea pentru aeronavă/FSTD și demonstrarea competenței/verificarea competenței efectuată de operator pot fi efectuate de un pilot</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>comandant calificat în mod corespunzător și desemnat de operator. (h) Operatorul informează autoritatea competentă cu privire la persoanele desemnate în temeiul literelor (e)-(g).</p>	<p>comandant/comandant calificat în modul 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 dispozițiilor literei (b), verificarea în zbor de linie poate fi efectuată de un comandant calificat în modul corespunzător și desemnat de operator. (h) Operatorul informează AAC cu privire la persoanele desemnate în temeiul literelor (e)-(g).</p>		
<p>ECȚIUNEA 2 Cerințe suplimentare pentru operațiunile de transport aerian comercial ORO.FC.200 Componenta echipajului de zbor (a) În orice echipaj de zbor nu poate exista mai mult de un membru fără experiență. (b) Comandantul poate delega efectuarea zborului unui alt pilot calificat corespunzător în conformitate cu anexa I (partea FCL) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011, cu condiția respectării cerințelor de la ORO.FC.105 litera (b) punctele 1 și 2 și litera (c).</p>	<p>Secțiunea a 2-a Cerințe suplimentare pentru operațiunile de transport aerian comercial ORO.FC.200 Componenta echipajului de zbor (a) În orice echipaj de zbor nu poate exista mai mult de un membru fără experiență. (b) Comandantul poate delega efectuarea zborului unui alt pilot calificat corespunzător în conformitate cu anexa nr.1 (Partea FCL) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și procedurilor administrative referitoare la</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(c) Cerințe specifice pentru operațiuni cu avioane în conformitate cu regulile de zbor instrumental (IFR) sau pe timp de noapte.</p> <p>1. Echipajul de zbor minim este format din doi piloți în cazul tuturor avioanelor cu motoare turbopropulsoare cu o configurație maximă operațională a locurilor pentru pasageri (MOPSC) de peste nouă locuri și în cazul tuturor avioanelor cu turboreactoare.</p> <p>2. Avioanele care nu sunt vizate de litera (c) punctul 1 se exploatează cu un echipaj minim de doi piloți, cu excepția situațiilor în care se respectă cerințele de la punctul ORO.FC.202, caz în care pot fi exploatate cu un singur pilot.</p> <p>(d) Cerințe specifice pentru operațiunile cu elicoptere</p> <p>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.</p>	<p>personalul navigant din aviația civilă, cu condiția respectării cerințelor de la ORO.FC.105 lit.(b) pct.1 și 2 și lit.(c).</p> <p>(c) Cerințe specifice pentru operațiuni cu avioane în conformitate cu regulile de zbor instrumental (IFR) sau pe timp de noapte.</p> <p>1. Echipajul de zbor minim este format din doi piloți în cazul tuturor avioanelor cu motoare turbopropulsoare cu o MOPSC de peste nouă locuri și în cazul tuturor avioanelor cu turboreactoare.</p> <p>2. Avioanele care nu sunt vizate de lit. (c) pct. 1 se exploatează cu un echipaj minim de doi piloți, cu excepția situațiilor în care se respectă cerințele de la ORO.FC.202, caz în care pot fi exploatate cu un singur pilot.</p> <p>(d) Cerințe specifice pentru operațiunile cu elicoptere.</p> <p>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 constituit din doi piloți.</p>		
<p>ORO.FC.A.201 Înlocuirea membrilor echipajului de zbor în timpul zborului</p> <p>(a) Comandantul poate delega efectuarea zborului:</p> <p>1. unui alt comandant calificat; sau</p>	<p>ORO.FC.A.201 Înlocuirea membrilor echipajului de zbor în timpul zborului</p> <p>(a) Comandantul poate delega efectuarea zborului:</p> <p>1. unui alt comandant calificat; sau</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>2. pentru operațiuni numai peste nivelul de zbor (FL) 200, unui pilot care dispune de următoarele cerințe privind calificările minime:</p> <p>(i) ATPL;</p> <p>(ii) pregătirea de conversie și verificarea aferentă, inclusiv pregătirea pentru calificarea de tip, în conformitate cu punctul ORO.FC.220;</p> <p>(iii) toate pregătirile periodice și verificările aferente, în conformitate cu punctele ORO.FC.230 și ORO.FC.240;</p> <p>(iv) competența de rută/zonă și aerodrom, în conformitate cu punctul ORO.FC.105.</p> <p>(b) Copilotul poate fi înlocuit de:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. un alt pilot calificat corespunzător; 2. pentru operațiuni numai peste nivelul de zbor (FL) 200, un copilot suplimentar pentru rută care dispune de următoarele calificări minime: <p>(i) licență de pilot de linie (CPL) valabilă cu calificare de zbor instrumental;</p> <p>(ii) pregătirea de conversie și verificarea aferentă, inclusiv pregătirea pentru calificarea de tip, în conformitate cu punctul ORO.FC.220, cu excepția cerinței referitoare la pregătirea pentru decolare și aterizare;</p> <p>(iii) pregătirea și verificarea periodică în conformitate cu punctul ORO.FC.230, sub rezerva următoarelor condiții:</p>	<p>2. pentru operațiuni numai peste nivelul de zbor (FL) 200, unui pilot care dispune de următoarele cerințe privind calificările minime:</p> <p>(i) ATPL;</p> <p>(ii) pregătirea de conversie și verificarea aferentă, inclusiv pregătirea pentru calificarea de tip, în conformitate cu ORO.FC.220;</p> <p>(iii) toate pregătirile periodice și verificările aferente, în conformitate cu ORO.FC.230 și ORO.FC.240;</p> <p>(iv) competența de rută/zonă și aerodrom, în conformitate cu ORO.FC.105.</p> <p>(b) Copilotul poate fi înlocuit de:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. un alt pilot calificat corespunzător; 2. pentru operațiuni numai peste nivelul de zbor (FL) 200, un copilot suplimentar pentru rută care dispune de următoarele calificări minime: <p>(i) certificat de pilot de linie (CPL) valabil cu calificare de zbor instrumental;</p> <p>(ii) pregătirea de conversie și verificarea aferentă, inclusiv pregătirea pentru calificarea de tip, în conformitate cu ORO.FC.220, cu excepția cerinței referitoare la pregătirea pentru decolare și aterizare;</p> <p>(iii) pregătirea periodică și verificarea aferentă în conformitate cu</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>A. verificarea nu include manevrele de decolare;</p> <p>B. verificarea include manevre de aterizare cel puțin în rolul de pilot care monitorizează zborul;</p> <p>(c) Un mecanic navigant poate fi înlocuit în timpul zborului de către un membru al echipajului calificat corespunzător, în conformitate cu reglementările naționale aplicabile.</p>	<p>ORO.FC.230, cu excepția cerinței referitoare la pregătirea pentru decolare și aterizare.</p> <p>(c) Un mecanic navigant Pa poate fi înlocuit în timpul zborului de către un membru al echipajului calificat corespunzător, în conformitate cu cadrul normativ aplicabil.</p>		
<p>ORO.FC.202 Operațiuni cu un singur pilot în condiții IFR sau pe timp de noapte</p> <p>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:</p> <p>(a) operatorul include în manualul de operațiuni un program de pregătire de conversie și de pregătire periodică care să includă cerințe suplimentare pentru operarea cu un singur pilot. Pilotul trebuie să fi urmat pregătirea privind procedurile operatorului, în special cu privire la:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. gestionarea motoarelor și manevrele de urgență; 2. folosirea listei de verificare pentru situații normale, anormale și de urgență; 3. comunicarea cu ATC (controlul traficului aerian); 4. proceduri de plecare și de apropiere; 	<p>ORO.FC.202 Operațiuni cu un singur pilot în condiții IFR sau pe timp de noapte</p> <p>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:</p> <p>(a) operatorul include în manualul de operațiuni un program de pregătire de conversie și de pregătire periodică care să includă cerințe suplimentare pentru operarea cu un singur pilot. Pilotul trebuie să fi urmat pregătirea privind procedurile operatorului, în special cu privire la:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. gestionarea motoarelor și manevrele de urgență; 2. folosirea listei de verificare pentru situații normale, anormale și de urgență; 3. comunicarea cu ATC (controlul traficului aerian); 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>5. gestionarea pilotului automat, dacă este cazul;</p> <p>6. folosirea documentației de zbor simplificate;</p> <p>7. managementul resurselor echipajului cu un singur pilot.</p> <p>(b) LĂSAT LIBER ÎN MOD INTENȚIONAT</p> <p>(c) Pentru operațiuni cu avioane în condiții IFR, pilotul trebuie:</p> <p>1. să aibă minimum 50 de ore timp de zbor în condiții IFR pe tipul sau clasa specifică de avion, din care 10 ore în funcția de comandant; și</p> <p>2. să fi efectuat în ultimele 90 de zile pe tipul sau clasa de avion relevante:</p> <p>(i) cinci zboruri IFR, inclusiv trei apropieri instrumentale, pe post de pilot unic; sau</p> <p>(ii) o verificare de apropiere instrumentală IFR.</p> <p>(d) Pentru operațiuni cu avioane pe timp de noapte, pilotul trebuie:</p> <p>1. să aibă minimum 15 ore de zbor pe timp de noapte care pot fi incluse în cele 50 de ore timp de zbor în condiții IFR de la litera (c) punctul 1; și</p> <p>2. să fi efectuat în ultimele 90 de zile pe tipul sau clasa de avion relevante:</p> <p>(i) trei decolări și aterizări pe timp de noapte pe post de pilot unic; sau</p> <p>(ii) o verificare a unei decolări și aterizări pe timp de noapte.</p>	<p>4. proceduri de plecare și de apropiere;</p> <p>5. gestionarea pilotului automat, dacă este cazul;</p> <p>6. folosirea documentației de zbor simplificate;</p> <p>7. managementul resurselor echipajului cu un singur pilot.</p> <p>(b) - <i>abrogată</i>;</p> <p>(c) Pentru operațiuni cu avioane în condiții IFR, pilotul trebuie:</p> <p>1. să aibă minimum 50 de ore timp de zbor în condiții IFR pe tipul sau clasa specifică de avion, din care 10 ore în funcția de comandant; și</p> <p>2. să fi efectuat în ultimele 90 de zile pe tipul sau clasa de avion relevante:</p> <p>(i) cinci zboruri IFR, inclusiv trei apropieri instrumentale, pe post de pilot unic; sau</p> <p>(ii) o verificare de apropiere instrumentală IFR.</p> <p>(d) Pentru operațiuni cu avioane pe timp de noapte, pilotul trebuie:</p> <p>1. să aibă minimum 15 ore de zbor pe timp de noapte care pot fi incluse în cele 50 de ore timp de zbor în condiții IFR de la lit.(c) pct.1; și</p> <p>2. să fi efectuat în ultimele 90 de zile pe tipul sau clasa de avion relevante:</p> <p>(i) trei decolări și aterizări pe timp de noapte pe post de pilot unic; sau</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(e) Pentru operațiuni cu elicoptere în condiții IFR, pilotul trebuie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. să aibă 25 de ore experiență totală de zbor în condiții IFR în mediul de operare relevant; și 2. să aibă 25 de ore experiență de zbor ca pilot unic pe tipul specific de elicopter aprobat pentru un singur pilot în condiții IFR, din care 10 ore pot fi sub supraveghere, inclusiv cinci sectoare de zbor de linie în condiții IFR sub supraveghere folosind procedurile pentru un sigur pilot; și 3. să fi efectuat în ultimele 90 de zile: <ol style="list-style-type: none"> (i) cinci zboruri în condiții IFR pe post de pilot unic, inclusiv trei apropieri instrumentale, realizate pe un elicopter aprobat în acest scop; sau (ii) o verificare a unei apropieri instrumentale IFR pe post de pilot unic pe tipul relevant de elicopter, echipament de pregătire pentru zbor (FTD) sau simulator complet de zbor (FFS). 	<p>(ii) o verificare a unei decolări și aterizări pe timp de noapte.</p> <p>(e) Pentru operațiuni cu elicoptere în condiții IFR, pilotul trebuie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. să aibă 25 de ore experiență totală de zbor în condiții IFR în mediul de operare relevant; și 2. să aibă 25 de ore experiență de zbor ca pilot unic pe tipul specific de elicopter aprobat pentru un singur pilot în condiții IFR, din care 10 ore pot fi sub supraveghere, inclusiv cinci sectoare de zbor de linie în condiții IFR sub supraveghere folosind procedurile pentru un sigur pilot; și 3. să fi efectuat în ultimele 90 de zile: <ol style="list-style-type: none"> (i) cinci zboruri în condiții IFR pe post de pilot unic, inclusiv trei apropieri instrumentale, realizate pe un elicopter aprobat în acest scop; sau (ii) o verificare a unei apropieri instrumentale IFR pe post de pilot unic pe tipul relevant de elicopter, echipament de pregătire pentru zbor (FTD) sau simulator complet de zbor (FFS). 		
<p>ORO.FC.205 Cursul de comandă</p> <p>(a) Pentru operațiuni cu avioane și cu elicoptere, cursul de comandă trebuie să cuprindă cel puțin următoarele elemente:</p>	<p>ORO.FC.205 Cursul de comandă</p> <p>(a) Pentru operațiuni cu avioane și cu elicoptere, cursul de comandă trebuie să cuprindă cel puțin următoarele elemente:</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>1. pregătire pe un FSTD, care cuprinde pregătire orientată pe zborul de linie (LOFT) și/sau pregătire practică;</p> <p>2. verificarea competenței efectuată de operator, acționând în calitate de comandant;</p> <p>3. pregătire privind responsabilitățile comandantului;</p> <p>4. pregătire pentru zborul de linie pe post de comandant sub supraveghere, pentru un minim de:</p> <p>(i) 10 sectoare de zbor, în cazul avioanelor; și</p> <p>(ii) 10 ore, inclusiv cel puțin 10 sectoare de zbor, în cazul elicopterelor;</p> <p>5. efectuarea unei verificări în zbor de linie pe post de comandant și dovedirea cunoștințelor adecvate referitoare la ruta sau zona vizată de zbor și la aerodromurile, inclusiv aerodromurile de rezervă, instalațiile și procedurile utilizate; și</p> <p>6. pregătire în domeniul managementului resurselor echipajului.</p>	<p>1. pregătire pe un FSTD, care cuprinde pregătire orientată pe zborul de linie (LOFT) și/sau pregătire practică;</p> <p>2. verificarea competenței efectuată de operator, acționând în calitate de comandant;</p> <p>3. pregătire privind responsabilitățile comandantului;</p> <p>4. pregătire pentru zborul de linie pe post de comandant sub supraveghere, pentru un minim de:</p> <p>(i) 10 sectoare de zbor, în cazul avioanelor; și</p> <p>(ii) 10 ore, inclusiv cel puțin 10 sectoare de zbor, în cazul elicopterelor;</p> <p>5. efectuarea unei verificări în zbor de linie pe post de comandant și dovedirea cunoștințelor adecvate referitoare la ruta sau zona vizată de zbor și la aerodromurile, inclusiv aerodromurile de rezervă, instalațiile și procedurile utilizate; și</p> <p>6. pregătire în domeniul managementului resurselor echipajului.</p>		
<p>ORO.FC.215 Pregătirea inițială în domeniul managementului resurselor echipajului (CRM), oferită de operator</p>	<p>ORO.FC.215 Pregătirea inițială în domeniul CRM, oferită de operator</p> <p>(a) Membrul echipajului de zbor trebuie să fi efectuat un curs de pregătire inițială în domeniul CRM</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(a) Membrul echipajului de zbor trebuie să fi efectuat un curs de pregătire inițială în domeniul CRM înainte de a începe zboruri de linie nesupravegheate.</p> <p>(b) Pregătirea inițială în domeniul CRM este oferită de cel puțin un instructor CRM calificat corespunzător, care poate fi asistat de experți pentru tratarea domeniilor specifice.</p> <p>(c) Dacă membrul echipajului de zbor nu a beneficiat în prealabil de pregătire teoretică referitoare la factorii umani la nivelul ATPL, acesta trebuie să urmeze, înainte de pregătirea inițială CRM sau împreună cu aceasta, un curs teoretic oferit de operator și bazat pe programa privind performanțele și limitele umane pentru ATPL, după cum se stabilește în anexa I (partea FCL) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011.</p>	<p>înainte de a începe zboruri de linie nesupravegheate.</p> <p>(b) Pregătirea inițială în domeniul CRM este oferită de cel puțin un instructor CRM calificat corespunzător, care poate fi asistat de experți pentru tratarea domeniilor specifice.</p> <p>(c) Dacă membrul echipajului de zbor nu a beneficiat în prealabil de pregătire teoretică referitoare la factorii umani la nivelul ATPL, acesta trebuie să urmeze, înainte de pregătirea inițială CRM sau împreună cu aceasta, un curs teoretic oferit de operator și bazat pe programa privind performanțele și limitele umane pentru ATPL, după cum se stabilește în anexa nr.1 (Partea FCL) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă.</p>		
<p>ORO.FC.220 Pregătirea de conversie și verificarea aferentă realizate de operator</p> <p>(a) Pregătirea CRM se integrează în cursul de pregătire de conversie oferit de operator.</p> <p>(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</p>	<p>ORO.FC.220 Pregătirea de conversie și verificarea aferentă realizate de operator</p> <p>(a) Pregătirea CRM se integrează în cursul de pregătire de conversie oferit de operator.</p> <p>(b) Odată început un curs de conversie efectuate de operator, membrul echipajului de zbor nu primește sarcini de pilotaj pe alt tip</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>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.</p> <p>(c) Volumul de pregătire necesar membrului echipajului de zbor în cadrul cursului de conversie oferit de operator se determină în conformitate cu standardele de calificare și experiență specificate în manualul de operațiuni, luându-se în considerare experiența și pregătirile sale anterioare.</p> <p>(d) Membrul echipajului de zbor trebuie să efectueze:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. verificarea competenței realizată de operator, precum și pregătirea referitoare la echipamentele de urgență și de siguranță și verificarea aferentă înainte de începerea zborurilor de linie sub supraveghere (LIFUS); și 2. verificarea în zbor de linie la încheierea zborurilor de linie sub supraveghere. Pentru avioanele din clasa de performanță B, LIFUS se poate 	<p>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 repartizați pentru zboruri pe elicoptere monomotor în timpul unui curs de conversie efectuat de operator pe un elicopter monomotor, cu condiția ca pregătirea să nu fie afectată.</p> <p>(c) Volumul de pregătire necesar membrului echipajului de zbor în cadrul cursului de conversie oferit de operator se determină în conformitate cu standardele de calificare și experiență specificate în manualul de operațiuni, luându-se în considerare experiența și pregătirile sale anterioare.</p> <p>(d) Membrul echipajului de zbor trebuie să efectueze:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. verificarea competenței realizată de operator, precum și pregătirea referitoare la echipamentele de urgență și de siguranță și verificarea aferentă înainte de începerea 		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>efectua pe orice avion din clasa aplicabilă.</p> <p>(e) În cazul avioanelor, piloții cărora li s-a eliberat o calificare de tip pe baza unui curs de pregătire fără ore de zbor pe aeronavă (denumit în continuare „ZFTT” – <i>zero flight-time training</i>):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. încep zborul de linie sub supraveghere în termen de 21 de zile de la finalizarea testului de aptitudini sau după pregătirea corespunzătoare furnizată de operator. Conținutul unei astfel de pregătiri este descris în manualul de operațiuni; 2. efectuează șase decolări și aterizări pe un FSTD nu mai târziu de 21 de zile de la finalizarea testului de aptitudini sub supravegherea unui instructor pentru calificare de tip pentru avioane [denumit în continuare „TRI(A)” – <i>type rating instructor for aeroplanes</i>], care ocupă celălalt post de pilotaj. Numărul de decolări și aterizări poate fi redus dacă s-au definit credite în partea obligatorie a datelor privind conformitatea operațională instituite în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 748/2012. Dacă decolările și aterizările nu au fost efectuate în termen de 21 de zile, operatorul furnizează pregătire de actualizare a cunoștințelor, al cărei conținut este descris în manualul de operațiuni; 	<p>zborurilor de linie sub supraveghere (LIFUS); și</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. verificarea în zbor de linie la încheierea zborurilor de linie sub supraveghere. Pentru avioanele din clasa de performanță B, LIFUS se poate efectua pe orice avion din clasa aplicabilă. <p>(e) În cazul avioanelor, piloții cărora li s-a eliberat o calificare de tip pe baza unui curs de pregătire fără ore de zbor pe aeronavă (ZFTT – <i>zero flight-time training</i>):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. încep zborul de linie sub supraveghere în termen de 21 de zile de la finalizarea testului de aptitudini sau după pregătirea corespunzătoare furnizată de operator. Conținutul unei astfel de pregătiri este descris în manualul de operațiuni; 2. efectuează șase decolări și aterizări pe un FSTD nu mai târziu de 21 de zile de la finalizarea testului de aptitudini sub supravegherea unui instructor pentru calificare de tip pentru avioane [TRI(A)” – <i>type rating instructor for aeroplanes</i>], care ocupă celălalt post de pilotaj. Numărul de decolări și aterizări poate fi redus dacă s-au definit credite în partea obligatorie a datelor privind conformitatea operațională instituite în conformitate cu Regulamentul 		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>3. realizează primele patru decolări și aterizări de zbor de linie în avion, sub supravegherea unui TRI(A), care ocupă celălalt post de pilotaj. Numărul de decolări și aterizări poate fi redus dacă s-au definit credite în partea obligatorie a datelor privind conformitatea operațională instituite în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 748/2012.</p> <p>(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.</p>	<p>privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție. Dacă decolările și aterizările nu au fost efectuate în termen de 21 de zile, operatorul furnizează pregătire de actualizare a cunoștințelor, al cărei conținut este descris în manualul de operațiuni;</p> <p>3. realizează primele patru decolări și aterizări de zbor de linie în avion, sub supravegherea unui TRI(A), care ocupă celălalt post de pilotaj. Numărul de decolări și aterizări poate fi redus dacă s-au definit credite în partea obligatorie a datelor privind conformitatea operațională instituite în conformitate cu Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție.</p> <p>(f) Dacă există circumstanțe operaționale, precum solicitarea unui nou AOC sau adăugarea în flotă a unui nou tip sau a unei noi clase de</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	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.		
<p>ORO.FC.230 Pregătirea și verificarea periodică</p> <p>(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.</p> <p>(b) <i>Verificarea competenței la operator</i></p> <p>1. Fiecare membru al echipajului de zbor este supus verificărilor competenței la operator ca parte a efectivului normal al echipajului de la bord.</p> <p>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.</p> <p>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</p>	<p>ORO.FC.230 Pregătirea și verificarea periodică</p> <p>(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.</p> <p>(b) Verificarea competenței efectuată de operator</p> <p>1. fiecare membru al echipajului de zbor este supus verificărilor competenței efectuată de operator ca parte a efectivului normal al echipajului de la bord;</p> <p>2. dacă membrul echipajului de zbor va trebui să opereze în condiții IFR, verificarea competenței efectuată de operator se realizează fără repere vizuale externe, după caz;</p> <p>3. perioada de valabilitate a unei verificări a competenței efectuată de operator este de șase luni calendaristice. Pentru operațiuni în condiții VFR pe timp de zi cu avioane din clasa de performanță B, care sunt</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>consecutive, este suficientă o singură verificare a competenței la operator. Verificarea competenței se efectuează înainte de începerea operațiunilor CAT.</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p>	<p>desfășurate în cursul unor sezoane ce nu depășesc opt luni consecutive, este suficientă o singură verificare a competenței efectuată de operator. Aceasta se efectuează înainte de începerea operațiunilor CAT.</p> <p>(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.</p> <p>(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 a unei verificări referitoare la echipamentele de urgență și de siguranță este de 12 luni calendaristice.</p> <p>(e) Pregătirea CRM 1. în toate etapele pregătirii periodice sunt integrate elemente CRM; 2. fiecare membru al echipajului de zbor urmează o pregătire CRM modulară specifică. Toate subiectele referitoare la pregătirea CRM sunt parcurse de-a lungul unor sesiuni de</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(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.</p>	<p>pregătire modulare, distribuite cât se poate de uniform pe fiecare perioadă de trei ani.</p> <p>(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.</p>		
<p>ORO.FC.231 Pregătirea bazată pe date concrete (a) PROGRAMUL EBT (1) Operatorul poate înlocui cerințele de la punctul ORO.FC.230 prin stabilirea, implementarea și menținerea unui program EBT adecvat, aprobat de autoritatea competentă. Operatorul trebuie să își demonstreze capacitatea de a sprijini implementarea programului EBT (inclusiv un plan de implementare) și să efectueze o evaluare a riscurilor în materie de siguranță care să demonstreze modul în care se atinge un nivel de siguranță echivalent. (2) Programul EBT trebuie: (i) să corespundă dimensiunii operatorului, precum și naturii și complexității activităților sale, ținându-se seama de pericolele și riscurile asociate, inerente respectivelor activități;</p>	<p>ORO.FC.231 Pregătirea bazată pe date concrete (a) PROGRAMUL EBT (1) Operatorul poate înlocui cerințele de la ORO.FC.230 prin stabilirea, implementarea și menținerea unui program EBT adecvat, aprobat de AAC. Operatorul trebuie să își demonstreze capacitatea de a sprijini implementarea programului EBT (inclusiv un plan de implementare) și să efectueze o evaluare a riscurilor în materie de siguranță care să demonstreze modul în care se atinge un nivel de siguranță echivalent. (2) Programul EBT trebuie: (i) să corespundă dimensiunii operatorului, precum și naturii și complexității activităților sale, ținându-se seama de pericolele și</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(ii) să asigure competența piloților prin evaluarea și dezvoltarea unor competențe ale piloților necesare pentru operarea eficace, eficientă și în condiții de siguranță a aeronavelor;</p> <p>(iii) să asigure expunerea fiecărui pilot la subiectele de evaluare și de pregătire elaborate în conformitate cu punctul ORO.FC.232;</p> <p>(iv) să includă cel puțin șase module EBT repartizate într-un program de trei ani; fiecare modul EBT trebuie să conștie într-o fază de evaluare și una de pregătire. Perioada de valabilitate a unui modul EBT este de 12 luni;</p> <p>(A) Faza de evaluare cuprinde un scenariu (sau scenarii) de tip zbor de linie pentru a evalua toate competențele și pentru a identifica nevoile individuale de pregătire.</p> <p>(B) Faza de pregătire cuprinde:</p> <p>(a) faza de pregătire la manevre, care cuprinde pregătirea pentru obținerea competenței de a executa anumite manevre definite;</p> <p>(b) faza de pregătire pe bază de scenarii care cuprinde un scenariu (sau scenarii) de tip zbor de linie pentru a dezvolta competențe și pentru a răspunde nevoilor individuale de pregătire.</p> <p>Faza de pregătire se desfășoară în timp util după faza de evaluare.</p>	<p>riscurile asociate, inerente respectivelor activități;</p> <p>(ii) să asigure competența piloților prin evaluarea și dezvoltarea unor competențe ale piloților necesare pentru operarea eficace, eficientă și în condiții de siguranță a aeronavelor;</p> <p>(iii) să asigure expunerea fiecărui pilot la subiectele de evaluare și de pregătire elaborate în conformitate cu punctul ORO.FC.232;</p> <p>(iv) să includă cel puțin șase module EBT repartizate într-un program de trei ani; fiecare modul EBT trebuie să conștie într-o fază de evaluare și una de pregătire. Perioada de valabilitate a unui modul EBT este de 12 luni;</p> <p>(A) Faza de evaluare cuprinde un scenariu (sau scenarii) de tip zbor de linie pentru a evalua toate competențele și pentru a identifica nevoile individuale de pregătire.</p> <p>(B) Faza de pregătire cuprinde:</p> <p>(a) faza de pregătire la manevre, care cuprinde pregătirea pentru obținerea competenței de a executa anumite manevre definite;</p> <p>(b) faza de pregătire pe bază de scenarii care cuprinde un scenariu (sau scenarii) de tip zbor de linie pentru a dezvolta competențe și pentru a răspunde nevoilor individuale de pregătire.</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(3) Operatorul trebuie să se asigure că fiecare pilot înscris în programul EBT:</p> <p>(i) urmează minimum două module EBT în cursul perioadei de valabilitate a calificării de tip, la o distanță de cel puțin trei luni unul de altul. Modulul EBT se consideră absolvit atunci când:</p> <p>(A) este parcurs conținutul programului EBT pentru respectivul modul EBT (expunerea pilotului la teme de evaluare și de formare) și</p> <p>(B) s-a demonstrat un nivel admisibil de performanță la toate competențele observate;</p> <p>(ii) se supune evaluării (evaluărilor) în zbor de linie a competenței și</p> <p>(iii) urmează pregătirea la sol.</p> <p>(4) Operatorul instituie un program de standardizare a instructorilor EBT și de asigurare a concordanței pentru a se asigura că instructorii implicați în activitățile EBT sunt calificați corespunzător pentru a-și îndeplini sarcinile.</p> <p>(i) Toți instructorii trebuie să urmeze acest program;</p> <p>(ii) Operatorul trebuie să utilizeze metode și unități de măsură adecvate pentru a evalua concordanța;</p> <p>(iii) Operatorul trebuie să demonstreze că instructorii au un grad suficient de concordanță.</p>	<p>Faza de pregătire se desfășoară în timp util după faza de evaluare.</p> <p>(3) Operatorul trebuie să se asigure că fiecare pilot înscris în programul EBT:</p> <p>(i) urmează minimum două module EBT în cursul perioadei de valabilitate a calificării de tip, la o distanță de cel puțin trei luni unul de altul. Modulul EBT se consideră absolvit atunci când:</p> <p>(A) este parcurs conținutul programului EBT pentru respectivul modul EBT (expunerea pilotului la teme de evaluare și de formare) și</p> <p>(B) s-a demonstrat un nivel admisibil de performanță la toate competențele observate;</p> <p>(ii) se supune evaluării (evaluărilor) în zbor de linie a competenței; și</p> <p>(iii) urmează pregătirea la sol.</p> <p>(4) Operatorul instituie un program de standardizare a instructorilor EBT și de asigurare a concordanței pentru a se asigura că instructorii implicați în activitățile EBT sunt calificați corespunzător pentru a-și îndeplini sarcinile.</p> <p>(i) Toți instructorii trebuie să urmeze acest program;</p> <p>(ii) Operatorul trebuie să utilizeze metode și unități de măsură adecvate pentru a evalua concordanța;</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(5) Programul EBT poate include proceduri de contingență pentru situații neprevăzute care ar putea afecta desfășurarea modulelor EBT. Operatorul trebuie să demonstreze necesitatea acestor proceduri. Procedurile respective trebuie să asigure că un pilot nu continuă operațiunile de zbor de linie dacă performanța observată a fost sub nivelul minim admisibil. Printre aceste proceduri se pot număra:</p> <p>(i) o altă distanță între modulele EBT și (ii) o altă ordine a fazelor modulului EBT.</p> <p>(b) CADRUL DE COMPETENȚE Operatorul trebuie să utilizeze un cadru de competențe pentru toate aspectele evaluării și pregătirii în cadrul unui program EBT. Cadrul de competențe trebuie:</p> <p>(1) să fie cuprinzător, să aibă acuratețe și să fie utilizabil; (2) să includă comportamentele observabile necesare pentru desfășurarea de operațiuni eficiente și în condiții de siguranță; (3) să includă un set definit de competențe, descrierea lor și comportamentele observabile asociate acestora.</p> <p>(c) PERFORMANȚA SISTEMULUI DE PREGĂTIRE</p>	<p>(i) Operatorul trebuie să demonstreze că instructorii au un grad suficient de concordanță.</p> <p>(5) Programul EBT poate include proceduri de contingență pentru situații neprevăzute care ar putea afecta desfășurarea modulelor EBT. Operatorul trebuie să demonstreze necesitatea acestor proceduri. Procedurile respective trebuie să asigure că un pilot nu continuă operațiunile de zbor de linie dacă performanța observată a fost sub nivelul minim admisibil. Printre aceste proceduri se numără:</p> <p>(i) altă distanță între modulele EBT și (ii) o altă ordine a fazelor modulului EBT.</p> <p>(b) CADRUL DE COMPETENȚE Operatorul trebuie să utilizeze un cadru de competențe pentru toate aspectele evaluării și pregătirii în cadrul unui program EBT. Cadrul de competențe trebuie:</p> <p>(1) să fie cuprinzător, să aibă acuratețe și să fie utilizabil; (2) să includă comportamentele observabile necesare pentru desfășurarea de operațiuni eficiente și în condiții de siguranță; (3) să includă un set definit de competențe, descrierea lor și</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(1) Performanța sistemului EBT se măsoară și se evaluează printr-un proces de feedback pentru:</p> <p>(i) a valida și perfecționa programul EBT al operatorului;</p> <p>(ii) a garanta că programul EBT al operatorului dezvoltă competențele piloților.</p> <p>(2) Procesul de feedback trebuie inclus în sistemul de management al operatorului.</p> <p>(3) Operatorul trebuie să elaboreze proceduri pe baza cărora să se protejeze datele EBT.</p> <p>(d) SISTEMUL DE NOTARE</p> <p>(1) Operatorul trebuie să folosească un sistem de notare pentru evaluarea competențelor piloților. Sistemul de notare trebuie să asigure:</p> <p>(i) suficiente detalii pentru a permite măsurători exacte și utile ale performanței individuale;</p> <p>(ii) un criteriu de performanță și o scală pentru fiecare competență pe care să se marcheze punctul care determină nivelul minim admisibil care trebuie atins pentru a putea desfășura operațiuni de zbor de linie. Operatorul trebuie să elaboreze proceduri pentru a aborda performanțele scăzute ale unui pilot;</p> <p>(iii) integritatea datelor;</p> <p>(iv) securitatea datelor.</p>	<p>comportamentele observabile asociate acestora.</p> <p>(c) PERFORMANȚA SISTEMULUI DE PREGĂTIRE</p> <p>1. Performanța sistemului EBT se măsoară și se evaluează printr-un proces de feedback pentru:</p> <p>(i) a valida și perfecționa programul EBT al operatorului;</p> <p>(ii) a garanta că programul EBT al operatorului dezvoltă competențele piloților.</p> <p>2. Procesul de feedback trebuie inclus în sistemul de management al operatorului.</p> <p>3. Operatorul trebuie să elaboreze proceduri pe baza cărora să se protejeze datele EBT.</p> <p>(d) SISTEMUL DE NOTARE</p> <p>(1) Operatorul trebuie să folosească un sistem de notare pentru evaluarea competențelor piloților. Sistemul de notare trebuie să asigure:</p> <p>(i) suficiente detalii pentru a permite măsurători exacte și utile ale performanței individuale;</p> <p>(ii) un criteriu de performanță și o scală pentru fiecare competență pe care să se marcheze punctul care determină nivelul minim admisibil care trebuie atins pentru a putea desfășura operațiuni de zbor de linie. Operatorul trebuie să elaboreze</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(2) Operatorul trebuie să verifice la intervale regulate acuratețea sistemului de notare în raport cu un sistem pe bază de criterii.</p> <p>(e) ECHIPAMENTELE DE PREGĂTIRE ADECVATE ȘI VOLUMUL DE ORE PENTRU ABSOLVIREA PROGRAMULUI EBT AL OPERATORULUI</p> <p>1. Fiecare modul EBT trebuie să se desfășoare pe un FSTD cu un nivel de calificare adecvat pentru a se asigura executarea corectă a subiectelor de evaluare și de pregătire.</p> <p>2. Operatorul trebuie să ofere un volum suficient de ore pe echipamentul de pregătire adecvat pentru ca pilotul să absolve programul EBT al operatorului. Criteriile pe baza cărora se determină volumul programului EBT sunt următoarele:</p> <p>(i) volumul corespunde dimensiunii și complexității programului EBT;</p> <p>(ii) volumul este suficient pentru a absolvi programul EBT;</p> <p>(iii) volumul asigură un program EBT eficient, ținând seama de recomandările formulate de OACI, de agenție și de autoritatea competentă;</p> <p>(iv) volumul corespunde tehnologiei echipamentelor de pregătire utilizate.</p>	<p>proceduri pentru a aborda performanțele scăzute ale unui pilot;</p> <p>(iii) integritatea datelor;</p> <p>(iv) securitatea datelor.</p> <p>(2) Operatorul trebuie să verifice la intervale regulate acuratețea sistemului de notare în raport cu un sistem pe bază de criterii.</p> <p>(e) ECHIPAMENTELE DE PREGĂTIRE ADECVATE ȘI VOLUMUL DE ORE PENTRU ABSOLVIREA PROGRAMULUI EBT AL OPERATORULUI</p> <p>1. Fiecare modul EBT trebuie să se desfășoare pe un FSTD cu un nivel de calificare adecvat pentru a se asigura executarea corectă a subiectelor de evaluare și de pregătire.</p> <p>2. Operatorul trebuie să ofere un volum suficient de ore pe echipamentul de pregătire adecvat pentru ca pilotul să absolve programul EBT al operatorului. Criteriile pe baza cărora se determină volumul programului EBT sunt următoarele:</p> <p>(i) volumul corespunde dimensiunii și complexității programului EBT;</p> <p>(ii) volumul este suficient pentru a absolvi programul EBT;</p> <p>(iii) volumul asigură un program EBT eficient, ținând seama de recomandările formulate de OACI, de EASA și de AAC;</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(f) ECHIVALENȚA FUNCȚIONĂRILOR NECORESPUNZĂTOARE</p> <p>(1) Fiecărui pilot trebuie să i se asigure evaluarea și pregătirea în gestionarea funcționării necorespunzătoare ale sistemelor de aeronavă.</p> <p>(2) Funcționările necorespunzătoare ale sistemelor de aeronavă care solicită în mod semnificativ un echipaj competent trebuie organizate în funcție de următoarele caracteristici:</p> <p>(i) stringență;</p> <p>(ii) complexitate;</p> <p>(iii) degradarea controlului aeronavei;</p> <p>(iv) pierderea instrumentelor;</p> <p>(v) gestionarea consecințelor.</p> <p>(3) Fiecare pilot trebuie expus cel puțin unei funcționări necorespunzătoare pentru fiecare caracteristică la frecvența determinată în tabelul subiectelor de evaluare și de pregătire.</p> <p>(4) Demonstrarea competenței în gestionarea unei funcționări necorespunzătoare se consideră echivalentă unei competențe demonstrate în privința gestionării altor funcționări necorespunzătoare cu aceleași caracteristici.</p> <p>(g) ECHIVALENȚA APROPIERILOR RELEVANTE PENTRU OPERAȚIUNI</p> <p>(1) Operatorul se asigură că fiecare pilot beneficiază de pregătire periodică în</p>	<p>(iv) volumul corespunde tehnologiei echipamentelor de pregătire utilizate.</p> <p>(f) ECHIVALENȚA FUNCȚIONĂRILOR NECORESPUNZĂTOARE</p> <p>(1) Fiecărui pilot trebuie să i se asigure evaluarea și pregătirea în gestionarea funcționării necorespunzătoare ale sistemelor de aeronavă.</p> <p>(2) Funcționările necorespunzătoare ale sistemelor de aeronavă care solicită în mod semnificativ un echipaj competent trebuie organizate în funcție de următoarele caracteristici:</p> <p>(i) stringență;</p> <p>(ii) complexitate;</p> <p>(iii) degradarea controlului aeronavei;</p> <p>(iv) pierderea instrumentelor;</p> <p>(v) gestionarea consecințelor.</p> <p>(3) Fiecare pilot trebuie expus cel puțin unei funcționări necorespunzătoare pentru fiecare caracteristică la frecvența determinată în tabelul subiectelor de evaluare și de pregătire.</p> <p>(4) Demonstrarea competenței în gestionarea unei funcționări necorespunzătoare se consideră echivalentă unei competențe demonstrate în privința gestionării</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>cea ce privește executarea tipurilor de apropiere și metodele de apropiere relevante pentru operațiuni.</p> <p>(2) Această pregătire trebuie să includă apropieri care solicită suplimentar un echipaj competent.</p> <p>(3) Pregătirea trebuie să includă apropieri care necesită o aprobare specifică în conformitate cu anexa V (partea SPA) la prezentul regulament.</p> <p>(h) EVALUAREA ÎN ZBOR DE LINIE A COMPETENȚEI</p> <p>1. Fiecare pilot trebuie să se supună periodic unei evaluări în zbor de linie a competenței pe o aeronavă pentru a demonstra că poate desfășura eficace, eficient și în condiții de siguranță operațiunile normale de zbor de linie descrise în manualul de operațiuni.</p> <p>2. Perioada de valabilitate a unei evaluări în zbor de linie a competenței este de 12 luni.</p> <p>3. Operatorul care a primit aprobarea pentru EBT poate, cu aprobarea autorității competente, să prelungească valabilitatea evaluării în zbor de linie a competenței:</p> <p>(i) la doi ani, sub rezerva unei evaluări a riscurilor, sau</p> <p>(ii) la trei ani, sub rezerva unui proces de feedback referitor la monitorizarea operațiunilor de zbor de linie, care identifică amenințările la adresa</p>	<p>altor funcționări necorespunzătoare cu aceleași caracteristici.</p> <p>(g) ECHIVALENȚA APROPIERILOR RELEVANTE PENTRU OPERAȚIUNI</p> <p>(1) Operatorul se asigură că fiecare pilot beneficiază de pregătire periodică în ceea ce privește executarea tipurilor de apropiere și metodele de apropiere relevante pentru operațiuni.</p> <p>(2) Această pregătire trebuie să includă apropieri care solicită suplimentar un echipaj competent.</p> <p>(3) Pregătirea trebuie să includă apropieri care necesită o aprobare specifică în conformitate cu anexa nr. 5 (Partea SPA).</p> <p>(h) EVALUAREA ÎN ZBOR DE LINIE A COMPETENȚEI</p> <p>1. Fiecare pilot trebuie să se supună periodic unei evaluări în zbor de linie a competenței pe o aeronavă pentru a demonstra că poate desfășura eficace, eficient și în condiții de siguranță operațiunile normale de zbor de linie descrise în manualul de operațiuni.</p> <p>2. Perioada de valabilitate a unei evaluări în zbor de linie a competenței este de 12 luni.</p> <p>3. Operatorul care a primit aprobarea pentru EBT poate, cu aprobarea AAC,</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>operațiunilor, minimizează riscurile unor astfel de amenințări și pune în aplicare măsuri de gestionare a erorilor umane în cadrul operațiunilor.</p> <p>4. Pentru a trece cu succes de evaluarea în zbor de linie a competenței, pilotul trebuie să demonstreze un nivel admisibil de performanță la toate competențele observate.</p> <p>(i) PREGĂTIREA LA SOL</p> <p>1. Din 12 în 12 luni calendaristice, fiecare pilot trebuie să se supună:</p> <p>(i) unei pregătiri tehnice la sol;</p> <p>(ii) unei evaluări și pregătiri pe tema amplasării și folosirii tuturor echipamentelor de urgență și de siguranță de la bordul aeronavei.</p> <p>2. Cu aprobarea autorității competente și sub rezerva unei evaluări a riscurilor, operatorul poate prelungi perioada prevăzută pentru evaluarea și pregătirea pe tema amplasării și folosirii tuturor echipamentelor de urgență și de siguranță de la bordul aeronavei la 24 de luni.</p>	<p>să prelungească valabilitatea evaluării în zbor de linie a competenței:</p> <p>(i) la doi ani, sub rezerva unei evaluări a riscurilor, sau</p> <p>(ii) la trei ani, sub rezerva unui proces de feedback referitor la monitorizarea operațiunilor de zbor de linie, care identifică amenințările la adresa operațiunilor, minimizează riscurile unor astfel de amenințări și pune în aplicare măsuri de gestionare a erorilor umane în cadrul operațiunilor.</p> <p>4. Pentru a trece cu succes de evaluarea în zbor de linie a competenței, pilotul trebuie să demonstreze un nivel admisibil de performanță la toate competențele observate.</p> <p>(i) PREGĂTIREA LA SOL</p> <p>1. Din 12 în 12 luni calendaristice, fiecare pilot trebuie să se supună:</p> <p>(i) unei pregătiri tehnice la sol;</p> <p>(ii) unei evaluări și pregătiri pe tema amplasării și folosirii tuturor echipamentelor de urgență și de siguranță de la bordul aeronavei.</p> <p>2. Cu aprobarea AAC și sub rezerva unei evaluări a riscurilor, operatorul poate prelungi perioada prevăzută pentru evaluarea și pregătirea pe tema amplasării și folosirii tuturor echipamentelor de urgență și de</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	siguranță de la bordul aeronavei la 24 de luni.		
<p>ORO.FC.232 Subiectele de pregătire și de evaluare ale programului EBT</p> <p>(a) Operatorul se asigură că fiecare pilot este expus la subiectele de evaluare și de pregătire.</p> <p>(b) Subiectele de evaluare și de pregătire trebuie să fie:</p> <p>(1) elaborate pe baza datelor în materie de siguranță și a datelor operaționale care sunt utilizate pentru a identifica domeniile care trebuie îmbunătățite și prioritizate în pregătirea piloților în scopul ghidării elaborării de programe EBT adecvate;</p> <p>(2) distribuite pe o perioadă de trei ani, cu o frecvență definită;</p> <p>(3) relevante pentru tipul sau varianta de aeronavă pe care își desfășoară activitatea pilotul.</p>	<p>ORO.FC.232 Subiectele de pregătire și de evaluare ale programului EBT</p> <p>(a) Operatorul se asigură că fiecare pilot este expus la subiectele de evaluare și de pregătire.</p> <p>(b) Subiectele de evaluare și de pregătire trebuie să fie:</p> <p>(1) elaborate pe baza datelor în materie de siguranță și a datelor operaționale care sunt utilizate pentru a identifica domeniile care trebuie îmbunătățite și prioritizate în pregătirea piloților în scopul ghidării elaborării de programe EBT adecvate;</p> <p>(2) distribuite pe o perioadă de trei ani, cu o frecvență definită;</p> <p>(3) relevante pentru tipul sau varianta de aeronavă pe care își desfășoară activitatea pilotul.</p>	Compatibil	
<p>ORO.FC.235 Calificarea piloților pentru operarea în oricare dintre posturile de pilotaj – avioane</p> <p>(a) Comandanții de avioane ale căror sarcini le impun să opereze în oricare dintre posturile de pilotaj și să îndeplinească sarcinile de copilot sau</p>	<p>ORO.FC.235 Calificarea piloților pentru operarea în oricare dintre posturile de pilotaj – avioane</p> <p>(a) Comandanții de avioane ale căror sarcini le impun să opereze în oricare dintre posturile de pilotaj și să îndeplinească sarcinile de copilot sau</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>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 punctul ORO.FC.230 litera (b) sau în programul EBT prevăzut la punctul ORO.FC.231.</p> <p>(b) Pregătirea și verificarea suplimentare trebuie să includă cel puțin următoarele:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. cedarea unui motor în timpul decolării; 2. o apropiere și o manevră <i>go-around</i> cu un motor inoperant; și 3. o aterizare cu un motor inoperant. <p>(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 punctul ORO.FC.232.</p> <p>(d) La operarea în postul de pilotaj al copilotului, verificările prevăzute la punctul ORO.FC.230 sau evaluarea și pregătirea prevăzute la punctul ORO.FC.231 pentru operarea în postul</p>	<p>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. Pregătirea și verificarea se specifică în manualul de operațiuni. Verificarea poate fi efectuată odată cu verificarea competenței efectuată de operator, prevăzută la ORO.FC.230 litera (b) sau în programul EBT prevăzut la ORO.FC.231.</p> <p>(b) Pregătirea și verificarea suplimentare trebuie să includă cel puțin următoarele:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. cedarea unui motor în timpul decolării; 2. o apropiere și o manevră <i>go-around</i> cu un motor inoperant; 3. o aterizare cu un motor inoperant. <p>(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.</p> <p>(d) La operarea în postul de pilotaj al copilotului, verificările prevăzute la ORO.FC.230 sau evaluarea și</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>de pilotaj al comandantului trebuie, de asemenea, să fie valabile și actuale.</p> <p>(e) Pilotul care înlocuiește comandantul trebuie să fi demonstrat, în paralel cu verificările competenței la operator prevăzute la punctul ORO.FC.230 litera (b) sau cu evaluarea și pregătirea prevăzute la punctul 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.</p> <p>(f) Pilotul, altul decât comandantul, care ocupă postul de pilotaj al comandantului trebuie să demonstreze, în paralel cu verificările competenței la operator prevăzute la punctul ORO.FC.230 litera (b) sau cu evaluarea și pregătirea prevăzute la punctul 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.</p>	<p>pregătirea prevăzute la ORO.FC.231 pentru operarea în postul de pilotaj al comandantului trebuie, de asemenea, să fie valabile și actuale.</p> <p>(e) Pilotul care înlocuiește comandantul trebuie să fi demonstrat, în paralel cu verificările competenței efectuată de 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 obișnuit, nu intră 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.</p> <p>(f) Pilotul, altul decât comandantul, care ocupă postul de pilotaj al comandantului trebuie să demonstreze, în paralel cu verificările competenței efectuate de 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</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	stânga, se poate face practică pe oricare dintre posturile de pilotaj.		
<p>ORO.FC.236 Calificarea piloților pentru operarea în oricare dintre posturile de pilotaj – elicoptere</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p>	<p>ORO.FC.236 Calificarea piloților pentru operarea în oricare dintre posturile de pilotaj – elicoptere</p> <p>(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.</p> <p>(b) Se consideră că FI sau TRI actuale pe tipul relevant îndeplinesc cerința de la litera (a) dacă în ultimele șase luni au desfășurat o activitate de FI sau TRI pe tipul respectiv și pe elicopter.</p>	Compatibil	
<p>ORO.FC.240 Operarea pe mai multe tipuri sau variante</p> <p>(a) Procedurile sau restricțiile operaționale pentru operarea pe mai mult de un tip sau variantă, stabilite în</p>	<p>ORO.FC.240 Operarea pe mai multe tipuri sau variante</p> <p>(a) Procedurile sau restricțiile operaționale pentru operarea pe mai mult de un tip sau variantă, stabilite în</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>manualul de operațiuni și aprobate de autoritate, trebuie să cuprindă:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. nivelul minim de experiență al membrilor echipajului de zbor; 2. nivelul minim de experiență pe un tip sau pe o variantă înainte de a începe pregătirea pentru un alt tip sau o altă variantă și exploatarea respectivului tip sau respectivei variante; 3. procesul prin care echipajul de zbor calificat pentru un tip sau o variantă va fi pregătit și calificat pentru alt tip sau o altă variantă; și 4. toate cerințele aplicabile privind experiența recentă pentru fiecare tip sau variantă. <p>(b) LĂSAT LIBER ÎN MOD INTENȚIONAT</p> <p>(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.</p>	<p>manualul de operațiuni și aprobate de AAC, trebuie să cuprindă:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. nivelul minim de experiență al membrilor echipajului de zbor; 2. nivelul minim de experiență pe un tip sau pe o variantă înainte de a începe pregătirea pentru un alt tip sau o altă variantă și exploatarea respectivului tip sau respectivei variante; 3. procesul prin care echipajul de zbor calificat pentru un tip sau o variantă va fi pregătit și calificat pentru alt tip sau o altă variantă; și 4. toate cerințele aplicabile privind experiența recentă pentru fiecare tip sau variantă. <p>(b) - <i>abrogată</i>;</p> <p>(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.</p>		
<p>ORO.FC.A.245 Program alternativ de pregătire și calificare</p> <p>(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</p>	<p>ORO.FC.A.245 Program alternativ de pregătire și calificare</p> <p>(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</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>verificare (ATQP) aprobat de autoritatea competentă:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. cerințele stabilite la punctul SPA.LVO.120 privind pregătirea și calificările echipajului de zbor; 2. cerințele stabilite la punctul ORO.FC.220 privind pregătirea de conversie și verificarea aferentă; 3. cerințele stabilite la punctul ORO.FC.125 privind pregătirea pentru diferențe și pregătirea de familiarizare și privind echipamentele și procedurile; 4. cerințele stabilite la punctul ORO.FC.205 privind cursul de comandă. 5. cerințele stabilite la punctul ORO.FC.230 privind pregătirea și verificarea periodică; și 6. cerințele stabilite la punctul ORO.FC.240 privind operarea pe mai multe tipuri sau variante. <p>(b) ATQP trebuie să cuprindă pregătire și verificări ce instituie și mențin un nivel de competență cel puțin echivalent cu nivelul de competență obținut prin respectarea dispozițiilor de la punctele ORO.FC.220 și ORO.FC.230. Nivelul de competență obținut prin pregătirea și calificarea echipajului de zbor se demonstrează înainte de acordarea aprobării pentru ATQP de către autoritatea competentă.</p>	<p>pregătire și de verificare (ATQP) aprobat de AAC:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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, precum 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; 6. cerințele stabilite la ORO.FC.240 privind operarea pe mai multe tipuri sau variante. <p>(b) ATQP trebuie să cuprindă pregătire și verificări ce instituie și mențin un nivel de competență cel puțin echivalent cu nivelul de competență obținut prin respectarea dispozițiilor de la ORO.FC.220 și ORO.FC.230. Nivelul de competență obținut prin pregătirea și calificarea echipajului de zbor se demonstrează înainte de acordarea aprobării pentru ATQP de către AAC.</p> <p>(c) Operatorul care solicită o aprobare a ATQP trebuie să pună la dispoziția</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(c) Operatorul care solicită o aprobare a ATQP trebuie să pună la dispoziția autorității competente un plan de punere în aplicare, care să includă o descriere a nivelului de competență care trebuie obținut prin pregătirea și calificarea echipajului de zbor.</p> <p>(d) În plus față de verificările impuse de punctul ORO.FC.230 și de punctul FCL.060 din anexa I (partea FCL) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011, 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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. programa LOE este finalizată; și 2. membrul echipajului de zbor a demonstrat un nivel acceptabil de performanță. <p>(e) După doi ani de operare pe baza unui ATQP aprobat, operatorul poate extinde, cu aprobarea autorității competente, perioadele de valabilitate ale verificărilor menționate la punctul ORO.FC.230 după cum urmează:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Verificarea competenței la operator, la 12 luni calendaristice. 2. Verificarea în zbor de linie, la 24 de luni calendaristice. 	<p>AAC un plan de punere în aplicare, care să includă o descriere a nivelului de competență care trebuie obținut prin pregătirea și calificarea echipajului de zbor.</p> <p>(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 este de 12 luni calendaristice. LOE este finalizată atunci când sunt îndeplinite condițiile de mai jos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. programa LOE este finalizată; 2. membrul echipajului de zbor a demonstrat un nivel acceptabil de performanță. <p>(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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. verificarea competenței efectuată de operator, la 12 luni calendaristice; 2. verificarea în zbor de linie, la 24 de luni calendaristice; 		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>3. Verificarea referitoare la echipamentele de urgență și de siguranță, la 24 de luni calendaristice.</p> <p>(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.</p> <p>(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).</p>	<p>3. verificarea referitoare la echipamentele de urgență și de siguranță, la 24 de luni calendaristice, cât se poate de uniform pe fiecare perioadă de trei ani;</p> <p>(f) Fiecare membru al echipajului de zbor urmează o pregătire CRM modulară specifică. Toate subiectele pregătirii CRM sunt parcurse de-a lungul unor sesiuni de pregătire modulare, distribuite uniform pe durata a trei ani.</p> <p>(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).</p>		
<p>ORO.FC.A.250 Comandanți titulari ai unei licențe CPL(A)</p> <p>(a) Titularul unei licențe CPL(A) (avion) acționează în calitate de comandant în transportul aerian comercial pe un avion cu un singur pilot, numai dacă este îndeplinită una dintre condițiile următoare:</p>	<p>ORO.FC.A.250 Comandanți titulari ai unui certificat CPL(A)</p> <p>(a) Titularul unui certificat CPL(A) (avion) acționează în calitate de comandant în transportul aerian comercial pe un avion cu un singur pilot, numai dacă este îndeplinită una dintre condițiile următoare:</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>1. atunci când transportă pasageri în condiții VFR în afara unei raze de 50 NM (90 km) de la aerodromul de plecare, pilotul are un minim de 500 de ore de zbor pe avioane sau este titularul unei calificări de zbor instrumental valabile;</p> <p>2. atunci când operează un avion multimotor în condiții IFR, acesta are un minim de 700 de ore timp de zbor pe avioane, dintre care 400 de ore în funcția de pilot comandant. Aceste ore cuprind 100 de ore în condiții IFR și 40 de ore în operațiuni multimotor. Cele 400 de ore în funcția de pilot comandant pot fi înlocuite de ore de zbor în funcția de copilot într-un sistem de echipaj multipilot stabilit, prevăzut în manualul de operațiuni, echivalându-se două ore timp de zbor în calitate de copilot cu o oră timp de zbor ca pilot comandant;</p> <p>3. atunci când operează un avion monomotor în condiții IFR, acesta are un minim de 700 de ore timp de zbor pe avioane, dintre care 400 de ore în funcția de pilot comandant. Aceste ore cuprind 100 de ore în condiții IFR. Cele 400 de ore în funcția de pilot comandant pot fi înlocuite de ore de zbor în funcția de copilot într-un sistem de echipaj multipilot stabilit, prevăzut în manualul de operațiuni, echivalându-se două ore</p>	<p>1. atunci când transportă pasageri în condiții VFR în afara unei raze de 50 NM (90 km) de la aerodromul de plecare, pilotul are un minim de 500 de ore de zbor pe avioane sau este titularul unei calificări de zbor instrumental valabile;</p> <p>2. atunci când operează un avion multimotor în condiții IFR, acesta are un minim de 700 de ore timp de zbor pe avioane, dintre care 400 de ore în funcția de pilot comandant. Aceste ore cuprind 100 de ore în condiții IFR și 40 de ore în operațiuni multimotor. Cele 400 de ore în funcția de pilot comandant pot fi înlocuite de ore de zbor în funcția de copilot într-un sistem de echipaj multipilot stabilit, prevăzut în manualul de operațiuni, echivalându-se două ore timp de zbor în calitate de copilot cu o oră timp de zbor ca pilot comandant;</p> <p>3. atunci când operează un avion monomotor în condiții IFR, acesta are un minim de 700 de ore timp de zbor pe avioane, dintre care 400 de ore în funcția de pilot comandant. Aceste ore cuprind 100 de ore în condiții IFR. Cele 400 de ore în funcția de pilot comandant pot fi înlocuite de ore de zbor în funcția de copilot într-un sistem de echipaj multipilot stabilit, prevăzut în manualul de operațiuni,</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p> timp de zbor în calitate de copilot cu o oră timp de zbor ca pilot comandant. (b) Litera (a) punctul 1 nu se aplică operațiunilor în condiții IFR pe timp de zi cu avioane din clasa de performanță B.</p>	<p>echivalându-se două ore timp de zbor în calitate de copilot cu o oră timp de zbor ca pilot comandant. (b) Litera (a) pct. 1 nu se aplică operațiunilor în condiții IFR pe timp de zi cu avioane din clasa de performanță B.</p>		
<p>ORO.FC.H.250 Comandanți titulari ai unei licențe CPL(H) (a) Titularii unei 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;</p>	<p>ORO.FC.H.250 Comandanți titulari al unui certificat CPL(H) (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 de 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</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>2. atunci când își desfășoară activitatea în condiții meteorologice de zbor la vedere (VMC) pe timp de noapte, acesta deține:</p> <p>(i) o calificare de zbor instrumental valabilă; sau</p> <p>(ii) 300 de ore timp de zbor pe elicoptere, dintre care 100 de ore ca pilot comandant și 10 ore ca pilot aflat la comenzi pe timp de noapte.</p>	<p>zbor în calitate de copilot cu o oră de timp de zbor ca pilot comandant;</p> <p>2. atunci când își desfășoară activitatea în condiții VMC pe timp de noapte, acesta deține:</p> <p>(i) o calificare de zbor instrumental valabilă; sau</p> <p>(ii) 300 de ore timp de zbor pe elicoptere, dintre care 100 de ore ca pilot comandant și 10 ore ca pilot aflat la comenzi pe timp de noapte.</p>		
<p>SECȚIUNEA 3 Cerințe suplimentare pentru operațiuni comerciale specializate și operațiuni de transport aerian comercial menționate în ORO.FC.005 litera (b) punctele 1 și 2 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.</p>	<p>Secțiunea a 3-a Cerințe suplimentare pentru operațiuni comerciale specializate și operațiuni de transport aerian comercial menționate la ORO.FC.005 lit.(b) pct.1 și 2 ORO.FC.320 Pregătirea de conversie și verificarea aferentă efectuată de operator Cursul de conversie efectuat de operator trebuie să includă o verificare a competenței efectuată de operator.</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>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</p>	<p>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 la proceduri care necesită pregătire pe un FSTD corespunzător sau pe</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>privește procedurile standard de operare legate de o operațiune specializată, membrul echipajului de zbor este supus unei verificări a competenței la operator.</p>	<p>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 efectuată de operator.</p>		
<p>ORO.FC.330 Pregătirea și verificarea periodică – verificarea competenței la 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.</p>	<p>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 efectuate de 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 efectuată de operator este de 12 luni calendaristice.</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>SECȚIUNEA 4 Cerințe suplimentare pentru operațiunile IAM cu aeronave cu capacitate VTOL cu pilot la bord (VCA)</p>	<p>Secțiunea a 4-a Cerințe suplimentare pentru operațiunile IAM cu aeronave cu capacitate VTOL cu pilot la bord (VCA)</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>ORO.FC.400 Componenta echipajului de zbor</p> <p>Componenta minimă a echipajului de zbor pentru operațiunile IAM cu aeronave cu capacitate VTOL cu pilot la bord (VCA) trebuie să corespundă cu aceea specificată în manualul de operațiuni, având în vedere numărul minim specificat în manualul de zbor sau în alte documente asociate cu certificatul de navigabilitate (CofA) al aeronavei respective.</p>	<p>ORO.FC.400 Componenta echipajului de zbor</p> <p>Componenta minimă a echipajului de zbor pentru operațiunile IAM cu aeronave cu capacitate VTOL cu pilot la bord (VCA) trebuie să corespundă cu aceea specificată în manualul de operațiuni, având în vedere numărul minim specificat în manualul de zbor sau în alte documente asociate cu certificatul de navigabilitate (CofA) al aeronavei respective.</p>		
<p>ORO.FC.415 Pregătirea inițială în domeniul managementului resurselor echipajului (CRM), oferită de operator</p> <p>(a) Membrul echipajului de zbor trebuie să efectueze un curs de pregătire inițială în domeniul CRM înainte de a începe zboruri de linie fără supraveghere.</p> <p>(b) Cursul de pregătire inițială în domeniul CRM este ținut de cel puțin un instructor CRM calificat corespunzător, care poate fi asistat de experți pentru tratarea domeniilor specifice de pregătire.</p>	<p>ORO.FC.415 Pregătirea inițială în domeniul managementului resurselor echipajului (CRM), oferită de operator</p> <p>(a) Membrul echipajului de zbor trebuie să efectueze un curs de pregătire inițială în domeniul CRM înainte de a începe zboruri de linie fără supraveghere. (b) Cursul de pregătire inițială în domeniul CRM este ținut de cel puțin un instructor CRM calificat corespunzător, care poate fi asistat de experți pentru tratarea domeniilor specifice de pregătire</p>	Compatibil	
<p>ORO.FC.420 Pregătirea de conversie și verificarea oferite de operator</p> <p>(a) Pregătirea CRM se integrează în cursul de pregătire de conversie oferit de operator.</p>	<p>ORO.FC.420 Pregătirea de conversie și verificarea oferite de operator</p> <p>(a) Pregătirea CRM se integrează în cursul de pregătire de conversie oferit</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(b) Odată început un curs de conversie IAM oferit de operator, membrul echipajului de zbor nu primește sarcini în decursul zborului pe alt tip sau pe altă clasă de aeronavă până la finalizarea sau încetarea cursului de pregătire.</p> <p>(c) Volumul de pregătire necesar membrului echipajului de zbor în cadrul cursului de conversie oferit de operatorul IAM se determină în conformitate cu standardele de calificare și experiență specificate în manualul de operațiuni, luându-se în considerare experiența și pregătirile sale anterioare.</p> <p>(d) Membrul echipajului de zbor trebuie să efectueze:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. verificarea competenței la operatorul IAM, precum și pregătirea referitoare la echipamentele de urgență și de siguranță și verificarea aferentă înainte de începerea zborurilor de linie sub supraveghere (LIFUS); și 2. verificarea în zbor de linie la finalizarea LIFUS. <p>(e) Dacă există circumstanțe operaționale, precum solicitarea unui nou AOC sau adăugarea în flotă a unui nou tip sau a unei noi clase de aeronavă, care nu permit operatorului IAM să respecte cerințele de la litera (d), respectivul operator poate crea un curs de conversie specific, care să fie utilizat</p>	<p>de operator. (b) Odată început un curs de conversie IAM oferit de operator, membrul echipajului de zbor nu primește sarcini în decursul zborului pe alt tip sau pe altă clasă de aeronavă până la finalizarea sau încetarea cursului de pregătire. (c) Volumul de pregătire necesar membrului echipajului de zbor în cadrul cursului de conversie oferit de operatorul IAM se determină în conformitate cu standardele de calificare și experiență specificate în manualul de operațiuni, luându-se în considerare experiența și pregătirile sale anterioare. (d) Membrul echipajului de zbor trebuie să efectueze: 1. verificarea competenței la operatorul IAM, precum și pregătirea referitoare la echipamentele de urgență și de siguranță și verificarea aferentă înainte de începerea zborurilor de linie sub supraveghere (LIFUS); și 2. verificarea în zbor de linie la finalizarea LIFUS. (e) Dacă există circumstanțe operaționale, precum solicitarea unui nou AOC sau adăugarea în flotă a unui nou tip sau a unei noi clase de aeronavă, care nu permit operatorului IAM să respecte cerințele de la litera (d), respectivul operator poate crea un curs de conversie specific, care să fie utilizat</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
temporar pentru un număr limitat de membri ai echipajului de zbor.	temporar pentru un număr limitat de membri ai echipajului de zbor		
<p>ORO.FC.430 Pregătirea și verificarea periodică</p> <p>(a) Fiecare membru al echipajului de zbor trebuie să finalizeze pregătirea și verificarea periodică relevantă pentru tipul sau varianta de VCA pe care își desfășoară activitatea și pentru echipamentele asociate.</p> <p>(b) Verificarea competenței la operatorul IAM</p> <p>1. Fiecare membru al echipajului de zbor trebuie să finalizeze verificările competenței efectuate de operatorul IAM ca parte a efectivului normal al echipajului pentru a-și demonstra competența la aplicarea procedurilor normale, anormale și de urgență, vizând aspectele relevante asociate sarcinilor descrise în manualul de operațiuni.</p> <p>2. Rezervat.</p> <p>3. Perioada de valabilitate a verificării competenței de către operatorul IAM este de 6 luni calendaristice.</p> <p>(c) Verificarea în zbor de linie</p> <p>Fiecare membru al echipajului de zbor finalizează o verificare în zbor de linie pe VCA. Perioada de valabilitate a</p>	<p>ORO.FC.430 Pregătirea și verificarea periodică</p> <p>(a) Fiecare membru al echipajului de zbor trebuie să finalizeze pregătirea și verificarea periodică relevantă pentru tipul sau varianta de VCA pe care își desfășoară activitatea și pentru echipamentele asociate. (b) Verificarea competenței la operatorul IAM: 1. Fiecare membru al echipajului de zbor trebuie să finalizeze verificările competenței efectuate de operatorul IAM ca parte a efectivului normal al echipajului pentru a-și demonstra competența la aplicarea procedurilor normale, anormale și de urgență, vizând aspectele relevante asociate sarcinilor descrise în manualul de operațiuni. 2. 3. Perioada de valabilitate a verificării competenței de către operatorul IAM este de 6 luni calendaristice. (c) Fiecare membru al echipajului de zbor finalizează o verificare în zbor de linie pe VCA. Perioada de valabilitate a verificării în zbor de linie este de 12 luni calendaristice. (d) Fiecare membru al echipajului de</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>verificării în zbor de linie este de 12 luni calendaristice.</p> <p>(d) Pregătirea referitoare la echipamentele de urgență și de siguranță și verificarea aferentă</p> <p>Fiecare membru al echipajului de zbor efectuează pregătirea și verificarea periodică în ceea ce privește amplasarea și utilizarea tuturor echipamentelor de urgență și de siguranță de la bordul aeronavei. Perioada de valabilitate a unei verificări referitoare la echipamentele de urgență și de siguranță este de 12 luni calendaristice.</p> <p>(e) Pregătirea CRM</p> <p>1. În toate etapele corespunzătoare ale pregătirii periodice sunt integrate elemente de pregătire CRM.</p> <p>2. Fiecare membru al echipajului de zbor trebuie să urmeze o pregătire CRM modulară specifică. Toate subiectele principale ale pregătirii CRM sunt parcurse de-a lungul unor sesiuni de pregătire modulare distribuite cât se poate de uniform pe fiecare perioadă de trei ani.</p> <p>(f) Fiecare membru al echipajului de zbor trebuie să urmeze o pregătire la sol și o pregătire pentru zbor pe un FSTD sau pe o VCA, ori o pregătire combinată pe un FSTD și pe o VCA cel puțin o dată la fiecare 12 luni calendaristice.</p>	<p>zbor efectuează pregătirea și verificarea periodică în ceea ce privește amplasarea și utilizarea tuturor echipamentelor de urgență și de siguranță de la bordul aeronavei. Perioada de valabilitate a unei verificări referitoare la echipamentele de urgență și de siguranță este de 12 luni calendaristice. (e) Pregătirea CRM: 1. În toate etapele corespunzătoare ale pregătirii periodice sunt integrate elemente de pregătire CRM. 2. Fiecare membru al echipajului de zbor trebuie să urmeze o pregătire CRM modulară specifică. Toate subiectele principale ale pregătirii CRM sunt parcurse de-a lungul unor sesiuni de pregătire modulare distribuite cât se poate de uniform pe fiecare perioadă de trei ani. (f) Fiecare membru al echipajului de zbor trebuie să urmeze o pregătire la sol și o pregătire pentru zbor pe un FSTD sau pe o VCA, ori o pregătire combinată pe un FSTD și pe o VCA cel puțin o dată la fiecare 12 luni calendaristice</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>ORO.FC.440 Desfășurarea de operațiuni pe mai multe tipuri sau variante</p> <p>(a) Procedurile sau restricțiile operaționale pentru desfășurarea de operațiuni pe mai mult de un tip sau variantă, stabilite în manualul de operațiuni și aprobate de autoritate, trebuie să cuprindă:</p> <p>1. experiența minimă necesară a membrilor echipajului de zbor;</p> <p>2. experiența minimă necesară pentru un anumit tip sau variantă înainte de a începe pregătirea pentru și operațiunile pe alt tip sau pe altă variantă;</p> <p>3. procesul prin care membrii echipajului de zbor calificați pentru un tip sau o variantă vor fi pregătiți și calificați pentru un alt tip sau o altă variantă; și</p> <p>4. toate cerințele aplicabile privind experiența recentă pentru fiecare tip sau variantă.</p> <p>(b) Membrii echipajului de zbor nu ar trebui să desfășoare operațiuni pe mai mult de trei tipuri sau grupuri de tipuri de aeronave, inclusiv cel puțin o VCA.</p>	<p>ORO.FC.440 Desfășurarea de operațiuni pe mai multe tipuri sau variante</p> <p>(a) Procedurile sau restricțiile operaționale pentru desfășurarea de operațiuni pe mai mult de un tip sau variantă, stabilite în manualul de operațiuni și aprobate de autoritate, trebuie să cuprindă: 1. experiența minimă necesară a membrilor echipajului de zbor; 2. experiența minimă necesară pentru un anumit tip sau variantă înainte de a începe pregătirea pentru și operațiunile pe alt tip sau pe altă variantă; 3. procesul prin care membrii echipajului de zbor calificați pentru un tip sau o variantă vor fi pregătiți și calificați pentru un alt tip sau o altă variantă; și 4. toate cerințele aplicabile privind experiența recentă pentru fiecare tip sau variantă.</p> <p>(b) Membrii echipajului de zbor nu ar trebui să desfășoare operațiuni pe mai mult de trei tipuri sau grupuri de tipuri de aeronave, inclusiv cel puțin o VCA</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>SUBPARTEA CC ECHIPAJUL DE CABINĂ ORO.CC.005 Domeniul de aplicare Prezenta subparte stabilește cerințele care trebuie îndeplinite de operator</p>	<p>SUBPARTEA CC ECHIPAJUL DE CABINĂ ORO.CC.005 Domeniul de aplicare Prezenta subparte stabilește cerințele care trebuie îndeplinite de operator</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>atunci când exploatează o aeronavă cu echipaj de cabină și cuprinde:</p> <p>(a) secțiunea 1, care specifică cerințele comune aplicabile tuturor operațiunilor; și</p> <p>(b) secțiunea 2, care specifică cerințele suplimentare aplicabile doar operațiunilor de transport aerian comercial.</p>	<p>atunci când exploatează o aeronavă cu echipaj de cabină și cuprinde:</p> <p>(a) Secțiunea 1, care specifică cerințele comune aplicabile tuturor operațiunilor; și</p> <p>(b) Secțiunea 2, care specifică cerințele suplimentare aplicabile doar operațiunilor de transport aerian comercial.</p>		
<p>SECȚIUNEA 1 Cerințe comune ORO.CC.100 Numărul de membri și componența echipajului de cabină ORO.CC.100 Numărul de membri și componența echipajului de cabină</p> <p>(a) Pentru operarea aeronavelor cu o MOPSC de peste 19 locuri, se desemnează cel puțin un membru al echipajului de cabină atunci când se transportă unul sau mai mulți pasageri.</p> <p>(b) În scopul respectării dispoziției de la litera (a), numărul minim de membri ai echipajului de cabină este cel mai mare dintre următoarele:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. numărul membrilor echipajului de cabină stabilit în cursul procesului de certificare a aeronavei în conformitate cu specificațiile de certificare aplicabile, pentru configurarea cabinei aeronavei utilizate de operator; 2. dacă numărul prevăzut la subpunctul 1 nu a fost stabilit, numărul de membri ai 	<p>Secțiunea 1 Cerințe comune ORO.CC.100 Numărul de membri și componența echipajului de cabină</p> <p>a) Pentru operarea aeronavelor cu o MOPSC de peste 19 locuri, se desemnează cel puțin un membru al echipajului de cabină atunci când se transportă unul sau mai mulți pasageri.</p> <p>(b) În scopul respectării dispoziției de la lit. (a), numărul minim de membri ai echipajului de cabină este cel mai mare dintre următoarele:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. numărul membrilor echipajului de cabină stabilit în cursul procesului de certificare a aeronavei în conformitate cu specificațiile de certificare aplicabile, pentru configurarea cabinei aeronavei utilizate de operator; 	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>echipajului de cabină stabilit în cursul procesului de certificare a aeronavei pentru configurația maximă aprobată a locurilor pentru pasageri minus 1 pentru fiecare multiplu întreg de 50 de locuri pentru pasageri pe care configurația cabinei aeronavei utilizate de operator îl are în minus față de configurația maximă aprobată a locurilor;</p> <p>3. un membru al echipajului de cabină pentru fiecare grup complet sau incomplet de 50 de locuri pentru pasageri instalate pe aceeași punte a aeronavei care urmează să fie operată.</p> <p>(c) Pentru operațiunile efectuate cu mai mult de un membru al echipajului de cabină, operatorul numește un membru al echipajului de cabină care să răspundă în fața pilotului comandant sau a comandantului.</p> <p>(d) Prin derogare de la litera (a), operațiunile necomerciale cu aeronave cu o MOPSC de peste 19 locuri se pot efectua fără prezența la bord a unui membru al echipajului de cabină în exercițiul funcțiunii, sub rezerva obținerii aprobării prealabile a autorității competente. Pentru obținerea acestei aprobări, operatorul se asigură că sunt îndeplinite cumulativ condițiile următoare:</p> <p>1. la bord se află maximum 19 pasageri;</p>	<p>2. dacă numărul prevăzut la pct.1 nu a fost stabilit, numărul de membri ai echipajului de cabină stabilit în cursul procesului de certificare a aeronavei pentru configurația maximă aprobată a locurilor pentru pasageri minus 1 pentru fiecare multiplu întreg de 50 de locuri pentru pasageri pe care configurația cabinei aeronavei utilizate de operator îl are în minus față de configurația maximă aprobată a locurilor;</p> <p>3. un membru al echipajului de cabină pentru fiecare grup complet sau incomplet de 50 de locuri pentru pasageri instalate pe aceeași punte a aeronavei care urmează să fie operată.</p> <p>(c) Pentru operațiunile efectuate cu mai mult de un membru al echipajului de cabină, operatorul numește un membru al echipajului de cabină care să răspundă în fața pilotului comandant sau a comandantului.</p> <p>(d) Prin derogare de la lit. (a), operațiunile necomerciale cu aeronave cu o MOPSC de peste 19 locuri se pot efectua fără prezența la bord a unui membru al echipajului de cabină în exercițiul funcțiunii, sub rezerva obținerii aprobării prealabile a AAC. Pentru obținerea acestei aprobări, operatorul se asigură că sunt</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
2. operatorul a elaborat proceduri pentru operațiunea respectivă.	îndeplinite cumulativ condițiile următoare: 1. la bord se află maximum 19 pasageri; 2. operatorul a elaborat proceduri pentru operațiunea respectivă.		
<p>ORO.CC.110 Condiții pentru atribuirea de sarcini</p> <p>(a) Membrilor echipajului de cabină li se atribuie sarcini pe o aeronavă doar dacă:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. au cel puțin 18 ani; 2. au fost evaluați, în conformitate cu cerințele aplicabile din anexa IV (partea MED) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011, ca fiind ați din punct de vedere fizic și mental pentru a-și executa sarcinile și pentru a-și îndeplini responsabilitățile în siguranță; și 3. au trecut cu succes prin toate pregătirile și verificările aplicabile prevăzute de prezenta subparte și au competența de a-și executa sarcinile atribuite în conformitate cu procedurile specificate în manualul de operațiuni. <p>(b) Înainte de a atribui sarcini membrilor echipajului de cabină care lucrează ca liber profesioniști sau cu jumătate de normă, operatorul se asigură că se respectă toate cerințele aplicabile ale prezentei subpărți, ținând seama de toate serviciile prestate de membrul</p>	<p>ORO.CC.110 Condiții pentru atribuirea de sarcini</p> <p>(a) Membrilor echipajului de cabină li se atribuie sarcini pe o aeronavă doar dacă:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. au cel puțin 18 ani; 2. au fost evaluați, în conformitate cu cerințele aplicabile din anexa nr.4 (Partea MED) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă, ca fiind ați din punct de vedere fizic și mental pentru a-și executa sarcinile și pentru a-și îndeplini responsabilitățile în siguranță; și 3. au trecut cu succes prin toate pregătirile și verificările aplicabile prevăzute de prezenta subparte și au competența de a-și executa sarcinile atribuite în conformitate cu procedurile specificate în manualul de operațiuni. 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>echipajului de cabină pentru alt (alți) operator (operatori), în scopul de a determina în special:</p> <p>1. numărul total de tipuri și variante de aeronave pe care își desfășoară activitatea; și</p> <p>2. limitările aplicabile în ceea ce privește timpul de zbor și de serviciu și cerințele privind timpul de odihnă.</p> <p>(c) Pasagerii trebuie informați clar cu privire la membrii echipajului de cabină aflați în funcțiune și rolul lor în ceea ce privește siguranța pasagerilor și a zborului.</p>	<p>(b) Înainte de a atribui sarcini membrilor echipajului de cabină care lucrează ca liber profesioniști sau cu jumătate de normă, operatorul se asigură că se respectă toate cerințele aplicabile ale prezentei subpărți, ținând seama de toate serviciile prestate de membrul echipajului de cabină pentru alt (alți) operator (operatori), în scopul de a determina în special:</p> <p>1. numărul total de tipuri și variante de aeronave pe care își desfășoară activitatea; și</p> <p>2. limitările aplicabile în ceea ce privește timpul de zbor și de serviciu și cerințele privind timpul de odihnă.</p> <p>(c) Pasagerii trebuie informați clar cu privire la membrii echipajului de cabină aflați în funcțiune și rolul lor în ceea ce privește siguranța pasagerilor și a zborului.</p>		
<p>ORO.CC.115 Desfășurarea cursurilor de pregătire și a verificărilor asociate</p> <p>(a) Operatorul stabilește un program și o programă detaliate pentru fiecare curs de pregătire în conformitate cu cerințele aplicabile din prezenta subparte și, după caz, din anexa V (partea CC) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011, în scopul de a acoperi sarcinile și</p>	<p>ORO.CC.115 Desfășurarea cursurilor de pregătire și a verificărilor asociate</p> <p>(a) Operatorul stabilește un program și o programă detaliate pentru fiecare curs de pregătire în conformitate cu cerințele aplicabile din prezenta subparte și, după caz, din anexa nr.5 (Partea CC) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și procedurilor administrative</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>responsabilitățile care trebuie îndeplinite de membrii echipajului de cabină.</p> <p>(b) Fiecare curs de pregătire cuprinde instruire teoretică și practică, precum și exerciții individuale și colective, în funcție de fiecare subiect vizat de pregătire, pentru ca membrii echipajului de cabină să obțină și să mențină nivelul adecvat de competență în conformitate cu prezenta subparte.</p> <p>(c) Fiecare curs de pregătire trebuie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. să se desfășoare într-un mod structurat și realist; și 2. să fie susținut de personal calificat în mod corespunzător pentru subiectul care trebuie acoperit. <p>(d) În timpul sau după finalizarea tuturor cursurilor de pregătire impuse de prezenta subparte, fiecare membru al echipajului trebuie să se supună unei verificări care să vizeze toate elementele de pregătire cuprinse în programul de pregătire relevant, cu excepția pregătirii în domeniul managementului resurselor echipajului (CRM). Verificările se efectuează de către personal calificat corespunzător pentru a verifica dacă membrul echipajului de cabină a obținut și/sau menține nivelul de competență necesar.</p> <p>(e) Cursurile de pregătire CRM și modulele CRM, după caz, sunt susținute de un instructor CRM pentru echipaje de</p>	<p>referitoare la personalul navigant din aviația civilă, în scopul de a acoperi sarcinile și responsabilitățile care trebuie îndeplinite de membrii echipajului de cabină.</p> <p>(b) Fiecare curs de pregătire cuprinde instruire teoretică și practică, precum și exerciții individuale și colective, în funcție de fiecare subiect vizat de pregătire, pentru ca membrii echipajului de cabină să obțină și să mențină nivelul adecvat de competență în conformitate cu prezenta subparte.</p> <p>(c) Fiecare curs de pregătire trebuie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. să se desfășoare într-un mod structurat și realist; și 2. să fie susținut de personal calificat în mod corespunzător pentru subiectul care trebuie acoperit. <p>(d) În timpul sau după finalizarea tuturor cursurilor de pregătire impuse de prezenta subparte, fiecare membru al echipajului trebuie să se supună unei verificări care să vizeze toate elementele de pregătire cuprinse în programul de pregătire relevant, cu excepția pregătirii în domeniul CRM. Verificările se efectuează de către personal calificat corespunzător pentru a verifica dacă membrul echipajului de cabină a obținut și/sau</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>cabină. Atunci când în alte cursuri de pregătire sunt cuprinse elemente CRM, un instructor CRM pentru echipaje de cabină se ocupă de elaborarea și punerea în aplicare a programei.</p>	<p>menține nivelul de competență necesar. (e) Cursurile de pregătire CRM și modulele CRM, după caz, sunt susținute de un instructor CRM pentru echipaje de cabină. Atunci când în alte cursuri de pregătire sunt cuprinse elemente CRM, un instructor CRM pentru echipaje de cabină se ocupă de elaborarea și punerea în aplicare a programei.</p>		
<p>ORO.CC.120 Cursul de pregătire inițială (a) Fiecare nou venit care nu este deja titularul unui atestat valabil de membru al echipajului de cabină eliberat în conformitate cu anexa V (partea CC) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 trebuie: 1. să beneficieze de un curs de pregătire inițială, după cum se specifică la punctul CC.TRA.220 din anexa menționată; și 2. să susțină cu succes examenul asociat înainte de a urma o altă pregătire prevăzută în prezenta subparte. (b) Unele elemente ale programului de pregătire inițială se pot combina cu prima pregătire specifică tipului de aeronavă și cu pregătirea de conversie oferită de operator, cu condiția ca cerințele de la punctul CC.TRA.220 să fie îndeplinite și ca oricare dintre aceste</p>	<p>ORO.CC.120 Cursul de pregătire inițială (a) Fiecare nou-venit care nu este deja titularul unui atestat valabil de membru al echipajului de cabină eliberat în conformitate cu anexa nr.5 (Partea CC) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă: 1. să beneficieze de un curs de pregătire inițială, după cum se specifică la CC.TRA.220 din anexa nr. 5 (Partea CC) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă; și 2. să susțină cu succes examenul asociat înainte de a urma o altă</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>elemente să fie înregistrat ca element al cursului de pregătire inițială în documentele privind pregătirea membrilor echipajului de cabină în cauză.</p>	<p>pregătire prevăzută în prezenta subparte. (b) Unele elemente ale programului de pregătire inițială se pot combina cu prima pregătire specifică tipului de aeronavă și cu pregătirea de conversie oferită de operator, cu condiția ca cerințele de la CC.TRA.220 din anexa nr. 5 (Partea CC) Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă, să fie îndeplinite și ca oricare dintre aceste elemente să fie înregistrat ca element al cursului de pregătire inițială în documentele privind pregătirea membrilor echipajului de cabină în cauză.</p>		
<p>ORO.CC.125 Pregătirea specifică tipului de aeronavă și pregătirea de conversie oferită de operator (a) Fiecare membru al echipajului de cabină trebuie să fi urmat pregătirea corespunzătoare specifică tipului de aeronavă și pregătirea de conversie oferită de operator și să se fi supus verificărilor asociate, înainte de: 1. a fi desemnat pentru prima dată de către operator să își desfășoare activitatea ca membru al echipajului de cabină; sau</p>	<p>ORO.CC.125 Pregătirea specifică tipului de aeronavă și pregătirea de conversie oferită de operator (a) Fiecare membru al echipajului de cabină trebuie să fi urmat pregătirea corespunzătoare specifică tipului de aeronavă și pregătirea de conversie oferită de operator și să se fi supus verificărilor asociate, înainte de: 1. a fi desemnat pentru prima dată de către operator să își desfășoare activitatea ca membru al echipajului de cabină; sau</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>2. a fi desemnat de respectivul operator să își desfășoare activitatea pe un alt tip de aeronavă.</p> <p>(b) Atunci când elaborează programele și programa pentru pregătirea specifică tipului de aeronavă și pentru pregătirea de conversie furnizate de operator, operatorul include, dacă sunt disponibile, elementele relevante definite în partea obligatorie a datelor privind conformitatea operațională instituite în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 748/2012.</p> <p>(c) Programul de pregătire specifică tipului de aeronavă trebuie:</p> <p>1. să cuprindă pregătire și exerciții pe un dispozitiv de pregătire reprezentativ sau pe aeronava efectivă; și</p> <p>2. să cuprindă cel puțin următoarele elemente de pregătire specifică tipului de aeronavă:</p> <p>(i) descrierea aeronavei, în funcție de relevanța sa pentru sarcinile echipajului de cabină;</p> <p>(ii) toate echipamentele și sistemele de siguranță instalate relevante pentru sarcinile echipajului de cabină;</p> <p>(iii) manevrarea și deschiderea efectivă, de către fiecare membru al echipajului de cabină, a fiecărui tip sau a fiecărei variante de uși și de ieșiri normale și de urgență, în modul normal și în modul de urgență;</p>	<p>2. a fi desemnat de respectivul operator să își desfășoare activitatea pe un alt tip de aeronavă.</p> <p>(b) Atunci când elaborează programele și programa pentru pregătirea specifică tipului de aeronavă și pentru pregătirea de conversie furnizate de operator, operatorul include, dacă sunt disponibile, elementele relevante definite în partea obligatorie a datelor privind conformitatea operațională instituite în conformitate cu Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție.</p> <p>(c) Programul de pregătire specifică tipului de aeronavă trebuie:</p> <p>1. să cuprindă pregătire și exerciții pe un dispozitiv de pregătire reprezentativ sau pe aeronava efectivă; și</p> <p>2. să cuprindă cel puțin următoarele elemente de pregătire specifică tipului de aeronavă:</p> <p>(i) descrierea aeronavei, în funcție de relevanța sa pentru sarcinile echipajului de cabină;</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(iv) demonstrarea manevrării celorlalte ieșiri, inclusiv a ferestrelor compartimentului pentru echipajul de zbor;</p> <p>(v) echipamentul de protecție împotriva incendiilor sau a fumului, dacă este instalat;</p> <p>(vi) pregătire pentru folosirea toboganelor de evacuare, dacă sunt montate;</p> <p>(vii) manevrarea scaunului, a dispozitivelor de siguranță și a echipamentului sistemului de oxigen utilizat în caz de incapacitate a pilotului.</p> <p>(d) Programul de pregătire de conversie oferită de operator pentru fiecare tip de aeronavă care urmează să fie operată trebuie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. să cuprindă pregătire și exerciții pe un dispozitiv de pregătire reprezentativ sau pe aeronava efectivă; 2. să cuprindă pregătire cu privire la procedurile standard de operare ale operatorului pentru membrii echipajului de cabină cărora operatorul le atribuie sarcini pentru prima dată; 3. să acopere cel puțin următoarele elemente ale pregătirii specifice oferite de operator, în funcție de relevanța acestora pentru tipul de aeronavă care urmează să fie operată: <p>(i) descrierea configurației cabinei;</p>	<p>(ii) toate echipamentele și sistemele de siguranță instalate relevante pentru sarcinile echipajului de cabină;</p> <p>(iii) manevrarea și deschiderea efectivă, de către fiecare membru al echipajului de cabină, a fiecărui tip sau a fiecărei variante de uși și de ieșiri normale și de urgență, în modul normal și în modul de urgență;</p> <p>(iv) demonstrarea manevrării celorlalte ieșiri, inclusiv a ferestrelor compartimentului pentru echipajul de zbor;</p> <p>(v) echipamentul de protecție împotriva incendiilor sau a fumului, dacă este instalat;</p> <p>(vi) pregătire pentru folosirea toboganelor de evacuare, dacă sunt montate;</p> <p>(vii) manevrarea scaunului, a dispozitivelor de siguranță și a echipamentului sistemului de oxigen utilizat în caz de incapacitate a pilotului.</p> <p>(d) Programul de pregătire de conversie oferită de operator pentru fiecare tip de aeronavă care urmează să fie operată trebuie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. să cuprindă pregătire și exerciții pe un dispozitiv de pregătire reprezentativ sau pe aeronava efectivă; 		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(ii) amplasarea, scoaterea și utilizarea tuturor echipamentelor portabile de siguranță și de urgență transportate la bord;</p> <p>(iii) toate procedurile normale și de urgență;</p> <p>(iv) relațiile cu pasagerii și controlul mulțimii;</p> <p>(v) pregătire pentru combaterea incendiilor și a fumului, care să includă utilizarea tuturor echipamentelor de luptă împotriva incendiilor și de protecție reprezentative pentru cele transportate la bord;</p> <p>(vi) proceduri de evacuare;</p> <p>(vii) proceduri în caz de incapacitate a pilotului;</p> <p>(viii) cerințele și procedurile de securitate aplicabile;</p> <p>(ix) managementul resurselor echipajului.</p>	<p>2. să cuprindă pregătire cu privire la procedurile standard de operare ale operatorului pentru membrii echipajului de cabină cărora operatorul le atribuie sarcini pentru prima dată;</p> <p>3. să acopere cel puțin următoarele elemente ale pregătirii specifice oferite de operator, în funcție de relevanța acestora pentru tipul de aeronavă care urmează să fie operată:</p> <p>(i) descrierea configurației cabinei;</p> <p>(ii) amplasarea, scoaterea și utilizarea tuturor echipamentelor portabile de siguranță și de urgență transportate la bord;</p> <p>(iii) toate procedurile normale și de urgență;</p> <p>(iv) relațiile cu pasagerii și controlul mulțimii;</p> <p>(v) pregătire pentru combaterea incendiilor și a fumului, care să includă utilizarea tuturor echipamentelor de luptă împotriva incendiilor și de protecție reprezentative pentru cele transportate la bord;</p> <p>(vi) proceduri de evacuare;</p> <p>(vii) proceduri în caz de incapacitate a pilotului;</p> <p>(viii) cerințele și procedurile de securitate aplicabile;</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	(ix) managementul resurselor echipajului.		
<p>ORO.CC.130 Pregătirea pentru diferențe</p> <p>(a) În plus față de pregătirea impusă de punctul ORO.CC.125, membrul echipajului de cabină trebuie să se supună pregătirii și verificării corespunzătoare care să acopere toate diferențele înainte de a fi repartizat pe:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. o variantă a unui tip de aeronavă pe care își desfășoară activitatea în prezent; sau 2. un tip sau o variantă de aeronavă pe care își desfășoară activitatea în prezent, dar care prezintă diferențe în ceea ce privește: <ol style="list-style-type: none"> (i) echipamentele de siguranță; (ii) amplasarea echipamentelor de siguranță și de urgență; sau (iii) procedurile normale și de urgență. <p>(b) Programul de pregătire pentru diferențe trebuie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. să fie considerat necesar pe baza unei comparații cu programul de pregătire urmat de membrul echipajului de cabină, în conformitate cu punctul ORO.CC.125 literele (c) și (d), pentru tipul de aeronavă relevant; și 	<p>ORO.CC.130 Pregătirea pentru diferențe</p> <p>(a) În plus față de pregătirea impusă de ORO.CC.125, membrul echipajului de cabină trebuie să se supună pregătirii și verificării corespunzătoare care să acopere toate diferențele înainte de a fi repartizat pe:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. o variantă a unui tip de aeronavă pe care își desfășoară activitatea în prezent; sau 2. un tip sau o variantă de aeronavă pe care își desfășoară activitatea în prezent, dar care prezintă diferențe în ceea ce privește: <ol style="list-style-type: none"> (i) echipamentele de siguranță; (ii) amplasarea echipamentelor de siguranță și de urgență; sau (iii) procedurile normale și de urgență. <p>(b) Programul de pregătire pentru diferențe trebuie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. să fie considerat necesar pe baza unei comparații cu programul de pregătire urmat de membrul echipajului de cabină, în conformitate 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>2. să cuprindă pregătire și exerciții pe un dispozitiv de pregătire reprezentativ sau pe aeronava în sine în funcție de elementul de pregătire pentru diferențe care trebuie acoperit.</p> <p>(c) Atunci când elaborează un program și o programă de pregătire pentru diferențe pentru o variantă sau un tip de aeronavă pe care se operează în prezent, operatorul include, dacă sunt disponibile, elementele relevante definite în partea obligatorie a datelor privind conformitatea operațională instituite în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 748/2012.</p>	<p>cu ORO.CC.125 lit.(c) și (d), pentru tipul de aeronavă relevant; și</p> <p>2. să cuprindă pregătire și exerciții pe un dispozitiv de pregătire reprezentativ sau pe aeronava în sine în funcție de elementul de pregătire pentru diferențe care trebuie acoperit.</p> <p>(c) Atunci când elaborează un program și o programă de pregătire pentru diferențe pentru o variantă sau un tip de aeronavă pe care se operează în prezent, operatorul include, dacă sunt disponibile, elementele relevante definite în partea obligatorie a datelor privind conformitatea operațională instituite în conformitate cu Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție.</p>		
<p>ORO.CC.135 Familiarizarea</p> <p>După finalizarea unei pregătiri specifice tipului de aeronavă și a unei pregătiri de conversie oferite de operator pe un tip de aeronavă, fiecare membru al echipajului de cabină urmează o familiarizare corespunzătoare, sub supraveghere, pe acel tip înainte de a fi desemnat să își</p>	<p>ORO.CC.135 Familiarizarea</p> <p>După finalizarea unei pregătiri specifice tipului de aeronavă și a unei pregătiri de conversie oferite de operator pe un tip de aeronavă, fiecare membru al echipajului de cabină urmează o familiarizare corespunzătoare, sub supraveghere,</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
desfășoare activitatea ca membru al echipajului de cabină minim necesar în conformitate cu punctul ORO.CC.100.	pe acel tip înainte de a fi desemnat să își desfășoare activitatea ca membru al echipajului de cabină minim necesar în conformitate cu ORO.CC.100.		
<p>ORO.CC.140 Pregătirea periodică</p> <p>(a) Fiecare membru al echipajului de cabină trebuie să se supună anual pregătirii periodice și verificării aferente.</p> <p>(b) Pregătirea periodică trebuie să acopere acțiunile care revin fiecărui membru al echipajului de cabină în procedurile normale și de urgență și exerciții adaptate tipului și/sau variantei de aeronavă pe care aceștia urmează să își desfășoare activitatea.</p> <p>(c) Elemente de pregătire specifice tipului de aeronavă:</p> <p>1. Pregătirea periodică trebuie să cuprindă exerciții practice efectuate anual de fiecare membru al echipajului de cabină pentru simularea manevrării fiecărui tip sau a fiecărei variante de uși și de ieșiri normale sau de urgență pentru evacuarea pasagerilor;</p> <p>2. La intervale care nu pot depăși trei ani, pregătirea periodică trebuie să cuprindă și:</p> <p>(i) manevrarea și deschiderea efectivă, de către fiecare membru al echipajului de cabină, pe un dispozitiv de pregătire reprezentativ sau pe aeronava efectivă, a</p>	<p>ORO.CC.140 Pregătirea periodică</p> <p>(a) Fiecare membru al echipajului de cabină trebuie să se supună anual pregătirii periodice și verificării aferente.</p> <p>(b) Pregătirea periodică trebuie să acopere acțiunile care revin fiecărui membru al echipajului de cabină în procedurile normale și de urgență și exerciții adaptate tipului și/sau variantei de aeronavă pe care aceștia urmează să își desfășoare activitatea.</p> <p>(c) Elemente de pregătire specifice tipului de aeronavă:</p> <p>1. Pregătirea periodică trebuie să cuprindă exerciții practice efectuate anual de fiecare membru al echipajului de cabină pentru simularea manevrării fiecărui tip sau a fiecărei variante de uși și de ieșiri normale sau de urgență pentru evacuarea pasagerilor;</p> <p>2. La intervale care nu pot depăși trei ani, pregătirea periodică trebuie să cuprindă și:</p> <p>(i) manevrarea și deschiderea efectivă, de către fiecare membru al echipajului de cabină, pe un</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>fiecărui tip sau a fiecărei variante de ieșiri normale și de urgență în modurile normale și de urgență;</p> <p>(ii) manevrarea efectivă de către fiecare membru al echipajului de cabină, pe un dispozitiv de pregătire reprezentativ sau pe aeronava efectivă, a ușii de acces în compartimentul echipajului de zbor, atât în modul normal, cât și în cel de urgență, precum și a scaunului și dispozitivelor de siguranță și demonstrarea practică a manevrării echipamentului sistemului de oxigen utilizat în caz de incapacitate a pilotului;</p> <p>(iii) demonstrarea manevrării tuturor celorlalte ieșiri, inclusiv a ferestrelor compartimentului pentru echipajului de zbor; și</p> <p>(iv) demonstrarea folosirii bărcilor de salvare sau, dacă sunt instalate, a toboganelor plutitoare.</p> <p>(d) Elemente de pregătire specifice operatorului:</p> <p>1. Pregătirea periodică include anual:</p> <p>(i) pentru fiecare membru al echipajului de cabină:</p> <p>(A) amplasarea și manipularea tuturor echipamentelor de siguranță și de urgență instalate sau transportate la bord; și</p> <p>(B) echiparea cu vestele de salvare, echipamentul portabil de oxigen și</p>	<p>dispozitiv de pregătire reprezentativ sau pe aeronava efectivă, a fiecărui tip sau a fiecărei variante de ieșiri normale și de urgență în modurile normale și de urgență;</p> <p>(ii) manevrarea efectivă de către fiecare membru al echipajului de cabină, pe un dispozitiv de pregătire reprezentativ sau pe aeronava efectivă, a ușii de acces în compartimentul echipajului de zbor, atât în modul normal, cât și în cel de urgență, precum și a scaunului și dispozitivelor de siguranță și demonstrarea practică a manevrării echipamentului sistemului de oxigen utilizat în caz de incapacitate a pilotului;</p> <p>(iii) demonstrarea manevrării tuturor celorlalte ieșiri, inclusiv a ferestrelor compartimentului pentru echipajului de zbor; și</p> <p>(iv) demonstrarea folosirii bărcilor de salvare sau, dacă sunt instalate, a toboganelor plutitoare.</p> <p>(d) Elemente de pregătire specifice operatorului:</p> <p>1. Pregătirea periodică include anual:</p> <p>(i) pentru fiecare membru al echipajului de cabină:</p> <p>(A) amplasarea și manipularea tuturor echipamentelor de siguranță și de</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>echipamentul de protecție a respirației (PBE);</p> <p>(ii) depozitarea articolelor în compartimentul pentru pasageri;</p> <p>(iii) proceduri legate de contaminarea suprafeței aeronavei;</p> <p>(iv) proceduri de urgență;</p> <p>(v) proceduri de evacuare;</p> <p>(vi) studiul incidentelor și al accidentelor;</p> <p>(vii) managementul resurselor echipajului;</p> <p>(viii) aspecte aeromedicale și primul ajutor, inclusiv echipamentele aferente;</p> <p>(ix) proceduri de securitate.</p> <p>2. La intervale care nu pot depăși trei ani, pregătirea periodică trebuie să cuprindă și:</p> <p>(i) utilizarea materialelor pirotehnice (dispozitive reale sau reprezentative);</p> <p>(ii) demonstrarea practică a utilizării listelor de verificare pentru echipajul de zbor;</p> <p>(iii) pregătire realistă și practică în ceea ce privește utilizarea tuturor echipamentelor de luptă contra incendiilor, inclusiv a echipamentului de protecție, reprezentativ pentru cel transportat în aeronavă;</p> <p>(iv) pentru fiecare membru al echipajului de cabină:</p> <p>(A) stingerea unui incendiu caracteristic incendiilor de la bordul aeronavelor;</p>	<p>urgență instalate sau transportate la bord; și</p> <p>(B) echiparea cu vestele de salvare, echipamentul portabil de oxigen și echipamentul de protecție a respirației (PBE);</p> <p>(ii) depozitarea articolelor în compartimentul pentru pasageri;</p> <p>(iii) proceduri legate de contaminarea suprafeței aeronavei;</p> <p>(iv) proceduri de urgență;</p> <p>(v) proceduri de evacuare;</p> <p>(vi) studiul incidentelor și al accidentelor;</p> <p>(vii) managementul resurselor echipajului;</p> <p>(viii) aspecte aeromedicale și primul ajutor, inclusiv echipamentele aferente;</p> <p>(ix) proceduri de securitate.</p> <p>2. La intervale care nu pot depăși trei ani, pregătirea periodică trebuie să cuprindă și:</p> <p>(i) utilizarea materialelor pirotehnice (dispozitive reale sau reprezentative);</p> <p>(ii) demonstrarea practică a utilizării listelor de verificare pentru echipajul de zbor;</p> <p>(iii) pregătire realistă și practică în ceea ce privește utilizarea tuturor echipamentelor de luptă contra incendiilor, inclusiv a echipamentului</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(B) echiparea cu PBE și folosirea acestuia într-un mediu închis, cu fum simulat.</p> <p>(e) Perioade de valabilitate:</p> <p>1. Perioada de valabilitate a pregătirii periodice anuale este de 12 luni calendaristice, începând cu sfârșitul lunii în care s-a efectuat verificarea.</p> <p>2. Dacă pregătirea periodică și verificările aferente impuse la litera (a) se efectuează în ultimele trei luni ale perioadei de valabilitate, noua perioadă de valabilitate se calculează începând cu data expirării perioadei precedente de valabilitate.</p> <p>3. Pentru elementele de pregătire suplimentare care se susțin o dată la trei ani, specificate la litera (c) punctul 2 și la litera (d) punctul 2, perioada de valabilitate este de 36 de luni calendaristice, începând cu sfârșitul lunii în care s-au efectuat verificările.</p>	<p>de protecție, reprezentativ pentru cel transportat în aeronavă;</p> <p>(iv) pentru fiecare membru al echipajului de cabină:</p> <p>(A) stingerea unui incendiu caracteristic incendiilor de la bordul aeronavelor;</p> <p>(B) echiparea cu PBE și folosirea acestuia într-un mediu închis, cu fum simulat.</p> <p>(e) Perioade de valabilitate:</p> <p>1. Perioada de valabilitate a pregătirii periodice anuale este de 12 luni calendaristice, începând cu sfârșitul lunii în care s-a efectuat verificarea.</p> <p>2. Dacă pregătirea periodică și verificările aferente impuse la lit. (a) se efectuează în ultimele trei luni ale perioadei de valabilitate, noua perioadă de valabilitate se calculează începând cu data expirării perioadei precedente de valabilitate.</p> <p>3. Pentru elementele de pregătire suplimentare care se susțin o dată la trei ani, specificate la lit. (c) pct. 2 și la lit. (d) pct. 2, perioada de valabilitate este de 36 de luni calendaristice, începând cu sfârșitul lunii în care s-au efectuat verificările.</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>ORO.CC.145 Pregătire de reîmprospătare a cunoștințelor</p> <p>(a) Dacă, în ultimele 6 luni ale perioadei de valabilitate a ultimei pregătiri și verificări periodice relevante, un membru al echipajului de cabină:</p> <p>1. nu a executat sarcini în timpul zborului, înainte de a i se atribui din nou astfel de sarcini, se supune pregătirii de reîmprospătare a cunoștințelor și verificării aferente pentru fiecare tip de aeronavă pe care trebuie să își desfășoare activitatea; sau</p> <p>2. nu a executat sarcini în timpul zborului pe un anumit tip de aeronavă, înainte de a i se atribui din nou astfel de sarcini, participă, pe acel tip de aeronavă, la:</p> <p>(i) pregătirea de reîmprospătare a cunoștințelor și verificarea aferentă; sau</p> <p>(ii) două zboruri de familiarizare în conformitate cu punctul ORO.CC.135.</p> <p>(b) Programul de pregătire pentru reîmprospătarea cunoștințelor pentru fiecare tip de aeronavă acoperă cel puțin:</p> <p>1. proceduri de urgență;</p> <p>2. proceduri de evacuare;</p> <p>3. manevrarea și deschiderea efectivă, de către fiecare membru al echipajului de cabină, a fiecărui tip sau a fiecărei variante de ieșiri normale și de urgență și a ușii de acces în compartimentul</p>	<p>ORO.CC.145 Pregătire de reîmprospătare a cunoștințelor</p> <p>(a) Dacă, în ultimele 6 luni ale perioadei de valabilitate a ultimei pregătiri și verificări periodice relevante, un membru al echipajului de cabină:</p> <p>1. nu a executat sarcini în timpul zborului, înainte de a i se atribui din nou astfel de sarcini, se supune pregătirii de reîmprospătare a cunoștințelor și verificării aferente pentru fiecare tip de aeronavă pe care trebuie să își desfășoare activitatea; sau</p> <p>2. nu a executat sarcini în timpul zborului pe un anumit tip de aeronavă, înainte de a i se atribui din nou astfel de sarcini, participă, pe acel tip de aeronavă, la:</p> <p>(i) pregătirea de reîmprospătare a cunoștințelor și verificarea aferentă; sau</p> <p>(ii) două zboruri de familiarizare în conformitate cu ORO.CC.135.</p> <p>(b) Programul de pregătire pentru reîmprospătarea cunoștințelor pentru fiecare tip de aeronavă acoperă cel puțin:</p> <p>1. proceduri de urgență;</p> <p>2. proceduri de evacuare;</p> <p>3. manevrarea și deschiderea efectivă, de către fiecare membru al echipajului</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>echipajului de zbor în modul normal și în modul de urgență;</p> <p>4. demonstrarea manevrării tuturor celorlalte ieșiri, inclusiv a ferestrelor compartimentului pentru echipajului de zbor;</p> <p>5. amplasarea și manipularea tuturor echipamentelor de siguranță și de urgență relevante instalate sau transportate la bord.</p> <p>(c) Operatorul poate alege să înlocuiască pregătirea de reîmprospătare a cunoștințelor cu pregătirea periodică dacă repunerea în funcție a membrului echipajului de cabină are loc în cursul perioadei de valabilitate a ultimei pregătiri periodice și verificări aferente. Dacă respectiva perioadă de valabilitate a expirat, pregătirea de reîmprospătare a cunoștințelor poate fi înlocuită de pregătirea specifică tipului de aeronavă și de pregătirea de conversie oferită de operator, după cum se specifică la punctul ORO.CC.125.</p>	<p>de cabină, a fiecărui tip sau a fiecărei variante de ieșiri normale și de urgență și a ușii de acces în compartimentul echipajului de zbor în modul normal și în modul de urgență;</p> <p>4. demonstrarea manevrării tuturor celorlalte ieșiri, inclusiv a ferestrelor compartimentului pentru echipajul de zbor;</p> <p>5. amplasarea și manipularea tuturor echipamentelor de siguranță și de urgență relevante instalate sau transportate la bord.</p> <p>(c) Operatorul poate alege să înlocuiască pregătirea de reîmprospătare a cunoștințelor cu pregătirea periodică dacă repunerea în funcție a membrului echipajului de cabină are loc în cursul perioadei de valabilitate a ultimei pregătiri periodice și verificări aferente. Dacă respectiva perioadă de valabilitate a expirat, pregătirea de reîmprospătare a cunoștințelor poate fi înlocuită de pregătirea specifică tipului de aeronavă și de pregătirea de conversie oferită de operator, după cum se specifică la ORO.CC.125.</p>		
<p>SECȚIUNEA 2 Cerințe suplimentare pentru operațiunile de transport aerian comercial</p>	<p>Secțiunea a 2-a Cerințe suplimentare pentru operațiunile de transport aerian comercial</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>ORO.CC.200 Șeful de cabină</p> <p>(a) Atunci când este necesar mai mult de un membru al echipajului de cabină, în componența echipajului de cabină intră un șef de cabină numit de operator.</p> <p>(b) Operatorul numește membri ai echipajului de cabină în poziția de șef de cabină numai dacă aceștia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. au cel puțin un an de experiență ca membru al echipajului de cabină; și 2. au finalizat cu succes un curs de pregătire ca șef de cabină și verificarea asociată. <p>(c) Cursul de pregătire pentru șefi de cabină trebuie să acopere toate sarcinile și responsabilitățile șefilor de cabină și să cuprindă cel puțin următoarele elemente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. informarea înainte de zbor; 2. cooperarea cu echipajul; 3. examinarea cerințelor impuse de operator și a obligațiilor legale; 4. raportarea accidentelor și a incidentelor; 5. factorii umani și managementul resurselor echipajului (CRM); și 6. limitările timpului de zbor și de serviciu și cerințele privind timpul de odihnă. <p>(d) Șeful de cabină răspunde în fața comandantului pentru executarea și coordonarea procedurilor normale și de urgență indicate în manualul de</p>	<p>ORO.CC.200 Șeful de cabină</p> <p>(a) Atunci când este necesar mai mult de un membru al echipajului de cabină, în componența echipajului de cabină intră un șef de cabină numit de operator.</p> <p>(b) Operatorul numește membri ai echipajului de cabină în poziția de șef de cabină numai dacă aceștia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. au cel puțin un an de experiență ca membru al echipajului de cabină; și 2. au finalizat cu succes un curs de pregătire ca șef de cabină și verificarea asociată. <p>(c) Cursul de pregătire pentru șefi de cabină trebuie să acopere toate sarcinile și responsabilitățile șefilor de cabină și să cuprindă cel puțin următoarele elemente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. informarea înainte de zbor; 2. cooperarea cu echipajul; 3. examinarea cerințelor impuse de operator și a obligațiilor legale; 4. raportarea accidentelor și a incidentelor; 5. factorii umani și managementul resurselor echipajului CRM; și 6. limitările timpului de zbor și de serviciu și cerințele privind timpul de odihnă. <p>(d) Șeful de cabină răspunde în fața comandantului pentru executarea și coordonarea procedurilor normale și</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>operațiuni, inclusiv pentru întreruperea sarcinilor care nu sunt legate de siguranță în vederea păstrării siguranței sau a securității.</p> <p>(e) Operatorul stabilește proceduri pentru selectarea celui mai calificat membru al echipajului de cabină pentru a acționa ca șef de cabină, dacă șeful de cabină desemnat nu își mai poate desfășura activitatea. Modificările acestor proceduri se notifică autorității competente.</p>	<p>de urgență indicate în manualul de operațiuni, inclusiv pentru întreruperea sarcinilor care nu sunt legate de siguranță în vederea păstrării siguranței sau a securității.</p> <p>(e) Operatorul stabilește proceduri pentru selectarea celui mai calificat membru al echipajului de cabină pentru a acționa ca șef de cabină, dacă șeful de cabină desemnat nu își mai poate desfășura activitatea. Modificările acestor proceduri se notifică AAC.</p>		
<p>ORO.CC.205 Reducerea numărului de membri ai echipajului de cabină în timpul operațiunilor la sol și în circumstanțe neprevăzute</p> <p>(a) Ori de câte ori la bordul unei aeronave se află pasageri, în aeronavă trebuie să fie prezent și pregătit să acționeze numărul minim de membri ai echipajului de cabină necesar în conformitate cu punctul ORO.CC.100.</p> <p>(b) Prin derogare de la litera (a), numărul minim de membri ai echipajului de cabină poate fi redus în oricare dintre următoarele cazuri:</p> <p>1. pe durata operațiunilor normale la sol care nu presupun realimentarea sau extragerea combustibilului atunci când aeronava se află la locul de parcare;</p>	<p>ORO.CC.205 Reducerea numărului de membri ai echipajului de cabină în timpul operațiunilor la sol și în circumstanțe neprevăzute</p> <p>(a) Ori de câte ori la bordul unei aeronave se află pasageri, în aeronavă trebuie să fie prezent și pregătit să acționeze numărul minim de membri ai echipajului de cabină necesar în conformitate cu ORO.CC.100.</p> <p>(b) Prin derogare de la lit. (a), numărul minim de membri ai echipajului de cabină poate fi redus în oricare dintre următoarele cazuri:</p> <p>1. pe durata operațiunilor normale la sol care nu presupun realimentarea sau extragerea combustibilului atunci</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>2. în circumstanțe neprevăzute, dacă numărul de pasageri transportați la bord este redus. În acest caz se înaintează un raport către autoritatea competentă după încheierea zborului;</p> <p>3. în scopul de a se oferi perioade de odihnă în timpul fazei de croazieră a unui zbor, fie în conformitate cu punctul ORO.FTL.205 litera (e), fie ca măsură de combatere a oboselii aplicată de operator.</p> <p>(c) În scopul aplicării dispozițiilor de la litera (b) subpunctele 1 și 2, procedurile operatorului incluse în manualul de operațiuni garantează că:</p> <p>1. se atinge un nivel echivalent de siguranță cu un număr redus al membrilor echipajului de cabină, în special pentru evacuarea pasagerilor;</p> <p>2. chiar și în condițiile unui număr redus al membrilor echipajului de cabină, este prezent un șef de cabină în conformitate cu punctul ORO.CC.200;</p> <p>3. pentru fiecare grup complet sau incomplet de 50 de pasageri prezenți pe aceeași punte a aeronavei este necesar cel puțin un membru al echipajului de cabină;</p> <p>4. în cazul operațiunilor normale la sol cu o aeronavă care necesită mai mult de un membru al echipajului de cabină, numărul membrilor echipajului de cabină determinat în conformitate cu</p>	<p>când aeronava se află la locul de parcare;</p> <p>2. în circumstanțe neprevăzute, dacă numărul de pasageri transportați la bord este redus. În acest caz se înaintează un raport către AAC după încheierea zborului;</p> <p>3. în scopul de a se oferi perioade de odihnă în timpul fazei de croazieră a unui zbor, fie în conformitate cu ORO.FTL.205 lit. (e), fie ca măsură de combatere a oboselii aplicată de operator.</p> <p>(c) În scopul aplicării dispozițiilor de la lit. (b) pct. 1 și 2, procedurile operatorului incluse în manualul de operațiuni garantează că:</p> <p>1. se atinge un nivel echivalent de siguranță cu un număr redus al membrilor echipajului de cabină, în special pentru evacuarea pasagerilor;</p> <p>2. chiar și în condițiile unui număr redus al membrilor echipajului de cabină, este prezent un șef de cabină în conformitate cu ORO.CC.200;</p> <p>3. pentru fiecare grup complet sau incomplet de 50 de pasageri prezenți pe aceeași punte a aeronavei este necesar cel puțin un membru al echipajului de cabină;</p> <p>4. în cazul operațiunilor normale la sol cu o aeronavă care necesită mai mult de un membru al echipajului de</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>subpunctul 3 este majorat cu câte un membru al echipajului de cabină pentru fiecare pereche de ieșiri de urgență aflate la nivelul podelei.</p> <p>(d) În scopul aplicării dispozițiilor de la litera (b) subpunctul 3, operatorul:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. efectuează o evaluare a riscurilor pentru a determina numărul de membri ai echipajului de cabină care trebuie să fie prezenți și pregătiți să acționeze în orice moment în timpul fazei de croazieră; 2. identifică măsuri de diminuare a efectelor prezenței unui număr mai mic de membri ai echipajului de cabină pregătiți să acționeze în timpul fazei de croazieră; 3. prevede în manualul de operațiuni proceduri specifice, inclusiv pentru odihna în timpul zborului a șefului de cabină, care să asigure în orice moment relații adecvate cu pasagerii și gestionarea eficientă a oricăror situații anormale sau de urgență; 4. precizează, în regimul de specificare a timpului de zbor în conformitate cu punctul ORO.FTL.125, condițiile în care se pot oferi membrilor echipajului de cabină perioade de odihnă în timpul zborului. 	<p>cabină, numărul membrilor echipajului de cabină determinat în conformitate cu pct.3 este majorat cu câte un membru al echipajului de cabină pentru fiecare pereche de ieșiri de urgență aflate la nivelul podelei.</p> <p>(d) În scopul aplicării dispozițiilor de la lit. (b) pct. 3, operatorul:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. efectuează o evaluare a riscurilor pentru a determina numărul de membri ai echipajului de cabină care trebuie să fie prezenți și pregătiți să acționeze în orice moment în timpul fazei de croazieră; 2. identifică măsuri de diminuare a efectelor prezenței unui număr mai mic de membri ai echipajului de cabină pregătiți să acționeze în timpul fazei de croazieră; 3. prevede în manualul de operațiuni proceduri specifice, inclusiv pentru odihna în timpul zborului a șefului de cabină, care să asigure în orice moment relații adecvate cu pasagerii și gestionarea eficientă a oricăror situații anormale sau de urgență; 4. precizează, în regimul de specificare a timpului de zbor în conformitate cu ORO.FTL.125, condițiile în care se pot oferi membrilor echipajului de cabină perioade de odihnă în timpul zborului. 		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>ORO.CC.210 Condiții suplimentare pentru atribuirea de sarcini Membrii echipajului de cabină primesc sarcini și își desfășoară activitatea pe un anumit tip sau variantă de aeronavă numai dacă:</p> <p>(a) sunt titulari ai unui atestat valabil eliberat în conformitate cu anexa V (partea CC) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011;</p> <p>(b) sunt calificați pe tipul sau varianta respectivă în conformitate cu prezenta subparte;</p> <p>(c) respectă celelalte cerințe aplicabile din prezenta subparte și din anexa IV (partea CAT);</p> <p>(d) poartă uniforma de membru al echipajului de cabină a operatorului.</p>	<p>ORO.CC.210 Condiții suplimentare pentru atribuirea de sarcini Membrii echipajului de cabină primesc sarcini și își desfășoară activitatea pe un anumit tip sau variantă de aeronavă numai dacă:</p> <p>(a) sunt titulari ai unui atestat valabil eliberat în conformitate cu anexa nr.5 (Partea CC) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă;</p> <p>(b) sunt calificați pe tipul sau varianta respectivă în conformitate cu prezenta subparte;</p> <p>(c) respectă celelalte cerințe aplicabile din prezenta subparte și din anexa nr. 4 (Partea CAT);</p> <p>(d) poartă uniforma de membru al echipajului de cabină a operatorului.</p>	Compatibil	
<p>ORO.CC.215 Programe de pregătire și de verificare și documentația conexă (a) Programele de pregătire și de verificare, inclusiv fiecare programă impusă de prezenta subparte, se aprobă de către autoritatea competentă și se specifică în manualul de operațiuni. (b) După ce un membru al echipajului de cabină a finalizat cu succes cursul de</p>	<p>ORO.CC.215 Programe de pregătire și de verificare și documentația conexă (a) Programele de pregătire și de verificare, inclusiv fiecare programă impusă de prezenta subparte, se aprobă de AAC și se specifică în manualul de operațiuni. (b) După ce un membru al echipajului de cabină a finalizat cu succes cursul</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>pregătire și verificarea aferentă, operatorul:</p> <p>1. actualizează documentele referitoare la pregătirea membrului echipajului de cabină în conformitate cu ORO.MLR.115; și</p> <p>2. pune la dispoziția acestuia o listă cu perioadele de valabilitate actualizate în funcție de tipul (tipurile) și varianta (variantele) de aeronavă pe care membrul echipajului de cabină este calificat să își desfășoare activitatea.</p>	<p>de pregătire și verificarea aferentă, operatorul:</p> <p>1. actualizează documentele referitoare la pregătirea membrului echipajului de cabină în conformitate cu ORO.MLR.115; și</p> <p>2. pune la dispoziția acestuia o listă cu perioadele de valabilitate actualizate în funcție de tipul (tipurile) și varianta (variantele) de aeronavă pe care membrul echipajului de cabină este calificat să își desfășoare activitatea.</p>		
<p>ORO.CC.250 Operarea pe mai multe tipuri sau variante de aeronave</p> <p>(a) Un membru al echipajului de cabină nu este desemnat să își desfășoare activitatea pe mai mult de trei tipuri de aeronave, exceptând situația în care deține aprobarea autorității competente, caz în care membrul echipajului de cabină poate fi desemnat să își desfășoare activitatea pe patru tipuri de aeronave, dacă pentru cel puțin două dintre aceste tipuri:</p> <p>1. echipamentele de siguranță și de urgență și procedurile normale și de urgență specifice tipului de aeronavă sunt similare; și</p> <p>2. procedurile normale și de urgență nespecifice tipului de aeronavă sunt identice.</p>	<p>ORO.CC.250 Operarea pe mai multe tipuri sau variante de aeronave</p> <p>(a) Un membru al echipajului de cabină nu este desemnat să își desfășoare activitatea pe mai mult de trei tipuri de aeronave, exceptând situația în care deține aprobarea AAC, caz în care membrul echipajului de cabină poate fi desemnat să își desfășoare activitatea pe patru tipuri de aeronave, dacă pentru cel puțin două dintre aceste tipuri:</p> <p>1. echipamentele de siguranță și de urgență și procedurile normale și de urgență specifice tipului de aeronavă sunt similare; și</p> <p>2. procedurile normale și de urgență nespecifice tipului de aeronavă sunt identice.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(b) În sensul dispozițiilor de la litera (a) și pentru pregătirea și calificările echipajului de cabină, operatorul determină:</p> <p>1. fiecare aeronavă ca un tip sau o variantă luând în considerare, dacă sunt disponibile, elementele relevante definite în partea obligatorie a datelor privind conformitatea operațională instituite în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 748/2012 pentru tipul sau varianta de aeronavă relevante; și</p> <p>2. variantele unui tip de aeronavă ca reprezentând tipuri diferite dacă nu sunt similare sub următoarele aspecte:</p> <p>(i) manevrarea ieșirii de urgență;</p> <p>(ii) amplasarea și tipul echipamentelor portabile de siguranță și de urgență;</p> <p>(iii) procedurile de urgență specifice tipului de aeronavă.</p>	<p>(b) În sensul dispozițiilor de la lit. (a) și pentru pregătirea și calificările echipajului de cabină, operatorul determină:</p> <p>1. fiecare aeronavă ca un tip sau o variantă luând în considerare, dacă sunt disponibile, elementele relevante definite în partea obligatorie a datelor privind conformitatea operațională instituite în conformitate cu Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție, pentru tipul sau varianta de aeronavă relevante; și</p> <p>2. variantele unui tip de aeronavă ca reprezentând tipuri diferite dacă nu sunt similare sub următoarele aspecte:</p> <p>(i) manevrarea ieșirii de urgență;</p> <p>(ii) amplasarea și tipul echipamentelor portabile de siguranță și de urgență;</p> <p>(iii) procedurile de urgență specifice tipului de aeronavă.</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>ORO.CC.255 Operarea cu un singur membru al echipajului de cabină</p> <p>(a) Operatorul selectează, recrutează, pregătește și verifică competența membrilor echipajului de cabină care sunt desemnați pentru operațiuni cu un singur membru al echipajului de cabină în funcție de criteriile corespunzătoare acestui tip de operațiune.</p> <p>(b) Membrii echipajului de cabină care nu au experiență anterioară în operarea ca unic membru al echipajului de cabină sunt desemnați pentru acest tip de operațiuni numai după ce:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. au finalizat pregătirea după cum se prevede la litera (c) în plus față de alte pregătiri și verificări aplicabile prevăzute în prezenta subparte; 2. au susținut cu succes verificările competenței lor în ceea ce privește îndeplinirea sarcinilor și responsabilităților ce le revin în conformitate cu procedurile specificate în manualul de operațiuni; și 3. au efectuat zboruri de familiarizare de cel puțin 20 de ore și 15 sectoare pe tipul de aeronavă relevant sub supravegherea unui membru al echipajului de cabină cu experiența necesară. <p>(c) Următoarele elemente de pregătire suplimentare trebuie parcurse punându-se accentul în mod special pe</p>	<p>ORO.CC.255 Operarea cu un singur membru al echipajului de cabină</p> <p>(a) Operatorul selectează, recrutează, pregătește și verifică competența membrilor echipajului de cabină care sunt desemnați pentru operațiuni cu un singur membru al echipajului de cabină în funcție de criteriile corespunzătoare acestui tip de operațiune.</p> <p>(b) Membrii echipajului de cabină care nu au experiență anterioară în operarea ca unic membru al echipajului de cabină sunt desemnați pentru acest tip de operațiuni numai după ce:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. au finalizat pregătirea după cum se prevede la lit. (c) în plus față de alte pregătiri și verificări aplicabile prevăzute în prezenta subparte; 2. au susținut cu succes verificările competenței lor în ceea ce privește îndeplinirea sarcinilor și responsabilităților ce le revin în conformitate cu procedurile specificate în manualul de operațiuni; și 3. au efectuat zboruri de familiarizare de cel puțin 20 de ore și 15 sectoare pe tipul de aeronavă relevant sub supravegherea unui membru al 	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>operațiunile cu un singur membru al echipajului de cabină:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. responsabilitatea față de comandant în ceea ce privește executarea procedurilor normale și de urgență; 2. importanța coordonării și a comunicării cu echipajul de zbor, în special când se gestionează problemele create de pasagerii nedisciplinați sau perturbatori; 3. examinarea cerințelor impuse de operator și a obligațiilor legale; 4. documentația; 5. raportarea accidentelor și a incidentelor; și 6. limitările timpului de zbor și de serviciu și cerințele privind timpul de odihnă. 	<p>echipajului de cabină cu experiența necesară.</p> <p>(c) Următoarele elemente de pregătire suplimentare trebuie parcurse punându-se accentul în mod special pe operațiunile cu un singur membru al echipajului de cabină:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. responsabilitatea față de comandant în ceea ce privește executarea procedurilor normale și de urgență; 2. importanța coordonării și a comunicării cu echipajul de zbor, în special când se gestionează problemele create de pasagerii nedisciplinați sau perturbatori; 3. examinarea cerințelor impuse de operator și a obligațiilor legale; 4. documentația; 5. raportarea accidentelor și a incidentelor; și 6. limitările timpului de zbor și de serviciu și cerințele privind timpul de odihnă. 		
<p>SUBPARTEA TC PERSONALUL TEHNIC ÎN OPERAȚIUNI HEMS, HHO SAU NVIS ORO.TC.100 Domeniul de aplicare Prezenta subparte stabilește cerințele pe care trebuie să le îndeplinească un operator aerian atunci când operează o aeronavă cu membri ai echipajului tehnic</p>	<p>SUBPARTEA TC PERSONALUL TEHNIC ÎN OPERAȚIUNI HEMS, HHO SAU NVIS ORO.TC.100 Domeniul de aplicare Prezenta subparte stabilește cerințele care trebuie îndeplinite de operator atunci când exploatează o aeronavă cu membri ai personalului tehnic în</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>în operațiuni de transport aerian comercial pentru servicii medicale de urgență cu elicoptere (HEMS), operațiuni de servicii medicale de urgență cu VCA (VEMS), operațiuni cu sisteme de redare a imaginii pe timp de noapte (NVIS) sau operațiuni încercări suspendate (HHO).</p>	<p>operațiuni HEMS, VEMS, NVIS sau HHO în cadrul transportului aerian comercial.</p>		
<p>ORO.TC.105 Condiții pentru atribuirea de sarcini (a) Membrii personalului tehnic implicați în operațiuni de transport aerian comercial HEMS, VEMS, HHO sau NVIS li se atribuie sarcini numai dacă: 1. au cel puțin 18 ani; 2. sunt apți din punct de vedere fizic și mental pentru a-și executa sarcinile atribuite și pentru a-și îndeplini responsabilitățile în siguranță; 3. au urmat toate pregătirile aplicabile impuse de prezenta subparte în scopul executării sarcinilor atribuite; 4. în urma verificării, sunt considerați competenți pentru a executa toate sarcinile atribuite în conformitate cu procedurile specificate în manualul de operațiuni. (b) Înainte de a atribui sarcini membrilor personalului tehnic care lucrează ca liber profesioniști și/sau cu jumătate de</p>	<p>ORO.TC.105 Condiții pentru atribuirea de sarcini (a) Membrii personalului tehnic angajați în operațiuni HEMS, VEMS, HHO sau NVIS în cadrul transportului aerian comercial primesc sarcini numai dacă: 1. au cel puțin 18 ani; 2. sunt apți din punct de vedere fizic și mental pentru a-și executa sarcinile atribuite și pentru a-și îndeplini responsabilitățile în siguranță; 3. au urmat toate pregătirile aplicabile impuse de prezenta subparte în scopul executării sarcinilor atribuite; 4. în urma verificării, sunt considerați competenți pentru a executa toate sarcinile atribuite în conformitate cu procedurile specificate în manualul de operațiuni. (b) Înainte de a atribui sarcini membrilor personalului tehnic care lucrează ca liber profesioniști și/sau</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>normă, operatorul se asigură că se respectă toate cerințele aplicabile ale prezentei subpărți, ținând seama de toate serviciile prestate de membrul personalului tehnic pentru alt (alți) operator (operatori), în scopul de a determina în special:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. numărul total de tipuri și variante de aeronave pe care își desfășoară activitatea; 2. limitările aplicabile în ceea ce privește timpul de zbor și de serviciu și cerințele privind timpul de odihnă. 	<p>cu jumătate de normă, operatorul se asigură că se respectă toate cerințele aplicabile ale prezentei subpărți, ținând seama de toate serviciile prestate de membrul personalului tehnic pentru alt (alți) operator (operatori), în scopul de a determina în special:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. numărul total de tipuri și variante de aeronave pe care își desfășoară activitatea; 2. limitările aplicabile în ceea ce privește timpul de zbor și de serviciu și cerințele privind timpul de odihnă. 		
<p>ORO.TC.110 Pregătirea și verificarea</p> <p>(a) Operatorul stabilește un program de pregătire în conformitate cu cerințele aplicabile din prezenta subparte în scopul de a acoperi sarcinile și responsabilitățile care trebuie îndeplinite de membrii personalului tehnic.</p> <p>(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.</p>	<p>ORO.TC.110 Pregătirea și verificarea</p> <p>(a) Operatorul stabilește un program de pregătire în conformitate cu cerințele aplicabile din prezenta subparte în scopul de a acoperi sarcinile și responsabilitățile care trebuie îndeplinite de membrii personalului tehnic.</p> <p>(b) În urma finalizării pregătirii inițiale, a pregătirii de conversie oferite de operator și a pregătirii pentru diferențe, precum și în urma oricăror zboruri de familiarizare necesare, fiecare membru al personalului tehnic trebuie să susțină o verificare pentru a-și demonstra</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(c) Pregătirea și verificarea sunt executate, pentru fiecare curs de pregătire, de către personal calificat corespunzător și experimentat în subiectul care trebuie acoperit. Operatorul informează autoritatea competentă în legătură cu personalul care realizează verificările.</p> <p>(d) Verificările ulterioare pregătirii de conversie oferite de operator și oricărui zboruri de familiarizare necesare au loc înainte ca membrul personalului tehnic să își desfășoare activitatea ca membru al personalului tehnic necesar în operațiuni HEMS, VEMS, HHO sau NVIS.</p> <p>(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.</p>	<p>competența de a executa procedurile normale și de urgență.</p> <p>(c) Pregătirea și verificarea sunt executate, pentru fiecare curs de pregătire, de către personal calificat corespunzător și experimentat în subiectul care trebuie acoperit. Operatorul informează AAC în legătură cu personalul care realizează verificările.</p> <p>(d) Verificările ulterioare pregătirii de conversie oferite de operator și oricărui zboruri de familiarizare necesare au loc înainte ca membrul personalului tehnic să își desfășoare activitatea ca membru al personalului tehnic necesar în operațiuni HEMS, VEMS, HHO sau NVIS.</p> <p>(e) Verificarea susținută de către membrul echipajului tehnic, pentru a-și demonstra competența de a executa procedurile normale și de urgență, este valabilă 12 luni calendaristice.</p>		
<p>ORO.TC.115 Pregătirea inițială Înainte de a urma pregătirea de conversie oferită de operator, fiecare membru al personalului tehnic finalizează pregătirea inițială care cuprinde:</p> <p>(a) cunoștințe teoretice generale privind aviația și regulamentele aeronautice, care cuprind toate elementele relevante</p>	<p>ORO.TC.115 Pregătirea inițială Înainte de a urma pregătirea de conversie oferită de operator, fiecare membru al personalului tehnic finalizează pregătirea inițială care cuprinde:</p> <p>(a) cunoștințe teoretice generale privind aviația și reglementările aeronautice, care cuprind toate</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>pentru sarcinile și responsabilitățile prevăzute pentru personalul tehnic;</p> <p>(b) pregătire privind combaterea incendiilor și a fumului;</p> <p>(c) antrenament de supraviețuire pe sol sau în apă, corespunzător tipului sau zonei de operare;</p> <p>(d) aspecte aeromedicale și primul ajutor;</p> <p>(e) comunicarea și elementele CRM relevante prevăzute la punctele ORO.FC.115 și ORO.FC.215.</p>	<p>elementele relevante pentru sarcinile și responsabilitățile prevăzute pentru personalul tehnic;</p> <p>(b) pregătire privind combaterea incendiilor și a fumului;</p> <p>(c) antrenament de supraviețuire pe sol sau în apă, corespunzător tipului sau zonei de operare;</p> <p>(d) aspecte aeromedicale și primul ajutor;</p> <p>(e) comunicarea și elementele CRM relevante prevăzute la ORO.FC.115 și ORO.FC.215.</p>		
<p>ORO.TC.120 Pregătirea de conversie oferită de operator</p> <p>Fiecare membru al personalului tehnic trebuie să urmeze:</p> <p>(a) pregătirea de conversie oferită de operator, care să includă elementele CRM relevante,</p> <p>1. înainte de a fi desemnat pentru prima dată ca membru al personalului tehnic de către operator; sau</p> <p>2. atunci când trece pe un alt tip sau altă clasă de aeronavă, dacă vreuna dintre procedurile sau vreunul dintre echipamentele menționate la litera (b) este diferit;</p> <p>(b) Pregătirea de conversie oferită de operator trebuie să cuprindă:</p> <p>1. amplasarea și utilizarea tuturor echipamentelor de siguranță și de</p>	<p>ORO.TC.120 Pregătirea de conversie oferită de operator</p> <p>Fiecare membru al personalului tehnic trebuie să urmeze:</p> <p>(a) pregătirea de conversie oferită de operator, care să includă elementele CRM relevante;</p> <p>1. înainte de a fi desemnat pentru prima dată ca membru al personalului tehnic de către operator; sau</p> <p>2. atunci când trece pe un alt tip sau altă clasă de aeronavă, dacă vreuna dintre procedurile sau vreunul dintre echipamentele menționate la lit. (b) este diferit;</p> <p>(b) pregătirea de conversie oferită de operator trebuie să cuprindă:</p> <p>1. amplasarea și utilizarea tuturor echipamentelor de siguranță și de</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>supraviețuire transportate la bordul aeronavei;</p> <p>2. toate procedurile normale și de urgență;</p> <p>3. echipamentele de la bord folosite pentru îndeplinirea sarcinilor în interiorul aeronavei sau pe sol în scopul asistării pilotului în timpul operațiunilor HEMS, VEMS, HHO sau NVIS.</p>	<p>supraviețuire transportate pe aeronavă;</p> <p>2. toate procedurile normale și de urgență;</p> <p>3. echipamentele de la bord folosite pentru îndeplinirea sarcinilor în interiorul aeronavei sau pe sol în scopul asistării pilotului în timpul operațiunilor HEMS, VEMS, HHO sau NVIS.</p>		
<p>ORO.TC.125 Pregătirea pentru diferențe</p> <p>(a) Fiecare membru al personalului tehnic trebuie să urmeze o pregătire pentru diferențe la trecerea la alte echipamente sau proceduri pe tipuri sau variante pe care își desfășoară activitatea în mod curent.</p> <p>(b) Operatorul indică în manualul de operațiuni când este necesară o astfel de pregătire pentru diferențe.</p>	<p>ORO.TC.125 Pregătirea pentru diferențe</p> <p>(a) Fiecare membru al personalului tehnic trebuie să urmeze o pregătire pentru diferențe la trecerea la alte echipamente sau proceduri pe tipuri sau variante pe care își desfășoară activitatea în mod curent.</p> <p>(b) Operatorul indică în manualul de operațiuni când este necesară o astfel de pregătire pentru diferențe.</p>	Compatibil	
<p>ORO.TC.130 Zborurile de familiarizare</p> <p>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.</p>	<p>ORO.TC.130 Zborurile de familiarizare</p> <p>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.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>ORO.TC.135 Pregătirea periodică (a) La fiecare perioadă de 12 luni, fiecare membru al personalului tehnic trebuie să se supună pregătirii periodice relevante pentru tipul sau clasa de aeronave pe care își desfășoară activitatea și pentru echipamentele pe care le utilizează. În toate etapele corespunzătoare ale pregătirii periodice sunt integrate elemente CRM. (b) Pregătirea periodică include instruire teoretică și practică și exerciții.</p>	<p>ORO.TC.135 Pregătirea periodică (a) La fiecare perioadă de 12 luni, fiecare membru al personalului tehnic trebuie să se supună pregătirii periodice relevante pentru tipul sau clasa de aeronave pe care își desfășoară activitatea și pentru echipamentele pe care le utilizează. În toate etapele corespunzătoare ale pregătirii periodice sunt integrate elemente CRM. (b) Pregătirea periodică include instruire teoretică și practică și exerciții.</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>ORO.TC.140 Pregătirea de reîmprospătare a cunoștințelor (a) Fiecare membru al personalului tehnic care nu a executat sarcini în ultimele șase luni trebuie să urmeze pregătirea de reîmprospătare a cunoștințelor indicată în manualul de operațiuni. (b) Membrul personalului tehnic care nu a executat sarcini în timpul zborului pe un tip sau o clasă anume de aeronavă în ultimele șase luni, înainte de a fi desemnat pe tipul sau clasa respectivă, trebuie: 1. să urmeze pregătirea de reîmprospătare a cunoștințelor pe tipul sau clasa respectivă; sau</p>	<p>ORO.TC.140 Pregătirea de reîmprospătare a cunoștințelor (a) Fiecare membru al personalului tehnic care nu a executat sarcini în ultimele șase luni trebuie să urmeze pregătirea de reîmprospătare a cunoștințelor indicată în manualul de operațiuni. (b) Membrul personalului tehnic care nu a executat sarcini în timpul zborului pe un tip sau o clasă anume de aeronavă în ultimele șase luni, înainte de a fi desemnat pe tipul sau clasa respectivă, trebuie: 1. să urmeze pregătirea de reîmprospătare a cunoștințelor pe tipul sau clasa respectivă; sau</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
2. să efectueze două sectoare de familiarizare pe tipul sau clasa respectivă de aeronavă.	2. să efectueze două sectoare de familiarizare pe tipul sau clasa respectivă de aeronavă.		
<p>SUBPARTEA FTL LIMITĂRI PRIVIND TIMPUL DE ZBOR ȘI DE SERVICIU ȘI CERINȚE PRIVIND PERIOADA DE ODIHNĂ SECȚIUNEA 1 Generalități ORO.FTL.100 Domeniul de aplicare Prezenta subparte stabilește cerințele pe care trebuie să le îndeplinească un operator aerian și membrii echipajului său de zbor și de cabină (personalul navigant) în ceea ce privește limitările timpului de zbor și de serviciu și cerințele de odihnă pentru personalul navigant afectat operațiunilor de transport aerian comercial (CAT) cu avioane.</p>	<p>SUBPARTEA FTL LIMITĂRI PRIVIND TIMPUL DE ZBOR ȘI DE SERVICIU ȘI CERINȚE PRIVIND PERIOADA DE ODIHNĂ Secțiunea 1 Generalități ORO.FTL.100 Domeniul de aplicare Prezenta subparte stabilește cerințele care trebuie îndeplinite de un operator și de membrii echipajului său de zbor și de cabină (personalul navigant) în ceea ce privește limitările timpului de zbor și de serviciu și cerințele privind timpul de odihnă pentru personalul navigant afectat operațiunilor de transport aerian comercial (CAT) cu avioane.</p>	Compatibil	
<p>ORO.FTL.105 Definiții În sensul prezentei subpărți, se aplică următoarele definiții: 1. „aclimatizat” înseamnă o stare în care bioritmul circadian al unui membru al echipajului este sincronizat cu zona de fus orar în care se află membrul echipajului. Se consideră că un membru</p>	<p>ORO.FTL.105 Definiții În sensul prezentei subpărți, se aplică următoarele definiții: 1. aclimatizat – o stare în care bioritmul circadian al unui membru al echipajului este sincronizat cu zona de fus orar în care se află membrul echipajului. Se consideră că un</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>al echipajului este aclimatizat la o zonă de fus orar care cuprinde 2 ore în jurul zonei orei locale de la punctul de plecare. În cazul în care decalajul orar dintre ora locală la locul în care începe o sarcină de serviciu și ora locală de la locul unde începe următoarea sarcină de serviciu este de peste 2 ore, membrul echipajului este considerat ca fiind aclimatizat în conformitate cu valorile din tabelul 1, în vederea calculării perioadei zilnice maxime de zbor.</p> <p><u>TABELUL 1</u></p> <p>2. „timp de referință” înseamnă ora locală la locul de prezentare, situat într-o bandă de fus orar de 2 ore în jurul orei locale la care membrul echipajului este aclimatizat;</p> <p>3. „spațiu de cazare” înseamnă, în sensul perioadei de rezervă și al unui serviciu fracționat, un loc liniștit și confortabil, inaccesibil publicului, cu dotat cu dispozitive de control al luminii și temperaturii și cu un mobilier adecvat, care oferă unui membru al echipajului posibilitatea de a dormi, și cu o capacitate suficientă pentru găzduirea tuturor membrilor echipajului prezenți în același timp. De asemenea, acest spațiu trebuie să fie prevăzut cu acces la alimente și lichide;</p> <p>4. „spațiu de cazare adecvat” înseamnă, în sensul perioadei de rezervă, al</p>	<p>membru al echipajului este aclimatizat la o zonă de fus orar care cuprinde 2 ore în jurul zonei orei locale de la punctul de plecare. În cazul în care decalajul orar dintre ora locală la locul în care începe o sarcină de serviciu și ora locală de la locul unde începe următoarea sarcină de serviciu este de peste 2 ore, membrul echipajului este considerat ca fiind aclimatizat în conformitate cu valorile din tabelul 1, în vederea calculării perioadei zilnice maxime de zbor.</p> <p><u>TABELUL 1</u></p> <p>2. timp de referință - ora locală la locul de prezentare, situat într-o bandă de fus orar de 2 ore în jurul orei locale la care membrul echipajului este aclimatizat;</p> <p>3. spațiu de cazare - în sensul perioadei de rezervă și al unui serviciu fracționat, un loc liniștit și confortabil, inaccesibil publicului, cu dotat cu dispozitive de control al luminii și temperaturii și cu un mobilier adecvat, care oferă unui membru al echipajului posibilitatea de a dormi, și cu o capacitate suficientă pentru găzduirea tuturor membrilor echipajului prezenți în același timp. De asemenea, acest spațiu trebuie să fie prevăzut cu acces la alimente și lichide;</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>serviciului fracționat și al timpului de odihnă, o încăpere individuală pentru fiecare membru al echipajului, aflată într-un mediu liniștit, echipată cu un pat, ventilată suficient, care este prevăzută cu un dispozitiv de reglare a temperaturii și a intensității luminii și cu acces la alimente și lichide;</p> <p>5. „echipaj de zbor majorat” înseamnă un echipaj de zbor alcătuit din mai mulți membri decât minimumul necesar pentru operarea aeronavei, care permite fiecărui membru al echipajului de zbor să părăsească postul care i-a fost desemnat și să fie înlocuit de un alt membru al echipajului de zbor calificat corespunzător, în scopul petrecerii unei perioade de odihnă în timpul zborului;</p> <p>6. „pauză” înseamnă un interval de timp în cadrul unei perioade de serviciu pentru zbor, mai mic decât o perioadă de odihnă, considerat ca sarcină de serviciu și în timpul căruia un membru al echipajului este eliberat de toate sarcinile;</p> <p>7. „prezentare amânată” înseamnă amânarea de către un operator a unei perioade de serviciu pentru zbor (FDP) programate, înainte ca un membru al echipajului să fi părăsit locul de odihnă;</p> <p>8. „orar perturbator” înseamnă un program de lucru al unui membru al echipajului care afectează programul de</p>	<p>4. spațiu de cazare adecvat - în sensul perioadei de rezervă, al serviciului fracționat și al timpului de odihnă, o încăpere individuală pentru fiecare membru al echipajului, aflată într-un mediu liniștit, echipată cu un pat, ventilată suficient, care este prevăzută cu un dispozitiv de reglare a temperaturii și a intensității luminii și cu acces la alimente și lichide;</p> <p>5. echipaj de zbor majorat - un echipaj de zbor alcătuit din mai mulți membri decât minimumul necesar pentru operarea aeronavei, care permite fiecărui membru al echipajului de zbor să părăsească postul care i-a fost desemnat și să fie înlocuit de un alt membru al echipajului de zbor calificat corespunzător, în scopul petrecerii unei perioade de odihnă în timpul zborului;</p> <p>6. pauză - un interval de timp în cadrul unei perioade de serviciu pentru zbor, mai mic decât o perioadă de odihnă, considerat ca sarcină de serviciu și în timpul căruia un membru al echipajului este eliberat de toate sarcinile;</p> <p>7. prezentare amânată - amânarea de către un operator a unei perioade de serviciu pentru zbor (FDP) programate, înainte ca un membru al</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>somn al acestuia în timpul timpului optim de somn prin includerea unei FDP sau a unei combinații de FDP-uri care se suprapune, începe sau se încheie în orice moment al zilei sau al nopții de la locul în care un membru al echipajului este aclimatizat; un program de lucru poate avea caracter perturbator dacă începe devreme, se încheie târziu sau se derulează pe timp de noapte:</p> <p>(a) orar perturbator „de tip matinal” înseamnă:</p> <p>(i) dacă „începe devreme”, o perioadă de serviciu care începe în intervalul cuprins între orele 05:00 și 05:59, în zona cu fusul orar la care un membru al echipajului este aclimatizat; și</p> <p>(ii) dacă „se încheie târziu”, o perioadă de serviciu care se încheie în intervalul cuprins între orele 23:00 și 01:59, în zona cu fusul orar la care un membru al echipajului este aclimatizat;</p> <p>(b) orar perturbator „de tip prelungit” înseamnă:</p> <p>(i) dacă „începe devreme”, o perioadă de serviciu care începe în intervalul cuprins între orele 05:00 și 06:59, în zona cu fusul orar la care un membru al echipajului este aclimatizat; și</p> <p>(ii) dacă „se încheie târziu”, o perioadă de serviciu care se încheie în intervalul cuprins între orele 00:00 și 01:59, în</p>	<p>echipajului să fi părăsit locul de odihnă;</p> <p>8. orar perturbator - un program de lucru al unui membru al echipajului care afectează programul de somn al acestuia în timpul timpului optim de somn prin includerea unei FDP sau a unei combinații de FDP-uri care se suprapune, începe sau se încheie în orice moment al zilei sau al nopții de la locul în care un membru al echipajului este aclimatizat; un program de lucru poate avea caracter perturbator dacă începe devreme, se încheie târziu sau se derulează pe timp de noapte:</p> <p>(a) orar perturbator „de tip matinal”:</p> <p>(i) dacă „începe devreme”, o perioadă de serviciu care începe în intervalul cuprins între orele 05:00 și 05:59, în zona cu fusul orar la care un membru al echipajului este aclimatizat; și</p> <p>(ii) dacă „se încheie târziu”, o perioadă de serviciu care se încheie în intervalul cuprins între orele 23:00 și 01:59, în zona cu fusul orar la care un membru al echipajului este aclimatizat;</p> <p>(b) orar perturbator „de tip prelungit”:</p> <p>(i) dacă „începe devreme”, o perioadă de serviciu care începe în intervalul cuprins între orele 05:00 și 06:59, în</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>zona cu fusul orar la care un membru al echipajului este aclimatizat;</p> <p>9. „serviciu pe timp de noapte” înseamnă o perioadă de serviciu care încalcă orice interval cuprins între orele 02:00 și 04:59, în zona cu fusul orar la care un membru al echipajului este aclimatizat;</p> <p>10. „sarcină de serviciu” înseamnă orice sarcină pe care un membru al echipajului o efectuează pentru operator, inclusiv perioada de serviciu pentru zbor, atribuțiile administrative, participarea la cursuri de formare și verificări, poziționarea și anumite perioade de rezervă;</p> <p>11. „perioadă de serviciu” înseamnă o perioadă care începe în momentul în care un operator îi solicită unui membru al echipajului să se prezinte în vederea începerii unei sarcini de serviciu sau să înceapă o sarcină de serviciu și se încheie în momentul în care persoana respectivă este liberă de toate sarcinile, inclusiv de sarcinile de serviciu de după zbor;</p> <p>12. „perioadă de serviciu pentru zbor” (FDP) înseamnă o perioadă de timp care începe în momentul în care un membru al echipajului este solicitat să se prezinte pentru începerea sarcinii de serviciu, care include un sector sau o serie de sectoare, și se încheie în momentul în care aeronava este imobilizată și motoarele sunt oprite, la capătul</p>	<p>zona cu fusul orar la care un membru al echipajului este aclimatizat; și</p> <p>(ii) dacă „se încheie târziu”, o perioadă de serviciu care se încheie în intervalul cuprins între orele 00:00 și 01:59, în zona cu fusul orar la care un membru al echipajului este aclimatizat;</p> <p>9. serviciu pe timp de noapte – o perioadă de serviciu care încalcă orice interval cuprins între orele 02:00 și 04:59, în zona cu fusul orar la care un membru al echipajului este aclimatizat;</p> <p>10. sarcină de serviciu – orice sarcină pe care un membru al echipajului o efectuează pentru operator, inclusiv perioada de serviciu pentru zbor, atribuțiile administrative, participarea la cursuri de formare și verificări, poziționarea și anumite perioade de rezervă;</p> <p>11. perioadă de serviciu – o perioadă care începe în momentul în care un operator îi solicită unui membru al echipajului să se prezinte în vederea începerii unei sarcini de serviciu sau să înceapă o sarcină de serviciu și se încheie în momentul în care persoana respectivă este liberă de toate sarcinile, inclusiv de sarcinile de serviciu de după zbor;</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>ultimului sector pentru care el are rolul unui membru al echipajului aflat de serviciu;</p> <p>13. „timp de zbor” înseamnă, pentru avioane, intervalul de timp scurs de la momentul punerii în mișcare a aeronavei de la locul de parcare în scopul decolării până la momentul în care aceasta se oprește la locul de parcare desemnat, cu toate motoarele și elicele oprite;</p> <p>14. „bază de reședință” înseamnă locul repartizat membrului echipajului de un operator, unde membrul echipajului își începe și își încheie în mod normal perioada de serviciu sau o serie de perioade de serviciu și unde, în condiții normale, operatorul nu este responsabil cu asigurarea cazării membrilor echipajului în cauză;</p> <p>15. „zi locală” înseamnă o perioadă de timp de 24 de ore care începe la ora locală 00:00;</p> <p>16. „noapte locală” înseamnă o perioadă de timp de 8 ore din intervalul cuprins între 22:00 și 08:00 ora locală;</p> <p>17. „membru al echipajului aflat de serviciu” înseamnă un membru al echipajului care își îndeplinește sarcinile pe o aeronavă în timpul unui sector;</p> <p>18. „poziționare” înseamnă transferul, dintr-un loc în altul și la indicația operatorului, al unui membru al</p>	<p>12. perioadă de serviciu pentru zbor (FDP) – o perioadă de timp care începe în momentul în care un membru al echipajului este solicitat să se prezinte pentru începerea sarcinii de serviciu, care include un sector sau o serie de sectoare, și se încheie în momentul în care aeronava este imobilizată și motoarele sunt oprite, la capătul ultimului sector pentru care el are rolul unui membru al echipajului aflat de serviciu;</p> <p>13. timp de zbor – pentru avioane, intervalul de timp scurs de la momentul punerii în mișcare a aeronavei de la locul de parcare în scopul decolării până la momentul în care aceasta se oprește la locul de parcare desemnat, cu toate motoarele și elicele oprite;</p> <p>14. bază de reședință – locul repartizat membrului echipajului de un operator, unde membrul echipajului își începe și își încheie în mod normal perioada de serviciu sau o serie de perioade de serviciu și unde, în condiții normale, operatorul nu este responsabil de asigurarea cazării membrilor echipajului în cauză;</p> <p>15. zi locală – o perioadă de timp de 24 de ore care începe la ora locală 00:00;</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>echipajului care nu este de serviciu, cu excepția:</p> <p>— timpului de călătorie de la locul de odihnă privat la locul de prezentare pentru începerea serviciului desemnat la baza de reședință și invers; și</p> <p>— a timpului necesar pentru transferul local de la locul de odihnă la locul de începere a serviciului și invers;</p> <p>19. „loc de odihnă” înseamnă o cușetă sau un scaun cu suport pentru picioare și labele picioarelor, care să le permită membrilor echipajului să doarmă la bordul unei aeronave;</p> <p>20. „rezervă” înseamnă o perioadă de timp în care un membru al echipajului trebuie să răspundă la solicitarea operatorului de a fi disponibil pentru a primi o misiune de serviciu pentru o FDP, pentru poziționare sau pentru o altă sarcină de serviciu, notificată cu cel puțin 10 ore înainte;</p> <p>21. „perioadă de odihnă” înseamnă o perioadă de timp continuă, neîntreruptă și definită, ulterioară și/sau anterioară perioadei de serviciu, în decursul căreia un membru al echipajului este eliberat de orice sarcină de serviciu și de rezervă;</p> <p>22. „rotație” înseamnă o perioadă de serviciu sau o serie de perioade de serviciu, care cuprinde cel puțin o perioadă de serviciu de zbor și perioade de odihnă în afara bazei de reședință,</p>	<p>16. noapte locală – o perioadă de timp de 8 ore din intervalul cuprins între 22:00 și 08:00 ora locală;</p> <p>17. membru al echipajului aflat de serviciu - un membru al echipajului care își îndeplinește sarcinile pe o aeronavă în timpul unui sector;</p> <p>18. poziționare – transferul, dintr-un loc în altul și la indicația operatorului, al unui membru al echipajului care nu este de serviciu, cu excepția:</p> <p>– timpului de călătorie de la locul de odihnă privat la locul de prezentare pentru începerea serviciului desemnat la baza de reședință și invers; și</p> <p>– a timpului necesar pentru transferul local de la locul de odihnă la locul de începere a serviciului și invers;</p> <p>19. loc de odihnă – o cușetă sau un scaun cu suport pentru picioare și labele picioarelor, care să le permită membrilor echipajului să doarmă la bordul unei aeronave;</p> <p>20. rezervă – o perioadă de timp în care un membru al echipajului trebuie să răspundă la solicitarea operatorului de a fi disponibil pentru a primi o misiune de serviciu pentru o FDP, pentru poziționare sau pentru o altă sarcină de serviciu, notificată cu cel puțin 10 ore înainte;</p> <p>21. perioadă de odihnă – o perioadă de timp continuă, neîntreruptă și</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>care începe la baza de reședință și se încheie la întoarcerea la baza de reședință pentru o perioadă de odihnă în care operatorul nu mai este responsabil de cazarea membrului echipajului;</p> <p>23. „zi izolată fără perioadă de serviciu” înseamnă, în scopul respectării dispozițiilor Directivei 2000/79/CE a Consiliului, o perioadă fără sarcini de serviciu și de rezervă, constând într-o zi și două nopți locale, care este notificată în avans. O perioadă de odihnă poate fi inclusă în ziua izolată fără perioadă de serviciu;</p> <p>24. „sector” înseamnă un segment al unei FDP cuprins între prima mișcare a unei aeronave în scopul decolării și imobilizarea acesteia după aterizare la locul de parcare repartizat;</p> <p>25. „perioadă de rezervă” înseamnă o perioadă de timp anunțată în prealabil și definită, în care un membru al echipajului trebuie să răspundă la solicitarea operatorului de a fi disponibil pentru a primi o misiune de zbor, de poziționare sau o altă sarcină de serviciu, fără a fi întreruptă de o perioadă de odihnă;</p> <p>26. „perioadă de rezervă la aeroport” înseamnă o perioadă de rezervă petrecută în aeroport;</p> <p>27. „alte forme ale perioadei de rezervă” înseamnă o perioadă de rezervă petrecută</p>	<p>definită, ulterioară și/sau anterioară perioadei de serviciu, în decursul căreia un membru al echipajului este eliberat de orice sarcină de serviciu și de rezervă;</p> <p>22. rotație – o perioadă de serviciu sau o serie de perioade de serviciu, care cuprinde cel puțin o perioadă de serviciu de zbor și perioade de odihnă în afara bazei de reședință, care începe la baza de reședință și se încheie la întoarcerea la baza de reședință pentru o perioadă de odihnă în care operatorul nu mai este responsabil de cazarea membrului echipajului;</p> <p>23. zi izolată fără perioadă de serviciu – o perioadă fără sarcini de serviciu și de rezervă, constând într-o zi și două nopți locale, care este notificată în avans. O perioadă de odihnă poate fi inclusă în ziua izolată fără perioadă de serviciu;</p> <p>24. sector – un segment al unei FDP cuprins între prima mișcare a unei aeronave în scopul decolării și imobilizarea acesteia după aterizare la locul de parcare repartizat;</p> <p>25. perioadă de rezervă – o perioadă de timp anunțată în prealabil și definită, în care un membru al echipajului trebuie să răspundă la solicitarea operatorului de a fi</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>fie la domiciliu, fie într-un spațiu de cazare adecvat; 28. „fereastra de reducere circadiană (WOCL)” înseamnă perioada cuprinsă între orele 02:00 și 05:59, în zona cu fusul orar la care un membru al echipajului este aclimatizat.</p>	<p>disponibil pentru a primi o misiune de zbor, de poziționare sau o altă sarcină de serviciu, fără a fi întreruptă de o perioadă de odihnă; 26. perioadă de rezervă la aeroport – o perioadă de rezervă petrecută în aeroport; 27. alte forme ale perioadei de rezervă – o perioadă de rezervă petrecută fie la domiciliu, fie într-un spațiu de cazare adecvat; 28. fereastra de reducere circadiană (WOCL) – perioada cuprinsă între orele 02:00 și 05:59, în zona cu fusul orar la care un membru al echipajului este aclimatizat.</p>		
<p>ORO.FTL.110 Responsabilitățile operatorului Operatorul: (a) publică orare de lucru cu suficient timp înainte pentru a oferi ocazia membrilor echipajului să își planifice odihna corespunzătoare; (b) se asigură că perioadele de serviciu pentru zbor sunt planificate într-un mod care să permită membrilor echipajului să rămână suficient de odihniți, astfel încât aceștia să poată opera la un nivel de siguranță satisfăcător în orice circumstanțe;</p>	<p>ORO.FTL.110 Responsabilitățile operatorului Operatorul: (a) publică orare de lucru cu suficient timp înainte pentru a oferi ocazia membrilor echipajului să își planifice odihna corespunzătoare; (b) se asigură că perioadele de serviciu pentru zbor sunt planificate într-un mod care să permită membrilor echipajului să rămână suficient de odihniți, astfel încât aceștia să poată opera la un nivel de siguranță satisfăcător în orice circumstanțe;</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(c) specifică ore de prezentare pentru începerea serviciului care să acorde suficient timp pentru sarcinile de la sol;</p> <p>(d) ia în considerare relația dintre frecvența și modelul perioadelor de serviciu pentru zbor și al perioadelor de odihnă, precum și efectele cumulate ale perioadelor lungi de serviciu, combinate cu perioade minime de odihnă;</p> <p>(e) alocă modele de programe de lucru care să evite practicile ce cauzează o perturbare gravă a unui program de somn/serviciu stabilit, cum ar fi alternanța serviciu pe timp de zi/serviciu pe timp de noapte;</p> <p>(f) respectă dispozițiile privind orarele perturbatoare în conformitate cu ARO.OPS.230;</p> <p>(g) asigură perioade de odihnă suficient de lungi pentru a permite membrilor echipajului să depășească efectele sarcinilor de serviciu anterioare și să fie odihniți la începutul următoarei perioade de serviciu pentru zbor;</p> <p>(h) planifică perioade recurente de recuperare și de odihnă prelungite și notifică membrii echipajului cu suficient timp înainte;</p> <p>(i) planifică sarcini de zbor astfel încât acestea să se încheie în perioada de serviciu pentru zbor admisibilă, luând în considerare timpul necesar pentru</p>	<p>(c) specifică ore de prezentare pentru începerea serviciului care să acorde suficient timp pentru sarcinile de la sol;</p> <p>(d) ia în considerare relația dintre frecvența și modelul perioadelor de serviciu pentru zbor și al perioadelor de odihnă, precum și efectele cumulate ale perioadelor lungi de serviciu, combinate cu perioade minime de odihnă;</p> <p>(e) alocă modele de programe de lucru care să evite practicile ce cauzează o perturbare gravă a unui program de somn/serviciu stabilit, cum ar fi alternanța serviciu pe timp de zi/serviciu pe timp de noapte;</p> <p>(f) respectă dispozițiile privind orarele perturbatoare în conformitate cu ARO.OPS.230;</p> <p>(g) asigură perioade de odihnă suficient de lungi pentru a permite membrilor echipajului să depășească efectele sarcinilor de serviciu anterioare și să fie odihniți la începutul următoarei perioade de serviciu pentru zbor;</p> <p>(h) planifică perioade recurente de recuperare și de odihnă prelungite și notifică membrii echipajului cu suficient timp înainte;</p> <p>(i) planifică sarcini de zbor astfel încât acestea să se încheie în perioada</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>sarcinile anterioare zborului, sectorul și timpii de escală; (j) modifică un program și/sau componența echipajelor dacă operațiunea efectivă depășește perioada maximă de serviciu pentru zbor în cazul a mai mult de 33 % dintre sarcinile de zbor din cadrul acelui program pe parcursul unei perioade sezoniere programate.</p>	<p>de serviciu pentru zbor admisibilă, luând în considerare timpul necesar pentru sarcinile anterioare zborului, sectorul și timpii de escală; (j) modifică un program și/sau componența echipajelor dacă operațiunea efectivă depășește perioada maximă de serviciu pentru zbor în cazul a mai mult de 33 % dintre sarcinile de zbor din cadrul acelui program pe parcursul unei perioade sezoniere programate.</p>		
<p>ORO.FTL.115 Responsabilitățile membrilor echipajului Membrii echipajului: (a) respectă punctul CAT.GEN.MPA.100 litera (b) din anexa IV (partea-CAT); și (b) utilizează în mod optim posibilitățile și facilitățile de odihnă puse la dispoziție și își planifică și utilizează în mod corespunzător perioadele de odihnă.</p>	<p>ORO.FTL.115 Responsabilitățile membrilor echipajului Membrii echipajului: (a) respectă CAT.GEN.MPA.100 lit. (b) din anexa nr. 4 (Partea CAT); și (b) utilizează în mod optim posibilitățile și facilitățile de odihnă puse la dispoziție și își planifică și utilizează în mod corespunzător perioadele de odihnă.</p>	Compatibil	
<p>ORO.FTL.120 Managementul riscului de oboseală (FRM) (a) Dacă pentru prezenta subparte este nevoie de un FRM sau de o specificație de certificare aplicabilă, operatorul stabilește, pune în aplicare și actualizează un FRM ca parte integrantă</p>	<p>ORO.FTL.120 Managementul riscului de oboseală (FRM) (a) Dacă pentru prezenta subparte este nevoie de un FRM sau de o specificație de certificare aplicabilă, operatorul stabilește, pune în aplicare și actualizează un FRM ca parte</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>a sistemului său de management. Managementul riscului de oboseală asigură conformitatea cu cerințele esențiale de la punctele 7.f, 7.g și 8.f din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008. Managementul riscului de oboseală este descris în manualul de operațiuni.</p> <p>(b) Un FRM stabilit, pus în aplicare și actualizat asigură îmbunătățirea continuă a performanțelor sale globale și include:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. o descriere a filozofiei și principiilor generale ale operatorului în ceea ce privește FRM, denumite generic politica FRM; 2. documentația pentru procesele FRM, inclusiv un proces de conștientizare a personalului cu privire la responsabilitățile sale și procedura pentru modificarea acestei documentații; 3. principii și cunoștințe științifice; 4. o identificare a pericolelor și un proces de evaluare a riscurilor care permite managementul riscului (riscurilor) operațional (operaționale) al (ale) operatorului care rezultă din oboseala continuă a unui membru al echipajului; 5. un proces de atenuare a riscurilor, care prevede acțiuni de remediere ce urmează să fie puse în aplicare cu promptitudine, necesare pentru a atenua în mod eficient 	<p>integrantă a sistemului său de management. Managementul riscului de oboseală asigură conformitatea cu cerințele esențiale de la pct. 26, 27 și 33 din anexa nr.3 la Codul aerian. Managementul riscului de oboseală este descris în manualul de operațiuni.</p> <p>(b) Un FRM stabilit, pus în aplicare și actualizat asigură îmbunătățirea continuă a performanțelor sale globale și include:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. descriere a filozofiei și principiilor generale ale operatorului în ceea ce privește FRM, denumite generic politica FRM; 2. documentația pentru procesele FRM, inclusiv un proces de conștientizare a personalului cu privire la responsabilitățile sale și procedura pentru modificarea acestei documentații; 3. principii și cunoștințe științifice; 4. o identificare a pericolelor și un proces de evaluare a riscurilor care permite managementul riscului (riscurilor) operațional (operaționale) al (ale) operatorului care rezultă din oboseala continuă a unui membru al echipajului; 5. un proces de atenuare a riscurilor, care prevede acțiuni de remediere ce urmează să fie puse în aplicare cu promptitudine, necesare pentru a 		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>riscul (riscurile) operatorului care rezultă din oboseala unui membru al echipajului și pentru monitorizarea continuă și evaluarea periodică a atenuării riscurilor de oboseală obținute prin astfel de acțiuni;</p> <p>6. procesele de asigurare a securității FRM;</p> <p>7. procesele de promovare a FRM.</p> <p>(c) Managementul riscului de oboseală corespunde regimului de specificare a timpului de zbor, anvergurii operatorului, precum și naturii și complexității activităților sale, ținând seama de pericolele și riscurile inerente asociate acestor activități și de regimul aplicabil de specificare a timpului de zbor.</p> <p>(d) Operatorul ia măsuri de atenuare atunci când procesul de asigurare a securității FRM demonstrează că performanța necesară în materie de siguranță nu este asigurată.</p>	<p>atenua în mod eficient riscul (riscurile) operatorului care rezultă din oboseala unui membru al echipajului și pentru monitorizarea continuă și evaluarea periodică a atenuării riscurilor de oboseală obținute prin astfel de acțiuni;</p> <p>6. procesele de asigurare a securității FRM;</p> <p>7. procesele de promovare a FRM.</p> <p>(c) Managementul riscului de oboseală corespunde regimului de specificare a timpului de zbor, anvergurii operatorului, precum și naturii și complexității activităților sale, ținând seama de pericolele și riscurile inerente asociate acestor activități și de regimul aplicabil de specificare a timpului de zbor.</p> <p>(d) Operatorul ia măsuri de atenuare atunci când procesul de asigurare a securității FRM demonstrează că performanța necesară în materie de siguranță nu este asigurată.</p>		
<p>ORO.FTL.125 Regimurile de specificare a timpului de zbor</p> <p>(a) Operatorii stabilesc, pun în aplicare și actualizează regimuri de specificare a timpului de zbor care sunt adecvate pentru tipul (tipurile) de operațiuni efectuate și care sunt conforme cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008, cu</p>	<p>ORO.FTL.125 Regimurile de specificare a timpului de zbor</p> <p>(a) Operatorii stabilesc, pun în aplicare și actualizează regimuri de specificare a timpului de zbor care sunt adecvate pentru tipul (tipurile) de operațiuni efectuate și care sunt conforme cu Codul aerian, cu</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>prezenta subparte și cu alte dispoziții legislative aplicabile, inclusiv cu Directiva 2000/79/CE.</p> <p>(b) Înainte de a fi puse în aplicare, regimurile de specificare a timpului de zbor, inclusiv orice FRM aferent, în cazul în care este necesar, sunt aprobate de autoritatea competentă.</p> <p>(c) Pentru a demonstra conformitatea cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și cu prezenta subparte, operatorul aplică specificațiile de certificare aplicabile adoptate de agenție. Ca o alternativă, în cazul în care operatorul dorește să se abată de la aceste specificații de certificare în conformitate cu articolul 22 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008, el furnizează autorității competente o descriere completă a abaterii preconizate înainte de punerea sa în aplicare. Descrierea include toate revizuirile manualelor sau procedurilor care ar putea fi relevante, precum și o evaluare care demonstrează că cerințele din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și cele din prezenta subparte sunt respectate.</p> <p>(d) În sensul punctului ARO.OPS.235 litera (d), în termen de 2 ani de la punerea în aplicare a unei abaterii sau derogări, operatorul colectează date privind abaterea sau derogarea autorizată și analizează aceste date utilizând principii</p>	<p>prezenta subparte și cu alte cerințe aplicabile.</p> <p>(b) Înainte de a fi puse în aplicare, regimurile de specificare a timpului de zbor, inclusiv orice FRM aferent, în cazul în care este necesar, sunt aprobate de AAC.</p> <p>(c) Pentru a demonstra conformitatea cu Codul aerian și cu prezenta subparte, operatorul aplică specificațiile de certificare aplicabile adoptate de AAC. Ca o alternativă, în cazul în care operatorul dorește să se abată de la aceste specificații de certificare, el furnizează AAC o descriere completă a abaterii preconizate înainte de punerea sa în aplicare. Descrierea include toate revizuirile manualelor sau procedurilor care ar putea fi relevante, precum și o evaluare care demonstrează că cerințele din Codul aerian și cele din prezenta subparte sunt respectate.</p> <p>(d) În sensul ARO.OPS.235 lit. (d), în termen de 2 ani de la punerea în aplicare a unei abaterii sau derogări, operatorul colectează date privind abaterea sau derogarea autorizată și analizează aceste date utilizând principii științifice în vederea evaluării efectelor abaterii sau derogării asupra oboselii personalului</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
științifice în vederea evaluării efectelor abaterii sau derogării asupra oboselii personalului navigant. O astfel de analiză este furnizată sub forma unui raport adresat autorității competente.	navigant. O astfel de analiză este furnizată sub forma unui raport adresat AAC		
SECȚIUNEA 2 Operatori care efectuează operațiuni de transport aerian comercial ORO.FTL.200 Baza de reședință Un operator repartizează o bază de reședință pentru fiecare membru al echipajului.	Secțiunea a 2-a Operatori care efectuează operațiuni de transport aerian comercial ORO.FTL.200 Baza de reședință Un operator repartizează o bază de reședință pentru fiecare membru al echipajului.	Compatibil	
ORO.FTL.205 Perioada de serviciu pentru zbor (FDP) (a) Operatorul: 1. definește orele de prezentare pentru începerea serviciului pentru fiecare operațiune în parte, luând în considerare ORO.FTL.110 litera (c); 2. instituie proceduri care specifică modul în care comandantul de bord, în cazul unor circumstanțe speciale care ar putea duce la oboseală severă și după consultarea cu membrii echipajului afectați, reduce FDP efectivă și/sau prelungește perioada de odihnă, pentru a elimina orice efect negativ asupra siguranței zborului. (b) FDP zilnică maximă de bază	ORO.FTL.205 Perioada de serviciu pentru zbor (FDP) (a) Operatorul: 1. definește orele de prezentare pentru începerea serviciului pentru fiecare operațiune în parte, luând în considerare ORO.FTL.110 lit. (c); 2. instituie proceduri care specifică modul în care comandantul de bord, în cazul unor circumstanțe speciale care ar putea duce la oboseală severă și după consultarea cu membrii echipajului afectați, reduce FDP efectivă și/sau prelungește perioada de odihnă, pentru a elimina orice efect negativ asupra siguranței zborului. (b) FDP zilnică maximă de bază	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>1. FDP zilnică maximă, fără utilizarea prelungirilor pentru membrii aclimatizați ai echipajului, respectă valorile din următorul tabel: <u>TABELUL 2</u></p> <p>2. FDP zilnică maximă, atunci când membrii echipajului se află într-o stare de aclimatizare necunoscută, respectă valorile din următorul tabel: <u>TABELUL 3</u></p> <p>3. FDP zilnică maximă, atunci când membrii echipajului se află într-o stare de aclimatizare necunoscută și operatorul a pus în aplicare un sistem de management al riscului de oboseală, respectă valorile din următorul tabel: <u>TABELUL 4</u></p> <p>(c) FDP cu prezentări diferite pentru începerea serviciului pentru echipajul de zbor și echipajul de cabină Ori de câte ori echipajul de cabină necesită mai mult timp decât echipajul de zbor pentru informarea înainte de zbor pentru același sector sau aceleași serii de sectoare, FDP a echipajului de cabină poate fi prelungită cu diferența de timp dintre momentul prezentării pentru începerea serviciului a echipajului de cabină și a echipajului de zbor. Diferența nu trebuie să depășească 1 oră. FDP zilnică maximă pentru echipajul de cabină are la bază momentul prezentării pentru începerea serviciului al</p>	<p>1. FDP zilnică maximă, fără utilizarea prelungirilor pentru membrii aclimatizați ai echipajului, respectă valorile din următorul tabel: <u>TABELUL 2</u></p> <p>2. FDP zilnică maximă, atunci când membrii echipajului se află într-o stare de aclimatizare necunoscută, respectă valorile din următorul tabel: <u>TABELUL 3</u></p> <p>3. FDP zilnică maximă, atunci când membrii echipajului se află într-o stare de aclimatizare necunoscută și operatorul a pus în aplicare un sistem de management al riscului de oboseală, respectă valorile din următorul tabel: <u>TABELUL 4</u></p> <p>(c) FDP cu prezentări diferite pentru începerea serviciului pentru echipajul de zbor și echipajul de cabină. Ori de câte ori echipajul de cabină necesită mai mult timp decât echipajul de zbor pentru informarea înainte de zbor pentru același sector sau aceleași serii de sectoare, FDP a echipajului de cabină poate fi prelungită cu diferența de timp dintre momentul prezentării pentru începerea serviciului al echipajului de cabină și al echipajului de zbor. Diferența nu trebuie să depășească 1 oră. FDP zilnică maximă pentru</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>echipajului de zbor pentru perioada sa de serviciu pentru zbor, însă perioada de serviciu pentru zbor începe la momentul prezentării echipajului de cabină pentru începerea serviciului.</p> <p>(d) FDP zilnică maximă pentru membrii aclimatizați ai echipajului, cu utilizarea prelungirilor, fără odihnă în timpul zborului</p> <p>1. FDP zilnică maximă poate fi prelungită cu până la 1 oră de maximum două ori în oricare 7 zile consecutive. În acest caz:</p> <p>(i) perioadele minime de odihnă de dinainte și de după zbor se prelungesc cu 2 ore; sau</p> <p>(ii) perioada de odihnă de după zbor se prelungește cu 4 ore.</p> <p>2. Atunci când prelungirile se utilizează pentru FDP consecutive, perioadele suplimentare de odihnă de dinainte și de după zbor dintre cele două FDP prelungite necesare conform punctului 1 se acordă consecutiv.</p> <p>3. Utilizarea prelungirii se planifică în avans și se limitează la un maximum de:</p> <p>(i) 5 sectoare, dacă fereastra de reducere circadiană nu este încălcată; sau</p> <p>(ii) 4 sectoare, dacă fereastra de reducere circadiană este încălcată cu 2 ore sau mai puțin; sau</p>	<p>echipajul de cabină are la bază momentul prezentării pentru începerea serviciului al echipajului de zbor pentru perioada sa de serviciu pentru zbor, însă perioada de serviciu pentru zbor începe la momentul prezentării echipajului de cabină pentru începerea serviciului.</p> <p>(d) FDP zilnică maximă pentru membrii aclimatizați ai echipajului, cu utilizarea prelungirilor, fără odihnă în timpul zborului</p> <p>1. FDP zilnică maximă poate fi prelungită cu până la 1 oră de maximum două ori în oricare 7 zile consecutive. În acest caz:</p> <p>(i) perioadele minime de odihnă de dinainte și de după zbor se prelungesc cu 2 ore; sau</p> <p>(ii) perioada de odihnă de după zbor se prelungește cu 4 ore.</p> <p>2. Atunci când prelungirile se utilizează pentru FDP consecutive, perioadele suplimentare de odihnă de dinainte și de după zbor dintre cele două FDP prelungite necesare conform pct. 1 se acordă consecutiv.</p> <p>3. Utilizarea prelungirii se planifică în avans și se limitează la un maximum de:</p> <p>(i) 5 sectoare, dacă fereastra de reducere circadiană nu este încălcată; sau</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(iii) 2 sectoare, dacă fereastra de reducere circadiană este încălcată cu mai mult de 2 ore.</p> <p>4. Prelungirea FDP zilnică maximă de bază, fără perioade de odihnă în timpul zborului, nu se combină cu prelungiri determinate de perioade de odihnă în timpul zborului sau de perioade de serviciu fracționat în cadrul aceleiași perioade de serviciu.</p> <p>5. Regimurile de specificare a timpului de zbor precizează limitele pentru prelungirile FDP zilnice maxime de bază, în conformitate cu specificațiile de certificare aplicabile tipului de operațiune, luând în considerare:</p> <p>(i) numărul de sectoare parcurse; și</p> <p>(ii) încălcarea ferestrei de reducere circadiană.</p> <p>(e) FDP maximă zilnică cu utilizarea de prelungiri determinate de perioade de odihnă în timpul zborului</p> <p>Regimurile de specificare a timpului de zbor precizează condițiile de prelungire a FDP maxime zilnice de bază cu perioade de odihnă în timpul zborului, în conformitate cu specificațiile de certificare aplicabile tipului de operațiune, luând în considerare:</p> <p>(i) numărul de sectoare parcurse;</p> <p>(ii) perioada minimă de odihnă în timpul zborului alocată fiecărui membru al echipajului;</p>	<p>(ii) 4 sectoare, dacă fereastra de reducere circadiană este încălcată cu 2 ore sau mai puțin; sau</p> <p>(iii) 2 sectoare, dacă fereastra de reducere circadiană este încălcată cu mai mult de 2 ore.</p> <p>4. Prelungirea FDP zilnică maximă de bază, fără perioade de odihnă în timpul zborului, nu se combină cu prelungiri determinate de perioade de odihnă în timpul zborului sau de perioade de serviciu fracționat în cadrul aceleiași perioade de serviciu.</p> <p>5. Regimurile de specificare a timpului de zbor precizează limitele pentru prelungirile FDP zilnice maxime de bază, în conformitate cu specificațiile de certificare aplicabile tipului de operațiune, luând în considerare:</p> <p>(i) numărul de sectoare parcurse; și</p> <p>(ii) încălcarea ferestrei de reducere circadiană.</p> <p>(e) FDP maximă zilnică cu utilizarea de prelungiri determinate de perioade de odihnă în timpul zborului</p> <p>Regimurile de specificare a timpului de zbor precizează condițiile de prelungire a FDP maxime zilnice de bază cu perioade de odihnă în timpul zborului, în conformitate cu specificațiile de certificare aplicabile</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(iii) tipul facilităților pentru odihnă în timpul zborului; și</p> <p>(iv) majorarea echipajului de zbor de bază.</p> <p>(f) Circumstanțe neprevăzute în cadrul operațiunilor de zbor – putere discreționară a comandantului de bord</p> <p>1. Condițiile de modificare a limitelor perioadelor de zbor, de serviciu și de odihnă de către comandantul de bord în cazul unor circumstanțe neprevăzute în operațiunile de zbor, care încep la momentul raportării pentru începerea serviciului sau ulterior acestuia, respectă următoarele condiții:</p> <p>(i) FDP maximă zilnică, care rezultă după aplicarea literelor (b) și (e) de la punctul ORO.FTL.205 sau de la punctul ORO.FTL.220 nu poate fi prelungită cu mai mult de 2 ore, cu excepția cazului în care echipajul de zbor a fost majorat, caz în care perioada maximă de serviciu pentru zbor poate fi prelungită, dar nu cu mai mult de 3 ore;</p> <p>(ii) dacă, pe parcursul sectorului final al unei FDP, majorarea permisă este depășită din cauza unor situații neprevăzute survenite după decolare, zborul poate continua către destinația planificată sau către un alt aerodrom; și</p> <p>(iii) perioada de odihnă de după o FDP poate fi redusă, dar niciodată sub 10 ore.</p>	<p>tipului de operațiune, luând în considerare:</p> <p>(i) numărul de sectoare parcurse;</p> <p>(ii) perioada minimă de odihnă în timpul zborului alocată fiecărui membru al echipajului;</p> <p>(iii) tipul facilităților pentru odihnă în timpul zborului; și</p> <p>(iv) majorarea echipajului de zbor de bază.</p> <p>(f) Circumstanțe neprevăzute în cadrul operațiunilor de zbor – putere discreționară a comandantului de bord</p> <p>1. Condițiile de modificare a limitelor perioadelor de zbor, de serviciu și de odihnă de către comandantul de bord în cazul unor circumstanțe neprevăzute în operațiunile de zbor, care încep la momentul raportării pentru începerea serviciului sau ulterior acestuia, respectă următoarele condiții:</p> <p>(i) FDP maximă zilnică, care rezultă după aplicarea lit. (b) și (e) de la ORO.FTL.205 sau de la ORO.FTL.220, nu poate fi prelungită cu mai mult de 2 ore, cu excepția cazului în care echipajul de zbor a fost majorat, caz în care perioada maximă de serviciu pentru zbor poate fi prelungită, dar nu cu mai mult de 3 ore;</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>2. În cazul unor circumstanțe neprevăzute care ar putea duce la oboseală severă, comandantul de bord reduce perioada efectivă de serviciu pentru zbor și/sau prelungeste perioada de odihnă, pentru a elimina orice efect negativ asupra siguranței zborului.</p> <p>3. Comandantul de bord consultă toți membrii echipajului cu privire la nivelurile lor de vigilență înainte de a decide modificările prevăzute la punctele 1 și 2.</p> <p>4. Comandantul de bord transmite operatorului un raport atunci când o FDP este prelungită sau o perioadă de odihnă este redusă la decizia sa.</p> <p>5. În cazul în care prelungirea unei FDP sau reducerea unei perioade de odihnă depășește 1 oră, o copie a raportului, la care operatorul adaugă observațiile sale, este trimisă de către acesta autorității competente în termen de cel mult 28 de zile de la eveniment.</p> <p>6. Operatorul pune în aplicare un proces nepunitiv pentru utilizarea puterii discreționare descrise în această dispoziție și îl descrie în manualul de operațiuni.</p> <p>(g) Circumstanțe neprevăzute în cadrul operațiunilor de zbor – prezentarea întârziată pentru începerea serviciului Operatorul include, în manualul de operațiuni, o serie de proceduri pentru</p>	<p>(ii) dacă, pe parcursul sectorului final al unei FDP, majorarea permisă este depășită din cauza unor situații neprevăzute survenite după decolare, zborul poate continua către destinația planificată sau către un alt aerodrom; și</p> <p>(iii) perioada de odihnă de după o FDP poate fi redusă, dar niciodată sub 10 ore.</p> <p>2. În cazul unor circumstanțe neprevăzute care ar putea duce la oboseală severă, comandantul de bord reduce perioada efectivă de serviciu pentru zbor și/sau prelungeste perioada de odihnă, pentru a elimina orice efect negativ asupra siguranței zborului.</p> <p>3. Comandantul de bord consultă toți membrii echipajului cu privire la nivelurile lor de vigilență înainte de a decide modificările prevăzute la pct.1 și pct.2.</p> <p>4. Comandantul de bord transmite operatorului un raport atunci când o FDP este prelungită sau o perioadă de odihnă este redusă la decizia sa.</p> <p>5. În cazul în care prelungirea unei FDP sau reducerea unei perioade de odihnă depășește 1 oră, o copie a raportului, la care operatorul adaugă observațiile sale, este trimisă de către</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>prezentarea întârziată pentru începerea serviciului în cazul unor circumstanțe neprevăzute, în conformitate cu specificațiile de certificare aplicabile tipului de operațiune.</p>	<p>acesta AAC în termen de cel mult 28 de zile de la eveniment.</p> <p>6. Operatorul pune în aplicare un proces nepunitiv pentru utilizarea puterii discreționare descrise în această dispoziție și îl descrie în manualul de operațiuni.</p> <p>(g) Circumstanțe neprevăzute în cadrul operațiunilor de zbor – prezentarea întârziată pentru începerea serviciului</p> <p>Operatorul include, în manualul de operațiuni, o serie de proceduri pentru prezentarea întârziată pentru începerea serviciului în cazul unor circumstanțe neprevăzute, în conformitate cu specificațiile de certificare aplicabile tipului de operațiune.</p>		
<p>ORO.FTL.210 Perioadele de zbor și perioadele de serviciu</p> <p>(a) Perioadele totale de serviciu care i se pot repartiza unui membru al echipajului nu depășesc:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 60 de ore de serviciu în oricare 7 zile consecutive; 2. 110 ore de serviciu în oricare 14 zile consecutive; și 3. 190 de ore de serviciu pe durata oricărui 28 de zile consecutive, repartizate cât mai egal posibil pe întreaga durată a perioadei respective. 	<p>ORO.FTL.210 Perioadele de zbor și perioadele de serviciu</p> <p>(a) Perioadele totale de serviciu care i se pot repartiza unui membru al echipajului nu depășesc:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 60 de ore de serviciu în oricare 7 zile consecutive; 2. 110 ore de serviciu în oricare 14 zile consecutive; și 3. 190 de ore de serviciu pe durata oricărui 28 de zile consecutive, repartizate cât mai egal posibil pe întreaga durată a perioadei respective. 	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(b) Timpul total de zbor al sectoarelor în cadrul cărora un membru al echipajului este desemnat ca membru al echipajului aflat de serviciu nu depășesc:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 100 de ore de timp de zbor pe durata oricăror 28 de zile consecutive; 2. 900 de ore de timp de zbor pe durata oricărui an calendaristic; și 3. 1 000 de ore de timp de zbor pe durata oricăror 12 luni calendaristice consecutive. <p>(c) Sarcina de serviciu de după zbor este considerată perioadă de serviciu. Operatorul specifică în manualul său de operațiuni durata minimă a perioadei pentru sarcinile de serviciu de după zbor.</p>	<p>(b) Timpul total de zbor al sectoarelor în cadrul cărora un membru al echipajului este desemnat ca membru al echipajului aflat de serviciu nu depășesc:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 100 de ore de timp de zbor pe durata oricăror 28 de zile consecutive; 2. 900 de ore de timp de zbor pe durata oricărui an calendaristic; și 3. 1 000 de ore de timp de zbor pe durata oricăror 12 luni calendaristice consecutive. <p>(c) Sarcina de serviciu de după zbor este considerată perioadă de serviciu. Operatorul specifică în manualul său de operațiuni durata minimă a perioadei pentru sarcinile de serviciu de după zbor.</p>		
<p>ORO.FTL.215 Poziționarea Dacă un operator poziționează un membru al echipajului, se aplică următoarele cerințe:</p> <p>(a) poziționarea după prezentarea pentru începerea serviciului, dar înainte de operare, este considerată a fi o FDP, dar nu este considerată a fi un sector;</p> <p>(b) tot timpul petrecut pentru poziționare se consideră perioadă de serviciu.</p>	<p>ORO.FTL.215 Poziționarea Dacă un operator poziționează un membru al echipajului, se aplică următoarele cerințe:</p> <p>(a) poziționarea după prezentarea pentru începerea serviciului, dar înainte de operare, este considerată a fi o FDP, dar nu este considerată a fi un sector;</p> <p>(b) tot timpul petrecut pentru poziționare se consideră perioadă de serviciu.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>ORO.FTL.220 Perioada de serviciu fracționat Condițiile pentru prelungirea FDP zilnică maximă de bază ca urmare a unei pauze la sol este în conformitate cu următorii factori: (a) regimurile de specificare a timpului de zbor precizează următoarele elemente pentru perioada de serviciu fracționat, în conformitate cu specificațiile de certificare aplicabile tipului de operațiune: 1. durata minimă a unei pauze la sol; și 2. posibilitatea de a prelungi FDP, prevăzută la punctul ORO.FTL.205 litera (b), luând în considerare durata pauzei la sol, facilitățile oferite membrilor echipajului pentru odihnă și alți factori relevanți; (b) pauza la sol se contabilizează integral ca FDP; (c) perioada de serviciu fracționat nu urmează după o perioadă redusă de odihnă.</p>	<p>ORO.FTL.220 Perioada de serviciu fracționat Condițiile pentru prelungirea FDP zilnică maximă de bază ca urmare a unei pauze la sol este în conformitate cu următorii factori: (a) regimurile de specificare a timpului de zbor precizează următoarele elemente pentru perioada de serviciu fracționat, în conformitate cu specificațiile de certificare aplicabile tipului de operațiune: 1. durata minimă a unei pauze la sol; și 2. posibilitatea de a prelungi FDP, prevăzută la ORO.FTL.205 lit. (b), luând în considerare durata pauzei la sol, facilitățile oferite membrilor echipajului pentru odihnă și alți factori relevanți; (a) pauza la sol se contabilizează integral ca FDP; (b) perioada de serviciu fracționat nu urmează după o perioadă redusă de odihnă.</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>ORO.FTL.225 Perioada de rezervă și perioadele de serviciu la aeroport Dacă un operator desemnează membri ai echipajului pentru perioada de rezervă sau pentru orice perioadă de serviciu la aeroport, se aplică următoarele cerințe, în conformitate cu specificațiile de</p>	<p>ORO.FTL.225 Perioada de rezervă și perioadele de serviciu la aeroport Dacă un operator desemnează membri ai echipajului pentru perioada de rezervă sau pentru orice perioadă de serviciu la aeroport, se aplică următoarele cerințe, în conformitate</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>certificare aplicabile tipului de operațiune:</p> <p>(a) perioada de rezervă și orice perioada de serviciu la aeroport se programează, iar începutul și sfârșitul perioadei de rezervă se definesc și se anunță în avans membrilor echipajului în cauză pentru a le oferi posibilitatea de a planifica o perioadă de odihnă corespunzătoare;</p> <p>(b) un membru al echipajului este de rezervă la aeroport de la momentul prezentării pentru începerea serviciului la locul de prezentare până la încheierea perioadei de rezervă la aeroport notificate;</p> <p>(c) perioada de rezervă la aeroport se contabilizează integral ca perioadă de serviciu în sensul punctelor ORO.FTL.210 și ORO.FTL.235;</p> <p>(d) orice perioadă de serviciu la aeroport se contabilizează integral ca perioadă de serviciu, iar FDP se contabilizează integral începând din momentul prezentării pentru începerea serviciului la aeroport;</p> <p>(e) operatorul asigură cazarea membrului echipajului aflat în perioadă de rezervă la aeroport;</p> <p>(f) regimurile de specificare a timpului de zbor indică următoarele elemente:</p> <p>1. durata maximă a oricărui serviciu de rezervă;</p>	<p>cu specificațiile de certificare aplicabile tipului de operațiune:</p> <p>(a) perioada de rezervă și orice perioada de serviciu la aeroport se programează, iar începutul și sfârșitul perioadei de rezervă se definesc și se anunță în avans membrilor echipajului în cauză pentru a le oferi posibilitatea de a planifica o perioadă de odihnă corespunzătoare;</p> <p>(b) un membru al echipajului este de rezervă la aeroport de la momentul prezentării pentru începerea serviciului la locul de prezentare până la încheierea perioadei de rezervă la aeroport notificate;</p> <p>(c) perioada de rezervă la aeroport se contabilizează integral ca perioadă de serviciu în sensul ORO.FTL.210 și ORO.FTL.235;</p> <p>(d) orice perioadă de serviciu la aeroport se contabilizează integral ca perioadă de serviciu, iar FDP se contabilizează integral începând din momentul prezentării pentru începerea serviciului la aeroport;</p> <p>(e) operatorul asigură cazarea membrului echipajului aflat în perioadă de rezervă la aeroport;</p> <p>(f) regimurile de specificare a timpului de zbor indică următoarele elemente:</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>2. impactul timpului petrecut în serviciu de rezervă asupra FDP maximă ce poate fi atribuită, luând în considerare facilitățile de odihnă puse la dispoziția membrului echipajului, precum și alți factori relevanți, cum ar fi:</p> <ul style="list-style-type: none"> — necesitatea disponibilității imediate a membrului echipajului; — interferența perioadei de rezervă cu somnul; și — notificarea adecvată pentru a asigura posibilitatea unei perioade de somn între solicitarea de serviciu și FDP atribuită; <p>3. perioada de odihnă minimă de după o perioadă de rezervă care nu duce la alocarea unei FDP;</p> <p>4. modul în care timpul petrecut în perioada de rezervă, alta decât perioada de rezervă la aeroport, se contabilizează în scopul cumulării orelor de serviciu.</p>	<p>1. durata maximă a oricărui serviciu de rezervă;</p> <p>2. impactul timpului petrecut în serviciu de rezervă asupra FDP maximă ce poate fi atribuită, luând în considerare facilitățile de odihnă puse la dispoziția membrului echipajului, precum și alți factori relevanți, cum ar fi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - necesitatea disponibilității imediate a membrului echipajului; - interferența perioadei de rezervă cu somnul; și - notificarea adecvată pentru a asigura posibilitatea unei perioade de somn între solicitarea de serviciu și FDP atribuită; <p>3. perioada de odihnă minimă de după o perioadă de rezervă care nu duce la alocarea unei FDP;</p> <p>4. modul în care timpul petrecut în perioada de rezervă, alta decât perioada de rezervă la aeroport, se contabilizează în scopul cumulării orelor de serviciu.</p>		
<p>ORO.FTL.230 Rezerva Dacă operatorii desemnează membri ai echipajului să efectueze un serviciu de rezervă, se aplică următoarele cerințe, în conformitate cu specificațiile de certificare aplicabile tipului de operațiune:</p>	<p>ORO.FTL.230 Rezerva Dacă operatorii desemnează membri ai echipajului să efectueze un serviciu de rezervă, se aplică următoarele cerințe, în conformitate cu specificațiile de certificare aplicabile tipului de operațiune:</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(a) rezerva figurează în programul de lucru;</p> <p>(b) regimurile de specificare a timpului de zbor indică următoarele elemente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. durata maximă a oricărei perioade de rezervă individuale; 2. numărul de zile consecutive de rezervă care pot fi repartizate unui membru al echipajului. 	<p>(a) rezerva figurează în programul de lucru;</p> <p>(b) regimurile de specificare a timpului de zbor indică următoarele elemente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. durata maximă a oricărei perioade de rezervă individuale; 2. numărul de zile consecutive de rezervă care pot fi repartizate unui membru al echipajului. 		
<p>ORO.FTL.235 Perioadele de odihnă</p> <p>(a) Perioada minimă de odihnă la baza de reședință</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Perioada minimă de odihnă prevăzută înainte de desfășurarea unei FDP care începe la baza de reședință este cel puțin la fel de lungă ca perioada de serviciu precedentă sau este de 12 ore, oricare dintre acestea este mai mare. 2. Prin derogare de la punctul 1, perioada minimă de odihnă prevăzută la litera (b) se aplică în cazul în care operatorul oferă o cazare adecvată membrului echipajului la reședința de bază. <p>(b) Perioada minimă de odihnă în alt loc decât la baza de reședință</p> <p>Perioada minimă de odihnă prevăzută înainte de o FDP care începe în alt loc decât baza de reședință este cel puțin la fel de lungă ca perioada de serviciu precedentă sau este de 10 ore, oricare dintre acestea este mai mare. Această perioadă cuprinde 8 ore de somn în plus</p>	<p>ORO.FTL.235 Perioadele de odihnă</p> <p>(a) Perioada minimă de odihnă la baza de reședință</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Perioada minimă de odihnă prevăzută înainte de desfășurarea unei FDP care începe la baza de reședință este cel puțin la fel de lungă ca perioada de serviciu precedentă sau este de 12 ore, oricare dintre acestea este mai mare. 2. Prin derogare de la pct. 1, perioada minimă de odihnă prevăzută la lit. (b) se aplică în cazul în care operatorul oferă o cazare adecvată membrului echipajului la reședința de bază. <p>(b) Perioada minimă de odihnă în alt loc decât la baza de reședință</p> <p>Perioada minimă de odihnă prevăzută înainte de o FDP care începe în alt loc decât baza de reședință este cel puțin la fel de lungă ca perioada de serviciu precedentă sau este de 10 ore, oricare</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>față de timpul alocat călătoriei și nevoilor fiziologice.</p> <p>(c) Perioada redusă de odihnă Prin derogare de la literele (a) și (b), regimurile de specificare a timpului de zbor pot reduce perioadele minime de odihnă în conformitate cu specificațiile de certificare aplicabile pentru tipul de operațiune și luând în considerare următoarele elemente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. perioada minimă redusă de odihnă; 2. prelungirea perioadei de odihnă ulterioare; și 3. reducerea FDP după o perioadă redusă de odihnă. <p>(d) Perioade recurente de recuperare și de odihnă prelungite Regimurile de specificare a timpului de zbor precizează perioadele recurente de recuperare și de odihnă prelungite care să compenseze oboseala acumulată. Perioada minimă de recuperare și de odihnă prelungită este de 36 de ore, incluzând 2 nopți locale, și, în orice caz, timpul scurs între sfârșitul unei perioade recurente de recuperare și de odihnă prelungite și începutul următoarei astfel de perioade nu depășește 168 de ore. Perioada recurentă de recuperare și de odihnă prelungită se extinde până la 2 zile locale de două ori pe lună.</p> <p>(e) Regimurile de specificare a timpului de zbor precizează perioadele de odihnă</p>	<p>dintre acestea este mai mare. Această perioadă cuprinde 8 ore de somn în plus față de timpul alocat călătoriei și nevoilor fiziologice.</p> <p>(c) Perioada redusă de odihnă Prin derogare de la lit. (a) și (b), regimurile de specificare a timpului de zbor pot reduce perioadele minime de odihnă în conformitate cu specificațiile de certificare aplicabile pentru tipul de operațiune și luând în considerare următoarele elemente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. perioada minimă redusă de odihnă; 2. prelungirea perioadei de odihnă ulterioare; și 3. reducerea FDP după o perioadă redusă de odihnă. <p>(d) Perioade recurente de recuperare și de odihnă prelungite Regimurile de specificare a timpului de zbor precizează perioadele recurente de recuperare și de odihnă prelungite care să compenseze oboseala acumulată. Perioada minimă de recuperare și de odihnă prelungită este de 36 de ore, incluzând 2 nopți locale, și, în orice caz, timpul scurs între sfârșitul unei perioade recurente de recuperare și de odihnă prelungite și începutul următoarei astfel de perioade nu depășește 168 de ore. Perioada recurentă de recuperare și de</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>suplimentare, în conformitate cu specificațiile de certificare aplicabile, pentru a compensa:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. efectele diferențelor de fus orar și ale prelungirilor FDP; 2. oboseala suplimentară acumulată din cauza orarelor perturbatoare; și 3. o schimbare a bazei de reședință. 	<p>odihnă prelungită se extinde până la 2 zile locale de două ori pe lună.</p> <p>Regimurile de specificare a timpului de zbor precizează perioadele de odihnă suplimentare, în conformitate cu specificațiile de certificare aplicabile, pentru a compensa:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. efectele diferențelor de fus orar și ale prelungirilor FDP; 2. oboseala suplimentară acumulată din cauza orarelor perturbatoare; și 3. o schimbare a bazei de reședință. 		
<p>ORO.FTL.240 Alimentația</p> <p>(a) În timpul FDP, trebuie să existe posibilitatea pentru consumul de alimente și lichide, astfel încât să se evite diminuarea performanței unui membru al echipajului, în special atunci când FDP depășește 6 ore.</p> <p>(b) Operatorul indică în manualul său de operațiuni modul în care asigură alimentația membrilor echipajului în timpul unei FDP.</p>	<p>ORO.FTL.240 Alimentația</p> <p>(a) În timpul FDP, trebuie să existe posibilitatea pentru consumul de alimente și lichide, astfel încât să se evite diminuarea performanței unui membru al echipajului, în special atunci când FDP depășește 6 ore.</p> <p>(b) Operatorul indică în manualul său de operațiuni modul în care asigură alimentația membrilor echipajului în timpul unei FDP.</p>	Compatibil	
<p>ORO.FTL.245 Înregistrări privind baza de reședință, timpii de zbor, perioadele de serviciu și de odihnă</p> <p>(a) Operatorul păstrează, pentru o perioadă de 24 de luni:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. evidența individuală pentru fiecare membru al echipajului, care cuprinde: <ol style="list-style-type: none"> (i) timpii de zbor; 	<p>ORO.FTL.245 Înregistrări privind baza de reședință, timpii de zbor, perioadele de serviciu și de odihnă</p> <p>(a) Operatorul păstrează, pentru o perioadă de 24 de luni:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. evidența individuală pentru fiecare membru al echipajului, care cuprinde: <ol style="list-style-type: none"> (i) timpii de zbor; 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(ii) începutul, durata și sfârșitul fiecărei perioade de serviciu și ale fiecărui FDP;</p> <p>(iii) perioadele de odihnă și zilele libere fără niciun fel de activități; și</p> <p>(iv) baza de reședință repartizată;</p> <p>2. rapoarte privind perioadele prelungite de serviciu pentru zbor și perioadele reduse de odihnă.</p> <p>(b) La cerere, operatorul pune la dispoziție copii ale evidențelor individuale ale timpilor de zbor, ale perioadelor de serviciu și ale perioadelor de odihnă pentru:</p> <p>1. membrul echipajului în cauză; și</p> <p>2. un alt operator, în ceea ce privește un membru al echipajului care este sau devine membru al echipajului operatorului în cauză.</p> <p>(c) Evidențele menționate la CAT.GEN.MPA.100 litera (b) punctul 5 referitoare la membrii echipajului care îndeplinesc sarcini de serviciu pentru mai mult de un operator se păstrează pentru o perioadă de 24 de luni.</p>	<p>(ii) începutul, durata și sfârșitul fiecărei perioade de serviciu și ale fiecărui FDP;</p> <p>(iii) perioadele de odihnă și zilele libere fără niciun fel de activități; și</p> <p>(iv) baza de reședință repartizată;</p> <p>2. rapoarte privind perioadele prelungite de serviciu pentru zbor și perioadele reduse de odihnă.</p> <p>(b) La cerere, operatorul pune la dispoziție copii ale evidențelor individuale ale timpilor de zbor, ale perioadelor de serviciu și ale perioadelor de odihnă pentru:</p> <p>1. membrul echipajului în cauză; și</p> <p>2. un alt operator, în ceea ce privește un membru al echipajului care este sau devine membru al echipajului operatorului în cauză.</p> <p>(c) Evidențele menționate la CAT.GEN.MPA.100 lit. (b) pct. 5 referitoare la membrii echipajului care îndeplinesc sarcini de serviciu pentru mai mult de un operator se păstrează pentru o perioadă de 24 de luni</p>		
<p>ORO.FTL.250 Formarea pentru managementul oboselii</p> <p>(a) Operatorul pune la dispoziție, inițial și periodic, cursuri de formare în domeniul managementului oboselii pentru membrii echipajului, personalul responsabil cu pregătirea și menținerea</p>	<p>ORO.FTL.250 Formarea pentru managementul oboselii</p> <p>(a) Operatorul pune la dispoziție, inițial și periodic, cursuri de formare în domeniul managementului oboselii pentru membrii echipajului, personalul responsabil cu pregătirea</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>programele de lucru ale echipajului și pentru personalul de conducere în cauză. (b) Aceste cursuri de formare respectă un program de formare stabilit de operator și descris în manualul de operațiuni. Programa pentru cursurile de formare acoperă posibilele cauze și efecte ale oboselii și măsurile împotriva oboselii.</p>	<p>și menținerea programelor de lucru ale echipajului și pentru personalul de conducere în cauză. (b) Aceste cursuri de formare respectă un program de formare stabilit de operator și descris în manualul de operațiuni. Programa pentru cursurile de formare acoperă posibilele cauze și efecte ale oboselii și măsurile împotriva oboselii.</p>		

Tabel de Concordanță

<p>1. Titlul actului Uniunii Europene Regulamentului (UE) nr.965/2012 al Comisiei din 5 octombrie 2012 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene în temeiul Regulamentului (CE) nr.216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, L nr.296 din 25 octombrie 2012, astfel cum a fost modificat ultima oară prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2025/2293 al Comisiei din 10 noiembrie 2025.</p>
<p>2. Titlul proiectului de act normative național Proiectul hotărârii Guvernului 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.</p>
<p>3. Gradul de compatibilitate Parțial compatibil</p>
<p>4. Autoritatea/persoana responsabilă Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, de comun cu Autoritatea Aeronautică Civilă.</p>
<p>5. Data întocmirii/actualizării Martie 2026</p>

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
------------------------------	--	---------------------------------	--------------------

ANEXA IV OPERAȚIUNI DE TRANSPORT AERIAN COMERCIAL [PARTEA CAT]		Anexa nr. 4 la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene OPERAȚIUNI DE TRANSPORT AERIAN COMERCIAL (Partea CAT)	
SUBPARTEA A CERINȚE GENERALE CAT.GEN.100 Autoritatea competentă Autoritatea competentă este autoritatea desemnată de către statul membru în care operatorul își are locul principal de desfășurare a activității.	SUBPARTEA A CERINȚE GENERALE CAT.GEN.100 Autoritatea competentă AAC este autoritatea competentă care certifică și exercită supravegherea continuă a operatorilor aerieni certificați în Republica Moldova.	Compatibil	
Secțiunea 1 Aeronave motorizate 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	Secțiunea 1 Aeronave motorizate 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; 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	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>nu au fost raportate deja de un alt membru al echipajului;</p> <p>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;</p> <p>3. să respecte cerințele relevante ale sistemelor de raportare a evenimentelor stabilite de operator;</p> <p>4. să respecte toate limitările timpului de zbor și de serviciu (FTL) și cerințele de odihnă aplicabile activităților sale;</p> <p>5. dacă îndeplinește sarcini pentru mai mult de un operator:</p> <p>(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;</p> <p>(ii) să pună la dispoziția fiecărui operator datele necesare pentru programarea activităților în conformitate cu cerințele FTL aplicabile; și</p> <p>(iii) să pună la dispoziția fiecărui operator datele necesare privind operațiunile pe mai mult de un tip sau o variantă.</p> <p>(c) Membrul echipajului nu execută sarcini pe o aeronavă:</p> <p>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;</p>	<p>de urgență, dacă nu au fost raportate deja de un alt membru al echipajului;</p> <p>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;</p> <p>3. să respecte cerințele relevante ale sistemelor de raportare a evenimentelor stabilite de operator;</p> <p>4. să respecte toate limitările timpului de zbor și de serviciu (FTL) și cerințele de odihnă aplicabile activităților sale;</p> <p>5. dacă îndeplinește sarcini pentru mai mult de un operator:</p> <p>(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;</p> <p>(ii) să pună la dispoziția fiecărui operator datele necesare pentru programarea activităților în conformitate cu cerințele FTL aplicabile;</p> <p>(iii) să pună la dispoziția fiecărui operator datele necesare privind operațiunile pe mai mult de un tip sau o variantă.</p> <p>(c) Membrul echipajului nu execută sarcini pe o aeronavă:</p> <p>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;</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>2. dacă nu a trecut o perioadă de timp rezonabilă de la scufundarea la mare adâncime sau în urma unei donări de sânge;</p> <p>3. dacă nu sunt îndeplinite cerințele medicale aplicabile;</p> <p>4. dacă are dubii în ceea ce privește capacitatea de a-și îndeplini sarcinile atribuite; sau</p> <p>5. dacă știe sau suspectează că suferă de oboseală, astfel cum se menționează la punctul 7.5 din anexa V la Regulamentul (UE) nr. 2018/1139, sau dacă se simte inapt(ă) din alte motive, într-o așa măsură încât zborul poate fi pus în pericol.</p>	<p>2. dacă nu a trecut o perioadă de timp rezonabilă de la scufundarea la mare adâncime sau în urma unei donări de sânge;</p> <p>3. dacă nu sunt îndeplinite cerințele medicale aplicabile;</p> <p>4. dacă are dubii în ceea ce privește capacitatea de a-și îndeplini sarcinile atribuite; sau</p> <p>5. dacă știe sau suspectează că suferă de oboseală, astfel cum se menționează la punctul 26 din anexa nr. 3 la Codul aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017 sau dacă se simte inapt(ă) din alte motive, într-o așa măsură încât zborul poate fi pus în pericol.</p>		
<p>CAT.GEN.MPA.105 Responsabilitățile comandantului</p> <p>(a) Pe lângă respectarea prevederilor de la punctul CAT.GEN.MPA.100, comandantul:</p> <p>1. răspunde de siguranța tuturor membrilor echipajului, a pasagerilor și a mărfurilor aflate la bord, imediat după ce acesta se îmbarcă și până când părăsește avionul la sfârșitul zborului;</p> <p>2. răspunde de exploatarea și siguranța aeronavei:</p> <p>(i) pentru avioane, din momentul în care avionul este pregătit să se pună în mișcare pentru rulajul la sol înainte de decolare și până în momentul în care se oprește complet la încheierea zborului, iar motorul sau motoarele folosite ca mijloace principale de propulsie sunt oprite;</p>	<p>CAT.GEN.MPA.105 Responsabilitățile comandantului</p> <p>(a) Pe lângă respectarea prevederilor de la CAT.GEN.MPA.100, comandantul:</p> <p>1. răspunde de siguranța tuturor membrilor echipajului, a pasagerilor și a mărfurilor aflate la bord, imediat după ce acesta se îmbarcă și până când părăsește avionul la sfârșitul zborului;</p> <p>2. răspunde de exploatarea și siguranța aeronavei:</p> <p>(i) pentru avioane, din momentul în care avionul este pregătit să se pună în mișcare pentru rulajul la sol înainte de decolare și până în momentul în care se oprește complet la încheierea zborului, iar motorul</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(ii) pentru elicoptere, când rotoarele sunt în mișcare;</p> <p>3. are autoritatea de a da toate comenzile și de a lua toate măsurile necesare în scopul de a asigura siguranța aeronavei și a persoanelor și/sau a bunurilor transportate de aceasta în conformitate cu punctul 7c din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008;</p> <p>4. este autorizat să debarce orice persoană sau orice parte din marfă care poate reprezenta un pericol potențial pentru siguranța aeronavei sau a ocupanților acesteia;</p> <p>5. nu permite transportul în aeronavă al niciunei persoane care pare să se afle sub influența alcoolului sau a drogurilor, într-o măsură în care poate fi periclitată siguranța aeronavei sau a ocupanților acestuia;</p> <p>6. are dreptul să refuze transportul pasagerilor inadmisibili, al deportaților sau al persoanelor aflate în stare de arest, în cazul în care transportul acestora reprezintă un risc pentru siguranța aeronavei sau a ocupanților acesteia;</p> <p>7. se asigură că toți pasagerii sunt informați asupra amplasării ieșirilor de urgență, precum și asupra amplasării și a modului de utilizare a echipamentelor de siguranță și de urgență relevante;</p> <p>8. se asigură că toate procedurile operaționale și listele de verificare sunt respectate în conformitate cu manualul de operațiuni;</p> <p>9. nu permite niciunui membru al echipajului să desfășoare alte activități în timpul fazelor critice</p>	<p>sau motoarele folosite ca mijloace principale de propulsie sunt oprite;</p> <p>(ii) pentru elicoptere, când rotoarele sunt în mișcare;</p> <p>3. are autoritatea de a da toate comenzile și de a lua toate măsurile necesare în scopul de a asigura siguranța aeronavei și a persoanelor și/sau a bunurilor transportate de aceasta în conformitate cu pct. 23 din anexa nr. 3 la Codul aerian;</p> <p>4. este autorizat să debarce orice persoană sau orice parte din marfă care poate reprezenta un pericol potențial pentru siguranța aeronavei sau a ocupanților acesteia;</p> <p>5. nu permite transportul în aeronavă al niciunei persoane care pare să se afle sub influența alcoolului sau a drogurilor, într-o măsură în care poate fi periclitată siguranța aeronavei sau a ocupanților acestuia;</p> <p>6. are dreptul să refuze transportul pasagerilor inadmisibili, al deportaților sau al persoanelor aflate în stare de arest, în cazul în care transportul acestora reprezintă un risc pentru siguranța aeronavei sau a ocupanților acesteia;</p> <p>7. se asigură că toți pasagerii sunt informați asupra amplasării ieșirilor de urgență, precum și asupra amplasării și a modului de utilizare a echipamentelor de siguranță și de urgență relevante;</p> <p>8. se asigură că toate procedurile operaționale și listele de verificare sunt</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>de zbor, cu excepția sarcinilor necesare pentru exploatarea în siguranță a aeronavei;</p> <p>10. se asigură că:</p> <p>(i) înregistratoarele de zbor nu sunt dezactivate sau oprite pe timpul zborului;</p> <p>(ii) în cazul unui eveniment, altul decât un accident sau un incident grav, care este raportat în conformitate cu ORO.GEN.160 litera (a), înregistrările înregistratoarelor de zbor nu sunt șterse intenționat și</p> <p>(iii) în cazul unui accident sau al unui incident grav, sau dacă păstrarea înregistrărilor înregistratoarelor de zbor este dispusă de autoritatea responsabilă de investigare:</p> <p>(A) înregistrările înregistratoarelor de zbor nu sunt șterse intenționat;</p> <p>(B) înregistratoarele de zbor sunt dezactivate imediat după încheierea zborului; și</p> <p>(C) înainte de ieșirea din compartimentul echipajului de zbor se iau măsuri de precauție pentru a păstra înregistrările înregistratoarelor de zbor;</p> <p>11. decide dacă acceptă sau nu o aeronavă care prezintă elemente inutilizabile permise de lista derogărilor de configurație (CDL) sau lista echipamentului minim (MEL);</p> <p>12. se asigură că s-a efectuat inspecția înainte de zbor în conformitate cu cerințele din anexa I (partea M) la Regulamentul (UE) nr. 1321/2014;</p> <p>13. se asigură că echipamentele de urgență relevante rămân ușor accesibile în vederea folosirii imediate;</p>	<p>respectate în conformitate cu manualul de operațiuni;</p> <p>9. nu permite niciunui membru al echipajului să desfășoare alte activități în timpul fazelor critice de zbor, cu excepția sarcinilor necesare pentru exploatarea în siguranță a aeronavei;</p> <p>10. se asigură că:</p> <p>(i) înregistratoarele de zbor nu sunt dezactivate sau oprite pe timpul zborului;</p> <p>(ii) în cazul unui eveniment, altul decât un accident sau un incident grav, care este raportat în conformitate cu ORO.GEN.160 lit. (a), înregistrările înregistratoarelor de zbor nu sunt șterse intenționat; și</p> <p>(iii) în cazul unui accident sau al unui incident grav, sau dacă păstrarea înregistrărilor înregistratoarelor de zbor este dispusă de autoritatea responsabilă de investigare:</p> <p>(A) înregistrările înregistratoarelor de zbor nu sunt șterse intenționat;</p> <p>(B) înregistratoarele de zbor sunt dezactivate imediat după încheierea zborului; și</p> <p>(C) înainte de ieșirea din compartimentul echipajului de zbor se iau măsuri de precauție pentru a păstra înregistrările înregistratoarelor de zbor.</p> <p>11. decide dacă acceptă sau nu o aeronavă care prezintă elemente inutilizabile permise de lista derogărilor de configurație (CDL) sau MEL;</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>14. înregistrează, la terminarea zborului, datele de utilizare și toate defecțiunile cunoscute sau suspectate ale aeronavei în jurnalul tehnic al aeronavei sau în jurnalul de bord al acesteia pentru a asigura siguranța continuă a zborurilor.</p> <p>(b) Într-o situație de urgență care impune luarea unor decizii și acțiunea imediată, comandantul sau pilotul căruia i-a fost delegată desfășurarea zborului ia orice măsură pe care o consideră necesară în condițiile date și în conformitate cu punctul 7d din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008. În astfel de cazuri, acesta se poate abate de la reguli, proceduri și metode operaționale din motive de siguranță.</p> <p>(c) Comandantul prezintă autorității competente un raport ACAS, ori de câte ori o aeronavă în zbor a executat manevre ca răspuns la un avertisment de evitare a coliziunii (RA) al sistemului de evitare a coliziunii în zbor (ACAS).</p> <p>(d) Pericole prezentate de păsări și coliziunea cu acestea:</p> <p>1. Imediat ce volumul de muncă al echipajului de zbor permite acest lucru, comandantul informează unitatea de servicii de trafic aerian (ATS) ori de câte ori se observă un potențial pericol prezentat de păsări.</p> <p>2. După aterizare, comandantul prezintă autorității competente un raport scris referitor la coliziunea cu păsări, ori de câte ori o aeronavă de care acesta răspunde suferă un impact cu păsări care duce la o deteriorare semnificativă a</p>	<p>12. se asigură că s-a efectuat inspecția înainte de zbor în conformitate cu cerințele din anexa Partea M la Regulamentul privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu;</p> <p>13. se asigură că echipamentele de urgență relevante rămân ușor accesibile în vederea folosirii imediate;</p> <p>14. înregistrează, la terminarea zborului, datele de utilizare și toate defecțiunile cunoscute sau suspectate ale aeronavei în jurnalul tehnic al aeronavei sau în jurnalul de bord al acesteia pentru a asigura siguranța continuă a zborurilor;</p> <p>(b) Într-o situație de urgență care impune luarea unor decizii și acțiunea imediată, comandantul sau pilotul căruia i-a fost delegată desfășurarea zborului ia orice măsură pe care o consideră necesară în condițiile date și în conformitate cu pct. 24 din anexa nr. 3 la Codul aerian. În astfel de cazuri, acesta se poate abate de la reguli, proceduri și metode operaționale din motive de siguranță.</p> <p>(c) Comandantul, în conformitate cu prevederile RAC-RAASEAC, prezintă AAC un raport al sistemului de evitare a coliziunii în zbor (ACAS) ori de câte ori o aeronavă în zbor a executat manevre ca</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>acesteia sau la pierderea sau funcționarea necorespunzătoare a oricărui serviciu esențial.</p> <p>(e) Comandantul raportează, cât mai curând posibil, unității corespunzătoare de servicii de trafic aerian (ATS) orice condiții meteorologice sau condiții de zbor periculoase întâlnite care ar putea afecta siguranța altor aeronave.</p>	<p>răspuns la un avertisment de evitare a coliziunii (RA) al ACAS.</p> <p>(d) Pericole prezentate de păsări și coliziunea cu acestea:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Imediat ce volumul de muncă al echipajului de zbor permite acest lucru, comandantul informează unitatea ATS ori de câte ori se observă un potențial pericol prezentat de păsări. 2. După aterizare, în conformitate cu prevederile RAC-RAASEAC, comandantul prezintă autorității responsabile de investigare și AAC un raport scris referitor la coliziunea cu păsări ori de câte ori o aeronavă de care acesta răspunde suferă un impact cu păsări care duce la o deteriorare semnificativă a acesteia sau la pierderea sau funcționarea necorespunzătoare a oricărui serviciu esențial. <p>(e) Comandantul raportează, cât mai curând posibil, unității corespunzătoare ATS orice condiții meteorologice sau condiții de zbor periculoase întâlnite care ar putea afecta siguranța altor aeronave</p>		
<p>CAT.GEN.MPA.110 Autoritatea comandantului</p> <p>Operatorul ia toate măsurile rezonabile pentru a se asigura că toate persoanele transportate în aeronavă se supun comenzilor legitime date de comandant în scopul asigurării siguranței aeronavei și a persoanelor sau a bunurilor transportate la bord.</p>	<p>CAT.GEN.MPA.110 Autoritatea comandantului</p> <p>Operatorul ia toate măsurile rezonabile pentru a se asigura că toate persoanele transportate în aeronavă se supun comenzilor legitime date de comandant în scopul asigurării siguranței aeronavei și a</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	persoanelor sau a bunurilor transportate la bord.		
<p>CAT.GEN.MPA.115 Personalul sau membrii echipajului alții decât echipajul de cabină din compartimentul pentru pasageri Operatorul se asigură că personalul sau membrii echipajului, alții decât membrii echipajului de cabină aflați de serviciu, care își îndeplinesc sarcinile în compartimentul pentru pasageri al unei aeronave:</p> <p>(a) nu sunt confundați de către pasageri cu membrii echipajului de cabină aflați de serviciu; (b) nu ocupă posturile de lucru necesare rezervate echipajului de cabină; (c) nu îi împiedică pe membrii echipajului de cabină aflați de serviciu să își execute sarcinile.</p>	<p>CAT.GEN.MPA.115 Personalul sau membrii echipajului, alții decât echipajul de cabină din compartimentul pentru pasageri Operatorul se asigură că personalul sau membrii echipajului, alții decât membrii echipajului de cabină aflați de serviciu, care își îndeplinesc sarcinile în compartimentul pentru pasageri al unei aeronave:</p> <p>(a) nu sunt confundați de către pasageri cu membrii echipajului de cabină aflați de serviciu; (b) nu ocupă posturile de lucru necesare rezervate echipajului de cabină; (c) nu îi împiedică pe membrii echipajului de cabină aflați de serviciu să își execute sarcinile.</p>	Compatibil	
<p>CAT.GEN.MPA.120 Limbă comună Operatorul trebuie să se asigure că toți membrii echipajului pot comunica între ei într-o limbă comună.</p>	<p>CAT.GEN.MPA.120 Limbă comună Operatorul trebuie să se asigure că toți membrii echipajului pot comunica între ei într-o limbă comună.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>CAT.GEN.MPA.124 Rulajul la sol al aeronavelor Operatorul stabilește proceduri pentru rulajul la sol al aeronavelor în scopul de a asigura operarea în condiții de siguranță și de a spori siguranța pistei.</p>	<p>CAT.GEN.MPA.124 Rulajul la sol al aeronavelor Operatorul stabilește proceduri pentru rulajul la sol al aeronavelor în scopul de a asigura operarea în condiții de siguranță și de a spori siguranța pistei.</p>	Compatibil	
<p>CAT.GEN.MPA.125 Rulajul la sol al avioanelor Operatorul se asigură că un avion este rulat pe suprafața de mișcare a unui aerodrom numai dacă persoana aflată la comenzi: (a) este un pilot calificat corespunzător; sau (b) a fost desemnată de operator și: 1. este competentă să efectueze rulajul la sol al avionului; 2. este competentă să folosească stația de radiotelefonie; 3. a fost instruită cu privire la configurația aerodromului, rute, semne, marcaje, lumini, precum și la semnalele și instrucțiunile controlului traficului aerian (ATC), frazeologie și proceduri; 4. se poate conforma standardelor operaționale necesare pentru deplasarea în siguranță a avionului pe aerodrom.</p>	<p>CAT.GEN.MPA.125 Rulajul la sol al avioanelor Operatorul se asigură că un avion este rulat pe suprafața de mișcare a unui aerodrom numai dacă persoana aflată la comenzi: (a) este un pilot calificat corespunzător; sau (b) a fost desemnată de operator și: 1. este competentă să efectueze rulajul la sol al avionului; 2. este competentă să folosească stația de radiotelefonie; 3. a fost instruită cu privire la configurația aerodromului, rute, semne, marcaje, lumini, precum și la semnalele și instrucțiunile controlului traficului aerian (ATC), frazeologie și proceduri; 4. se poate conforma standardelor operaționale necesare pentru deplasarea în siguranță a avionului pe aerodrom</p>	Compatibil	
<p>CAT.GEN.MPA.130 Pornirea rotoarelor – elicoptere Un rotor al unui elicopter se pornește numai în scopul efectuării unui zbor cu un pilot calificat la comenzi.</p>	<p>CAT.GEN.MPA.130 Pornirea rotoarelor – elicoptere Un rotor al unui elicopter se pornește numai în scopul efectuării unui zbor cu un pilot calificat la comenzi.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>CAT.GEN.MPA.135 Admiterea în compartimentul echipajului de zbor</p> <p>(a) Operatorul se asigură că nicio persoană, alta decât un membru al echipajului de zbor desemnat pentru un zbor, nu este admisă sau transportată în compartimentul echipajului de zbor, cu excepția cazului în care persoana respectivă este:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. un membru al echipajului aflat de serviciu; 2. un reprezentant al autorității competente sau care efectuează inspecția, în cazul în care prezența sa este necesară pentru îndeplinirea sarcinilor sale oficiale; sau 3. autorizată și transportată în conformitate cu instrucțiunile cuprinse în manualul de operațiuni. <p>(b) Comandantul trebuie să se asigure că:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. din motive de siguranță, accesul în compartimentul echipajului de zbor nu distrage atenția și/sau nu împiedică efectuarea zborului; și 2. toate persoanele transportate în compartimentul echipajului de zbor sunt familiarizate cu procedurile de siguranță relevante. <p>(c) Comandantul ia decizia finală privind accesul în compartimentul echipajului de zbor.</p>	<p>CAT.GEN.MPA.135 Admiterea în compartimentul echipajului de zbor</p> <p>(a) Operatorul se asigură că nicio persoană, alta decât un membru al echipajului de zbor desemnat pentru un zbor, nu este admisă sau transportată în compartimentul echipajului de zbor, cu excepția cazului în care persoana respectivă este:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. un membru al echipajului aflat de serviciu; 2. un reprezentant al AAC care efectuează inspecția, în cazul în care prezența sa este necesară pentru îndeplinirea sarcinilor sale oficiale; sau 3. autorizată și transportată în conformitate cu instrucțiunile cuprinse în manualul de operațiuni. <p>(b) Comandantul trebuie să se asigure că:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. din motive de siguranță, accesul în compartimentul echipajului de zbor nu distrage atenția și/sau nu împiedică efectuarea zborului; și 2. toate persoanele transportate în compartimentul echipajului de zbor sunt familiarizate cu procedurile de siguranță relevante. <p>(c) Comandantul ia decizia finală privind accesul în compartimentul echipajului de zbor.</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>CAT.GEN.MPA.140 Dispozitive electronice portabile Operatorul nu permite niciunei persoane să utilizeze la bordul unei aeronave un dispozitiv electronic portabil (PED), care poate afecta negativ performanțele sistemelor și echipamentelor aeronavei, și ia toate măsurile rezonabile în acest scop.</p>	<p>CAT.GEN.MPA.140 Dispozitive electronice portabile Operatorul nu permite niciunei persoane să utilizeze la bordul unei aeronave un dispozitiv electronic portabil (PED), care poate afecta negativ performanțele sistemelor și echipamentelor aeronavei, și ia toate măsurile rezonabile în acest scop.</p>	Compatibil	
<p>CAT.GEN.MPA.141 Utilizarea documentației de zbor în format electronic (EFB) (a) În cazul în care se utilizează EFB la bordul unei aeronave, operatorul se asigură că EFB nu afectează negativ performanțele sistemelor sau ale echipamentelor aeronavei ori capacitatea membrului echipajului de zbor de a opera aeronava. (b) Operatorul utilizează o aplicație EFB de tip B numai în cazul în care respectiva aplicație este aprobată în conformitate cu subpartea M din anexa V (partea SPA).</p>	<p>CAT.GEN.MPA.141 Utilizarea documentației de zbor în format electronic (EFB) (a) În cazul în care se utilizează EFB la bordul unei aeronave, operatorul se asigură că EFB nu afectează negativ performanțele sistemelor sau ale echipamentelor aeronavei ori capacitatea membrului echipajului de zbor de a opera aeronava. (b) Operatorul utilizează o aplicație EFB de tip B numai în cazul în care respectiva aplicație este aprobată în conformitate cu subpartea M din anexa nr. 5 (Partea SPA).</p>	Compatibil	
<p>CAT.GEN.MPA.145 Informații privind echipamentele de urgență și de supraviețuire transportate Operatorul trebuie să aibă permanent la dispoziție liste cu informații privind echipamentele de urgență și de supraviețuire de la bordul tuturor aeronavelor sale pentru comunicarea imediată către centrele de coordonare a acțiunilor de căutare și salvare (RCC).</p>	<p>CAT.GEN.MPA.145 Informații privind echipamentele de urgență și de supraviețuire transportate Operatorul trebuie să aibă permanent la dispoziție liste cu informații privind echipamentele de urgență și de supraviețuire de la bordul tuturor aeronavelor sale pentru comunicarea imediată către centrele de coordonare a acțiunilor de căutare și salvare (RCC).</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>CAT.GEN.MPA.150 Amerizarea de urgență – avioane Operatorul nu operează un avion cu o configurație a locurilor pentru pasageri de peste 30 de astfel de locuri în zboruri deasupra întinderilor de apă, la o distanță față de un teren adecvat pentru aterizarea de urgență care să depășească 120 de minute la viteza de croazieră sau 400 de mile marine, luându-se în considerare valoarea mai mică, fără ca avionul să corespundă cerințelor de amerizare de urgență prevăzute în specificația sau specificațiile de certificare aplicabile.</p>	<p>CAT.GEN.MPA.150 Amerizarea de urgență – avioane Operatorul nu operează un avion cu o configurație a locurilor pentru pasageri de peste 30 de astfel de locuri în zboruri deasupra întinderilor de apă, la o distanță față de un teren adecvat pentru aterizarea de urgență care să depășească 120 de minute la viteza de croazieră sau 400 de mile marine, luându-se în considerare valoarea mai mică, fără ca avionul să corespundă cerințelor de amerizare de urgență prevăzute în specificația sau specificațiile de certificare aplicabile.</p>	Compatibil	
<p>CAT.GEN.MPA.155 Transportul armelor și muniției de război (a) Operatorul nu trebuie să transporte arme și muniție de război pe calea aerului decât dacă are o aprobare expresă în acest sens, acordată de toate statele al căror spațiu aerian este prevăzut a fi folosit pentru zbor. (b) În cazul în care aprobarea a fost acordată, operatorul se asigură că armele și muniția de război sunt: 1. depozitate în aeronavă într-un loc inaccesibil pasagerilor pe durata zborului; și 2. în cazul armelor de foc, neîncărcate. (c) Operatorul se asigură că, înainte de începerea zborului, pilotul comandant este informat cu privire la detaliile și amplasarea la bordul aeronavei a tuturor armelor și muniției de război care urmează să fie transportate.</p>	<p>CAT.GEN.MPA.155 Transportul armelor și muniției de război (a) Operatorul nu trebuie să transporte arme și muniție de război pe calea aerului decât dacă are o aprobare expresă în acest sens, acordată de toate statele al căror spațiu aerian este prevăzut a fi folosit pentru zbor. (b) În cazul în care aprobarea a fost acordată, operatorul se asigură că armele și muniția de război sunt: 1. depozitate în aeronavă într-un loc inaccesibil pasagerilor pe durata zborului; și 2. în cazul armelor de foc, neîncărcate. (c) Operatorul se asigură că, înainte de începerea zborului, pilotul comandant este informat cu privire la detaliile și</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	<p>amplasarea la bordul aeronavei a tuturor armelor și muniției de război care urmează să fie transportate.</p>		
<p>CAT.GEN.MPA.160 Transportul armelor și muniției sportive (a) Operatorul trebuie să ia toate măsurile rezonabile pentru a se asigura că este informat cu privire la orice armă sportivă care urmează să fie transportată pe calea aerului. (b) Operatorul care acceptă transportul armelor sportive trebuie să se asigure că acestea sunt: 1. depozitate în aeronavă într-un loc inaccesibil pasagerilor pe durata zborului; și 2. în cazul armelor de foc sau al altor arme care pot conține muniție, neîncărcate. (c) Muniția pentru arme sportive poate fi transportată în bagajele înregistrate ale pasagerilor, sub rezerva anumitor limitări, în conformitate cu instrucțiunile tehnice.</p>	<p>CAT.GEN.MPA.160 Transportul armelor și muniției sportive (a) Operatorul trebuie să ia toate măsurile rezonabile pentru a se asigura că este informat cu privire la orice armă sportivă care urmează să fie transportată pe calea aerului. (b) Operatorul care acceptă transportul armelor sportive trebuie să se asigure că acestea sunt: 1. depozitate în aeronavă într-un loc inaccesibil pasagerilor pe durata zborului; și 2. în cazul armelor de foc sau al altor arme care pot conține muniție, neîncărcate. (c) Muniția pentru arme sportive poate fi transportată în bagajele înregistrate ale pasagerilor, sub rezerva anumitor limitări, în conformitate cu instrucțiunile tehnice (Doc 9284).</p>	Compatibil	
<p>CAT.GEN.MPA.161 Transportul armelor și muniției sportive – cerințe mai puțin restrictive Fără a aduce atingere prevederilor de la punctul CAT.GEN.MPA.160 litera (b), în cazul elicopterelor cu o masă maximă certificată la decolare (MCTOM) de maximum 3 175 kg</p>	<p>CAT.GEN.MPA.161 Transportul armelor și muniției sportive – cerințe mai puțin restrictive Fără a aduce atingere prevederilor de la CAT.GEN.MPA.160 lit. (b), în cazul elicopterelor cu o MCTOM de maximum 3 175 kg operate pe timp de zi pe trasee pe</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>operate pe timp de zi pe trasee pe care se zboară după repere vizuale, se permite transportul unei arme sportive într-un loc accesibil pe timpul zborului, cu condiția ca operatorul să fi instituit proceduri adecvate și să nu fie posibilă depozitarea ei într-un loc inaccesibil pe durata zborului.</p>	<p>care se zboară după repere vizuale, se permite transportul unei arme sportive într-un loc accesibil pe timpul zborului, cu condiția ca operatorul să fi instituit proceduri adecvate și să nu fie posibilă depozitarea acesteia într-un loc inaccesibil pe durata zborului.</p>		
<p>CAT.GEN.MPA.165 Metodă de transport al persoanelor Operatorul trebuie să ia toate măsurile pentru a se asigura că nicio persoană nu se află în nicio zonă a unei aeronave în zbor care nu este desemnată pentru pasageri, cu excepția cazului în care comandantul a acordat acces temporar: (a) în scopul luării de măsuri necesare pentru siguranța aeronavei sau a oricărei persoane, animal sau bunuri aflate la bord; sau (b) la o parte din aeronavă în care se transportă mărfuri sau provizii, în condițiile în care aceasta a fost concepută să permită accesul unei persoane în timpul zborului.</p>	<p>CAT.GEN.MPA.165 Metodă de transport al persoanelor Operatorul trebuie să ia toate măsurile pentru a se asigura că nicio persoană nu se află în nicio zonă a unei aeronave în zbor care nu este desemnată pentru pasageri, cu excepția cazului în care comandantul a acordat acces temporar: (a) în scopul luării măsurilor necesare pentru siguranța aeronavei sau a oricărei persoane, animal sau bunuri aflate la bord; sau (b) la o parte din aeronavă în care se transportă mărfuri sau provizii, în condițiile în care aceasta a fost concepută să permită accesul unei persoane în timpul zborului.</p>	Compatibil	
<p>CAT.GEN.MPA.170 Substanțe psihoactive (a) Operatorul ia toate măsurile rezonabile pentru a se asigura că nu se permite accesul sau prezența la bordul unei aeronave a oricărei persoane aflate sub influența substanțelor psihoactive în măsura în care poate fi periclitată siguranța aeronavei sau a ocupanților acesteia.</p>	<p>CAT.GEN.MPA.170 Substanțe psihoactive (a) Operatorul ia toate măsurile rezonabile pentru a se asigura că nu se permite accesul sau prezența la bordul unei aeronave a oricărei persoane aflate sub influența substanțelor psihoactive în măsura în care</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(b) Operatorul elaborează și pune în aplicare o politică privind prevenirea și depistarea consumului impropriu de substanțe psihoactive de către membri ai echipajului de zbor și de cabină și de către alți membri ai personalului critic pentru siguranță aflați sub controlul său direct, pentru a se asigura că nu este periclitată siguranța aeronavei sau a ocupanților acesteia.</p> <p>(c) Fără a se aduce atingere legislației naționale aplicabile privind protecția datelor referitoare la testarea persoanelor, operatorul elaborează și pune în aplicare o procedură obiectivă, transparentă și nediscriminatorie pentru prevenirea și depistarea cazurilor de consum impropriu de substanțe psihoactive de către proprii membri ai echipajului de zbor și de cabină și de către alți membri ai personalului critic pentru siguranță.</p> <p>(d) În cazul unui rezultat pozitiv confirmat al testului, operatorul informează autoritatea sa competentă și autoritatea responsabilă în ceea ce privește personalul în cauză, de exemplu un examinator medical al autorității care acordă licențele.</p>	<p>poate fi periclitată siguranța aeronavei sau a ocupanților acesteia.</p> <p>(b) Operatorul elaborează și pune în aplicare o politică privind prevenirea și depistarea consumului impropriu de substanțe psihoactive de către membri ai echipajului de zbor și de cabină și de către alți membri ai personalului critic pentru siguranță aflați sub controlul său direct, pentru a se asigura că nu este periclitată siguranța aeronavei sau a ocupanților acesteia.</p> <p>(c) Fără a se aduce atingere cadrului normativ aplicabil privind protecția datelor referitoare la testarea persoanelor, operatorul elaborează și pune în aplicare o procedură obiectivă, transparentă și nediscriminatorie pentru prevenirea și depistarea cazurilor de consum impropriu de substanțe psihoactive de către proprii membri ai echipajului de zbor și de cabină și de către alți membri ai personalului critic pentru siguranță.</p> <p>(d) În cazul unui rezultat pozitiv confirmat al testului, operatorul informează AAC și examinatorul medical al AAC.</p>		
<p>CAT.GEN.MPA.175 Periclitarea siguranței</p> <p>(a) Operatorul ia toate măsurile rezonabile pentru a se asigura că nicio persoană nu acționează sau nu omite să acționeze, din</p>	<p>CAT.GEN.MPA.175 Periclitarea siguranței</p> <p>(a) Operatorul ia toate măsurile rezonabile pentru a se asigura că nicio persoană nu acționează sau nu omite să acționeze, din</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>imprudență, intenționat sau din neglijență, astfel încât:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. să pună în pericol aeronava sau persoanele aflate la bordul acesteia; sau 2. să cauzeze sau să permită ca aeronava să pună în pericol orice persoană sau bunuri materiale. <p>(b) Operatorul se asigură că echipajul de zbor a făcut obiectul unei evaluări psihologice înainte de începerea zborurilor de linie, pentru:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. a se identifica atributele și adecvarea psihologice ale echipajului de zbor în ceea ce privește mediul de lucru; și 2. a se reduce probabilitatea unei interferențe negative cu operarea în condiții de siguranță a aeronavei. <p>(c) În funcție de dimensiunea, natura și complexitatea activității sale, un operator poate înlocui evaluarea psihologică menționată la litera (b) cu o evaluare internă a atributelor și adecvării psihologice ale echipajului de zbor.</p>	<p>imprudență, intenționat sau din neglijență, astfel încât:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. să pună în pericol aeronava sau persoanele aflate la bordul acesteia; sau 2. să cauzeze sau să permită ca aeronava să pună în pericol orice persoană sau bunuri materiale. <p>(b) Operatorul se asigură că echipajul de zbor a făcut obiectul unei evaluări psihologice înainte de începerea zborurilor de linie, pentru:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. a se identifica atributele și adecvarea psihologice ale echipajului de zbor în ceea ce privește mediul de lucru; și 2. a se reduce probabilitatea unei interferențe negative cu operarea în condiții de siguranță a aeronavei. <p>(c) În funcție de dimensiunea, natura și complexitatea activității sale, un operator poate înlocui evaluarea psihologică menționată la lit. (b) cu o evaluare internă a atributelor și adecvării psihologice ale echipajului de zbor.</p>		
<p>CAT.GEN.MPA.180 Documente, manuale și informații păstrate la bord</p> <p>(a) Operatorul se asigură că următoarele documente, manuale și informații se păstrează la bord în timpul fiecărui zbor, în original sau copie, cu excepția cazurilor în care există dispoziții contrare:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. manualul de zbor al aeronavei (AFM) sau un document/documente echivalent(e); 2. certificatul de înmatriculare în original; 	<p>CAT.GEN.MPA.180 Documente, manuale și informații păstrate la bord</p> <p>(a) Operatorul se asigură că următoarele documente, manuale și informații se păstrează la bord în timpul fiecărui zbor, în original sau copie, cu excepția cazurilor în care există dispoziții contrare:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. manualul de zbor al aeronavei (AFM) sau un document/documente echivalent(e); 2. certificatul de înmatriculare în original; 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>3. certificatul de navigabilitate (CofA) în original;</p> <p>4. certificatul de zgomot, inclusiv o traducere în limba engleză, în cazul în care a fost furnizată de autoritatea responsabilă de eliberarea certificatului de zgomot;</p> <p>5. o copie conformă cu originalul a certificatului de operator aerian (AOC), inclusiv o traducere în limba engleză, dacă AOC a fost emis într-o altă limbă;</p> <p>6. specificațiile de operare relevante pentru tipul de aeronavă, eliberate în conformitate cu AOC, inclusiv o traducere în limba engleză, în cazul în care specificațiile de operare au fost emise în altă limbă;</p> <p>7. licența stațiilor radio ale aeronavei în original, dacă este cazul;</p> <p>8. certificatul (certIFICATELE) de asigurare pentru răspundere civilă față de terți;</p> <p>9. jurnalul de bord al aeronavei sau un document echivalent;</p> <p>10. jurnalul tehnic al aeronavei în conformitate cu anexa I (partea M) la Regulamentul (UE) nr. 1321/2014;</p> <p>11. detalii ale planului de zbor ATS completat, dacă este cazul;</p> <p>12. hărți aeronautice actualizate și corespunzătoare pentru ruta zborului propus și toate rutele pe care este posibil să fie deviat zborul;</p> <p>13. procedurile și informațiile privind semnalele vizuale care trebuie utilizate de aeronava interceptoare și aeronava interceptată;</p>	<p>3. certificatul de navigabilitate (CofA) în original;</p> <p>4. certificatul de zgomot, inclusiv o traducere în limba engleză, în cazul în care a fost furnizată de către autoritatea responsabilă de eliberarea certificatului de zgomot;</p> <p>5. o copie conformă cu originalul AOC, inclusiv o traducere în limba engleză, dacă AOC a fost emis într-o altă limbă;</p> <p>6. specificațiile de operare relevante pentru tipul de aeronavă, eliberate în conformitate cu AOC, inclusiv o traducere în limba engleză, în cazul în care specificațiile de operare au fost emise în altă limbă;</p> <p>7. autorizația pentru stațiile radio ale aeronavei în original, dacă este cazul;</p> <p>8. copia contractului (contractelor) de asigurare și a certificatului/poliței (certificatelor/polițelor) de asigurare pentru răspunderea civilă față de pasageri, bagaje și mărfuri, precum și pentru răspunderea civilă față de părți terțe;</p> <p>9. jurnalul de bord al aeronavei sau un document echivalent;</p> <p>10. jurnalul tehnic al aeronavei în conformitate cu anexa nr. 1 (Partea M) la Regulamentul privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu;</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>14. informațiile privind serviciile de căutare și salvare pentru zona zborului avut în vedere, care trebuie să fie ușor accesibile din compartimentul echipajului de zbor;</p> <p>15. părțile în vigoare ale manualului de operațiuni relevante pentru sarcinile membrilor echipajului, care trebuie să fie ușor accesibile membrilor echipajului;</p> <p>16. MEL;</p> <p>17. avizele către navigatori (NOTAM) și documentația de informare AIS (servicii de informare aeronautică) corespunzătoare;</p> <p>18. informațiile meteorologice corespunzătoare;</p> <p>19. manifestul încărcăturii și/sau lista de pasageri, dacă este cazul;</p> <p>20. documentația privind masa și centrajul;</p> <p>21. planul de zbor operațional, dacă este cazul;</p> <p>22. notificarea categoriilor speciale de pasageri (SCP) și a încărcăturilor speciale, dacă este cazul; și</p> <p>23. orice alte documente care pot fi relevante pentru zbor sau care sunt cerute de statele interesate de zbor.</p> <p>(b) Fără a aduce atingere dispozițiilor de la litera (a), pentru operațiuni în condiții de zbor la vedere (VFR) pe timp de zi cu alte aeronave decât cele motorizate complexe care decolează și aterizează pe același aerodrom sau loc de operare în 24 de ore sau care rămân în zona locală specificată în manualul de operațiuni, următoarele documente și informații pot fi însă reținute la respectivul aerodrom sau loc de operare:</p>	<p>11. detalii ale planului de zbor ATS completat, dacă este cazul;</p> <p>12. hărți aeronautice actualizate și corespunzătoare pentru ruta zborului propus și toate rutele pe care este posibil să fie deviat zborul;</p> <p>13. procedurile și informațiile privind semnalele vizuale care trebuie utilizate de aeronava interceptoare și aeronava interceptată;</p> <p>14. informațiile privind serviciile de căutare și salvare pentru zona zborului avut în vedere, care trebuie să fie ușor accesibile din compartimentul echipajului de zbor;</p> <p>15. părțile în vigoare ale manualului de operațiuni relevante pentru sarcinile membrilor echipajului, care trebuie să fie ușor accesibile membrilor echipajului;</p> <p>16. MEL;</p> <p>17. NOTAM și documentația de informare AIS corespunzătoare;</p> <p>18. informațiile meteorologice corespunzătoare;</p> <p>19. manifestul încărcăturii și/sau lista de pasageri, dacă este cazul;</p> <p>20. documentația privind masa și centrajul;</p> <p>21. planul de zbor operațional, dacă este cazul;</p> <p>22. notificarea categoriilor speciale de pasageri (SCP) și a încărcăturilor speciale, dacă este cazul; și</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>1. certificatul de zgomot; 2. licența stațiilor radio ale aeronavei; 3. jurnalul de bord sau un document echivalent; 4. jurnalul tehnic al aeronavei; 5. avizele către navigatori (NOTAM) și documentația de informare AIS; 6. informațiile meteorologice; 7. notificarea SCP și a încărcăturilor speciale, dacă este cazul; și 8. documentația privind masa și centrul. (c) Fără a aduce atingere dispozițiilor de la litera (a), în cazul pierderii sau furtului documentelor indicate la litera (a) punctele 2-8, se permite continuarea exploatării până când zborul ajunge la destinație sau într-un loc în care se pot furniza documente înlocuitoare.</p>	<p>23. orice alte documente care pot fi relevante pentru zbor sau care sunt cerute de statele interesate de zbor. (b) Fără a aduce atingere dispozițiilor de la lit. (a), pentru operațiuni VFR pe timp de zi cu alte aeronave decât cele complex motorizate care decolează și aterizează pe același aerodrom sau loc de operare în 24 de ore sau care rămân în zona locală specificată în manualul de operațiuni, următoarele documente și informații pot fi însă reținute la respectivul aerodrom sau loc de operare: 1. certificatul de zgomot; 2. autorizația pentru stațiile radio ale aeronavei; 3. jurnalul de bord sau un document echivalent; 4. jurnalul tehnic al aeronavei; 5. NOTAM și documentația de informare AIS; 6. informațiile meteorologice; 7. notificarea SCP și a încărcăturilor speciale, dacă este cazul; și 8. documentația privind masa și centrul. (c) Fără a aduce atingere dispozițiilor de la lit. (a), în cazul pierderii sau furtului documentelor indicate la lit. (a) pct. 2-8, se permite continuarea exploatării până când zborul ajunge la destinație sau într-un loc în care se pot furniza documente înlocuitoare.</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>CAT.GEN.MPA.185 Informații păstrate la sol</p> <p>(a) Operatorul trebuie să se asigure că, cel puțin pentru durata fiecărui zbor sau serii de zboruri:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. informațiile relevante privind zborul și adecvate pentru tipul de operațiune se păstrează la sol; 2. informațiile sunt păstrate până când au fost copiate în locul unde vor fi arhivate; sau, în cazul în care acest lucru nu este posibil 3. aceleași informații se păstrează la bordul aeronavei, într-un recipient ignifug. <p>(b) Informațiile menționate la litera (a) de mai sus includ:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. o copie după planul operațional de zbor, după caz; 2. copii ale părții (părților) relevante din jurnalul tehnic al aeronavei; 3. documentația NOTAM specifică rutei, dacă a fost editată în mod special de către operator; 4. documentația privind masa și centrajul, în cazul în care este cerută; și 5. notificarea încărcăturilor speciale. 	<p>CAT.GEN.MPA.185 Informații păstrate la sol</p> <p>(a) Operatorul trebuie să se asigure că, cel puțin pentru durata fiecărui zbor sau serii de zboruri:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. informațiile relevante privind zborul și adecvate pentru tipul de operațiune se păstrează la sol; 2. informațiile sunt păstrate până când au fost copiate în locul unde vor fi arhivate; sau, în cazul în care acest lucru nu este posibil; 3. aceleași informații se păstrează la bordul aeronavei, într-un recipient ignifug. <p>(b) Informațiile menționate la lit. (a) de mai sus includ:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. o copie după planul operațional de zbor, după caz; 2. copii ale părții (părților) relevante din jurnalul tehnic al aeronavei; 3. documentația NOTAM specifică rutei, dacă a fost editată, în mod special, de către operator; 4. documentația privind masa și centrajul, în cazul în care este cerută; și 5. notificarea încărcăturilor speciale. 	Compatibil	
<p>CAT.GEN.MPA.190 Furnizarea de documente și înregistrări</p> <p>La cererea unei persoane autorizate de o autoritate, comandantul trebuie să îi prezinte acesteia, într-o perioadă rezonabilă de timp de la</p>	<p>CAT.GEN.MPA.190 Furnizarea de documente și înregistrări</p> <p>La cererea unei persoane autorizate de AAC, comandantul trebuie să îi prezinte acesteia, într-o perioadă rezonabilă de timp</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
primirea cererii, documentele care trebuie păstrate la bord.	de la primirea cererii, documentele care trebuie păstrate la bord.		
<p>CAT.GEN.MPA.195 Tratarea înregistrărilor efectuate de înregistratoarele de zbor: păstrare, producere, protejare și utilizare</p> <p>(a) După un accident, un incident grav sau un eveniment identificat de autoritatea responsabilă cu investigarea, operatorul unei aeronave trebuie să păstreze datele originale înregistrate de înregistratoarele de zbor timp de 60 de zile sau până la primirea unor dispoziții contrare din partea autorității responsabile cu investigarea.</p> <p>(b) Operatorul trebuie să realizeze verificări și evaluări operaționale ale înregistrărilor pentru a asigura buna funcționare neîntreruptă a înregistratoarelor de zbor care trebuie să fie transportate la bord în conformitate cu prezentul regulament.</p> <p>(c) Operatorul se asigură de păstrarea înregistrărilor parametrilor de zbor și ale mesajelor comunicărilor prin legături de date care trebuie înregistrate de înregistratoarele de zbor. Cu toate acestea, în scopul încercării și întreținerii acestor înregistratoare de zbor, se poate șterge, în momentul încercării, până la o oră din cel mai vechi material înregistrat.</p> <p>(d) Operatorul trebuie să păstreze și să țină la zi documentația care prezintă informațiile necesare pentru transformarea datelor de zbor</p>	<p>CAT.GEN.MPA.195 Tratarea înregistrărilor efectuate de înregistratoarele de zbor: păstrare, producere, protejare și utilizare</p> <p>(a) După un accident, un incident grav sau un eveniment identificat de către autoritatea responsabilă de investigare, operatorul unei aeronave trebuie să păstreze datele originale înregistrate de înregistratoarele de zbor timp de 60 de zile sau până la primirea unor dispoziții contrare din partea autorității responsabile de investigare.</p> <p>(b) Operatorul trebuie să realizeze verificări și evaluări operaționale ale înregistrărilor pentru a asigura buna funcționare neîntreruptă a înregistratoarelor de zbor care trebuie să fie transportate la bord în conformitate cu prezentul Regulament.</p> <p>(c) Operatorul se asigură de păstrarea înregistrărilor parametrilor de zbor și ale mesajelor comunicărilor prin legături de date care trebuie înregistrate de înregistratoarele de zbor. Cu toate acestea, în scopul încercării și întreținerii acestor înregistratoare de zbor, se poate șterge, în</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>neprelucrate în parametri de zbor exprimați prin unități operabile.</p> <p>(e) Operatorul trebuie să pună la dispoziție orice înregistrări efectuate de un înregistrator de zbor care au fost păstrate, dacă autoritatea competentă decide astfel.</p> <p>(f) Fără a aduce atingere Regulamentului (UE) nr. 996/2010 și Regulamentului (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului:</p> <p>1. Cu excepția cazului în care se urmărește asigurarea bunei funcționări a înregistratorului de zbor, înregistrările audio efectuate de un înregistrator de zbor nu sunt divulgate sau utilizate decât dacă se îndeplinesc toate condițiile următoare:</p> <p>(i) există o procedură referitoare la tratarea acestor înregistrări audio și a transcrierii lor;</p> <p>(ii) toți membrii echipajului și întregul personal de întreținere implicat și-au dat acordul în prealabil;</p> <p>(iii) aceste înregistrări audio sunt utilizate numai pentru menținerea sau îmbunătățirea siguranței.</p> <p>1a. Atunci când se inspectează înregistrările audio efectuate de înregistratorul de zbor pentru a se asigura buna funcționare a înregistratorului de zbor, operatorul trebuie să protejeze confidențialitatea acestor înregistrări audio și să se asigure că nu sunt divulgate sau folosite în alte scopuri decât pentru a asigura buna funcționare a înregistratorului de zbor.</p> <p>2. Parametrii de zbor sau mesajele comunicate prin legături de date înregistrate de un înregistrator de zbor nu se folosesc în alte</p>	<p>momentul încercării, până la o oră din cel mai vechi material înregistrat.</p> <p>(d) Operatorul trebuie să păstreze și să țină la zi documentația care prezintă informațiile necesare pentru transformarea datelor de zbor neprelucrate în parametri de zbor exprimați prin unități operabile.</p> <p>(e) Operatorul trebuie să pună la dispoziție orice înregistrări efectuate de un înregistrator de zbor, care au fost păstrate, dacă AAC decide astfel.</p> <p>(f) Fără a aduce atingere cadrului normativ cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor din aviația civilă și cadrului normativ privind protecția datelor cu caracter personal:</p> <p>1. Cu excepția cazului în care se urmărește asigurarea bunei funcționări a înregistratorului de zbor, înregistrările audio efectuate de un înregistrator de zbor nu sunt divulgate sau utilizate decât dacă se îndeplinesc toate condițiile următoare:</p> <p>(i) există o procedură referitoare la tratarea acestor înregistrări audio și a transcrierii lor;</p> <p>(ii) toți membrii echipajului și întregul personal de întreținere implicat și-au dat acordul în prealabil;</p> <p>(iii) aceste înregistrări audio sunt utilizate numai pentru menținerea sau îmbunătățirea siguranței.</p> <p>1a. Atunci când se inspectează înregistrările audio efectuate de</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>scopuri decât pentru investigarea unui accident sau incident a cărui raportare este obligatorie, cu excepția cazurilor în care aceste înregistrări îndeplinesc una dintre condițiile următoare:</p> <p>(i) sunt folosite de operator exclusiv în scopuri de navigabilitate sau de întreținere;</p> <p>(ii) sunt anonimizate;</p> <p>(iii) sunt divulgate în cadrul unor proceduri securizate.</p> <p>3. Cu excepția cazului în care se urmărește asigurarea bunei funcționări a înregistratorului de zbor, imaginile din compartimentul echipajului de zbor care sunt înregistrate de un înregistrator de zbor nu sunt divulgate sau utilizate decât dacă se îndeplinesc toate condițiile următoare:</p> <p>(i) există o procedură referitoare la tratarea acestor înregistrări de imagini;</p> <p>(ii) toți membrii echipajului și întregul personal de întreținere implicat și-au dat acordul în prealabil;</p> <p>(iii) aceste înregistrări de imagini sunt utilizate numai pentru menținerea sau îmbunătățirea siguranței.</p> <p>3a. Atunci când imaginile din compartimentul echipajului de zbor care sunt înregistrate de un înregistrator de zbor sunt inspectate pentru a se asigura buna funcționare a înregistratorului de zbor:</p> <p>(i) aceste imagini nu sunt divulgate sau utilizate în alte scopuri decât pentru a asigura buna funcționare a înregistratorului de zbor;</p>	<p>înregistratorul de zbor, pentru a se asigura buna funcționare a înregistratorului de zbor, operatorul trebuie să protejeze confidențialitatea acestor înregistrări audio și să se asigure că nu sunt divulgate sau folosite în alte scopuri decât pentru a asigura buna funcționare a înregistratorului de zbor.</p> <p>2. Parametrii de zbor sau mesajele comunicate prin legături de date înregistrate de un înregistrator de zbor nu se folosesc în alte scopuri decât pentru investigarea unui accident sau incident a cărui raportare este obligatorie, cu excepția cazurilor în care aceste înregistrări îndeplinesc una dintre următoarele condiții:</p> <p>(i) sunt folosite de operator exclusiv în scopuri de navigabilitate sau de întreținere;</p> <p>(ii) sunt anonimizate;</p> <p>(iii) sunt divulgate în cadrul unor proceduri securizate.</p> <p>3. Cu excepția cazului în care se urmărește asigurarea bunei funcționări a înregistratorului de zbor, imaginile din compartimentul echipajului de zbor care sunt înregistrate de un înregistrator de zbor nu sunt divulgate sau utilizate decât dacă se îndeplinesc toate condițiile următoare:</p> <p>(i) există o procedură referitoare la tratarea acestor înregistrări de imagini;</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(ii) dacă există probabilitatea ca în imagini să fie vizibile părți ale corpului membrilor echipajului, operatorul trebuie să asigure confidențialitatea acestor imagini.</p>	<p>(ii) toți membrii echipajului și întregul personal de întreținere implicat și-au dat acordul în prealabil;</p> <p>(iii) aceste înregistrări de imagini sunt utilizate numai pentru menținerea sau îmbunătățirea siguranței.</p> <p>3a. Atunci când imaginile din compartimentul echipajului de zbor, care sunt înregistrate de un înregistrator de zbor, sunt inspectate pentru a se asigura buna funcționare a înregistratorului de zbor:</p> <p>(i) aceste imagini nu sunt divulgate sau utilizate în alte scopuri decât pentru a asigura buna funcționare a înregistratorului de zbor;</p> <p>(ii) dacă există probabilitatea ca în imagini să fie vizibile părți ale corpului membrilor echipajului, operatorul trebuie să asigure confidențialitatea acestor imagini.</p>		
<p>CAT.GEN.MPA.200 Transportul bunurilor periculoase</p> <p>(a) Cu excepția dispozițiilor contrare conținute în prezenta anexă, transportul bunurilor periculoase pe calea aerului se desfășoară în conformitate cu anexa 18 la Convenția de la Chicago așa cum a fost modificată și detaliată ultima dată prin Instrucțiunile tehnice privind siguranța transportului aerian al bunurilor periculoase (OACI Doc 9284-AN/905), incluzând orice alte adăugiri, anexe și rectificări.</p>	<p>CAT.GEN.MPA.200 Transportul bunurilor periculoase</p> <p>(a) Cu excepția dispozițiilor contrare conținute în prezenta parte, transportul bunurilor periculoase pe calea aerului se desfășoară în conformitate cu CT-TABP, mijloace acceptabile de punere în conformitate la CT-TABP (<i>în continuare</i> – AMC la CT-TABP) și instrucțiunile tehnice (Doc 9284), incluzând orice alte adăugiri, anexe și rectificări.</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(b) Bunurile periculoase pot fi transportate numai de către un operator autorizat în conformitate cu anexa V (partea SPA), cu excepția cazului în care:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. nu fac obiectul instrucțiunilor tehnice în conformitate cu partea 1 a instrucțiunilor menționate; sau 2. sunt transportate de pasageri sau membri ai echipajului sau se află în bagaje, în conformitate cu partea 8 a instrucțiunilor tehnice. <p>(c) Un operator trebuie să instituie proceduri care să asigure luarea tuturor măsurilor rezonabile pentru prevenirea transportului neintenționat de bunuri periculoase la bord.</p> <p>(d) Operatorul pune la dispoziția membrilor personalului informațiile necesare care să le permită îndeplinirea responsabilităților, așa cum se prevede în instrucțiunile tehnice.</p> <p>(e) În conformitate cu instrucțiunile tehnice, operatorul trebuie să raporteze fără întârziere autorității competente și autorității corespunzătoare a statului în care a avut loc evenimentul cazurile în care:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. au loc incidente sau accidente legate de bunurile periculoase; 2. se descoperă bunuri periculoase nedeclarate sau declarate greșit în încărcătură sau poștă; sau 3. se găsesc bunuri periculoase care sunt transportate de pasageri sau de membri ai echipajului sau se află în bagajele acestora, în conformitate cu partea 8 a instrucțiunilor tehnice. 	<p>(b) Bunurile periculoase pot fi transportate numai de către un operator care a obținut aprobarea din partea AAC în conformitate cu CT-TABP și anexa nr. 5 (Partea SPA), cu excepția cazului în care:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. nu fac obiectul instrucțiunilor tehnice în conformitate cu partea 1 a acestor instrucțiuni; sau 2. sunt transportate de pasageri sau membri ai echipajului sau se află în bagaje, în conformitate cu partea a 8-a a instrucțiunilor tehnice. <p>(c) Un operator trebuie să instituie proceduri care să asigure luarea tuturor măsurilor rezonabile pentru prevenirea transportului neintenționat de bunuri periculoase la bord.</p> <p>(d) Operatorul pune la dispoziția personalului informațiile necesare care să le permită îndeplinirea responsabilităților, așa cum se prevede în instrucțiunile tehnice.</p> <p>(e) În conformitate cu CT-TABP, AMC la CT-TABP și instrucțiunile tehnice, operatorul trebuie să raporteze fără întârziere autorității responsabile de investigare, AAC și autorității corespunzătoare a statului în care a avut loc evenimentul, cazurile în care:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. au loc incidente sau accidente legate de bunurile periculoase; 		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(f) Operatorul se asigură că pasagerii sunt informați în legătură cu bunurile periculoase în conformitate cu instrucțiunile tehnice.</p> <p>(g) Operatorul se asigură că la punctele de acceptare a încărcăturii sunt disponibile afișe care oferă informații despre transportul bunurilor periculoase, conform prevederilor instrucțiunilor tehnice.</p>	<p>2. se descoperă bunuri periculoase nedeclarate sau declarate greșit în încărcătură sau poștă; sau</p> <p>3. se găsesc bunuri periculoase care sunt transportate de pasageri sau de membri ai echipajului sau se află în bagajele acestora, în conformitate cu partea a 8-a a instrucțiunilor tehnice.</p> <p>(f) Operatorul se asigură că pasagerii sunt informați în legătură cu bunurile periculoase în conformitate cu CT-TABP și instrucțiunile tehnice.</p> <p>(g) Operatorul se asigură că la punctele de acceptare a încărcăturii sunt disponibile afișe care oferă informații despre transportul bunurilor periculoase, conform prevederilor instrucțiunilor tehnice.</p>		
<p>CAT.GEN.MPA.205 Sistem de urmărire a aeronavelor – Avioane</p> <p>(a) Până la 16 decembrie 2018, cel târziu, operatorul instituie și menține, ca parte a sistemului de exercitare a controlului operațional al zborurilor, un sistem de urmărire a aeronavelor, care include zborurile eligibile pentru litera (b) atunci când acestea sunt efectuate cu următoarele avioane:</p> <p>1. avioane cu o MCTOM de peste de 27 000 kg și cu o MOPSC de peste 19 locuri pentru care s-a emis un certificat individual de navigabilitate înainte de 16 decembrie 2018, echipate cu o capacitate de a-și comunica poziția adițională pe</p>	<p>CAT.GEN.MPA.205 Sistem de urmărire a aeronavelor – avioane</p> <p>(a) Operatorul instituie și menține, ca parte a sistemului de exercitare a controlului operațional al zborurilor, un sistem de urmărire a aeronavelor, care include zborurile eligibile pentru lit. (b), atunci când acestea sunt efectuate cu următoarele avioane:</p> <p>1. avioane cu o MCTOM de peste de 27 000 kg și cu o MOPSC de peste 19 locuri pentru care s-a emis un CofA individual înainte de 16 decembrie 2019, echipate cu o capacitate de a-și comunica poziția</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>lângă cea a transponderului radar secundar de supraveghere;</p> <p>2. toate avioanele cu o MCTOM de mai mult de 27 000 kg și cu o MOPSC de peste 19 locuri pentru care s-a emis un certificat individual de navigabilitate la data de sau după 16 decembrie 2018; și</p> <p>3. toate avioanele cu o MCTOM de mai mult de 45 500 kg și pentru care s-a emis un certificat individual de navigabilitate la data de sau după 16 decembrie 2018;</p> <p>(b) zborurile vor fi urmărite de către operator de la decolare până la aterizare, cu excepția cazurilor în care ruta planificată și devierile planificate sunt incluse integral în blocuri de spațiu aerian în cazul în care:</p> <p>1. serviciul de supraveghere ATS este furnizat în mod normal și susținut de sisteme de supraveghere pentru controlul traficului aerian (ATC) care permit localizarea aeronavelor la intervale de timp cu o durată corespunzătoare; și</p> <p>2. operatorul a furnizat datele de contact necesare furnizorilor de servicii de navigație aeriană competenți.</p>	<p>adițională pe lângă cea a transponderului radar secundar de supraveghere;</p> <p>2. toate avioanele cu o MCTOM de mai mult de 27 000 kg și cu o MOPSC de peste 19 locuri pentru care s-a emis un certificat individual de navigabilitate la data de sau după 16 decembrie 2018; și</p> <p>3. toate avioanele cu o MCTOM de mai mult de 45 500 kg și pentru care s-a emis un CofA individual la data de sau după 16 decembrie 2019;</p> <p>(b) zborurile vor fi urmărite de către operator de la decolare până la aterizare, cu excepția cazurilor în care ruta planificată și devierile planificate sunt incluse integral în blocuri de spațiu aerian în cazul în care:</p> <p>1. serviciul de supraveghere ATS este furnizat în mod normal și susținut de sisteme de supraveghere pentru controlul traficului aerian (ATC) care permit localizarea aeronavelor la intervale de timp cu o durată corespunzătoare; și</p> <p>2. operatorul a furnizat datele de contact necesare furnizorilor de servicii de navigație aeriană competenți.</p>		
<p>CAT.GEN.MPA.210 Localizarea unei aeronave aflate în pericol – Avioane</p> <p>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:</p>	<p>CAT.GEN.MPA.210 Localizarea unei aeronave aflate în pericol – avioane</p> <p>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:</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(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</p> <p>(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.</p>	<p>1. 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;</p> <p>2. 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.</p>		
<p>CAT.GEN.MPA.215 Program de sprijin</p> <p>(a) Operatorul permite, facilitează și asigură accesul la un program de sprijin proactiv și nepunitiv care va asista și va sprijini echipajul de zbor în ceea ce privește recunoașterea, combaterea și depășirea oricărei probleme care ar putea afecta negativ abilitatea acestuia de a-și exercita în siguranță privilegiile acordate prin licențe. Se asigură un astfel de acces tuturor membrilor de echipaje de zbor.</p> <p>(b) Fără a se aduce atingere legislației naționale aplicabile privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și libera circulație a acestor date, protecția confidențialității datelor este o condiție prealabilă pentru un program de sprijin eficace, deoarece încurajează utilizarea unui astfel de program și asigură integritatea acestuia.</p>	<p>CAT.GEN.MPA.215 Program de sprijin</p> <p>(a) Operatorul permite, facilitează și asigură accesul la un program de sprijin proactiv și nepunitiv care va asista și va sprijini echipajul de zbor în ceea ce privește recunoașterea, combaterea și depășirea oricărei probleme care ar putea afecta negativ abilitatea acestuia de a-și exercita în siguranță privilegiile acordate prin certificate. Se asigură un astfel de acces tuturor membrilor de echipaje de zbor.</p> <p>(b) Fără a se aduce atingere cadrului național aplicabil privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și libera circulație a acestor date, protecția confidențialității datelor este o condiție prealabilă pentru un program de sprijin eficace, deoarece încurajează utilizarea unui astfel de program și asigură integritatea acestuia.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>În vigoare din 27.03.2028, conform 32025R0024</p> <p>CAT.GEN.MPA.220 Responsabilități suplimentare pentru operatorii CAT de aeronave motorizate complexe care efectuează handling propriu</p> <p>(a) Operatorul care prestează oricare dintre activitățile de handling la sol enumerate la articolul 2 alineatul (2) din Regulamentul delegat (UE) 2025/20 [handlingul la sol] pe cont propriu sau în cadrul unei grupări comerciale unice de transportatori aerieni (handling propriu) trebuie să respecte cerințele aplicabile din anexa I și din anexa II la regulamentul respectiv, cu excepția cerințelor aplicabile funcției de supraveghere la sol, care trebuie să se conformeze punctului ORO.GEN.315.</p> <p>(b) Operatorul trebuie să prezinte programul de pregătire pentru personalul său de handling la sol în conformitate cu punctul ORGH.GEN.145 din Regulamentul delegat (UE) 2025/20 [handlingul la sol] autorității competente responsabile cu supravegherea activităților de handling la sol. Programul de pregătire privind bunurile periculoase face obiectul aprobării în conformitate cu ORO.GEN.110 litera (j).</p>	<p>CAT.GEN.MPA.220 Responsabilități suplimentare pentru operatorii CAT de aeronave motorizate complexe care efectuează handling propriu</p> <p>(a) Operatorul care prestează oricare dintre activitățile de handling la sol enumerate la articolul 2 alineatul (2) din Regulamentul privind stabilirea cerințelor pentru furnizarea în condiții de siguranță a serviciilor de handling la sol și pentru organizațiile care le furnizează, și a cerințelor de supraveghere, pe cont propriu sau în cadrul unei grupări comerciale unice de transportatori aerieni (handling propriu) trebuie să respecte cerințele aplicabile din anexa I și din anexa II la regulamentul respectiv, cu excepția cerințelor aplicabile funcției de supraveghere la sol, care trebuie să se conformeze punctului ORO.GEN.315. (b) Operatorul trebuie să prezinte programul de pregătire pentru personalul său de handling la sol în conformitate cu punctul ORGH.GEN.145 din Regulamentul privind stabilirea cerințelor pentru furnizarea în condiții de siguranță a serviciilor de handling la sol și pentru organizațiile care le furnizează, și a cerințelor de supraveghere, către AAC. Programul de pregătire privind bunurile periculoase face obiectul aprobării în conformitate cu ORO.GEN.110 litera (j)</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>SUBPARTEA B PROCEDURI OPERAȚIONALE SECȚIUNEA 1 Aeronave motorizate CAT.OP.MPA.100 Utilizarea serviciilor de trafic aerian</p> <p>(a) Operatorul se asigură că:</p> <ol style="list-style-type: none"> serviciile de trafic aerian (ATS) corespunzătoare spațiului aerian și reglementările aeronautice aplicabile sunt utilizate pentru toate zborurile ori de câte ori sunt disponibile; instrucțiunile operaționale în timpul zborului care presupun o modificare a planului de zbor ATS sunt coordonate, dacă există posibilitatea, cu unitatea ATS corespunzătoare înainte de transmiterea către o aeronavă. <p>(b) Fără a aduce atingere dispozițiilor de la litera (a), folosirea ATS nu este necesară decât dacă este prevăzută în mod expres în cerințele referitoare la spațiul aerian pentru:</p> <ol style="list-style-type: none"> operațiuni în condiții VFR pe timp de zi cu alte avioane decât cele motorizate complexe; elicoptere cu o MCTOM de maximum 3 175 kg operate pe timp de zi și pe rute pe care se zboară după repere vizuale; sau operațiuni locale cu elicoptere (LHO), cu condiția ca măsurile privind serviciile de căutare și salvare să poată fi păstrate. 	<p>SUBPARTEA B - PROCEDURI OPERAȚIONALE Secțiunea 1 Aeronave motorizate CAT.OP.MPA.100 Utilizarea serviciilor de trafic aerian</p> <p>(a) Operatorul se asigură că:</p> <ol style="list-style-type: none"> serviciile de trafic aerian (ATS) corespunzătoare spațiului aerian și cadrului normativ aplicabil sunt utilizate pentru toate zborurile ori de câte ori sunt disponibile; instrucțiunile operaționale în timpul zborului care presupun o modificare a planului de zbor ATS sunt coordonate, dacă există posibilitatea, cu unitatea ATS corespunzătoare înainte de transmiterea către o aeronavă. <p>(b) Fără a aduce atingere dispozițiilor de la lit. (a), folosirea ATS nu este necesară decât dacă este prevăzută în mod expres în cerințele referitoare la spațiul aerian pentru:</p> <ol style="list-style-type: none"> operațiuni în condiții VFR pe timp de zi cu alte avioane decât cele complex motorizate; elicoptere cu o MCTOM de maximum 3 175 kg operate pe timp de zi și pe rute pe care se zboară după repere vizuale; sau operațiuni locale cu elicoptere (LHO), cu condiția ca măsurile privind serviciile de căutare și salvare să poată fi păstrate. 	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>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</p>	<p>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 cont de procedurile stabilite de statul aerodromului sau de statul spațiului aerian, dacă este cazul.</p>	Compatibil	
<p>CAT.OP.MPA.105 Folosirea aerodromurilor și a locurilor de operare (a) Operatorul utilizează numai aerodromuri sau locuri de operare care sunt adecvate tipului (tipurilor) de aeronave și operațiunii (operațiunilor) în cauză. (b) Utilizarea locurilor de operare se aplică doar: 1. avioanelor diferite de cele motorizate complexe; și 2. elicopterelor.</p>	<p>CAT.OP.MPA.105 Folosirea aerodromurilor și a locurilor de operare (a) Operatorul utilizează numai aerodromuri sau locuri de operare care sunt adecvate tipului (tipurilor) de aeronave și operațiunii (operațiunilor) în cauză. (b) Utilizarea locurilor de operare se aplică doar: 1. avioanelor diferite de cele complex motorizate; și 2. elicopterelor.</p>	Compatibil	
<p>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.</p>	<p>CAT.OP.MPA.107 Aerodrom adecvat Operatorul consideră un aerodrom ca fiind adecvat dacă, la momentul prevăzut pentru utilizare, acesta 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.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>CAT.OP.MPA.110 Minime de operare pe aerodrom</p> <p>(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.</p> <p>(b) Metoda utilizată pentru stabilirea minimelor de operare pe aerodrom trebuie să țină seama de toate elementele următoare:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. 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); 	<p>CAT.OP.MPA.110 Minime de operare pe aerodrom</p> <p>(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.</p> <p>(b) Metoda utilizată pentru stabilirea minimelor de operare pe aerodrom trebuie să țină seama de elementele următoare:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. experiența operațională relevantă a operatorului; 5. dimensiunile și caracteristicile pistelor/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 IAP; 	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>8. obstacolele din zonele de urcare și marjele de trecere liberă necesare;</p> <p>9. componența, competența și experiența echipajului de zbor;</p> <p>10. IAP;</p> <p>11. caracteristicile aerodromului și serviciile de navigație aeriană (ANS) disponibile;</p> <p>12. toate minimele care este posibil să fie promulgate de statul aerodromului;</p> <p>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;</p> <p>14. orice caracteristici nestandardizate ale aerodromului, ale IAP sau ale mediului înconjurător.</p> <p>(c) Operatorul specifică o metodă de determinare a minimelor de operare pe aerodrom în manualul de operațiuni.</p> <p>(d) Metoda utilizată de operator pentru stabilirea minimelor de operare pe aerodrom și orice modificare a metodei respective trebuie aprobate de autoritatea competentă.</p>	<p>8. obstacolele din zonele de urcare și marjele de trecere liberă necesare;</p> <p>9. componența, competența și experiența echipajului de zbor;</p> <p>10. IAP;</p> <p>11. caracteristicile aerodromului și serviciile de navigație aeriană (ANS) disponibile;</p> <p>12. toate minimele care este posibil să fie promulgate de statul aerodromului;</p> <p>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;</p> <p>14. orice caracteristici nestandardizate ale aerodromului, ale IAP sau ale mediului înconjurător.</p> <p>(c) Operatorul specifică o metodă de determinare a minimelor de operare pe aerodrom în manualul de operațiuni.</p> <p>(d) Metoda utilizată de operator pentru stabilirea minimelor de operare pe aerodrom și orice modificare a metodei respective trebuie aprobate de AAC.</p>		
<p>CAT.OP.MPA.115 Tehnica de apropiere – avioane</p> <p>(a) Toate operațiunile de apropiere se efectuează ca operațiuni de apropiere stabilizate, cu excepția cazului în care autoritatea competentă aprobă o procedură diferită pentru o apropiere anume spre o pistă anume.</p>	<p>CAT.OP.MPA.115 Tehnica de apropiere – avioane</p> <p>(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.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(b) Tehnica apropierei finale prin coborâre continuă (CDFA) se utilizează pentru operațiunile de apropiere care folosesc proceduri de apropiere de neprecizie (NPA), cu excepția pistelor anume pentru care autoritatea competentă a aprobat o altă tehnică de zbor.	(b) Tehnica apropierei finale 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.		
<p>CAT.OP.MPA.125 Procedurile instrumentale de plecare și de apropiere</p> <p>(a) Operatorul trebuie să se asigure că se utilizează procedurile instrumentale de plecare și de apropiere stabilite de statul pe teritoriul căruia se află aerodromul.</p> <p>(b) Fără a aduce atingere literei (a), un comandant poate accepta o autorizare din partea ATC pentru a devia de la o rută de plecare sau de sosire publicată, cu condiția să fie îndeplinite criteriile de trecere a obstacolelor și să se țină seama în totalitate de condițiile de operare. În orice caz, apropierea finală trebuie să fie efectuată vizual sau în conformitate cu procedurile stabilite de apropiere instrumentală.</p> <p>(c) Fără a aduce atingere literei (a), operatorul poate utiliza proceduri diferite de cele menționate la litera (a) cu condiția să fi fost aprobate de statul în care se află aerodromul și să fi fost specificate în manualul de operațiuni.</p>	<p>CAT.OP.MPA.125 Procedurile instrumentale de plecare și de apropiere</p> <p>(a) Operatorul trebuie să se asigure că se utilizează procedurile instrumentale de plecare și de apropiere stabilite de către AAC pentru aerodromul respectiv.</p> <p>(b) Fără a aduce atingere lit. (a), un comandant poate accepta o autorizare din partea ATC pentru a devia de la o rută de plecare sau de sosire publicată, cu condiția să fie îndeplinite criteriile de trecere a obstacolelor și să se țină seama în totalitate de condițiile de operare. În orice caz, apropierea finală trebuie să fie efectuată vizual sau în conformitate cu procedurile stabilite de apropiere instrumentală.</p> <p>(c) Fără a aduce atingere lit. (a), operatorul poate utiliza proceduri diferite de cele menționate la lit. (a), cu condiția să fi fost aprobate de către AAC pentru aerodromul respectiv și să fi fost specificate în manualul de operațiuni.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>CAT.OP.MPA.126 Navigația bazată pe performanțe Operatorul se asigură că, atunci când navigația bazată pe performanțe (PBN) este necesară pentru ruta sau procedura de zbor:</p> <p>(a) specificația de navigație PBN relevantă este precizată în AFM sau în alt document care a fost aprobat de autoritatea de certificare în cadrul unei evaluări a navigabilității sau care se bazează pe o astfel de aprobare și</p> <p>(b) aeronava este operată în conformitate cu specificația de navigație și cu limitările relevante indicate în AFM sau în celălalt document menționat mai sus.</p>	<p>CAT.OP.MPA.126 Navigația bazată pe performanțe Operatorul se asigură că, atunci când navigația bazată pe performanțe (PBN) este necesară pentru ruta sau procedura de zbor:</p> <p>(a) specificația de navigație PBN relevantă este precizată în AFM sau în alt document care a fost aprobat de către autoritatea de certificare în cadrul unei evaluări a navigabilității sau care se bazează pe o astfel de aprobare; și</p> <p>(b) aeronava este operată în conformitate cu specificația de navigație și cu limitările relevante indicate în AFM sau în celălalt document sus-menționat.</p>	Compatibil	
<p>CAT.OP.MPA.130 Proceduri de reducere a zgomotului – avioane (a) Cu excepția operațiunilor în condiții VFR pe alte avioane decât cele motorizate complexe, operatorul stabilește proceduri operaționale corespunzătoare de plecare și de sosire/apropiere pentru fiecare tip de avion ținând seama de nevoia de a reduce la minimum efectele zgomotului aeronavelor.</p> <p>(b) Procedurile trebuie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. să asigure prioritatea siguranței în raport cu reducerea zgomotului; și 2. să se poată utiliza simplu și în siguranță, fără a mări semnificativ volumul de muncă al echipajului pe durata fazelor critice ale zborului. 	<p>CAT.OP.MPA.130 Proceduri de reducere a zgomotului – avioane (a) Cu excepția operațiunilor în condiții VFR pe alte avioane decât cele complex motorizate, operatorul stabilește proceduri operaționale corespunzătoare de plecare și de sosire/apropiere pentru fiecare tip de avion, ținând seama de nevoia de a reduce la minimum efectele zgomotului aeronavelor.</p> <p>(b) Procedurile trebuie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. să asigure prioritatea siguranței în raport cu reducerea zgomotului; și 2. să se poată utiliza simplu și în siguranță, fără a mări semnificativ volumul de muncă 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	al echipajului pe durata fazelor critice ale zborului.		
<p>CAT.OP.MPA.131 Proceduri de reducere a zgomotului – elicoptere (a) Operatorul se asigură că procedurile de decolare și aterizare iau în considerare nevoia de a reduce la minimum efectele zgomotului elicopterelor. (b) Procedurile trebuie: 1. să asigure prioritatea siguranței în raport cu reducerea zgomotului; și 2. să se poată utiliza simplu și în siguranță, fără a mări semnificativ volumul de muncă al echipajului pe durata fazelor critice ale zborului.</p>	<p>CAT.OP.MPA.131 Proceduri de reducere a zgomotului – elicoptere (a) Operatorul se asigură că procedurile de decolare și aterizare iau în considerare nevoia de a reduce la minimum efectele zgomotului elicopterelor. (b) Procedurile trebuie: 1. să asigure prioritatea siguranței în raport cu reducerea zgomotului; și 2. să se poată utiliza simplu și în siguranță, fără a mări semnificativ volumul de muncă al echipajului pe durata fazelor critice ale zborului.</p>	Compatibil	
<p>CAT.OP.MPA.135 Rute și zone de operare – dispoziții generale (a) Operatorul se asigură că operațiunile se desfășoară numai pe rute sau în zone pentru care: 1. sunt puse la dispoziție instalații spațiale, instalații și servicii la sol, inclusiv servicii meteorologice, adecvate pentru operațiunea planificată; 2. performanțele aeronavei permit conformarea cu cerințele privind altitudinea minimă de zbor; 3. echipamentele aeronavei îndeplinesc cerințele minime pentru operațiunea prevăzută; și 4. sunt disponibile hărți și planuri adecvate.</p>	<p>CAT.OP.MPA.135 Rute și zone de operare – dispoziții generale (a) Operatorul se asigură că operațiunile se desfășoară numai pe rute sau în zone pentru care: 1. sunt puse la dispoziție instalații spațiale, instalații și servicii la sol, inclusiv servicii meteorologice, adecvate pentru operațiunea planificată; 2. performanțele aeronavei permit conformarea cu cerințele privind altitudinea minimă de zbor;</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(b) Operatorul se asigură că operațiunile se desfășoară în conformitate cu orice restricții specificate de autoritatea competentă pentru rutele sau zonele de operare.</p> <p>(c) Litera (a) punctul 1 nu se aplică operațiunilor în condiții VFR pe timp de zi cu alte aeronave decât cele motorizate complexe care decolează și aterizează pe același aerodrom sau loc de operare.</p>	<p>3. echipamentele aeronavei îndeplinesc cerințele minime pentru operațiunea prevăzută; și</p> <p>4. sunt disponibile hărți și planuri adecvate.</p> <p>(b) Operatorul se asigură că operațiunile se desfășoară în conformitate cu orice restricții specificate de către AAC pentru rutele sau zonele de operare.</p> <p>(c) Litera (a) pct. 1 nu se aplică operațiunilor în condiții VFR pe timp de zi cu alte aeronave decât cele complex motorizate care decolează și aterizează pe același aerodrom sau loc de operare.</p>		
<p>CAT.OP.MPA.136 Rute și zone de operare – avioane monomotor</p> <p>Cu excepția cazului în care dispune de aprobare din partea autorității competente în conformitate cu anexa V (partea SPA) subpartea L – OPERAȚIUNI CU AVIOANE MONOMOTOR CU TURBINĂ PE TIMP DE NOAPTE SAU ÎN CONDIȚII IMC (SET-IMC), operatorul se asigură că operațiunile cu avioane monomotor se desfășoară doar pe rute sau în zone în care există suprafețe care permit executarea în siguranță a unei aterizări forțate.</p>	<p>CAT.OP.MPA.136 Rute și zone de operare – avioane monomotor</p> <p>Cu excepția cazului în care dispune de aprobare din partea AAC în conformitate cu subpartea L din anexa nr. 5 (Partea SPA), operatorul se asigură că operațiunile cu avioane monomotor se desfășoară doar pe rute sau în zone în care există suprafețe care permit executarea în siguranță a unei aterizări forțate.</p>	Compatibil	
<p>CAT.OP.MPA.137 Rute și zone de operare – elicoptere</p> <p>Operatorul se asigură că:</p> <p>(a) pentru elicoptere operate în clasa de performanță 3, sunt disponibile suprafețe care</p>	<p>CAT.OP.MPA.137 Rute și zone de operare – elicoptere</p> <p>Operatorul se asigură că:</p> <p>(a) pentru elicoptere operate în clasa de performanță 3, sunt disponibile suprafețe</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>permit executarea în siguranță a unei aterizări forțate, cu excepția cazului în care elicopterul dispune de o aprobare pentru operațiuni în conformitate cu punctul CAT.POL.H.420;</p> <p>(b) pentru elicoptere operate în clasa de performanță 3 care desfășoară operațiuni de „tranzit de coastă”, manualul de operațiuni cuprinde proceduri care asigură că lățimea coridorului de coastă și echipamentele transportate sunt corespunzătoare condițiilor predominante la momentul respectiv.</p>	<p>care permit executarea în siguranță a unei aterizări forțate, cu excepția cazului în care elicopterul dispune de o aprobare pentru operațiuni în conformitate cu CAT.POL.H.420;</p> <p>(b) pentru elicoptere operate în clasa de performanță 3, care desfășoară operațiuni de „tranzit de coastă”, manualul de operațiuni cuprinde proceduri care asigură că lățimea coridorului de coastă și echipamentele transportate sunt corespunzătoare condițiilor predominante la momentul respectiv.</p>		
<p>CAT.OP.MPA.140 Distanța maximă față de un aerodrom adecvat pentru avioane bimotoare fără aprobare ETOPS</p> <p>(a) Cu excepția cazului în care a primit aprobare de la autoritatea competentă în conformitate cu anexa V subpartea F (partea SPA), operatorul nu exploatează un avion bimotor pe o rută care conține un punct aflat față de un aerodrom adecvat, în condiții standard în atmosferă calmă, la o distanță mai mare decât distanța adecvată pentru tipul de avion în cauză dintre următoarele:</p> <p>1. pentru avioanele din clasa de performanță A cu o configurație maximă operațională a locurilor pentru pasageri (MOPSC) de 20 de locuri sau mai multe, distanța parcursă în 60 de minute la viteza de croazieră cu un motor inoperant (OEI) determinată în conformitate cu litera (b);</p>	<p>CAT.OP.MPA.140 Distanța maximă față de un aerodrom adecvat pentru avioane bimotoare fără aprobare ETOPS</p> <p>(a) Cu excepția cazului în care a primit aprobare de la AAC în conformitate cu subpartea F din anexa nr. 5 (Partea SPA), operatorul nu exploatează un avion bimotor pe o rută care conține un punct aflat față de un aerodrom adecvat, în condiții standard în atmosferă calmă, la o distanță mai mare decât distanța adecvată pentru tipul de avion în cauză dintre următoarele:</p> <p>1. pentru avioanele din clasa de performanță A, cu o MOPSC de 20 de locuri sau mai multe, distanța parcursă în 60 de minute la viteza de croazieră cu un</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>2. pentru avioanele din clasa de performanță A cu MOPSC de 19 locuri sau mai puține, distanța parcursă în 120 de minute sau, sub rezerva aprobării de către autoritatea competentă, în maximum 180 de minute pentru avioanele cu turboreactoare, la viteza de croazieră cu OEI determinată în conformitate cu litera (b);</p> <p>3. pentru avioanele din clasa de performanță B sau C, distanța cea mai mică dintre următoarele:</p> <p>(i) distanța parcursă în 120 de minute la viteza de croazieră cu OEI determinată în conformitate cu litera (b);</p> <p>(ii) 300 NM.</p> <p>(b) Operatorul determină o viteză pentru calculul distanței maxime până la un aerodrom adecvat pentru fiecare tip sau variantă de avion bimotor pe care îl exploatează, fără să depășească V_{MO} (viteza maximă de operare), pe baza vitezei reale față de aer pe care avionul o poate menține cu un motor inoperant.</p> <p>(c) Operatorul trebuie să includă în manualul de operațiuni următoarele date, specifice pentru fiecare tip sau variantă:</p> <p>1. valoarea determinată a vitezei de croazieră cu OEI; și</p> <p>2. valoarea determinată a distanței maxime față de un aerodrom adecvat.</p> <p>(d) Pentru a obține aprobarea menționată la litera (a) punctul 2, operatorul trebuie să facă dovada că:</p> <p>1. au fost stabilite proceduri pentru planificarea și expedierea zborului;</p>	<p>motor inoperant (OEI) determinată în conformitate cu lit. (b);</p> <p>2. pentru avioanele din clasa de performanță A, cu o MOPSC de 19 locuri sau mai puține, distanța parcursă în 120 de minute sau, sub rezerva aprobării de către AAC, în maximum 180 de minute pentru avioanele cu turboreactoare, la viteza de croazieră cu OEI determinată în conformitate cu lit. (b);</p> <p>3. pentru avioanele din clasa de performanță B sau C, distanța cea mai mică dintre următoarele:</p> <p>(i) distanța parcursă în 120 de minute la viteza de croazieră cu OEI determinată în conformitate cu lit. (b);</p> <p>(ii) 300 NM.</p> <p>(b) Operatorul determină o viteză pentru calculul distanței maxime până la un aerodrom adecvat pentru fiecare tip sau variantă de avion bimotor pe care îl exploatează, fără să depășească viteza maximă de operare (V_{MO}), pe baza vitezei reale față de aer pe care avionul o poate menține cu un motor inoperant.</p> <p>(c) Operatorul trebuie să includă în manualul de operațiuni următoarele date specifice pentru fiecare tip sau variantă:</p> <p>1. valoarea determinată a vitezei de croazieră cu OEI; și</p> <p>2. valoarea determinată a distanței maxime față de un aerodrom adecvat.</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>2. au fost elaborate și incluse în programul de întreținere a aeronavei al operatorului, în conformitate cu anexa I (partea M) la Regulamentul (UE) nr. 1321/2014, instrucțiuni și proceduri de întreținere specifice pentru a asigura nivelurile preconizate de menținere a navigabilității și de fiabilitate a avionului și a motoarelor acestuia, inclusiv:</p> <p>(i) un program privind consumul de ulei de motor;</p> <p>(ii) un program de monitorizare a stării motorului.</p>	<p>(d) Pentru a obține aprobarea menționată la lit. (a) pct. 2, operatorul trebuie să facă dovada că:</p> <p>1. au fost stabilite proceduri pentru planificarea și expedierea zborului;</p> <p>2. au fost elaborate și incluse în programul de întreținere a aeronavei al operatorului, în conformitate cu anexa nr. 1 (Partea M) la Regulamentul privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu, instrucțiuni și proceduri de întreținere specifice pentru a asigura nivelurile preconizate de menținere a navigabilității și de fiabilitate a avionului și a motoarelor acestuia, inclusiv:</p> <p>(i) un program privind consumul de ulei de motor;</p> <p>(ii) un program de monitorizare a stării motorului.</p>		
<p>CAT.OP.MPA.145 Stabilirea altitudinilor minime de zbor</p> <p>(a) Operatorul stabilește pentru toate segmentele de rută care urmează a fi parcurse în zbor:</p> <p>1. altitudinile minime de zbor care să asigure distanța necesară pentru depășirea solului, ținând seama de cerințele din subpartea C; și</p> <p>2. o metodă de determinare a acestor altitudini de către echipajul de zbor.</p>	<p>CAT.OP.MPA.145 Stabilirea altitudinilor minime de zbor</p> <p>(a) Operatorul stabilește, pentru toate segmentele de rută care urmează a fi parcurse în zbor:</p> <p>1. altitudinile minime de zbor care să asigure distanța necesară pentru depășirea solului, ținând seama de cerințele din subpartea C, prezenta parte; și</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(b) Metoda de stabilire a altitudinilor minime de zbor trebuie să fie aprobată de autoritatea competentă.</p> <p>(c) Atunci când altitudinile minime de zbor stabilite de operator sunt diferite de cele stabilite de un stat survolat, se aplică valorile cele mai mari.</p>	<p>2. o metodă de determinare a acestor altitudini de către echipajul de zbor.</p> <p>(b) Metoda de stabilire a altitudinilor minime de zbor trebuie să fie aprobată de către AAC.</p> <p>(c) Atunci când altitudinile minime de zbor stabilite de operator sunt diferite de cele stabilite de un stat survolat, se aplică valorile cele mai mari.</p>		
<p>CAT.OP.MPA.155 Transportul categoriilor speciale de pasageri (SCP)</p> <p>(a) Atunci când sunt transportate în zbor, persoanele care necesită condiții, asistență și/sau dispozitive speciale sunt considerate SCP, inclusiv cel puțin:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. persoane cu mobilitate redusă (PRM) care, fără a aduce atingere Regulamentului (CE) nr. 1107/2006, sunt reprezentate de orice persoană a cărei mobilitate este redusă din cauza unui handicap fizic, senzorial sau locomotor, permanent sau temporar, a unui handicap sau deficiențe de intelect sau din orice altă cauză de handicap sau din cauza vârstei; 2. copii de vârstă mică sau copii neînsoțiți; și 3. deportați, pasageri inadmisibili sau prizonieri în custodie. <p>(b) SCP sunt transportați în condiții care să asigure siguranța aeronavei și a ocupanților acesteia în conformitate cu procedurile instituite de operator.</p>	<p>CAT.OP.MPA.155 Transportul categoriilor speciale de pasageri (SCP)</p> <p>(a) Atunci când sunt transportate în zbor, persoanele care necesită condiții, asistență și/sau dispozitive speciale sunt considerate SCP, inclusiv cel puțin:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. persoane cu mobilitate redusă (PRM) care, fără a aduce atingere prevederilor Programului național de facilitare a transporturilor aeriene, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 147/2022, sunt reprezentate de orice persoană a cărei mobilitate este redusă din cauza unei dizabilități fizice, senzoriale sau locomotorii, permanente sau temporare, a unei dizabilități sau deficiențe de intelect sau din orice altă cauză de dizabilitate sau din cauza vârstei; 2. copii de vârstă mică sau copii neînsoțiți; și 3. deportați, pasageri inadmisibili sau prizonieri în custodie. 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(c) SCP nu primesc și nici nu ocupă locuri care permit accesul direct la ieșirile de urgență sau în care prezența lor ar putea:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. împiedica membrii echipajului să își execute sarcinile; 2. obstrucționa accesul la echipamentele de urgență; sau 3. împiedica evacuarea de urgență a aeronavei. <p>(d) Comandantul trebuie informat în prealabil dacă la bord urmează să fie transportați SCP.</p>	<p>(b) SCP sunt transportați în condiții care să asigure siguranța aeronavei și a ocupanților acesteia în conformitate cu procedurile instituite de operator.</p> <p>(c) SCP nu primesc și nici nu ocupă locuri care permit accesul direct la ieșirile de urgență sau în care prezența lor ar putea:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. împiedica membrii echipajului să își execute sarcinile; 2. obstrucționa accesul la echipamentele de urgență; sau 3. împiedica evacuarea de urgență a aeronavei. <p>(d) Comandantul trebuie informat în prealabil dacă la bord urmează să fie transportați SCP.</p>		
<p>CAT.OP.MPA.160 Depozitarea bagajelor și a mărfurilor Operatorul instituie proceduri pentru a se asigura că:</p> <p>(a) în compartimentul pentru pasageri sunt admise numai bagajele de mână care pot fi depozitate în mod corespunzător și în siguranță; și</p> <p>(b) toate bagajele și mărfurile aflate la bord care, dacă s-ar deplasa de la locurile lor, ar putea produce răni sau daune sau ar putea să blocheze coridoarele de trecere și ieșirile sunt depozitate astfel încât să se prevină mișcarea lor.</p>	<p>CAT.OP.MPA.160 Depozitarea bagajelor și a mărfurilor Operatorul instituie proceduri pentru a se asigura că:</p> <p>(a) în compartimentul pentru pasageri sunt admise numai bagajele de mână care pot fi depozitate în mod corespunzător și în siguranță; și</p> <p>(b) toate bagajele și mărfurile aflate la bord care, dacă s-ar deplasa de la locurile lor, ar putea produce răni sau daune sau ar putea să blocheze coridoarele de trecere și ieșirile sunt depozitate astfel încât să se prevină mișcarea lor.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>CAT.OP.MPA.165 Locurile pasagerilor Operatorul stabilește proceduri prin care să asigure că pasagerii sunt așezați în așa fel încât, în cazul în care se impune o evacuare de urgență, aceștia pot contribui cel mai bine la evacuarea aeronavei și nu împiedică desfășurarea acestei acțiuni.</p>	<p>CAT.OP.MPA.165 Locurile pasagerilor Operatorul stabilește proceduri prin care să asigure că pasagerii sunt așezați în așa fel încât, în cazul în care se impune o evacuare de urgență, aceștia pot contribui cel mai bine la evacuarea aeronavei și nu împiedică desfășurarea acestei acțiuni.</p>	Compatibil	
<p>CAT.OP.MPA.170 Informarea pasagerilor Operatorul trebuie să se asigure că: (a) pasagerii sunt informați și li se fac demonstrații cu privire la siguranță astfel încât să le fie facilitată executarea procedurilor aplicabile în eventualitatea unei urgențe; și (b) pasagerilor li se pune la dispoziție un pliant cu informații de siguranță în care sunt date instrucțiuni sub formă de pictograme ce indică modul de funcționare a echipamentelor de siguranță și de urgență și ieșirile de urgență pe care pasagerii le-ar putea folosi.</p>	<p>CAT.OP.MPA.170 Informarea pasagerilor Operatorul trebuie să se asigure că: (a) pasagerii sunt informați și li se fac demonstrații cu privire la siguranță astfel încât să le fie facilitată executarea procedurilor aplicabile în eventualitatea unei urgențe; și (b) pasagerilor li se pune la dispoziție un pliant cu informații de siguranță în care sunt date instrucțiuni sub formă de pictograme ce indică modul de funcționare a echipamentelor de siguranță și de urgență și ieșirile de urgență pe care pasagerii le-ar putea folosi.</p>	Compatibil	
<p>CAT.OP.MPA.175 Pregătirea zborului (a) Pentru fiecare zbor avut în vedere, se realizează un plan de zbor operațional, pe baza caracteristicilor de performanță ale aeronavei, a altor limitări de operare și a condițiilor relevante previzibile pe ruta care trebuie urmată și pe aerodromurile/locurile de operare în cauză. (b) Comandantul nu trebuie să înceapă un zbor decât dacă are certitudinea că:</p>	<p>CAT.OP.MPA.175 Pregătirea zborului (a) Pentru fiecare zbor avut în vedere se realizează un plan de zbor operațional, pe baza caracteristicilor de performanță ale aeronavei, a altor limitări de operare și a condițiilor relevante previzibile pe ruta care trebuie urmată și pe aerodromurile/locurile de operare în cauză.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>1. pot fi respectate toate elementele prevăzute la punctul 2a.3 din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008 cu privire la navigabilitatea și înmatricularea aeronavelor, instrumentelor și echipamentelor, masa și centrajul, amplasarea centrului de gravitate (CG), bagaje și mărfuri, precum și limitările de operare ale aeronavei;</p> <p>2. aeronava este exploatată în condiții care nu contravin prevederilor din lista derogărilor de configurație (CDL);</p> <p>3. sunt disponibile acele părți din manualul de operațiuni care sunt necesare pentru desfășurarea zborului;</p> <p>4. documentele, informațiile suplimentare și formularele care trebuie să fie disponibile conform CAT.GEN.MPA.180 se află la bord;</p> <p>5. sunt disponibile versiuni actualizate ale hărților, planurilor și documentației asociate sau date echivalente pentru operațiunile cu aeronava avute în vedere, inclusiv orice deviere care ar putea să apară;</p> <p>6. instalațiile spațiale, instalațiile și serviciile la sol necesare pentru zborul planificat sunt disponibile și adecvate;</p> <p>7. prevederile din manualul de operațiuni referitoare la necesarul de combustibil/energie, ulei și oxigen, altitudinile minime de siguranță, minimele de operare pe aerodrom și disponibilitatea aerodromurilor de rezervă, după caz, pot fi respectate în cazul zborului planificat;</p> <p>7a. orice bază de date de navigație necesară pentru navigația bazată pe performanțe este corespunzătoare și actuală; și</p>	<p>(b) Comandantul nu trebuie să înceapă un zbor decât dacă are certitudinea că:</p> <p>1. pot fi respectate toate elementele prevăzute la pct. 6 subpct. 3) din anexa nr. 3 la Codul aerian cu privire la navigabilitatea și înmatricularea aeronavelor, instrumentelor și echipamentelor, masa și centrajul, amplasarea centrului de gravitate (CG), bagaje și mărfuri, precum și limitările de operare ale aeronavei;</p> <p>2. aeronava este exploatată în condiții care nu contravin prevederilor din CDL;</p> <p>3. sunt disponibile acele părți din manualul de operațiuni care sunt necesare pentru desfășurarea zborului;</p> <p>4. documentele, informațiile suplimentare și formularele care trebuie să fie disponibile conform CAT.GEN.MPA.180 se află la bord;</p> <p>5. sunt disponibile versiuni actualizate ale hărților, planurilor și documentației asociate sau date echivalente pentru operațiunile cu aeronava avute în vedere, inclusiv orice deviere care ar putea să apară;</p> <p>6. instalațiile spațiale, instalațiile și serviciile la sol necesare pentru zborul planificat sunt disponibile și adecvate;</p> <p>7. prevederile din manualul de operațiuni referitoare la necesarul de combustibil/energie, ulei și oxigen, altitudinile minime de siguranță, minimele</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>8. orice limitare operațională suplimentară poate fi respectată.</p> <p>(c) Fără a aduce atingere literei (a), nu este necesar un plan de zbor operațional pentru operațiuni în condiții VFR cu:</p> <p>1. alte avioane decât cele motorizate complexe care decolează și aterizează pe același aerodrom sau loc de operare; sau</p> <p>2. elicoptere cu o MCTOM de 3 175 kg sau mai puțin, pe timp de zi, pe rute pe care se zboară după repere vizuale într-o zonă locală, după cum se specifică în manualul de operațiuni.</p>	<p>de operare pe aerodrom și disponibilitatea aerodromurilor de rezervă, după caz, pot fi respectate în cazul zborului planificat;</p> <p>7a. orice bază de date de navigație necesară pentru navigația bazată pe performanțe este corespunzătoare și actuală; și</p> <p>8. orice limitare operațională suplimentară poate fi respectată.</p> <p>(c) Fără a aduce atingere lit. (a), nu este necesar un plan de zbor operațional pentru operațiuni în condiții VFR cu:</p> <p>1. alte avioane decât cele complex motorizate care decolează și aterizează pe același aerodrom sau loc de operare; sau</p> <p>2. elicoptere cu o MCTOM de 3 175 kg sau mai puțin, pe timp de zi, pe rute pe care se zboară după repere vizuale într-o zonă locală, după cum se specifică în manualul de operațiuni.</p>		
<p>CAT.OP.MPA.177 Prezentarea planului de zbor ATS</p> <p>(a) Dacă nu se depune un plan de zbor pentru serviciile de trafic aerian (ATS) deoarece acest lucru nu este impus de reglementările aeronautice, se păstrează informații adecvate care să permită activarea, în caz de necesitate, a serviciilor de alertă.</p> <p>(b) Dacă se operează dintr-un loc unde depunerea unui plan de zbor ATS este imposibilă, planul de zbor ATS se transmite cât mai curând posibil după decolare de către comandant sau operator.</p>	<p>CAT.OP.MPA.177 Prezentarea planului de zbor ATS</p> <p>(a) Dacă nu se depune un plan de zbor pentru serviciile de trafic aerian (ATS), deoarece acest lucru nu este impus de reglementările aeronautice, se păstrează informații adecvate care să permită activarea, în caz de necesitate, a serviciilor de alertă.</p> <p>(b) Dacă se operează dintr-un loc unde depunerea unui plan de zbor ATS este imposibilă, planul de zbor ATS se</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	transmite cât mai curând posibil după decolare de către comandant sau operator.		
<p>CAT.OP.MPA.180 Schema de combustibil/energie – avioane</p> <p>(a) Operatorul trebuie să stabilească, să implementeze și să mențină o schemă de combustibil/energie care:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. să fie adecvată pentru tipul sau tipurile de operațiuni efectuate; 2. să corespundă capacității operatorului de a sprijini implementarea sa; precum și 3. să fie: <ul style="list-style-type: none"> (i) o schemă de combustibil/energie de bază, care constituie baza unei scheme de combustibil/energie de bază cu variații și a unei scheme de combustibil/energie individuale; schema de combustibil/energie de bază rezultă dintr-o analiză la scară largă a datelor operaționale și de siguranță obținute în urma performanțelor și experiențelor anterioare ale industriei de profil, cu aplicarea unor principii științifice; schema de combustibil/energie de bază asigură, în această ordine, o operare sigură, eficientă și eficientă a aeronavei; sau (ii) o schemă de combustibil/energie de bază cu variații, care este o schemă de combustibil/energie de bază în cadrul căreia se folosește analiza menționată la punctul (i) pentru a stabili o variație a schemei de combustibil/energie de bază care să asigure, în 	<p>CAT.OP.MPA.180 Schema de combustibil/energie – avioane</p> <p>(a) Operatorul trebuie să stabilească, să implementeze și să mențină o schemă de combustibil/energie care:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. să fie adecvată pentru tipul sau tipurile de operațiuni efectuate; 2. să corespundă capacității operatorului de a sprijini implementarea sa; precum și 3. să fie: <ul style="list-style-type: none"> (i) o schemă de combustibil/energie de bază, care constituie baza unei scheme de combustibil/energie de bază cu variații și a unei scheme de combustibil/energie individuale; schema de combustibil/energie de bază rezultă dintr-o analiză la scară largă a datelor operaționale și de siguranță obținute în urma performanțelor și experiențelor anterioare ale industriei de profil, cu aplicarea unor principii științifice; schema de combustibil/energie de bază asigură, în această ordine, o operare sigură, eficientă și eficientă a aeronavei; sau (ii) o schemă de combustibil/energie de bază cu variații, care este o schemă de combustibil/energie de bază în cadrul căreia se folosește analiza menționată la 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>această ordine, o operare sigură, eficace și eficientă a aeronavei; sau</p> <p>(iii) o schemă de combustibil/energie individuală, care rezultă dintr-o analiză comparativă a datelor operaționale și de siguranță ale operatorului, cu aplicarea unor principii științifice; analiza este utilizată pentru a stabili o schemă de combustibil/energie cu un nivel de siguranță mai ridicat sau echivalent cu cel al schemei de combustibil/energie de bază care să asigure, în această ordine, o operare sigură, eficace și eficientă a aeronavei.</p> <p>(b) Toate schemele de combustibil/energie trebuie să cuprindă:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. o politică de planificare a combustibilului/energiei și de replanificare în timpul zborului; 2. o politică de selectare a aerodromului; precum și 3. o politică de gestionare a combustibilului/energiei în timpul zborului. <p>(c) Schema de combustibil/energie și orice modificare a acesteia necesită aprobarea prealabilă a autorității competente.</p> <p>(d) Atunci când operatorul intenționează să solicite o schemă de combustibil/energie individuală, el trebuie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. să stabilească o performanță de referință în materie de siguranță a schemei sale de combustibil/energie actuale; 2. să își demonstreze capacitatea de a sprijini implementarea schemei de combustibil/energie individuale propuse, inclusiv capacitatea de a 	<p>punctul (i) pentru a stabili o variație a schemei de combustibil/energie de bază care să asigure, în această ordine, o operare sigură, eficace și eficientă a aeronavei; sau</p> <p>(iii) o schemă de combustibil/energie individuală, care rezultă dintr-o analiză comparativă a datelor operaționale și de siguranță ale operatorului, cu aplicarea unor principii științifice; analiza este utilizată pentru a stabili o schemă de combustibil/energie cu un nivel de siguranță mai ridicat sau echivalent cu cel al schemei de combustibil/energie de bază care să asigure, în această ordine, o operare sigură, eficace și eficientă a aeronavei.</p> <p>(b) Toate schemele de combustibil/energie trebuie să cuprindă:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) o politică de planificare a combustibilului/energiei și de replanificare în timpul zborului; (2) o politică de selectare a aerodromului; precum și (3) o politică de gestionare a combustibilului/energiei în timpul zborului. <p>(c) Schema de combustibil/energie și orice modificare a acesteia necesită aprobarea prealabilă a AAC.</p> <p>(d) Atunci când operatorul intenționează să solicite o schemă de combustibil/energie individuală, acesta trebuie:</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>exercita un control operațional adecvat și de a asigura schimbul de informații relevante privind siguranța între personalul de control al operațiunilor și echipajul de zbor; precum și</p> <p>3. să efectueze o evaluare a riscurilor în materie de siguranță care să demonstreze modul în care se obține un nivel de siguranță echivalent cu cel al schemei de combustibil/energie actuale.</p>	<p>1. să stabilească o performanță de referință în materie de siguranță a schemei sale de combustibil/energie actuale;</p> <p>2. să își demonstreze capacitatea de a sprijini implementarea schemei de combustibil/energie individuale propuse, inclusiv capacitatea de a exercita un control operațional adecvat și de a asigura schimbul de informații relevante privind siguranța dintre personalul de control al operațiunilor și echipajul de zbor; precum și</p> <p>3. să efectueze o evaluare a riscurilor în materie de siguranță, care să demonstreze modul în care se obține un nivel de siguranță echivalent cu cel al schemei de combustibil/energie actuale.</p>		
<p>CAT.OP.MPA.181 Schema de combustibil/energie – politica de planificare a combustibilului/energiei și de replanificare în timpul zborului – avioane</p> <p>(a) Operatorul trebuie:</p> <p>1. să stabilească o politică de planificare a combustibilului/energiei și de replanificare în timpul zborului ca parte a schemei de combustibil/energie;</p> <p>2. să se asigure că avionul transportă o cantitate suficientă de combustibil/energie utilizabil(ă) pentru a finaliza zborul planificat în condiții de siguranță și pentru a permite devieri de la operațiunea planificată;</p> <p>3. să elaboreze proceduri pentru politica de planificare a combustibilului/energiei și de</p>	<p>CAT.OP.MPA.181 Selectarea aerodromurilor și a locurilor de operare – elicopter Schema de combustibil/energie – politica de planificare a combustibilului/energiei și de replanificare în timpul zborului – avioane</p> <p>(a) Operatorul trebuie:</p> <p>1. să stabilească o politică de planificare a combustibilului/energiei și de replanificare în timpul zborului ca parte a schemei de combustibil/energie;</p> <p>2. să se asigure că avionul transportă o cantitate suficientă de combustibil/energie utilizabil(ă) pentru a finaliza zborul planificat în condiții de siguranță și pentru</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>replanificare în timpul zborului care să fie cuprinse în manualul de operațiuni;</p> <p>4. să se asigure că planificarea combustibilului/energiei pentru zborul respectiv se bazează pe:</p> <p>(i) date actuale specifice aeronavei, obținute dintr-un sistem de monitorizare a consumului de combustibil/energie sau, dacă nu sunt disponibile;</p> <p>(ii) date furnizate de producătorul avionului.</p> <p>(b) Operatorul trebuie să se asigure că planificarea zborurilor include condițiile de operare în care urmează să se desfășoare zborul; condițiile de operare trebuie să includă cel puțin:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. date privind consumul de combustibil/energie; 2. masele anticipate; 3. condițiile meteorologice preconizate; 4. efectele elementelor de întreținere amânate și/sau ale abaterilor de configurație; 5. ruta și pistele preconizate pentru plecare și pentru sosire; precum și 6. întârzierile anticipate. <p>(c) Operatorul trebuie să se asigure că în calculul combustibilului/energiei utilizabil(e) necesar(e) pentru un zbor, efectuat înainte de începerea zborului, sunt incluse:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. combustibilul/energia pentru rulajul la sol, care trebuie să nu fie sub cantitatea preconizată a fi utilizată înainte de decolare; 2. combustibilul/energia pentru zborul pe rută, care trebuie să fie cantitatea de combustibil/energie necesară pentru a permite 	<p>a permite devieri de la operațiunea planificată;</p> <p>3. să elaboreze proceduri pentru politica de planificare a combustibilului/energiei și de replanificare în timpul zborului, care să fie cuprinse în manualul de operațiuni;</p> <p>4. să se asigure că planificarea combustibilului/energiei pentru zborul respectiv se bazează pe:</p> <p>(i) date actuale specifice aeronavei, obținute dintr-un sistem de monitorizare a consumului de combustibil/energie sau, dacă nu sunt disponibile;</p> <p>(ii) date furnizate de producătorul avionului.</p> <p>(b) Operatorul trebuie să se asigure că planificarea zborurilor include condițiile de operare în care urmează să se desfășoare zborul. Condițiile de operare trebuie să includă cel puțin:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. date privind consumul de combustibil/energie; 2. masele anticipate; 3. condițiile meteorologice preconizate; 4. efectele elementelor de întreținere amânate și/sau ale abaterilor de configurație; 5. ruta și pistele preconizate pentru plecare și pentru sosire; precum și 6. întârzierile anticipate. <p>(c) Operatorul trebuie să se asigure că în calculul combustibilului/energiei utilizabil(e) necesar(e) pentru un zbor,</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>avionului să zboare de la decolare sau de la punctul de replanificare în timpul zborului până la aterizarea pe aerodromul de destinație;</p> <p>3. rezerva operațională de combustibil/energie, care trebuie să fie cantitatea de combustibil/energie necesară pentru a compensa factorii neprevăzuți;</p> <p>4. combustibilul/energia pentru aerodromul de rezervă la destinație:</p> <p>(i) atunci când un zbor este operat cu cel puțin un aerodrom de rezervă la destinație, acesta/aceasta trebuie să fie cantitatea de combustibil/energie necesară pentru a zbura de la aerodromul de destinație la aerodromul de rezervă la destinație sau</p> <p>(ii) atunci când un zbor este operat fără aerodrom de rezervă la destinație, acesta/aceasta trebuie să fie cantitatea de combustibil/energie necesară pentru a aștepta la aerodromul de destinație, permițând în același timp avionului să efectueze o aterizare în siguranță, și pentru a permite devieri de la operarea planificată; ca minim, această cantitate trebuie să fie combustibilul/energia necesar(ă) pentru 15 minute la viteza de așteptare la 1 500 ft (450 m) deasupra cotei aerodromului în condiții standard, calculată în funcție de masa estimată a avionului la sosirea la aerodromul de destinație;</p> <p>5. rezerva finală de combustibil/energie care reprezintă cantitatea de combustibil/energie calculată la viteza de așteptare la 1 500 ft (450 m) deasupra cotei aerodromului în condiții standard, în conformitate cu masa estimată a</p>	<p>efectuat înainte de începerea zborului, sunt incluse:</p> <p>1. combustibilul/energia pentru rulajul la sol, care trebuie să nu fie sub cantitatea preconizată a fi utilizată înainte de decolare;</p> <p>2. combustibilul/energia pentru zborul pe rută, care trebuie să fie cantitatea de combustibil/energie necesară pentru a permite avionului să zboare de la decolare sau de la punctul de replanificare în timpul zborului până la aterizarea pe aerodromul de destinație;</p> <p>3. rezerva operațională de combustibil/energie, care trebuie să fie cantitatea de combustibil/energie necesară pentru a compensa factorii neprevăzuți;</p> <p>4. combustibilul/energia pentru aerodromul de rezervă la destinație:</p> <p>(i) atunci când un zbor este operat cu cel puțin un aerodrom de rezervă la destinație, acesta/aceasta trebuie să fie cantitatea de combustibil/energie necesară pentru a zbura de la aerodromul de destinație la aerodromul de rezervă la destinație; sau</p> <p>(ii) atunci când un zbor este operat fără aerodrom de rezervă la destinație, acesta/aceasta trebuie să fie cantitatea de combustibil/energie necesară pentru a aștepta la aerodromul de destinație, permițând în același timp avionului să efectueze o aterizare în siguranță, și pentru a permite devieri de la operarea planificată;</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>avionului la sosirea la aerodromul de rezervă la destinație sau la aerodromul de destinație atunci când nu este necesar un aerodrom de rezervă la destinație, și care trebuie să nu fie mai mică de:</p> <p>(i) pentru avioanele cu motoare cu piston, combustibilul/energia necesar(ă) pentru a zbura timp de 45 de minute sau</p> <p>(ii) pentru avioanele cu motor cu turbină, combustibilul/energia necesar(ă) pentru a zbura timp de 30 de minute;</p> <p>6. combustibilul/energia suplimentar(ă), dacă este necesar(ă) pentru tipul de operațiune în cauză; acesta/aceasta este cantitatea de combustibil/energie care permite avionului să aterizeze la un aerodrom de rezervă pe rută pentru combustibil/energie (scenariu critic cu ERA pentru combustibil/energie) în eventualitatea unei defecțiuni a aeronavei care sporește în mod semnificativ consumul de combustibil/energie în punctul cel mai critic de-a lungul rutei; acest combustibil/această energie suplimentar(ă) este necesar(ă) numai în cazul în care cantitatea minimă de combustibil/energie calculată în conformitate cu litera (c) subpunctele 2-5 nu este suficientă pentru o astfel de eventualitate;</p> <p>7. combustibilul/energia suplimentar(ă) pentru a ține seama de constrângerile operaționale specifice sau de întârzierile anticipate; precum și</p> <p>8. combustibilul/energia discreționar(ă), dacă este solicitat(ă) de comandant.</p> <p>(d) Operatorul trebuie să se asigure că procedurile de replanificare în timpul zborului</p>	<p>ca minim, această cantitate trebuie să fie combustibilul/energia necesar(ă) pentru 15 minute la viteza de așteptare la 1 500 ft (450 m) deasupra cotei aerodromului în condiții standard, calculată în funcție de masa estimată a avionului la sosirea la aerodromul de destinație;</p> <p>5. rezerva finală de combustibil/energie care reprezintă cantitatea de combustibil/energie calculată la viteza de așteptare la 1 500 ft (450 m) deasupra cotei aerodromului în condiții standard, în conformitate cu masa estimată a avionului la sosirea la aerodromul de rezervă la destinație sau la aerodromul de destinație atunci când nu este necesar un aerodrom de rezervă la destinație, și care trebuie să nu fie mai mică de:</p> <p>(i) pentru avioanele cu motoare cu piston, combustibilul/energia necesar(ă) pentru a zbura timp de 45 de minute; sau</p> <p>(ii) pentru avioanele cu motor cu turbină, combustibilul/energia necesar(ă) pentru a zbura timp de 30 de minute;</p> <p>6. combustibilul/energia suplimentar(ă), dacă este necesar(ă) pentru tipul de operațiune în cauză; acesta/aceasta este cantitatea de combustibil/energie care permite avionului să aterizeze la un aerodrom de rezervă pe rută pentru combustibil/energie (scenariu critic cu ERA pentru combustibil/energie) în eventualitatea unei defecțiuni a aeronavei</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>pentru calculul combustibilului/energiei utilizabil(e) care este necesar(ă) atunci când un zbor se desfășoară de-a lungul unei rute sau către alt aerodrom de destinație decât cele planificate inițial cuprind litera (c) subpunctele 2-7.</p>	<p>care sporește în mod semnificativ consumul de combustibil/energie în punctul cel mai critic de-a lungul rutei; acest combustibil/această energie suplimentar(ă) este necesar(ă) numai în cazul în care cantitatea minimă de combustibil/energie calculată în conformitate cu litera (c) subpct. 2-5 nu este suficientă pentru o astfel de eventualitate;</p> <p>7. combustibilul/energia suplimentar(ă) pentru a ține seama de constrângerile operaționale specifice sau de întârzierile anticipate; precum și</p> <p>8. combustibilul/energia discreționar(ă), dacă este solicitat(ă) de comandant.</p> <p>(d) Operatorul trebuie să se asigure că procedurile de replanificare în timpul zborului pentru calculul combustibilului/energiei utilizabil(e) care este necesar(ă) atunci când un zbor se desfășoară de-a lungul unei rute sau către alt aerodrom de destinație decât cele planificate inițial cuprind lit. (c) subpct. 2-7.</p>		
<p>CAT.OP.MPA.182 Schema de combustibil/energie – politica de selectare a aerodromului – avioane</p> <p>(a) În etapa de planificare, operatorul trebuie să se asigure că, odată ce zborul a început, există o certitudine rezonabilă că un aerodrom pe care se poate efectua o aterizare în siguranță va fi</p>	<p>CAT.OP.MPA.182 Schema de combustibil/energie – politica de selectare a aerodromului – avioane</p> <p>(a) La etapa de planificare, operatorul trebuie să se asigure că, odată ce zborul a început, există o certitudine rezonabilă că un aerodrom pe care se poate efectua o aterizare în siguranță va fi disponibil la ora</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>disponibil la ora estimată de utilizare a aerodromului respectiv.</p> <p>(b) În etapa de planificare, pentru a permite o aterizare în siguranță în cazul unei situații anormale sau de urgență după decolare, operatorul trebuie să selecteze și să specifice în planul de zbor operațional un aerodrom de rezervă la decolare dacă fie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. condițiile meteorologice de la aerodromul de plecare sunt sub minimele de aterizare stabilite de operator pentru respectiva operațiune; fie 2. întoarcerea la aerodromul de plecare ar fi imposibilă din alte motive. <p>(c) Aerodromul de rezervă la decolare trebuie să fie situat la o distanță față de aerodromul de plecare care să reducă la minimum riscul de expunere la situații potențial anormale sau de urgență. Atunci când selectează aerodromul de rezervă la decolare, operatorul trebuie să țină seama cel puțin de următoarele:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. condițiile meteorologice reale și prognozate; 2. disponibilitatea și calitatea infrastructurii aerodromului; 3. capacitățile de navigație și de aterizare ale aeronavei în condiții anormale sau de urgență, ținând seama de redundanța sistemelor critice; precum și 4. aprobările deținute [de exemplu, operațiuni pe rază extinsă cu avioane dotate cu două motoare (ETOPS), operațiuni în condiții de vizibilitate redusă (LVO) etc.]. <p>(d) În etapa de planificare, pentru fiecare zbor în conformitate cu regulile de zbor instrumental</p>	<p>estimată de utilizare a aerodromului respectiv.</p> <p>(b) La etapa de planificare, pentru a permite o aterizare în siguranță în cazul unei situații anormale sau de urgență după decolare, operatorul trebuie să selecteze și să specifice în planul de zbor operațional un aerodrom de rezervă la decolare, dacă fie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. condițiile meteorologice de la aerodromul de plecare sunt sub minimele de aterizare stabilite de operator pentru respectiva operațiune; fie 2. întoarcerea la aerodromul de plecare ar fi imposibilă din alte motive. <p>(c) Aerodromul de rezervă la decolare trebuie să fie situat la o distanță față de aerodromul de plecare care să reducă la minimum riscul de expunere la situații potențial anormale sau de urgență. Atunci când selectează aerodromul de rezervă la decolare, operatorul trebuie să țină seama cel puțin de următoarele:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. condițiile meteorologice reale și prognozate; 2. disponibilitatea și calitatea infrastructurii aerodromului; 3. capacitățile de navigație și de aterizare ale aeronavei în condiții anormale sau de urgență, ținând seama de redundanța sistemelor critice; precum și 4. aprobările deținute [de exemplu, operațiuni pe rază extinsă cu avioane 		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(IFR), operatorul trebuie să selecteze și să specifice în planul de zbor operațional și în planul de zbor pentru serviciile de trafic aerian (ATS) unul sau mai multe aerodromuri, astfel încât să fie disponibile două opțiuni pentru aterizarea în siguranță în timpul operării normale atunci când:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. se ajunge la aerodromul de destinație sau 2. se ajunge în punctul de ne-întoarcere, la orice ERA pentru combustibil/energie disponibil în timpul operațiunilor cu aerodrom izolat; un zbor către un aerodrom izolat nu trebuie continuat dincolo de punctul de ne-întoarcere decât dacă o evaluare actualizată a condițiilor meteorologice, a condițiilor de trafic și a altor condiții operaționale indică faptul că se poate efectua o aterizare în siguranță pe aerodromul de destinație la ora estimată de utilizare. <p>Operatorul trebuie să obțină aprobarea prealabilă a autorității competente pentru utilizarea unui aerodrom izolat ca aerodrom de destinație.</p> <p>(e) Operatorul trebuie să aplice limite de siguranță adecvate în cazul planificării zborurilor, pentru a ține seama de o posibilă deteriorare a prognozelor disponibile privind condițiile meteorologice disponibile la ora estimată de aterizare.</p> <p>(f) Pentru fiecare zbor IFR, operatorul trebuie să se asigure că sunt disponibile mijloace suficiente pentru navigarea către și pentru aterizarea la aerodromul de destinație sau la orice aerodrom de rezervă la destinație în eventualitatea unei</p>	<p>dotate cu două motoare (ETOPS), operațiuni în condiții de vizibilitate redusă (LVO) etc.].</p> <p>(d) La etapa de planificare, pentru fiecare zbor în conformitate cu regulile de zbor instrumental (IFR), operatorul trebuie să selecteze și să specifice în planul de zbor operațional și în planul de zbor pentru serviciile de trafic aerian (ATS) unul sau mai multe aerodromuri, astfel încât să fie disponibile două opțiuni pentru aterizarea în siguranță în timpul operării normale atunci când:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. se ajunge la aerodromul de destinație; sau 2. se ajunge în punctul de ne-întoarcere, la orice ERA pentru combustibil/energie disponibil(ă) în timpul operațiunilor cu aerodrom izolat. Un zbor către un aerodrom izolat nu trebuie continuat dincolo de punctul de ne-întoarcere decât dacă o evaluare actualizată a condițiilor meteorologice, a condițiilor de trafic și a altor condiții operaționale indică faptul că se poate efectua o aterizare în siguranță pe aerodromul de destinație la ora estimată de utilizare. <p>Operatorul trebuie să obțină aprobarea prealabilă a AAC pentru utilizarea unui aerodrom izolat ca aerodrom de destinație.</p> <p>(e) Operatorul trebuie să aplice limite de siguranță adecvate în cazul planificării zborurilor, pentru a ține seama de o</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
pierderi de capacitate pentru operațiunea de apropiere și de aterizare avută în vedere.	<p>posibilă deteriorare a prognozelor disponibile privind condițiile meteorologice disponibile la ora estimată de aterizare.</p> <p>(f) Pentru fiecare zbor IFR, operatorul trebuie să se asigure că sunt disponibile mijloace suficiente pentru navigarea către și pentru aterizarea la aerodromul de destinație sau la orice aerodrom de rezervă la destinație în eventualitatea unei pierderi de capacitate pentru operațiunea de apropiere și de aterizare avută în vedere.</p>		
<p>CAT.OP.MPA.185 Schema de combustibil/energie – Politica de gestionare a combustibilului/energiei în timpul zborului – avioane</p> <p>(a) Operatorul trebuie să stabilească proceduri de gestionare a combustibilului/energiei în timpul zborului care să asigure:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. validarea continuă a ipotezelor formulate în etapa de planificare (planificarea înainte de zbor sau replanificarea în timpul zborului sau ambele); 2. reanalizarea și ajustarea, dacă este necesar; 3. faptul că cantitatea de combustibil/energie utilizabil(ă) rămasă la bord este protejată și nu este mai mică decât cantitatea de combustibil/energie necesară pentru a se îndrepta către un aerodrom unde se poate efectua o aterizare în siguranță; precum și 4. înregistrarea datelor relevante privind combustibilul/energia în sensul punctelor 1, 2 și 3. 	<p>CAT.OP.MPA.185 Schema de combustibil/energie – politica de gestionare a combustibilului/energiei în timpul zborului – avioane</p> <p>(a) Operatorul trebuie să stabilească proceduri de gestionare a combustibilului/energiei în timpul zborului, care să asigure:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. validarea continuă a ipotezelor formulate în etapa de planificare (planificarea înainte de zbor sau replanificarea în timpul zborului sau ambele); 2. reanalizarea și ajustarea, dacă este necesar; 3. faptul că cantitatea de combustibil/energie utilizabil(ă) rămasă la bord este protejată și nu este mai mică decât cantitatea de combustibil/energie necesară pentru a se îndrepta către un 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(b) Operatorul trebuie să dispună de proceduri pentru a solicita comandantului să obțină informații privind întârzierile de la o sursă fiabilă atunci când circumstanțe neprevăzute pot duce la aterizarea pe aerodromul de destinație cu mai puțin decât rezerva finală de combustibil/energie plus orice:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. cantitate de combustibil/energie pentru a se îndrepta către un aerodrom de rezervă, dacă este necesar; sau 2. cantitate de combustibil/energie necesară pentru a se îndrepta către un aerodrom izolat. <p>(c) Comandantul trebuie să informeze controlul traficului aerian (ATC) cu privire la o stare de „combustibil/energie minim(ă)” declarând „MINIMUM FUEL” atunci când comandantul:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. este hotărât să aterizeze pe un anumit aerodrom; precum și 2. a calculat că orice modificare a autorizării existente pentru aerodromul respectiv poate avea ca rezultat aterizarea cu mai puțin decât rezerva finală de combustibil/energie planificată. <p>(d) Comandantul trebuie să declare o situație de „urgență de combustibil/energie” prin difuzarea mesajului „MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL” atunci când cantitatea de combustibil/energie utilizabil(ă) care este calculată să fie disponibilă la aterizarea la cel mai apropiat aerodrom unde se poate efectua o aterizare în siguranță este mai mică decât rezerva finală de combustibil/energie planificată.</p>	<p>aerodrom unde se poate efectua o aterizare în siguranță; precum și</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. înregistrarea datelor relevante privind combustibilul/energia în sensul pct. 1, 2 și 3. <p>(b) Operatorul trebuie să dispună de proceduri pentru a solicita comandantului să obțină informații privind întârzierile de la o sursă fiabilă, atunci când circumstanțe neprevăzute pot duce la aterizarea pe aerodromul de destinație cu mai puțin decât rezerva finală de combustibil/energie, plus orice:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. cantitate de combustibil/energie pentru a se îndrepta către un aerodrom de rezervă, dacă este necesar; sau 2. cantitate de combustibil/energie necesară pentru a se îndrepta către un aerodrom izolat. <p>(c) Comandantul trebuie să informeze controlul traficului aerian (ATC) cu privire la o stare de «combustibil/energie minim(ă)», declarând «MINIMUM FUEL», atunci când comandantul:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. este hotărât să aterizeze pe un anumit aerodrom; precum și 2. a calculat că orice modificare a autorizării existente pentru aerodromul respectiv poate avea ca rezultat aterizarea cu mai puțin decât rezerva finală de combustibil/energie planificată. <p>(d) Comandantul trebuie să declare o situație de «urgență de</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	<p>combustibil/energie», prin difuzarea mesajului «MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL», atunci când cantitatea de combustibil/energie utilizabil(ă) care este calculată să fie disponibilă la aterizarea la cel mai apropiat aerodrom unde se poate efectua o aterizare în siguranță este mai mică decât rezerva finală de combustibil/energie planificată.</p>		
<p>CAT.OP.MPA.190 Schema de combustibil/energie – elicoptere (a) Operatorul trebuie să stabilească, să implementeze și să mențină o schemă de combustibil/energie care să cuprindă: 1. o politică de planificare a combustibilului/energiei și de replanificare în timpul zborului; precum și 2. o politică de gestionare a combustibilului/energiei în timpul zborului. (b) Schema de combustibil/energie trebuie: 1. să fie adecvată pentru tipul sau tipurile de operațiuni efectuate; precum și 2. să corespundă capacității operatorului de a sprijini implementarea sa. (c) Schema de combustibil/energie și orice modificare a acesteia necesită aprobarea prealabilă a autorității competente.</p>	<p>CAT.OP.MPA.190 Schema de combustibil/energie – elicoptere (a) Operatorul trebuie să stabilească, să implementeze și să mențină o schemă de combustibil/energie, care să cuprindă: 1. o politică de planificare a combustibilului/energiei și de replanificare în timpul zborului; precum și 2. o politică de gestionare a combustibilului/energiei în timpul zborului. (b) Schema de combustibil/energie trebuie: 1. să fie adecvată pentru tipul sau tipurile de operațiuni efectuate; precum și 2. să corespundă capacității operatorului de a sprijini implementarea sa. (c) Schema de combustibil/energie și orice modificare a acesteia necesită aprobarea prealabilă a AAC.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>CAT.OP.MPA.191 Schema de combustibil/energie – politica de planificare a combustibilului/energiei și de replanificare în timpul zborului – elicoptere</p> <p>(a) Ca parte a schemei de combustibil/energie, operatorul trebuie să stabilească o politică de planificare a combustibilului/energiei și de replanificare în timpul zborului pentru a se asigura că aeronava transportă o cantitate suficientă de combustibil/energie utilizabil(ă) pentru a finaliza în condiții de siguranță zborul planificat și pentru a permite devieri de la operațiunea planificată.</p> <p>(b) Operatorul trebuie să se asigure că planificarea zborurilor din punctul de vedere al combustibilului/energiei se bazează cel puțin pe următoarele elemente:</p> <p>1. proceduri cuprinse în manualul de operațiuni, precum și:</p> <p>(i) date actuale specifice aeronavei, obținute dintr-un sistem de monitorizare a consumului de combustibil/energie sau</p> <p>(ii) date furnizate de producătorul aeronavei; precum și</p> <p>2. condițiile de operare în care urmează să se desfășoare zborul, inclusiv:</p> <p>(i) date privind consumul de combustibil/energie;</p> <p>(ii) masele anticipate;</p> <p>(iii) condițiile meteorologice preconizate;</p> <p>(iv) efectele elementelor de întreținere amânate sau ale abaterilor de configurație sau ambele; precum și</p>	<p>CAT.OP.MPA.191 Schema de combustibil/energie – politica de planificare a combustibilului/energiei și de replanificare în timpul zborului – elicoptere</p> <p>(a) Ca parte a schemei de combustibil/energie, operatorul trebuie să stabilească o politică de planificare a combustibilului/energiei și de replanificare în timpul zborului, pentru a se asigura că aeronava transportă o cantitate suficientă de combustibil/energie utilizabil(ă) pentru a finaliza în condiții de siguranță zborul planificat și pentru a permite devieri de la operațiunea planificată.</p> <p>(b) Operatorul trebuie să se asigure că planificarea zborurilor din punctul de vedere al combustibilului/energiei se bazează cel puțin pe următoarele elemente:</p> <p>1. procedurile cuprinse în manualul de operațiuni, precum și:</p> <p>(i) datele actuale specifice aeronavei, obținute dintr-un sistem de monitorizare a consumului de combustibil/energie; sau</p> <p>(ii) datele furnizate de producătorul aeronavei; precum și</p> <p>2. condițiile de operare în care urmează să se desfășoare zborul, inclusiv:</p> <p>(i) datele privind consumul de combustibil/energie;</p> <p>(ii) masele anticipate;</p> <p>(iii) condițiile meteorologice preconizate;</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(v) procedurile și restricțiile introduse de furnizorii de servicii de navigație aeriană.</p> <p>(c) Operatorul trebuie să se asigure că în calculul combustibilului/energiei utilizabil(e) necesar(e) pentru un zbor, efectuat înainte de începerea zborului, sunt incluse:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. combustibilul/energia pentru rulajul la sol, care trebuie să nu fie sub cantitatea preconizată a fi utilizată înainte de decolare; 2. combustibilul/energia pentru zborul pe rută; 3. rezerva operațională de combustibil/energie; 4. combustibilul/energia pentru aerodromul de rezervă la destinație, în cazul în care este necesar un aerodrom de rezervă la destinație; 5. rezerva finală de combustibil/energie, care nu trebuie să fie mai mică de: <p>(i) dacă se zboară în conformitate cu regulile de zbor la vedere (VFR) și se navighează pe timp de zi după repere vizuale terestre, combustibilul/energia necesar(ă) pentru un zbor de 20 de minute la viteză optimă. sau</p> <p>(ii) dacă se zboară în conformitate cu VFR și se navighează prin alte mijloace decât după repere vizuale terestre sau pe timp de noapte, combustibilul/energia necesar(ă) pentru un zbor de 30 de minute la viteză optimă sau</p> <p>(iii) dacă se zboară în conformitate cu regulile de zbor instrumental (IFR), combustibilul/energia necesar(ă) pentru un zbor de 30 de minute la viteza de așteptare la 1 500 ft (450 m) deasupra cotei aerodromului în condiții standard, calculat(ă) în conformitate cu masa estimată a elicopterului la sosirea la aerodromul de rezervă</p>	<p>(iv) efectele elementelor de întreținere amânate sau ale abaterilor de configurație sau ambele; precum și</p> <p>(v) procedurile și restricțiile introduse de furnizorii de servicii de navigație aeriană.</p> <p>(c) Operatorul trebuie să se asigure că în calculul combustibilului/energiei utilizabil(e) necesar(e) pentru un zbor, efectuat înainte de începerea zborului, sunt incluse:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. combustibilul/energia pentru rulajul la sol, care trebuie să nu fie sub cantitatea preconizată a fi utilizată înainte de decolare; 2. combustibilul/energia pentru zborul pe rută; 3. rezerva operațională de combustibil/energie; 4. combustibilul/energia pentru aerodromul de rezervă la destinație, în cazul în care este necesar un aerodrom de rezervă la destinație; 5. rezerva finală de combustibil/energie, care nu trebuie să fie mai mică de: <p>(i) dacă se zboară în conformitate cu regulile de zbor la vedere (VFR) și se navighează pe timp de zi după repere vizuale terestre, combustibilul/energia necesar(ă) pentru un zbor de 20 de minute la viteză optima; sau</p> <p>(ii) dacă se zboară în conformitate cu VFR și se navighează prin alte mijloace decât după repere vizuale terestre sau pe timp de</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>la destinație sau la aerodromul de destinație atunci când nu este necesar un aerodrom de rezervă la destinație;</p> <p>6. combustibilul/energia suplimentar(ă) pentru a ține seama de constrângerile operaționale specifice sau de întârzierile anticipate; precum și</p> <p>7. combustibilul/energia discreționar(ă), dacă este solicitat(ă) de comandant.</p> <p>(d) Operatorul trebuie să se asigure că, dacă un zbor trebuie să urmeze o altă rută sau să se îndrepte către un alt aerodrom de destinație decât cele planificate inițial, procedurile de replanificare în timpul zborului pentru calcularea combustibilului/energiei utilizabil(e) includ:</p> <p>1. combustibilul/energia pentru restul de zbor pe rută;</p> <p>2. rezerva de combustibil/energie, constând în:</p> <p>(i) rezerva operațională de combustibil/energie;</p> <p>(ii) combustibilul/energia pentru aerodromul de rezervă, în cazul în care este necesar un aerodrom de rezervă la destinație;</p> <p>(iii) rezerva finală de combustibil/energie; precum și</p> <p>(iv) combustibilul/energia suplimentar(ă), dacă este necesar(ă) pentru tipul de operațiune în cauză;</p> <p>3. combustibilul/energia suplimentar(ă) pentru a ține seama de constrângerile operaționale specifice sau de întârzierile anticipate; precum și</p> <p>4. combustibilul/energia discreționar(ă), dacă este solicitat(ă) de comandant.</p>	<p>noapte, combustibilul/energia necesar(ă) pentru un zbor de 30 de minute la viteză optimă; sau</p> <p>(iii) dacă se zboară în conformitate cu regulile de zbor instrumental (IFR), combustibilul/energia necesar(ă) pentru un zbor de 30 de minute la viteza de așteptare la 1 500 ft (450 m) deasupra cotei aerodromului în condiții standard, calculat(ă) în conformitate cu masa estimată a elicopterului la sosirea la aerodromul de rezervă la destinație sau la aerodromul de destinație atunci când nu este necesar un aerodrom de rezervă la destinație;</p> <p>6. combustibilul/energia suplimentar(ă) pentru a ține seama de constrângerile operaționale specifice sau de întârzierile anticipate; precum și</p> <p>7. combustibilul/energia discreționar(ă), dacă este solicitat(ă) de comandant.</p> <p>(d) Operatorul trebuie să se asigure că, dacă un zbor trebuie să urmeze o altă rută sau să se îndrepte către un alt aerodrom de destinație decât cele planificate inițial, procedurile de replanificare în timpul zborului pentru calcularea combustibilului/energiei utilizabil(e) includ:</p> <p>1. combustibilul/energia pentru restul de zbor pe rută;</p> <p>2. rezerva de combustibil/energie, constând în:</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(e) Ca alternativă la literele (b)-(d), pentru elicopterele cu o masă maximă certificată la decolare (MCTOM) de 3 175 kg sau mai puțin, care zboară pe timp de zi și pe rute pe care se navighează după repere vizuale terestre, sau pentru operațiuni locale cu elicoptere (LHO), politica privind combustibilul/energia trebuie să asigure faptul că, la finalizarea zborului sau a seriei de zboruri, rezerva finală de combustibil/energia este suficientă pentru:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. o durată de zbor de 30 de minute la viteză optimă sau 2. o durată de zbor de 20 de minute la viteză optimă, dacă se operează într-o zonă care asigură locuri de operare continue și adecvate. 	<p>(i) rezerva operațională de combustibil/energia;</p> <p>(ii) combustibilul/energia pentru aerodromul de rezervă, în cazul în care este necesar un aerodrom de rezervă la destinație;</p> <p>(iii) rezerva finală de combustibil/energia; precum și</p> <p>(iv) combustibilul/energia suplimentar(ă), dacă este necesar(ă) pentru tipul de operațiune în cauză;</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. combustibilul/energia suplimentar(ă) pentru a ține seama de constrângerile operaționale specifice sau de întârzierile anticipate; precum și 4. combustibilul/energia discreționar(ă), dacă este solicitat(ă) de comandant. <p>(e) Ca alternativă, la lit. (b)-(d), pentru elicopterele cu o masă maximă certificată la decolare (MCTOM) de 3 175 kg sau mai puțin, care zboară pe timp de zi și pe rute pe care se navighează după repere vizuale terestre, sau pentru operațiuni locale cu elicoptere (LHO), politica privind combustibilul/energia trebuie să asigure faptul că, la finalizarea zborului sau a seriei de zboruri, rezerva finală de combustibil/energia este suficientă pentru:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. o durată de zbor de 30 de minute la viteză optimă; sau 2. o durată de zbor de 20 de minute la viteză optimă, dacă se operează într-o zonă 		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	care asigură locuri de operare continue și adecvate.		
<p>CAT.OP.MPA.192 Selectarea aerodromurilor și a locurilor de operare – elicoptere</p> <p>(a) Pentru zboruri în condiții meteorologice de zbor instrumental (IMC), operatorul trebuie să selecteze un aerodrom de rezervă la decolare, aflat la cel mult o oră de timp de zbor la viteza normală de croazieră, în caz că întoarcerea la locul de plecare nu este posibilă din motive meteorologice.</p> <p>(b) În etapa de planificare, pentru fiecare zbor în conformitate cu regulile de zbor instrumental (IFR), operatorul trebuie să selecteze și să specifice în planul de zbor operațional și în planul de zbor pentru serviciile de trafic aerian (ATS) unul sau mai multe aerodromuri sau locuri de operare, astfel încât să fie disponibile două opțiuni pentru aterizarea în siguranță în timpul operării normale, cu excepția situației prevăzute la punctul SPA.HOFO.120 litera (b).</p> <p>(c) Operatorul trebuie să aplice limite de siguranță adecvate în cazul planificării zborurilor, pentru a ține seama de o posibilă deteriorare a prognozelor disponibile privind condițiile meteorologice disponibile la ora estimată de aterizare.</p> <p>(d) Pentru fiecare zbor IFR, operatorul trebuie să se asigure că sunt disponibile mijloace suficiente</p>	<p>CAT.OP.MPA.192 Selectarea aerodromurilor și a locurilor de operare – elicoptere</p> <p>(a) Pentru zboruri în condiții meteorologice de zbor instrumental (IMC), operatorul trebuie să selecteze un aerodrom de rezervă la decolare, aflat la cel mult o oră de timp de zbor la viteza normală de croazieră, în caz că întoarcerea la locul de plecare nu este posibilă din motive meteorologice.</p> <p>(b) La etapa de planificare, pentru fiecare zbor în conformitate cu regulile de zbor instrumental (IFR), operatorul trebuie să selecteze și să specifice în planul de zbor operațional și în planul de zbor pentru serviciile de trafic aerian (ATS) unul sau mai multe aerodromuri sau locuri de operare, astfel încât să fie disponibile două opțiuni pentru aterizarea în siguranță în timpul operării normale, cu excepția situației prevăzute la punctul SPA.HOFO.120 lit. (b).</p> <p>(c) Operatorul trebuie să aplice limite de siguranță adecvate în cazul planificării zborurilor, pentru a ține seama de o posibilă deteriorare a prognozelor disponibile privind condițiile</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>pentru navigarea către și pentru aterizarea la aerodromul de destinație sau la orice aerodrom de rezervă la destinație în eventualitatea unei pierderi de capacitate pentru operațiunea de apropiere și de aterizare avută în vedere.</p>	<p>meteorologice disponibile la ora estimată de aterizare. (d) Pentru fiecare zbor IFR, operatorul trebuie să se asigure că sunt disponibile mijloace suficiente pentru navigarea către și pentru aterizarea la aerodromul de destinație sau la orice aerodrom de rezervă la destinație în eventualitatea unei pierderi de capacitate pentru operațiunea de apropiere și de aterizare avută în vedere.</p>		
<p>CAT.OP.MPA.195 Schema de combustibil/energie – Politica de gestionare a combustibilului/energiei în timpul zborului – elicoptere (a) Operatorul trebuie să instituie proceduri prin care să se asigure că în timpul zborului sunt efectuate verificări ale combustibilului/energiei și gestionarea combustibilului/energiei. (b) Comandantul trebuie să monitorizeze cantitatea de combustibil/energie utilizabil(ă) rămasă la bord, pentru a se asigura că este protejată și că nu este mai mică decât cantitatea de combustibil/energie necesară pentru a se îndrepta către un aerodrom sau loc de operare unde se poate efectua o aterizare în siguranță. (c) Comandantul trebuie să informeze controlul traficului aerian (ATC) cu privire la o stare de „combustibil/energie minim(ă)” declarând „MINIMUM FUEL” atunci când comandantul: 1. a hotărât să aterizeze pe un aerodrom sau pe un loc de operare; precum și</p>	<p>CAT.OP.MPA.195 Schema de combustibil/energie – politica de gestionare a combustibilului/energiei în timpul zborului – elicoptere (a) Operatorul trebuie să instituie proceduri prin care să se asigure că în timpul zborului sunt efectuate verificări ale combustibilului/energiei și gestionarea combustibilului/energiei. (b) Comandantul trebuie să monitorizeze cantitatea de combustibil/energie utilizabil(ă) rămasă la bord, pentru a se asigura că este protejată și că nu este mai mică decât cantitatea de combustibil/energie necesară pentru a se îndrepta către un aerodrom sau loc de operare unde se poate efectua o aterizare în siguranță. (c) Comandantul trebuie să informeze controlul traficului aerian (ATC) cu privire la o stare de «combustibil/energie</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>2. a calculat că orice modificare a autorizării existente pentru aerodromul sau locul de operare respectiv ori alte întârzieri în traficul aerian pot avea ca rezultat aterizarea cu mai puțin decât rezerva finală de combustibil/energie planificată.</p> <p>(d) Comandantul trebuie să declare o situație de „urgență de combustibil/energie” prin difuzarea mesajului „MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL” atunci când cantitatea de combustibil/energie utilizabil(ă) estimată a fi disponibilă la aterizarea la cel mai apropiat aerodrom sau loc de operare unde se poate efectua o aterizare în siguranță este mai mică decât rezerva finală de combustibil/energie planificată.</p>	<p>minim(ă)), declarând «MINIMUM FUEL», atunci când comandantul:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. a hotărât să aterizeze pe un aerodrom sau pe un loc de operare; precum și 2. a calculat că orice modificare a autorizării existente pentru aerodromul sau locul de operare respectiv ori alte întârzieri în traficul aerian pot avea ca rezultat aterizarea cu mai puțin decât rezerva finală de combustibil/energie planificată. <p>(d) Comandantul trebuie să declare o situație de «urgență de combustibil/energie», prin difuzarea mesajului «MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL», atunci când cantitatea de combustibil/energie utilizabil(ă) estimată a fi disponibilă la aterizarea la cel mai apropiat aerodrom sau loc de operare unde se poate efectua o aterizare în siguranță este mai mică decât rezerva finală de combustibil/energie planificată.</p>		
<p>CAT.OP.MPA.200 Realimentarea sau extragerea combustibilului aeronavei în regim special</p> <p>(a) Realimentarea sau extragerea combustibilului în regim special se efectuează numai dacă operatorul:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. a realizat o evaluare a riscurilor; 2. a elaborat proceduri; precum și 3. a instituit un program de formare pentru personalul său implicat în astfel de operațiuni. 	<p>CAT.OP.MPA.200 Realimentarea sau extragerea combustibilului aeronavei în regim special</p> <p>(a) Realimentarea sau extragerea combustibilului în regim special se efectuează numai dacă operatorul:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. a realizat o evaluare a riscurilor; 2. a elaborat proceduri; precum și 3. a instituit un program de formare pentru personalul său implicat în astfel de operațiuni. 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(b) Realimentarea sau extragerea combustibilului în regim special se aplică în cazul:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. realimentării cu un motor în funcțiune sau cu rotoarele în funcțiune; 2. realimentării/extragerii combustibilului pe durata îmbarcării, a debarcării sau în timp ce pasagerii se află la bord; precum și 3. realimentării/extragerii combustibilului de tip fracțiune largă. <p>(c) Pentru avioane, orice proceduri de realimentare sau de extragere a combustibilului în regim special și orice modificare a acestora necesită aprobarea prealabilă a autorității competente.</p> <p>(d) Pentru elicoptere, procedurile de realimentare cu rotoarele în funcțiune și orice modificare a acestora necesită aprobarea prealabilă a autorității competente.</p>	<p>(b) Realimentarea sau extragerea combustibilului în regim special se aplică în cazul:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. realimentării cu un motor în funcțiune sau cu rotoarele în funcțiune; 2. realimentării/extragerii combustibilului pe durata îmbarcării, a debarcării sau în timp ce pasagerii se află la bord; precum și 3. realimentării/extragerii combustibilului de tip fracțiune largă. <p>(c) Pentru avioane, orice proceduri de realimentare sau de extragere a combustibilului în regim special și orice modificare a acestora necesită aprobarea prealabilă a autorității competente.</p> <p>(d) Pentru elicoptere, procedurile de realimentare cu rotoarele în funcțiune și orice modificare a acestora necesită aprobarea prealabilă a AAC.</p>		
<p>CAT.OP.MPA.205 Împingere și tractare – avioane</p> <p>Procedurile de împingere și tractare specificate de operator trebuie derulate în conformitate cu standardele și procedurile aviatice stabilite.</p>	<p>CAT.OP.MPA.205 Împingere și tractare – avioane</p> <p>Procedurile de împingere și tractare specificate de operator trebuie derulate în conformitate cu standardele și procedurile aviatice stabilite.</p>	Compatibil	
<p>CAT.OP.MPA.210 Membrii echipajului la posturi</p> <p>(a) <i>Membrii echipajului de zbor</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. În timpul decolării și aterizării, fiecare membru al echipajului de zbor care trebuie să fie 	<p>CAT.OP.MPA.210 Membrii echipajului la posturi</p> <p>(a) Membrii echipajului de zbor</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. În timpul decolării și aterizării, fiecare membru al echipajului de zbor care trebuie să fie prezent în compartimentul 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>prezent în compartimentul echipajului de zbor trebuie să se afle la postul său.</p> <p>2. În timpul tuturor celorlalte faze ale zborului, fiecare membru al echipajului de zbor care trebuie să fie prezent în compartimentul echipajului de zbor trebuie să rămână la postul său, cu excepția situației în care absența sa este necesară pentru îndeplinirea unor sarcini legate de operațiunea respectivă sau pentru necesități fiziologice, cu condiția ca cel puțin un pilot calificat în mod corespunzător să rămână la comenzile aeronavei în orice moment.</p> <p>3. În timpul tuturor fazelor zborului, fiecare membru al echipajului de zbor care trebuie să fie prezent în compartimentul echipajului de zbor trebuie să rămână în stare de alertă. În cazul în care apare o stare de lipsă de atenție, trebuie să se ia măsuri de remediere a acestei situații. În cazul în care apare o stare de oboseală neașteptată, se poate utiliza o procedură de odihnă controlată, organizată de comandant, atunci când volumul de muncă permite acest lucru. În acest caz, perioada de odihnă controlată nu se consideră ca fiind parte a unei perioade de odihnă în vederea calculării limitărilor timpului de zbor, nici nu se utilizează pentru a justifica o prelungire a perioadei de serviciu.</p> <p>(b) Membrii echipajului de cabină</p> <p>În timpul fazelor critice ale zborului, fiecare membru al echipajului de cabină trebuie să rămână la postul său și să nu efectueze alte activități în afara celor necesare operării aeronavei în condiții de siguranță.</p>	<p>echipajului de zbor trebuie să se afle la postul său.</p> <p>2. În timpul tuturor celorlalte faze ale zborului, fiecare membru al echipajului de zbor care trebuie să fie prezent în compartimentul echipajului de zbor trebuie să rămână la postul său, cu excepția situației în care absența sa este necesară pentru îndeplinirea unor sarcini legate de operațiunea respectivă sau pentru necesități fiziologice, cu condiția ca cel puțin un pilot calificat în mod corespunzător să rămână la comenzile aeronavei în orice moment.</p> <p>3. În timpul tuturor fazelor zborului, fiecare membru al echipajului de zbor care trebuie să fie prezent în compartimentul echipajului de zbor trebuie să rămână în stare de alertă. În cazul în care apare o stare de lipsă de atenție, trebuie să se ia măsuri de remediere a acestei situații. În cazul în care apare o stare de oboseală neașteptată, se poate utiliza o procedură de odihnă controlată, organizată de comandant, atunci când volumul de muncă permite acest lucru. În acest caz, perioada de odihnă controlată nu se consideră ca fiind parte a unei perioade de odihnă în vederea calculării limitărilor timpului de zbor, nici nu se utilizează pentru a justifica o prelungire a perioadei de serviciu.</p> <p>(b) Membrii echipajului de cabină</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	În timpul fazelor critice ale zborului, fiecare membru al echipajului de cabină trebuie să rămână la postul său și să nu efectueze alte activități în afara celor necesare operării aeronavei în condiții de siguranță.		
<p>CAT.OP.MPA.215 Folosirea căștii – avioane</p> <p>(a) Fiecare membru al echipajului de zbor care trebuie să fie prezent la postul său în compartimentul pentru echipajul de zbor poartă o cască cu microfon sau un dispozitiv echivalent. Casca se folosește ca dispozitiv principal pentru comunicațiile vocale cu ATS:</p> <p>1. la sol:</p> <p>(i) când se primește autorizarea de plecare din partea ATC prin intermediul comunicațiilor vocale; și</p> <p>(ii) când motoarele sunt pornite;</p> <p>2. în zbor:</p> <p>(i) sub altitudinea de tranziție; sau</p> <p>(ii) 10 000 ft, luându-se în considerare valoarea mai mare; și</p> <p>3. ori de câte ori comandantul consideră că este necesar.</p> <p>(b) În condițiile enumerate la litera (a) de mai sus, microfonul cu braț sau dispozitivul echivalent trebuie să fie într-o poziție care să permită utilizarea sa pentru comunicații radio bidirecționale.</p>	<p>CAT.OP.MPA.215 Folosirea căștii – avioane</p> <p>(a) Fiecare membru al echipajului de zbor care trebuie să fie prezent la postul său în compartimentul pentru echipajul de zbor poartă o cască cu microfon sau un dispozitiv echivalent. Casca se folosește ca dispozitiv principal pentru comunicațiile vocale cu ATS:</p> <p>1. la sol:</p> <p>(i) când se primește autorizarea de plecare din partea ATC prin intermediul comunicațiilor vocale; și</p> <p>(ii) când motoarele sunt pornite;</p> <p>2. în zbor:</p> <p>(i) sub altitudinea de tranziție; sau</p> <p>(ii) 10 000 ft, luându-se în considerare valoarea mai mare; și</p> <p>3. ori de câte ori comandantul consideră că este necesar.</p> <p>(b) În condițiile enumerate la lit. (a) de mai sus, microfonul cu braț sau dispozitivul echivalent trebuie să fie într-o poziție care să permită utilizarea sa pentru comunicații radio bidirecționale.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>CAT.OP.MPA.216 Folosirea căștii – elicoptere Fiecare membru al echipajului de zbor care trebuie să fie prezent în compartimentul pentru echipajul de zbor poartă o cască cu microfon sau un dispozitiv echivalent și o/îl folosește ca dispozitiv principal pentru comunicarea cu ATS.</p>	<p>CAT.OP.MPA.216 Folosirea căștii – elicoptere Fiecare membru al echipajului de zbor care trebuie să fie prezent în compartimentul pentru echipajul de zbor poartă o cască cu microfon sau un dispozitiv echivalent și o/îl folosește ca dispozitiv principal pentru comunicarea cu ATS.</p>	Compatibil	
<p>CAT.OP.MPA.220 Mijloace de asistență pentru evacuarea de urgență Operatorul stabilește proceduri prin care să se asigure că, înainte de rularea la sol, decolare și aterizare și atunci când este sigur și posibil, se armează toate mijloacele de asistență pentru evacuarea de urgență care se declanșează automat.</p>	<p>CAT.OP.MPA.220 Mijloace de asistență pentru evacuarea de urgență Operatorul stabilește proceduri prin care să se asigure că, înainte de rularea la sol, decolare și aterizare și atunci când este sigur și posibil, se armează toate mijloacele de asistență pentru evacuarea de urgență care se declanșează automat.</p>	Compatibil	
<p>CAT.OP.MPA.225 Scaunele, centurile de siguranță și sisteme de reținere (a) <i>Membrii echipajului</i> 1. În timpul decolării și aterizării și ori de câte ori comandantul consideră că este necesar din motive de siguranță, fiecare membru al echipajului este asigurat în mod corespunzător cu toate centurile și sistemele de reținere prevăzute. 2. În timpul altor faze ale zborului, fiecare membru al echipajului de zbor prezent în compartimentul echipajului de zbor trebuie să păstreze centura de siguranță cuplată atunci când se află la postul său. (b) <i>Pasageri</i></p>	<p>CAT.OP.MPA.225 Scaunele, centurile de siguranță și sisteme de reținere (a) Membrii echipajului 1. În timpul decolării și aterizării și ori de câte ori comandantul consideră că este necesar din motive de siguranță, fiecare membru al echipajului este asigurat în mod corespunzător cu toate centurile și sistemele de reținere prevăzute. 2. În timpul altor faze ale zborului, fiecare membru al echipajului de zbor prezent în compartimentul echipajului de zbor trebuie să păstreze centura de siguranță cuplată atunci când se află la postul său. (b) Pasageri</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>1. Înainte de decolare și aterizare și în timpul rulajului la sol, precum și ori de câte ori se consideră necesar din motive de siguranță, comandantul trebuie să se asigure că fiecare pasager aflat la bord este așezat pe locul său sau ocupă cușeta sa, cu centura de siguranță sau sistemul de reținere cuplat în mod corespunzător.</p> <p>2. Operatorul trebuie să dispună ca ocuparea unui scaun al aeronavei de către mai mult de o persoană să fie permisă numai pe anumite scaune. Comandantul se asigură că ocuparea unui scaun de către mai mult de o persoană este permisă numai pentru un adult și un copil de vârstă mică care este asigurat în mod corespunzător cu o centură suplimentară ventrală sau cu alt dispozitiv de siguranță.</p>	<p>1. Înainte de decolare și aterizare și în timpul rulajului la sol, precum și ori de câte ori se consideră necesar din motive de siguranță, comandantul trebuie să se asigure că fiecare pasager aflat la bord este așezat pe locul său sau ocupă cușeta sa, cu centura de siguranță sau sistemul de reținere cuplat în mod corespunzător.</p> <p>2. Operatorul trebuie să dispună ca ocuparea unui scaun al aeronavei de către mai mult de o persoană să fie permisă numai pe anumite scaune. Comandantul se asigură că ocuparea unui scaun de către mai mult de o persoană este permisă numai pentru un adult și un copil de vârstă mică care este asigurat în mod corespunzător cu o centură suplimentară ventrală sau cu alt dispozitiv de siguranță.</p>		
<p>CAT.OP.MPA.230 Asigurarea compartimentului pentru pasageri și a bucătăriei (bucătăriilor)</p> <p>(a) Operatorul trebuie să instituie proceduri prin care să se asigure că, înainte de rulajul la sol, decolare și aterizare, toate ieșirile și căile de evacuare sunt libere.</p> <p>(b) Comandantul se asigură că, înainte de decolare și aterizare și ori de câte ori se consideră necesar din motive de siguranță, toate echipamentele și bagajele sunt asigurate în mod corespunzător.</p>	<p>CAT.OP.MPA.230 Asigurarea compartimentului pentru pasageri și a bucătăriei (bucătăriilor)</p> <p>(a) Operatorul trebuie să instituie proceduri prin care să se asigure că, înainte de rulajul la sol, decolare și aterizare, toate ieșirile și căile de evacuare sunt libere.</p> <p>(b) Comandantul se asigură că, înainte de decolare și aterizare și ori de câte ori se consideră necesar din motive de siguranță, toate echipamentele și bagajele sunt asigurate în mod corespunzător.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>CAT.OP.MPA.235 Veste de salvare – elicoptere Operatorul trebuie să instituie proceduri pentru a se asigura că, la exploatarea unui elicopter deasupra întinderilor de apă în clasa de performanță 3, durata zborului și condițiile de zbor sunt luate în considerare înainte de a decide purtarea vestelor de salvare de către toți ocupanții.</p>	<p>CAT.OP.MPA.235 Veste de salvare – elicoptere Operatorul trebuie să instituie proceduri pentru a se asigura că, la exploatarea unui elicopter deasupra întinderilor de apă în clasa de performanță 3, durata zborului și condițiile de zbor sunt luate în considerare înainte de a decide purtarea vestelor de salvare de către toți ocupanții.</p>	Compatibil	
<p>CAT.OP.MPA.240 Fumatul la bord Comandantul nu permite fumatul la bord: (a) ori de câte ori se consideră că este necesar din motive de siguranță; (b) pe durata alimentării cu combustibil și a extragerii combustibilului din aeronavă; (c) atâta timp cât aeronava se află pe sol, cu excepția cazului în care operatorul a instituit proceduri pentru reducerea riscurilor pe durata operațiunilor la sol; (d) în afara zonelor desemnate pentru fumat, pe culoarul (culoarele) de trecere și în toaletă (toailete); (e) în compartimentele de marfă și/sau în alte zone în care se transportă mărfuri care nu sunt depozitate în recipiente rezistente la foc sau acoperite cu materiale textile rezistente la foc; și (f) în acele zone ale compartimentului pentru pasageri în care se furnizează oxigen.</p>	<p>CAT.OP.MPA.240 Fumatul la bord Comandantul nu permite fumatul la bord: (a) ori de câte ori se consideră că este necesar din motive de siguranță; (b) pe durata alimentării cu combustibil și a extragerii combustibilului din aeronavă; (c) atâta timp cât aeronava se află pe sol, cu excepția cazului în care operatorul a instituit proceduri pentru reducerea riscurilor pe durata operațiunilor la sol; (d) în afara zonelor desemnate pentru fumat, pe culoarul (culoarele) de trecere și în toaletă (toailete); (e) în compartimentele de marfă și/sau în alte zone în care se transportă mărfuri care nu sunt depozitate în recipiente rezistente la foc sau acoperite cu materiale textile rezistente la foc; și (f) în acele zone ale compartimentului pentru pasageri în care se furnizează oxigen.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>CAT.OP.MPA.245 Condiții meteorologice – toate aeronavele</p> <p>(a) În cazul zborurilor IFR, comandantul:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. <p>(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.</p> <p>(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.</p>	<p>CAT.OP.MPA.245 Condiții meteorologice – toate aeronavele</p> <p>(a) În cazul zborurilor IFR, comandantul:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. <p>(b) În cazul zborurilor IFR, comandantul continuă zborul spre 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.</p> <p>(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</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	corespunzător, egale cu limitele VFR sau superioare acestora.		
<p>CAT.OP.MPA.246 Condiții meteorologice – avioane În plus față de dispozițiile de la punctul CAT.OP.MPA.245, în cazul zborurilor IFR cu avioane, comandantul continuă zborul dincolo de:</p> <p>(a) punctul de decizie, atunci când se folosește procedura pentru rezerva operațională de combustibil/energie redusă (RCF) sau</p> <p>(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.</p>	<p>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:</p> <p>(a) punctul de decizie, atunci când se folosește procedura pentru rezerva operațională de combustibil/energie redusă (RCF) sau</p> <p>(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</p>	Compatibil	
<p>CAT.OP.MPA.247 Condiții meteorologice – elicoptere În plus față de dispozițiile de la punctul CAT.OP.MPA.245:</p> <p>(a) În cazul zborurilor cu elicopterul în condiții VFR deasupra întinderilor de apă fără a vedea țărmul, comandantul nu trebuie să inițieze decolarea decât dacă rapoartele și/sau</p>	<p>CAT.OP.MPA.247 Condiții meteorologice – elicoptere În plus, față de dispozițiile de la CAT.OP.MPA.245:</p> <p>(a) În cazul zborurilor cu elicopterul în condiții VFR deasupra întinderilor de apă, fără a vedea țărmul, comandantul nu trebuie să inițieze decolarea decât dacă</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>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.</p> <p>(c) Zborul cu elicoptere către o helipunte sau o FATO supraînălțată se efectuează numai când viteza medie a vântului la helipunte sau FATO supraînălțată este raportată ca fiind sub 60 de noduri.</p>	<p>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.</p> <p>(b) Zborul cu elicoptere către o helipunte sau o FATO supraînălțată se efectuează numai când viteza medie a vântului la helipunte sau FATO supraînălțată este raportată ca fiind sub 60 de noduri.</p>		
<p>CAT.OP.MPA.250 Gheață și alți contaminanți – proceduri la sol</p> <p>(a) Operatorul stabilește proceduri care trebuie urmate în cazul în care sunt necesare operațiuni de dejivrare și antijivrare la sol și inspecții conexe ale aeronavei pentru a permite operarea în siguranță a acesteia.</p> <p>(b) Comandantul nu trebuie să inițieze decolarea aeronavei decât atunci când aeronava este curățată de orice depunere care ar putea afecta negativ performanța sau posibilitatea de control a aeronavei, cu excepția cazurilor permise la litera (a) și în conformitate cu AFM.</p>	<p>CAT.OP.MPA.250 Gheață și alți contaminanți – proceduri la sol</p> <p>(a) Operatorul stabilește proceduri care trebuie urmate în cazul în care sunt necesare operațiuni de dejivrare și antijivrare la sol și inspecții conexe ale aeronavei pentru a permite operarea în siguranță a acesteia.</p> <p>(b) Comandantul nu trebuie să inițieze decolarea aeronavei decât atunci când aeronava este curățată de orice depunere care ar putea afecta negativ performanța sau posibilitatea de control al aeronavei, cu excepția cazurilor permise la litera (a) și în conformitate cu AFM.</p>	Compatibil	
<p>CAT.OP.MPA.255 Gheață și alți contaminanți – proceduri în zbor</p> <p>(a) Operatorul stabilește proceduri pentru zboruri desfășurate în condiții probabile sau certe de jivrare.</p> <p>(b) Comandantul nu începe zborul și nici nu zboară intenționat în condiții de jivrare probabile</p>	<p>CAT.OP.MPA.255 Gheață și alți contaminanți – proceduri în zbor</p> <p>(a) Operatorul stabilește proceduri pentru zboruri desfășurate în condiții probabile sau certe de jivrare.</p> <p>(b) Comandantul nu începe zborul și nici nu zboară intenționat în condiții de jivrare</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>sau certe decât în cazul în care aeronava este certificată și echipată pentru a face față unor astfel de condiții.</p> <p>(c) Dacă jivrajul depășește intensitatea pentru care aeronava este certificată sau dacă o aeronavă necertificată pentru zbor în condiții cunoscute de jivraj se confruntă cu condiții de jivraj, comandantul părăsește fără întârziere zona cu condiții de jivraj, print-o modificare de nivel și/sau rută, declarând, dacă este necesar, o urgență la ATC.</p>	<p>probabile sau certe decât în cazul în care aeronava este certificată și echipată pentru a face față unor astfel de condiții.</p> <p>(c) Dacă jivrajul depășește intensitatea pentru care aeronava este certificată sau dacă o aeronavă necertificată pentru zbor în condiții cunoscute de jivraj se confruntă cu condiții de jivraj, comandantul părăsește fără întârziere zona cu condiții de jivraj, print-o modificare de nivel și/sau rută, declarând, dacă este necesar, o urgență la ATC.</p>		
<p>CAT.OP.MPA.260 Aprovizionarea cu combustibil/energie și cu ulei</p> <p>Comandantul nu inițiază un zbor și nici nu îl continuă în eventualitatea unei replanificări în timpul zborului decât după ce s-a asigurat de faptul că aeronava are la bord cel puțin cantitatea planificată de combustibil/energie și de ulei utilizabil(ă) pentru a finaliza zborul în condiții de siguranță, ținând seama de condițiile de operare preconizate.</p>	<p>CAT.OP.MPA.260 Aprovizionarea cu combustibil/energie și cu ulei</p> <p>Comandantul nu inițiază un zbor și nici nu îl continuă în eventualitatea unei replanificări în timpul zborului decât după ce s-a asigurat de faptul că aeronava are la bord cel puțin cantitatea planificată de combustibil/energie și de ulei utilizabil(ă) pentru a finaliza zborul în condiții de siguranță, ținând seama de condițiile de operare preconizate.</p>	Compatibil	
<p>CAT.OP.MPA.265 Condiții de decolare</p> <p>Înainte de a iniția decolarea, comandantul trebuie să se asigure că:</p> <p>(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</p>	<p>CAT.OP.MPA.265 Condiții de decolare</p> <p>Înainte de a iniția decolarea, comandantul trebuie să se asigure că:</p> <p>(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;</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(b) minimele de operare pe aerodromul selectat sunt conforme cu toate elementele următoare:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. echipamentele operaționale de la sol; 2. sistemele operaționale ale aeronavei; 3. performanța aeronavei; 4. calificările echipajului de zbor. 	<p>(b) minimele de operare pe aerodromul selectat sunt conforme cu următoarele elemente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. echipamentele operaționale de la sol; 2. sistemele operaționale ale aeronavei; 3. performanța aeronavei; 4. calificările echipajului de zbor. 		
<p>CAT.OP.MPA.270 Altitudinile minime de zbor Comandantul sau pilotul căruia i-a fost delegată desfășurarea zborului nu trebuie să zboare sub altitudinile minime specificate, cu excepția cazului în care:</p> <p>(a) acest lucru este necesar pentru decolare sau aterizare; sau</p> <p>(b) coborârea se face în conformitate cu procedurile aprobate de autoritatea competentă.</p>	<p>CAT.OP.MPA.270 Altitudinile minime de zbor Comandantul sau pilotul căruia i-a fost delegată desfășurarea zborului nu trebuie să zboare sub altitudinile minime specificate, cu excepția cazului în care:</p> <p>(a) acest lucru este necesar pentru decolare sau aterizare; sau</p> <p>(b) coborârea se face în conformitate cu procedurile aprobate de către AAC.</p>	Compatibil	
<p>CAT.OP.MPA.275 Simularea situațiilor anormale în zbor Operatorul se asigură că atunci când transportă pasageri sau mărfuri, nu se simulează:</p> <p>(a) situații anormale sau de urgență care necesită aplicarea procedurilor pentru situații anormale și de urgență; sau</p> <p>(b) zborul în condiții IMC prin mijloace artificiale.</p>	<p>CAT.OP.MPA.275 Simularea situațiilor anormale în zbor Operatorul se asigură că atunci când transportă pasageri sau mărfuri nu se simulează:</p> <p>(a) situații anormale sau de urgență care necesită aplicarea procedurilor pentru situații anormale și de urgență; sau</p> <p>(b) zborul în condiții IMC prin mijloace artificiale.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>CAT.OP.MPA.285 Utilizarea oxigenului suplimentar Comandantul se asigură că membrii echipajului de zbor implicați în îndeplinirea sarcinilor esențiale pentru operarea în siguranță a unei aeronave în zbor folosesc în permanență oxigen suplimentar ori de câte ori altitudinea cabinei depășește 10 000 ft pentru o perioadă mai mare de 30 de minute și ori de câte ori altitudinea cabinei este mai mare de 13 000 ft.</p>	<p>CAT.OP.MPA.285 Utilizarea oxigenului suplimentar Comandantul se asigură că membrii echipajului de zbor implicați în îndeplinirea sarcinilor esențiale pentru operarea în siguranță a unei aeronave în zbor folosesc în permanență oxigen suplimentar ori de câte ori altitudinea cabinei depășește 10 000 ft pentru o perioadă mai mare de 30 de minute și ori de câte ori altitudinea cabinei este mai mare de 13 000 ft.</p>	Compatibil	
<p>CAT.OP.MPA.290 Detectarea apropierii de sol Atunci când un membru al echipajului de zbor sau un sistem de avertizare a apropierii periculoase de sol detectează o apropiere nedorită față de sol, pilotul aflat la comenzi ia imediat acțiuni corective pentru a stabili condiții de zbor în siguranță.</p>	<p>CAT.OP.MPA.290 Detectarea apropierii de sol Atunci când un membru al echipajului de zbor sau un sistem de avertizare a apropierii periculoase de sol detectează o apropiere nedorită față de sol, pilotul aflat la comenzi ia imediat acțiuni corective pentru a stabili condiții de zbor în siguranță.</p>	Compatibil	
<p>CAT.OP.MPA.295 Utilizarea sistemului de evitare a coliziunii în zbor (ACAS) Atunci când ACAS este instalat și în stare de funcțiune, operatorul stabilește proceduri operaționale și programe de pregătire astfel încât echipajul de zbor să fie pregătit în mod corespunzător pentru evitarea coliziunilor și să fie calificat pentru utilizarea de echipamente ACAS II.</p>	<p>CAT.OP.MPA.295 Utilizarea ACAS Atunci când ACAS este instalat și în stare de funcțiune, operatorul stabilește proceduri operaționale și programe de pregătire astfel încât echipajul de zbor să fie pregătit în mod corespunzător pentru evitarea coliziunilor și să fie calificat pentru utilizarea de echipamente ACAS II.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>CAT.OP.MPA.300 „Condiții de apropiere și de 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 <i>go-around</i> 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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. echipamentele operaționale de la sol; 2. sistemele operaționale ale aeronavei; 3. performanța aeronavei; 4. calificările echipajului de zbor.”; 	<p>CAT.OP.MPA.300 Condiții de apropiere și de 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, a unei aterizări sau a unei manevre <i>go-around</i> în condiții de siguranță, având în vedere informațiile privind performanța cuprinse în manualul de operațiuni; (b) minimele de operare pe aerodromul selectat sunt conforme cu toate elementele următoare:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. echipamentele operaționale de la sol; 2. sistemele operaționale ale aeronavei; 3. performanța aeronavei; 4. calificările echipajului de zbor. 	Compatibil	
<p>CAT.OP.MPA.301 Condiții de apropiere și de aterizare – elicoptere Înainte de inițierea unei apropieri în vederea aterizării, comandantul trebuie să se asigure că, potrivit informațiilor de care dispune, condițiile meteorologice la aerodrom și starea zonei de apropiere finală și de decolare (FATO) care urmează să fie utilizată nu ar împiedica apropierea, aterizarea sau apropierea întreruptă în condiții de siguranță, ținând seama de</p>	<p>CAT.OP.MPA.301 Condiții de apropiere și de aterizare – elicoptere Înainte de inițierea unei apropieri în vederea aterizării, comandantul trebuie să se asigure că, potrivit informațiilor de care dispune, condițiile meteorologice la aerodrom și starea FATO care urmează să fie utilizată nu ar împiedica apropierea, aterizarea sau apropierea întreruptă în condiții de siguranță, ținând seama de</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
informațiile referitoare la performanță cuprinse în manualul de operațiuni (OM).	informațiile referitoare la performanță cuprinse în OM.		
<p>CAT.OP.MPA.303 Verificarea în zbor a distanței de aterizare la ora sosirii – avioane</p> <p>(a) Apropierea în vederea aterizării se continuă doar dacă distanța de aterizare disponibilă (LDA) pe pista avută în vedere este echivalentă cu cel puțin 115 % din distanța de aterizare la ora estimată de aterizare, determinată în conformitate cu informațiile referitoare la performanță pentru evaluarea distanței de aterizare la ora sosirii (LDTA), și apropierea în vederea aterizării se efectuează cu avioane din clasa de performanță A care sunt certificate în conformitate cu una dintre următoarele specificații de certificare, indicată în certificatul de tip:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. CS-25 sau echivalentă; 2. CS-23 de nivel 4, cu nivelul de performanță „viteză mare”, sau echivalentă. <p>(b) Pentru alte avioane din clasa de performanță A decât cele menționate la litera (a), apropierea în vederea aterizării se continuă doar în una dintre următoarele situații:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. LDA pe pista avută în vedere este echivalentă cu cel puțin 115 % din distanța de aterizare la ora estimată de aterizare, determinată în conformitate cu informațiile referitoare la performanță pentru evaluarea LDTA. 	<p>CAT.OP.MPA.303 Verificarea în zbor a distanței de aterizare la ora sosirii – avioane</p> <p>(a) Apropierea în vederea aterizării se continuă doar dacă LDA pe pista avută în vedere este echivalentă cu cel puțin 115 % din distanța de aterizare la ora estimată de aterizare, determinată în conformitate cu informațiile referitoare la performanță pentru evaluarea LDTA, și apropierea în vederea aterizării se efectuează cu avioane din clasa de performanță A care sunt certificate în conformitate cu una dintre următoarele specificații de certificare, indicată în certificatul de tip:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. CS-25 sau echivalentă; 2. CS-23 de nivel 4, cu nivelul de performanță „viteză mare”, sau echivalentă. <p>(b) Pentru alte avioane din clasa de performanță A decât cele menționate la lit. (a), apropierea în vederea aterizării se continuă doar în una dintre următoarele situații:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. LDA pe pista avută în vedere este echivalentă cu cel puțin 115 % din distanța de aterizare la ora estimată de aterizare, determinată în conformitate cu informațiile 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>2. Dacă nu sunt disponibile informații referitoare la performanță pentru evaluarea LDТА, LDA pe pista avută în vedere la ora estimată de aterizare este echivalentă cel puțin cu distanța de aterizare impusă determinată în conformitate cu punctul CAT.POL.A.230 sau cu punctul CAT.POL.A.235, după caz.</p> <p>(c) Pentru avioanele din clasa de performanță B, apropierea în vederea aterizării se continuă doar în una dintre următoarele situații:</p> <p>1. LDA pe pista avută în vedere este echivalentă cu cel puțin 115 % din distanța de aterizare la ora estimată de aterizare, determinată în conformitate cu informațiile referitoare la performanță pentru evaluarea LDТА.</p> <p>2. Dacă nu sunt disponibile informații referitoare la performanță pentru evaluarea LDТА, LDA pe pista avută în vedere la ora estimată de aterizare este echivalentă cel puțin cu distanța de aterizare impusă determinată în conformitate cu punctul CAT.POL.A.330 sau cu punctul CAT.POL.A.335, după caz.</p> <p>(d) Pentru avioanele din clasa de performanță C, apropierea în vederea aterizării se continuă doar în una dintre următoarele situații:</p> <p>1. LDA pe pista avută în vedere este echivalentă cu cel puțin 115 % din distanța de aterizare la ora estimată de aterizare, determinată în conformitate cu informațiile referitoare la performanță pentru evaluarea LDТА.</p> <p>2. Dacă nu sunt disponibile informații referitoare la performanță pentru evaluarea LDТА, LDA pe pista avută în vedere la ora</p>	<p>referitoare la performanță pentru evaluarea LDТА.</p> <p>2. Dacă nu sunt disponibile informații referitoare la performanță pentru evaluarea LDТА, LDA pe pista avută în vedere la ora estimată de aterizare este echivalentă cel puțin cu distanța de aterizare impusă determinată în conformitate cu CAT.POL.A.230 sau cu CAT.POL.A.235, după caz.</p> <p>(c) Pentru avioanele din clasa de performanță B, apropierea în vederea aterizării se continuă doar în una dintre următoarele situații:</p> <p>1. LDA pe pista avută în vedere este echivalentă cu cel puțin 115 % din distanța de aterizare la ora estimată de aterizare, determinată în conformitate cu informațiile referitoare la performanță pentru evaluarea LDТА.</p> <p>2. Dacă nu sunt disponibile informații referitoare la performanță pentru evaluarea LDТА, LDA pe pista avută în vedere la ora estimată de aterizare este echivalentă cel puțin cu distanța de aterizare impusă determinată în conformitate cu CAT.POL.A.330 sau cu CAT.POL.A.335, după caz.</p> <p>(d) Pentru avioanele din clasa de performanță C, apropierea în vederea aterizării se continuă doar în una dintre următoarele situații:</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>estimată de aterizare este echivalentă cel puțin cu distanța de aterizare impusă determinată în conformitate cu punctul CAT.POL.A.430 sau cu punctul CAT.POL.A.435, după caz.</p> <p>(e) Informațiile referitoare la performanță pentru evaluarea LDТА se bazează pe datele aprobate conținute în AFM. Atunci când datele aprobate conținute în AFM sunt insuficiente pentru evaluarea LDТА, ele trebuie suplimentate cu alte date care sunt determinate fie în conformitate cu standardele de certificare aplicabile pentru avioane, fie în conformitate cu AMC-urile emise de agenție.</p> <p>(f) Operatorul specifică în OM informațiile referitoare la performanță pentru evaluarea LDТА și ipotezele luate în considerare în acest sens, inclusiv alte date care, în conformitate cu litera (e), pot fi utilizate în completarea celor conținute în AFM.</p>	<p>1. LDA pe pista avută în vedere este echivalentă cu cel puțin 115 % din distanța de aterizare la ora estimată de aterizare, determinată în conformitate cu informațiile referitoare la performanță pentru evaluarea LDТА.</p> <p>2. Dacă nu sunt disponibile informații referitoare la performanță pentru evaluarea LDТА, LDA pe pista avută în vedere la ora estimată de aterizare este echivalentă cel puțin cu distanța de aterizare impusă determinată în conformitate cu CAT.POL.A.430 sau cu CAT.POL.A.435, după caz.</p> <p>(e) Informațiile referitoare la performanță pentru evaluarea LDТА se bazează pe datele aprobate, conținute în AFM. Atunci când datele aprobate, conținute în AFM sunt insuficiente pentru evaluarea LDТА, acestea trebuie suplimentate cu alte date care sunt determinate fie în conformitate cu standardele de certificare aplicabile pentru avioane, fie în conformitate cu AMC-urile emise de către AAC.</p> <p>(f) Operatorul specifică în OM informațiile referitoare la performanță pentru evaluarea LDТА și ipotezele luate în considerare în acest sens, inclusiv alte date care, în conformitate cu lit. (e), pot fi utilizate în completarea celor conținute în AFM.</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>CAT.OP.MPA.305 Inițierea și continuarea apropierii</p> <p>(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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. <p>(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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. <p>(c) Dacă reperul vizual necesar nu este stabilit, se execută o apropiere întreruptă la DA/H sau MDA/H sau înainte de aceasta.</p> <p>(d) Dacă reperul vizual necesar nu este menținut după DA/H sau MDA/H, se execută imediat o manevră <i>go-around</i>.</p> <p>(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</p>	<p>CAT.OP.MPA.305 Inițierea și continuarea apropierii</p> <p>(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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. <p>(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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. <p>(c) Dacă reperul vizual necesar nu este stabilit, se execută o apropiere întreruptă la DA/H sau MDA/H, sau înainte de aceasta.</p> <p>(d) Dacă reperul vizual necesar nu este menținut după DA/H sau MDA/H, se execută imediat o manevră <i>go-around</i>.</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
instrumentală poate fi continuată până la DA/H sau MDA/H.	(e) În pofida dispozițiilor literei (a), în cazul în care nu se raportează nicio RVR, iar VIS raportată este mai mică decât minima aplicabilă, dar CMV este mai mare sau egală cu minima aplicabilă, apropierea instrumentală poate fi continuată până la DA/H sau MDA/H.		
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.	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.	Compatibil	
CAT.OP.MPA.311 Raportare cu privire la acțiunea de frânare pe pistă Ori de câte ori acțiunea de frânare pe pistă efectuată în cadrul decelerării după aterizare nu este la fel de bună ca cea raportată de operatorul aerodromului în raportul privind starea pistei (RCR), comandantul trebuie să informeze cât mai curând posibil serviciile de trafic aerian (ATS) prin intermediul unui raport special din zbor (AIREP).	CAT.OP.MPA.311 Raportare cu privire la acțiunea de frânare pe pistă Ori de câte ori acțiunea de frânare pe pistă efectuată în cadrul decelerării după aterizare nu este la fel de bună ca cea raportată de operatorul aerodromului în raportul privind RCR, comandantul trebuie să informeze cât mai curând posibil serviciile ATS prin intermediul unui raport special din zbor (AIREP).	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>CAT.OP.MPA.312 Operațiuni EFVS 200 (a) Un operator care intenționează să efectueze operațiuni EFVS 200 se asigură că:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. <p>(b) Operatorul nu efectuează operațiuni EFVS 200 atunci când efectuează LVO.</p> <p>(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 autoritatea competentă.</p>	<p>CAT.OP.MPA.312 Operațiuni EFVS 200 (a) Un operator care intenționează să efectueze operațiuni EFVS 200 se asigură că:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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; 8. minimele de operare pe aerodrom țin cont de capacitatea sistemului utilizat. <p>(b) Operatorul nu efectuează operațiuni EFVS 200 atunci când efectuează LVO.</p> <p>(c) În pofida dispozițiilor literei (a) punctul 1, operatorul poate utiliza EVS-uri care îndeplinesc criteriile minime pentru a</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
------------------------------	--	---------------------------------	--------------------

	efectua operațiuni EFVS 200, cu condiția ca acest lucru să fie aprobat de AAC.		
<p>CAT.OP.MPA.315 Raportarea orelor de zbor – elicoptere Operatorul trebuie să pună la dispoziția autorității competente numărul orelor de zbor pentru fiecare elicopter exploatat pe parcursul anului calendaristic precedent.</p>	<p>CAT.OP.MPA.315 Raportarea orelor de zbor – elicoptere Operatorul trebuie să pună la dispoziția AAC numărul orelor de zbor pentru fiecare elicopter exploatat pe parcursul anului calendaristic precedent.</p>	Compatibil	
<p>CAT.OP.MPA.320 Categoriile de avioane (a) Avioanele sunt împărțite pe categorii pe baza vitezei față de aer indicate la prag (V_{AT}) care este egală cu viteza de sustentare (V_{SO}) înmulțită cu 1,3 sau cu viteza de sustentare la 1G (gravitație) (V_{S1g}) înmulțită cu 1,23 în configurația de aterizare la masa maximă certificată la aterizare. În cazul în care este disponibilă atât V_{SO}, cât și V_{S1g}, se utilizează cea mai mare V_{AT} rezultată. (b) Se utilizează categoriile de avioane indicate în tabelul de mai jos. <u>TABELUL 1</u> (c) Configurația de aterizare care se ia în considerare este cea specificată în manualul de operațiuni. (d) Operatorul poate aplica o masă la aterizare mai mică pentru determinarea V_{AT} dacă obține aprobarea autorității competente. O astfel de masă la aterizare mai mică este o valoare permanentă, independentă de schimbările operaționale zilnice.</p>	<p>CAT.OP.MPA.320 Categoriile de avioane (a) Avioanele sunt împărțite pe categorii pe baza vitezei față de aer indicate la prag (V_{AT}) care este egală cu viteza de sustentare (V_{SO}) înmulțită cu 1,3 sau cu viteza de sustentare la 1G (gravitație) (V_{S1g}) înmulțită cu 1,23 în configurația de aterizare la masa maximă certificată la aterizare. În cazul în care este disponibilă atât V_{SO}, cât și V_{S1g}, se utilizează cea mai mare V_{AT} rezultată. Se utilizează categoriile de aeronave indicate în tabelul de mai jos. (b) Se utilizează categoriile de avioane indicate în tabelul de mai jos. <u>TABELUL 1</u> (c) Configurația de aterizare care se ia în considerare este cea specificată în OM. (d) Operatorul poate aplica o masă la aterizare mai mică pentru determinarea V_{AT}, dacă obține aprobarea AAC. O astfel</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	de masă la aterizare mai mică este o valoare permanentă, independentă de schimbările operaționale zilnice		
<p>SUBPARTEA C PERFORMANȚELE ȘI LIMITĂRILE DE OPERARE ALE AERONAVELOR SECȚIUNEA 1 Avioane CAPITOLUL 1 Cerințe generale CAT.POL.A.100 Clase de performanță (a) Avionul se exploatează în conformitate cu cerințele aplicabile în materie de clasă de performanță. (b) Atunci când nu se poate demonstra conformitatea deplină cu cerințele aplicabile din prezenta secțiune din cauza caracteristicilor de proiectare specifice, operatorul trebuie să aplice standarde de performanță aprobate care să asigure un nivel de siguranță echivalent cu cel al capitolului corespunzător.</p>	<p>SUBPARTEA C PERFORMANȚELE ȘI LIMITĂRILE DE OPERARE ALE AERONAVELOR Secțiunea 1 Avioane Capitolul 1 CERINȚE GENERALE CAT.POL.A.100 Clase de performanță (a) Avionul se exploatează în conformitate cu cerințele aplicabile în materie de clasă de performanță. (b) Atunci când nu se poate demonstra conformitatea deplină cu cerințele aplicabile din prezenta secțiune din cauza caracteristicilor de proiectare specifice, operatorul trebuie să aplice standarde de performanță aprobate, care să asigure un nivel de siguranță echivalent cu cel al capitolului corespunzător.</p>	Compatibil	
<p>CAT.POL.A.105 Generalități (a) Masa avionului: 1. la începutul decolării; sau 2. în eventualitatea unei replanificări în timpul zborului la punctul de la care se aplică planul de zbor operațional revizuit, nu poate fi mai mare decât masa la care cerințele capitolului corespunzător pot fi respectate pentru</p>	<p>CAT.POL.A.105 Generalități (a) Masa avionului: 1. la începutul decolării; sau 2. în eventualitatea unei replanificări în timpul zborului la punctul de la care se aplică planul de zbor operațional revizuit, nu poate fi mai mare decât masa la care</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>zborul care trebuie efectuat. Se permit toleranțe pentru reduceri de masă prevăzute pe parcursul desfășurării zborului și pentru largarea combustibilului.</p> <p>(b) Datele de performanță aprobate cuprinse în AFM sunt folosite pentru a determina conformitatea cu cerințele capitolului corespunzător, completate, după caz, cu alte date prevăzute în capitolul relevant. Operatorul trebuie să specifice celelalte date în manualul de operațiuni. Atunci când se aplică factorii prevăzuți în capitolul corespunzător, se poate ține seama de orice factori operaționali care sunt incluși deja în datele de performanță din AFM, pentru a se evita dubla aplicare a factorilor.</p> <p>(c) Se ține seama de configurația avionului, de condițiile de mediu și de operarea sistemelor care au un efect negativ asupra performanței.</p> <p>(d) Operatorul trebuie să țină seama de precizia graficelor atunci când evaluează cerințele de decolare ale capitolului aplicabil.</p>	<p>cerințele capitolului corespunzător pot fi respectate pentru zborul care trebuie efectuat. Se permit toleranțe pentru reduceri de masă prevăzute pe parcursul desfășurării zborului și pentru largarea combustibilului.</p> <p>(b) Datele de performanță aprobate, cuprinse în AFM, sunt folosite pentru a determina conformitatea cu cerințele capitolului corespunzător, completate, după caz, cu alte date prevăzute în capitolul relevant. Operatorul trebuie să specifice celelalte date în manualul de operațiuni. Atunci când se aplică factorii prevăzuți în capitolul corespunzător, se poate ține seama de orice factori operaționali care sunt incluși deja în datele de performanță din AFM, pentru a se evita dubla aplicare a factorilor.</p> <p>(c) Se ține seama de configurația avionului, de condițiile de mediu și de operarea sistemelor care au un efect negativ asupra performanței.</p> <p>(d) Operatorul trebuie să țină seama de precizia graficelor atunci când evaluează cerințele de decolare ale capitolului aplicabil.</p>		
<p>CAPITOLUL 2 Clasa de performanță A CAT.POL.A.200 Generalități</p> <p>(a) Datele de performanță aprobate din AFM se completează, după caz, cu alte date dacă datele</p>	<p>Capitolul 2 CLASA DE PERFORMANȚĂ A CAT.POL.A.200 Generalități</p> <p>(a) Datele de performanță aprobate din AFM se completează, după caz, cu alte date dacă datele de performanță aprobate</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>de performanță aprobate din AFM sunt insuficiente în ceea ce privește aspecte precum:</p> <p>1. justificarea condițiilor de operare nefavorabile prevăzute în mod rezonabil, cum ar fi decolarea sau aterizarea pe piste contaminate; și</p> <p>2. luarea în considerare a cedării motorului în toate fazele de zbor.</p> <p>(b) În cazul pistelor ude și contaminate, sunt utilizate datele de performanță aprobate, determinate în conformitate cu standardele aplicabile privind certificarea avioanelor mari sau un standard echivalent.</p> <p>(c) Folosirea altor date menționate la litera (a) și cerințele echivalente menționate la litera (b) se menționează în manualul de operațiuni.</p>	<p>din AFM sunt insuficiente în ceea ce privește aspecte precum:</p> <p>1. justificarea condițiilor de operare nefavorabile prevăzute în mod rezonabil, cum ar fi decolarea sau aterizarea pe piste contaminate; și</p> <p>2. luarea în considerare a cedării motorului în toate fazele de zbor.</p> <p>(b) În cazul pistelor ude și contaminate, sunt utilizate datele de performanță aprobate, determinate în conformitate cu standardele aplicabile privind certificarea avioanelor mari sau un standard echivalent.</p> <p>(c) Folosirea altor date menționate la lit. (a) și cerințele echivalente menționate la lit. (b) se menționează în manualul de operațiuni.</p>		
<p>CAT.POL.A.205 Decolarea</p> <p>(a) Masa la decolare nu depășește masa maximă la decolare specificată în AFM pentru altitudinea barometrică și temperatura ambiantă pe aerodromul de plecare.</p> <p>(b) La determinarea masei maxime la decolare admise se îndeplinesc următoarele cerințe:</p> <p>1. distanța de accelerare-oprire nu trebuie să depășească distanța de accelerare-oprire disponibilă (ASDA);</p> <p>2. distanța de decolare nu trebuie să depășească distanța de decolare disponibilă, cu o lungime a prelungirii degajate care să nu depășească</p>	<p>CAT.POL.A.205 Decolarea</p> <p>(a) Masa la decolare nu depășește masa maximă la decolare specificată în AFM pentru altitudinea barometrică și temperatura ambiantă pe aerodromul de plecare.</p> <p>(b) La determinarea masei maxime la decolare admise se îndeplinesc următoarele cerințe:</p> <p>1. distanța de accelerare-oprire nu trebuie să depășească ASDA;</p> <p>2. distanța de decolare nu trebuie să depășească distanța de decolare disponibilă, cu o lungime a prelungirii</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>jumătate din distanța de rulare la decolare disponibilă (TORA);</p> <p>3. distanța de rulare la decolare nu trebuie să depășească TORA;</p> <p>4. se utilizează o singură valoare a V_1 în cazul decolării întrerupte sau continuate; și</p> <p>5. pe o pistă udă sau contaminată, masa la decolare nu trebuie să depășească masa permisă pentru o decolare de pe o pistă uscată în aceleași condiții.</p> <p>(c) Atunci când se demonstrează conformitatea cu cerințele de la litera (b), trebuie să se țină seama de următoarele:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. altitudinea barometrică a aerodromului; 2. temperatura ambiantă la aerodrom; 3. starea suprafeței pistei și tipul suprafeței pistei; 4. declivitatea pistei în direcția de decolare; 5. nu mai mult de 50 % din componenta raportată a vântului de față sau nu mai puțin de 150 % din componenta raportată a vântului de coadă; și 6. reducerea, dacă este cazul, a lungimii pistei din cauza alinierii avionului înainte de decolare. 	<p>degajate care să nu depășească jumătate din TORA;</p> <p>3. distanța de rulare la decolare nu trebuie să depășească TORA;</p> <p>4. se utilizează o singură valoare a V_1 în cazul decolării întrerupte sau continuate; și</p> <p>5. pe o pistă udă sau contaminată, masa la decolare nu trebuie să depășească masa permisă pentru o decolare de pe o pistă uscată în aceleași condiții.</p> <p>(c) Atunci când se demonstrează conformitatea cu cerințele de la lit. (b), trebuie să se țină seama de următoarele:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. altitudinea barometrică a aerodromului; 2. temperatura ambiantă la aerodrom; 3. starea suprafeței pistei și tipul suprafeței pistei; 4. declivitatea pistei în direcția de decolare; 5. nu mai mult de 50 % din componenta raportată a vântului de față sau nu mai puțin de 150 % din componenta raportată a vântului de coadă; și 6. reducerea, dacă este cazul, a lungimii pistei din cauza alinierii avionului înainte de decolare. 		
<p>CAT.POL.A.210 Obstacolarea la decolare</p> <p>(a) Traectoria reală de decolare se determină astfel încât avionul să depășească toate obstacolele cu o distanță verticală de cel puțin 35 ft sau cu o distanță orizontală de cel puțin 90 m plus $0,125 \times D$, unde D este distanța orizontală străbătută de avion de la sfârșitul distanței de</p>	<p>CAT.POL.A.210 Obstacolarea la decolare</p> <p>(a) Traectoria reală de decolare se determină astfel încât avionul să depășească toate obstacolele cu o distanță verticală de cel puțin 35 ft sau cu o distanță orizontală de cel puțin 90 m plus $0,125 \times$</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>decolare disponibile (TODA) sau de la sfârșitul distanței de decolare, dacă este programată o întoarcere înainte de sfârșitul TODA. Pentru avioane cu o anvergură a aripii mai mică de 60 m, se poate utiliza o distanță orizontală de trecere a obstacolelor egală cu jumătate din anvergura aripii avionului plus 60 m, plus $0,125 \times D$.</p> <p>(b) Atunci când se demonstrează conformitatea cu cerințele de la litera (a):</p> <p>1. se iau în considerare următoarele:</p> <p>(i) masa avionului la începutul rulajului la decolare;</p> <p>(ii) altitudinea barometrică a aerodromului;</p> <p>(iii) temperatura ambiantă la aerodrom; și</p> <p>(iv) nu mai mult de 50 % din componenta raportată a vântului de față sau nu mai puțin de 150 % din componenta raportată a vântului de coadă;</p> <p>2. nu sunt permise schimbări ale traiectului până în punctul în care traiectoria reală de decolare a atins o înălțime egală cu jumătate din anvergura aripii, dar nu mai puțin de 50 ft deasupra nivelului de la sfârșitul TORA. După aceea, până la o înălțime de 400 ft, se presupune că avionul este înclinat cu nu mai mult de 15°. Peste înălțimea de 400 ft, se pot programa unghiuri de înclinare mai mari de 15°, dar nu peste 25°;</p> <p>3. orice parte a traiectoriei reale de decolare în care avionul se înclină cu mai mult de 15° trebuie să treacă peste toate obstacolele aflate pe distanțele orizontale indicate la litera (a) și litera</p>	<p>D, unde D este distanța orizontală străbătută de avion de la sfârșitul distanței de decolare disponibile (TODA) sau de la sfârșitul distanței de decolare, dacă este programată o întoarcere înainte de sfârșitul TODA. Pentru avioane cu o anvergură a aripii mai mică de 60 m se poate utiliza o distanță orizontală de trecere a obstacolelor egală cu jumătate din anvergura aripii avionului plus 60 m, plus $0,125 \times D$.</p> <p>(b) Atunci când se demonstrează conformitatea cu cerințele de la lit.(a):</p> <p>1. se iau în considerare următoarele:</p> <p>(i) masa avionului la începutul rulajului la decolare;</p> <p>(ii) altitudinea barometrică a aerodromului;</p> <p>(iii) temperatura ambiantă la aerodrom; și</p> <p>(iv) nu mai mult de 50 % din componenta raportată a vântului de față sau nu mai puțin de 150 % din componenta raportată a vântului de coadă;</p> <p>2. nu sunt permise schimbări ale traiectului până în punctul în care traiectoria reală de decolare a atins o înălțime egală cu jumătate din anvergura aripii, dar nu mai puțin de 50 ft deasupra nivelului de la sfârșitul TORA. După aceea, până la o înălțime de 400 ft se presupune că avionul este înclinat cu nu mai mult de 15°. Peste înălțimea de 400 ft</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(b) punctele 6 și 7 la o distanță verticală de cel puțin 50 ft;</p> <p>4. operațiunile care aplică unghiuri de înclinare mărite, dar nu mai mari de 20° între 200 ft și 400 ft sau nu mai mari de 30° peste 400 ft se efectuează în conformitate cu punctul CAT.POL.A.240;</p> <p>5. se permit toleranțe adecvate pentru efectul unghiului de înclinare asupra vitezelor de operare și a traiectoriei de zbor, inclusiv creșterile distanței rezultate din mărirea vitezelor de operare;</p> <p>6. pentru cazurile în care traiecul de zbor planificat nu necesită schimbări ale traiectoriei cu mai mult de 15°, operatorul nu trebuie să ia în considerare acele obstacole care au o distanță laterală mai mare de:</p> <p>(i) 300 m, în cazul în care pilotul poate menține precizia de navigație cerută în zona în care sunt luate în considerare obstacolele; sau</p> <p>(ii) 600 m, pentru zboruri desfășurate în orice alte condiții;</p> <p>7. pentru cazurile în care traiecul de zbor planificat necesită schimbări ale traiectoriei cu mai mult de 15°, operatorul nu trebuie să ia în considerare acele obstacole care au o distanță laterală mai mare de:</p> <p>(i) 600 m, în cazul în care pilotul poate menține precizia de navigație cerută în zona în care sunt luate în considerare obstacolele; sau</p> <p>(ii) 900 m, pentru zboruri desfășurate în orice alte condiții.</p>	<p>se pot programa unghiuri de înclinare mai mari de 15°, dar nu peste 25°;</p> <p>3. orice parte a traiectoriei reale de decolare în care avionul se înclină cu mai mult de 15° trebuie să treacă peste toate obstacolele aflate pe distanțele orizontale indicate la lit. (a) și lit. (b) pct. 6 și 7 la o distanță verticală de cel puțin 50 ft;</p> <p>4. operațiunile care aplică unghiuri de înclinare mărite, dar nu mai mari de 20° între 200 ft și 400 ft sau nu mai mari de 30° peste 400 ft se efectuează în conformitate cu CAT.POL.A.240;</p> <p>5. se permit toleranțe adecvate pentru efectul unghiului de înclinare asupra vitezelor de operare și a traiectoriei de zbor, inclusiv creșterile distanței rezultate din mărirea vitezelor de operare;</p> <p>6. pentru cazurile în care traiecul de zbor planificat nu necesită schimbări ale traiectoriei cu mai mult de 15°, operatorul nu trebuie să ia în considerare acele obstacole care au o distanță laterală mai mare de:</p> <p>(i) 300 m, în cazul în care pilotul poate menține precizia de navigație cerută în zona în care sunt luate în considerare obstacolele; sau</p> <p>(ii) 600 m, pentru zboruri desfășurate în orice alte condiții;</p> <p>7. pentru cazurile în care traiecul de zbor planificat necesită schimbări ale traiectoriei cu mai mult de 15°, operatorul</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(c) Operatorul stabilește proceduri pentru situații neprevăzute pentru a satisface cerințele de la literele (a) și (b) și pentru a oferi o rută sigură, evitând obstacolele, care să permită avionului fie să respecte cerințele pentru zborul pe rută prevăzute la punctul CAT.POL.A.215, fie să aterizeze la aerodromul de plecare sau la un aerodrom de rezervă la decolare.</p>	<p>nu trebuie să ia în considerare acele obstacole care au o distanță laterală mai mare de:</p> <p>(i) 600 m, în cazul în care pilotul poate menține precizia de navigație cerută în zona în care sunt luate în considerare obstacolele; sau</p> <p>(ii) 900 m, pentru zboruri desfășurate în orice alte condiții.</p> <p>(c) Operatorul stabilește proceduri pentru situații neprevăzute pentru a satisface cerințele de la lit. (a) și (b) și pentru a oferi o rută sigură, evitând obstacolele, care să permită avionului fie să respecte cerințele pentru zborul pe rută prevăzute la CAT.POL.A.215, fie să aterizeze la aerodromul de plecare sau la un aerodrom de rezervă la decolare.</p>		
<p>CAT.POL.A.215 Zbor pe rută – un motor inoperant (OEI)</p> <p>(a) Datele privind traiectoria reală de zbor pe rută cu OEI indicate în AFM, ținând seama de condițiile meteorologice prevăzute pentru zbor, permit demonstrarea conformității cu dispozițiile de la literele (b) sau (c) în toate punctele de-a lungul rutei. Traiectoria reală de zbor trebuie să aibă un gradient pozitiv la 1 500 ft deasupra aerodromului unde se preconizează că va avea loc aterizarea după cedarea motorului. În condiții meteorologice care impun folosirea sistemelor de protecție împotriva gheții, trebuie să se ia în considerare efectul</p>	<p>CAT.POL.A.215 Zbor pe rută – un motor inoperant (OEI)</p> <p>(a) Datele privind traiectoria reală de zbor pe rută cu OEI indicate în AFM, ținând seama de condițiile meteorologice prevăzute pentru zbor, permit demonstrarea conformității cu dispozițiile de la lit. (b) sau (c) în toate punctele de-a lungul rutei. Traiectoria reală de zbor trebuie să aibă un gradient pozitiv la 1 500 ft deasupra aerodromului unde se preconizează că va avea loc aterizarea după cedarea motorului. În condiții meteorologice care impun folosirea</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>utilizării acestora asupra traiectoriei reale de zbor.</p> <p>(b) Gradientul traiectoriei reale de zbor pe rută trebuie să fie pozitiv la o altitudine de cel puțin 1 000 ft deasupra solului și a oricăror obstacole aflate de-a lungul rutei, pe o distanță de 9,3 km (5 mile nautice), pe fiecare parte a traiektului avut în vedere.</p> <p>(c) Traiektoria reală de zbor pe rută trebuie să permită avionului să își continue zborul de la altitudinea de croazieră către un aerodrom pe care se poate efectua o aterizare în conformitate cu punctul CAT.POL.A.230 sau CAT.POL.A.235, după caz. Traiektoria reală de zbor pe rută trebuie să depășească pe verticală cu cel puțin 2 000 ft solul și toate obstacolele aflate de-a lungul rutei, pe o distanță de 9,3 km (5 mile nautice), pe fiecare parte a traiektului avut în vedere, ținând seama de următoarele elemente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Se presupune că motorul cedează în punctul cel mai critic de-a lungul rutei. 2. Se ține seama de efectele vântului asupra traiektoriei de zbor. 3. Largarea combustibilului este admisă în măsura în care permite ajungerea, cu rezervele de combustibil impuse, la aerodromul unde se presupune că va ateriza avionul după cedarea motorului, în conformitate cu punctul CAT.OP.MPA.181, adecvat ca aerodrom de rezervă, cu condiția aplicării unei proceduri sigure. 	<p>sistemelor de protecție împotriva gheții, trebuie să se ia în considerare efectul utilizării acestora asupra traiectoriei reale de zbor.</p> <p>(b) Gradientul traiectoriei reale de zbor pe rută trebuie să fie pozitiv la o altitudine de cel puțin 1000 ft deasupra solului și a oricăror obstacole aflate de-a lungul rutei, pe o distanță de 9,3 km (5 mile nautice), pe fiecare parte a traiektului avut în vedere.</p> <p>(c) Traiektoria reală de zbor pe rută trebuie să permită avionului să își continue zborul de la altitudinea de croazieră către un aerodrom pe care se poate efectua o aterizare în conformitate cu CAT.POL.A.230 sau CAT.POL.A.235, după caz. Traiektoria reală de zbor pe rută trebuie să depășească pe verticală cu cel puțin 2 000 ft solul și toate obstacolele aflate de-a lungul rutei, pe o distanță de 9,3 km (5 mile nautice), pe fiecare parte a traiektului avut în vedere, ținând seama de următoarele elemente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Se presupune că motorul cedează în punctul cel mai critic de-a lungul rutei. 2. Se ține seama de efectele vântului asupra traiektoriei de zbor. 3. Largarea combustibilului este admisă în măsura în care permite ajungerea, cu rezervele de combustibil impuse, la aerodromul unde se presupune că va ateriza avionul după cedarea motorului, în conformitate cu CAT.OP.MPA.181, 		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>4. Aerodromul unde se presupune că va ateriza avionul după cedarea motorului trebuie să îndeplinească următoarele criterii:</p> <p>(i) îndeplinirea cerințelor de performanță în funcție de masa de aterizare preconizată;</p> <p>(ii) rapoartele sau prognozele meteorologice, precum și rapoartele privind starea pistei indică faptul că se poate efectua o aterizare în siguranță la ora estimată de aterizare.</p> <p>5. Dacă AFM nu conține date privind traiectoria reală de zbor pe rută, traiectoria reală de zbor pe rută cu OEI se reduce cu un gradient de urcare de 1,1 % pentru avioanele bimotoare, de 1,4 % pentru avioanele cu trei motoare și de 1,6 % pentru avioanele cu patru motoare.</p> <p>(d) Operatorul mărește marjele prevăzute la literele (b) și (c) la 18,5 km (10 mile nautice) dacă precizia de navigație nu respectă cel puțin specificația de navigație RNAV 5.</p>	<p>adecvat ca aerodrom de rezervă, cu condiția aplicării unei proceduri sigure.</p> <p>4. Aerodromul unde se presupune că va ateriza avionul după cedarea motorului trebuie să îndeplinească următoarele criterii:</p> <p>(i) îndeplinirea cerințelor de performanță, în funcție de masa de aterizare preconizată;</p> <p>(ii) rapoartele sau prognozele meteorologice, precum și rapoartele privind starea pistei indică faptul că se poate efectua o aterizare în siguranță la ora estimată de aterizare.</p> <p>5. Dacă AFM nu conține date privind traiectoria reală de zbor pe rută, traiectoria reală de zbor pe rută cu OEI se reduce cu un gradient de urcare de 1,1 %, pentru avioanele bimotoare, de 1,4 %, pentru avioanele cu trei motoare, și de 1,6 %, pentru avioanele cu patru motoare.</p> <p>(d) Operatorul mărește marjele prevăzute la lit.(b) și (c) la 18,5 km (10 mile nautice), dacă precizia de navigație nu respectă cel puțin specificația de navigație RNAV 5.</p>		
<p>CAT.POL.A.220 Zbor pe rută – avioane cu trei sau mai multe motoare, din care două inoperante</p> <p>(a) În niciun punct de-a lungul traiectului avut în vedere, un avion cu trei sau mai multe motoare, zburând cu toate motoarele la puterea sau tracțiunea de croazieră, după caz, și în condiții de temperatură standard în atmosferă calmă, nu</p>	<p>CAT.POL.A.220 Zbor pe rută – avioane cu trei sau mai multe motoare, dintre care două inoperante</p> <p>(a) În niciun punct de-a lungul traiectului avut în vedere, un avion cu trei sau mai multe motoare, zburând cu toate motoarele la puterea sau tracțiunea de croazieră, după caz, și în condiții de temperatură standard</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>trebuie să se afle la mai mult de 90 de minute depărtare de un aerodrom unde se îndeplinesc în mod corespunzător cerințele de la punctul CAT.POL.A.230 sau de la punctul CAT.POL.A.235 litera (a) aplicabile pentru masa la aterizare preconizată, cu excepția cazului în care se respectă condițiile de la literele (b)-(f) ale prezentului punct.</p> <p>(b) Datele privind traiectoria reală de zbor pe rută cu două motoare inoperante trebuie să permită avionului să își continue zborul, în condițiile meteorologice preconizate, din punctul în care se estimează că cele două motoare cedează simultan până la un aerodrom pe care este posibilă aterizarea și oprirea completă folosind procedura prevăzută pentru o aterizare cu două motoare inoperante. Traiectoria reală de zbor pe rută trebuie să depășească pe verticală cu cel puțin 2 000 ft solul și obstacolele aflate de-a lungul rutei, pe o distanță de 9,3 km (5 mile nautice), pe fiecare parte a traiectului avut în vedere. La altitudini și în condiții meteorologice care impun funcționarea sistemelor de protecție împotriva gheții, trebuie să se ia în considerare efectul utilizării acestora asupra datelor privind traiectoria reală de zbor pe rută. Dacă precizia de navigație nu respectă cel puțin specificația de navigație RNAV 5, operatorul trebuie să mărească marja prestabilită, indicată la a doua teză, la 18,5 km (10 mile nautice).</p> <p>(c) Se presupune că cele două motoare cedează în punctul cel mai critic al tronsonului de rută în</p>	<p>în atmosferă calmă, nu trebuie să se afle la mai mult de 90 de minute depărtare de un aerodrom unde se îndeplinesc în mod corespunzător cerințele de la CAT.POL.A.230 sau de la CAT.POL.A.235 lit. (a), aplicabile pentru masa la aterizare preconizată, cu excepția cazului în care se respectă condițiile de la lit.(b)-(f).</p> <p>(b) Datele privind traiectoria reală de zbor pe rută cu două motoare inoperante trebuie să permită avionului să își continue zborul, în condițiile meteorologice preconizate, din punctul în care se estimează că cele două motoare cedează simultan până la un aerodrom pe care este posibilă aterizarea și oprirea completă, folosind procedura prevăzută pentru o aterizare cu două motoare inoperante. Traiectoria reală de zbor pe rută trebuie să depășească pe verticală cu cel puțin 2 000 ft solul și obstacolele aflate de-a lungul rutei, pe o distanță de 9,3 km (5 mile nautice), pe fiecare parte a traiectului avut în vedere. La altitudini și în condiții meteorologice care impun funcționarea sistemelor de protecție împotriva gheții, trebuie să se ia în considerare efectul utilizării acestora asupra datelor privind traiectoria reală de zbor pe rută. Dacă precizia de navigație nu respectă cel puțin specificația de navigație RNAV 5, operatorul trebuie să mărească</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>care avionul, zburând cu toate motoarele la puterea sau tracțiunea de croazieră, după caz, și în condiții de temperatură standard în atmosferă calmă, se află la mai mult de 90 minute depărtare de aerodromul menționat la litera (a).</p> <p>(d) Traectoria reală de zbor trebuie să aibă un gradient pozitiv la 1 500 ft deasupra aerodromului unde se presupune că va avea loc aterizarea după cedarea a două motoare.</p> <p>(e) Largarea combustibilului este admisă în măsura în care permite ajungerea la aerodrom cu rezervele de combustibil impuse menționate la litera (f), cu condiția aplicării unei proceduri sigure.</p> <p>(f) Masa preconizată a avionului în punctul în care se presupune că cele două motoare cedează nu trebuie să fie mai mică decât cea care ar include o cantitate suficientă de combustibil/energie pentru ca avionul să se îndrepte către un aerodrom prevăzut pentru aterizare și să ajungă acolo la o altitudine de cel puțin 1 500 ft (450 m) direct deasupra zonei de aterizare, apoi să zboare timp de 15 minute la puterea sau tracțiunea de croazieră, după caz.</p>	<p>marja prestabilită, indicată la a doua teză, la 18,5 km (10 mile nautice).</p> <p>(c) Se presupune că cele două motoare cedează în punctul cel mai critic al tronsonului de rută în care avionul, zburând cu toate motoarele la puterea sau tracțiunea de croazieră, după caz, și în condiții de temperatură standard în atmosferă calmă, se află la mai mult de 90 de minute depărtare de aerodromul menționat la lit.(a).</p> <p>(d) Traectoria reală de zbor trebuie să aibă un gradient pozitiv la 1 500 ft deasupra aerodromului unde se presupune că va avea loc aterizarea după cedarea a două motoare.</p> <p>(e) Largarea combustibilului este admisă în măsura în care permite ajungerea la aerodrom cu rezervele de combustibil impuse menționate la lit. (f), cu condiția aplicării unei proceduri sigure.</p> <p>(f) Masa preconizată a avionului în punctul în care se presupune că cele două motoare cedează nu trebuie să fie mai mică decât cea care ar include o cantitate suficientă de combustibil/energie pentru ca avionul să se îndrepte către un aerodrom prevăzut pentru aterizare și să ajungă acolo la o altitudine de cel puțin 1 500 ft (450 m) direct deasupra zonei de aterizare, apoi să zboare timp de 15 minute la puterea sau tracțiunea de croazieră, după caz.</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>CAT.POL.A.225 Aterizarea – aerodromuri de destinație și de rezervă</p> <p>(a) Masa de aterizare a avionului, determinată în conformitate cu punctul CAT.POL.A.105 litera (a), nu depășește masa maximă la aterizare specificată pentru altitudinea și temperatura ambiantă prevăzută pentru ora estimată de aterizare la aerodromul de destinație și la aerodromul de rezervă.</p>	<p>CAT.POL.A.225 Aterizarea – aerodromuri de destinație și de rezervă</p> <p>Masa de aterizare a avionului, determinată în conformitate cu CAT.POL.A.105 lit. (a), nu depășește masa maximă la aterizare specificată pentru altitudinea și temperatura ambiantă prevăzută pentru ora estimată de aterizare la aerodromul de destinație și la aerodromul de rezervă.</p>	Compatibil	
<p>CAT.POL.A.230 Aterizarea – piste uscate</p> <p>(a) Masa la aterizare a avionului, determinată în conformitate cu punctul CAT.POL.A.105 litera (a) pentru ora estimată de aterizare la aerodromul de destinație și la orice aerodrom de rezervă, trebuie să permită o aterizare cu oprire completă de la 50 ft deasupra pragului:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. pentru avioane cu turboreactoare, în limita a 60 % din distanța de aterizare disponibilă (LDA); 2. pentru avioane cu turbopropulsoare, în limita a 70 % din LDA; 3. prin derogare de la litera (a) punctele 1 și 2, pentru avioanele care sunt autorizate pentru operațiuni cu distanță de aterizare redusă în conformitate cu punctul CAT.POL.A.255, în limita a 80 % din LDA. <p>(b) Pentru proceduri de apropiere rapidă, operatorul trebuie să folosească datele privind distanța de aterizare la care se aplică factori de corecție în conformitate cu litera (a) punctul 1 sau 2, după caz, pe baza unei înălțimi față de pragul pistei de sub 60 ft, dar nu mai mică de</p>	<p>CAT.POL.A.230 Aterizarea – piste uscate</p> <p>(a) Masa la aterizare a avionului, determinată în conformitate cu CAT.POL.A.105 lit. (a) pentru ora estimată de aterizare la aerodromul de destinație și la orice aerodrom de rezervă, trebuie să permită o aterizare cu oprire completă de la 50 ft deasupra pragului:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. pentru avioane cu turboreactoare, în limita a 60 % din LDA; 2. pentru avioane cu turbopropulsoare, în limita a 70 % din LDA; 3. prin derogare de la lit. (a) pct. 1 și 2, pentru avioanele care sunt autorizate pentru operațiuni cu distanță de aterizare redusă în conformitate cu CAT.POL.A.255, în limita a 80 % din LDA. <p>(b) Pentru proceduri de apropiere rapidă, operatorul trebuie să folosească datele privind distanța de aterizare la care se aplică factori de corecție în conformitate</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>35 ft, și trebuie să respecte prevederile punctului CAT.POL.A.245.</p> <p>(c) Pentru operațiuni de aterizare scurtă, operatorul trebuie să folosească datele privind distanța de aterizare la care se aplică factori de corecție în conformitate cu litera (a) punctul 1 sau 2, după caz, și să respecte prevederile punctului CAT.POL.A.250.</p> <p>(d) La determinarea masei de aterizare, operatorul trebuie să țină seama de următoarele:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. maximum 50 % din componenta vântului de față sau minimum 150 % din componenta vântului de spate; 2. corecțiile prevăzute în AFM. <p>(e) Pentru expedierea avionului, acesta trebuie să aterizeze:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. <p>(f) Dacă operatorul nu poate să respecte dispozițiile de la litera (e) punctul 2 pentru aerodromul de destinație, avionul este expedit numai dacă este desemnat un aerodrom de rezervă care să permită respectarea deplină a uneia dintre următoarele dispoziții:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. literele (a)-(d), dacă, la ora de sosire estimată, pista este uscată; 	<p>cu lit. (a) pct. 1 sau 2, după caz, pe baza unei înălțimi față de pragul pistei de sub 60 ft, dar nu mai mică de 35 ft, și trebuie să respecte prevederile CAT.POL.A.245.</p> <p>(c) Pentru operațiuni de aterizare scurtă, operatorul trebuie să folosească datele privind distanța de aterizare la care se aplică factori de corecție în conformitate cu lit. (a) pct. 1 sau 2, după caz, și să respecte prevederile CAT.POL.A.250.</p> <p>(d) La determinarea masei de aterizare, operatorul trebuie să țină seama de următoarele:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. maximum 50 % din componenta vântului de față sau minimum 150 % din componenta vântului de spate; 2. corecțiile prevăzute în AFM. <p>(e) Pentru expedierea avionului, acesta trebuie să aterizeze:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. pe pista cea mai favorabilă, în atmosferă calmă; 2. pe pista cu cea mai mare probabilitate de a fi atribuită pentru aterizare, luând în considerare viteza și direcția probabile ale vântului, caracteristicile de manevrare ale avionului la sol și alte condiții, cum ar fi mijloacele de aterizare și terenul. <p>(f) Dacă operatorul nu poate să respecte dispozițiile de la lit. (e) pct. 2 pentru aerodromul de destinație, avionul este expedit numai dacă este desemnat un aerodrom de rezervă care să permită</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
2. punctul CAT.POL.A.235 literele (a)-(d), dacă, la ora de sosire estimată, pista este udă sau contaminată.	respectarea deplină a uneia dintre următoarele dispoziții: 1. lit. (a)-(d), dacă, la ora de sosire estimată, pista este uscată; 2. CAT.POL.A.235 lit. (a)-(d), dacă, la ora de sosire estimată, pista este udă sau contaminată.		
<p>CAT.POL.A.235 Aterizarea – piste ude și contaminate</p> <p>(a) Atunci când rapoartele și/sau prognozele meteorologice corespunzătoare indică faptul că este posibil ca, la ora de sosire estimată, pista să fie udă, LDA trebuie să fie una dintre următoarele distanțe:</p> <p>1. o distanță de aterizare prevăzută în AFM pentru utilizarea pe piste ude în momentul expedierii, dar nu mai mică decât cea impusă de punctul CAT.POL.A.230 litera (a) punctul 1 sau 2, după caz;</p> <p>2. dacă în AFM nu se prevede, la momentul expedierii, o distanță de aterizare pentru utilizarea pe piste ude, cel puțin 115 % din distanța de aterizare impusă, determinată în conformitate cu punctul CAT.POL.A.230 litera (a) punctul 1 sau 2, după caz;</p> <p>3. o distanță de aterizare mai scurtă decât cea impusă de litera (a) punctul 2, dar nu mai mică decât cea impusă de punctul CAT.POL.A.230 litera (a) punctul 1 sau 2, după caz, dacă pista are caracteristici specifice de îmbunătățire a coeficientului de frecare, iar AFM include</p>	<p>CAT.POL.A.235 Aterizarea – piste ude și contaminate</p> <p>(a) Atunci când rapoartele și/sau prognozele meteorologice corespunzătoare indică faptul că este posibil ca, la ora de sosire estimată, pista să fie udă, LDA trebuie să fie una dintre următoarele distanțe:</p> <p>1. distanță de aterizare prevăzută în AFM pentru utilizarea pe piste ude în momentul expedierii, dar nu mai mică decât cea impusă de CAT.POL.A.230 lit. (a) pct. 1 sau 2, după caz;</p> <p>2. dacă în AFM nu se prevede, la momentul expedierii, o distanță de aterizare pentru utilizarea pe piste ude, cel puțin 115 % din distanța de aterizare impusă, determinată în conformitate cu CAT.POL.A.230 lit.(a) pct. 1 sau 2, după caz;</p> <p>3. o distanță de aterizare mai scurtă decât cea impusă de lit. (a) pct. 2, dar nu mai mică decât cea impusă de CAT.POL.A.230 lit. (a) pct. 1 sau 2, după caz, dacă pista are caracteristici specifice de îmbunătățire a</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>informații suplimentare specifice privind distanța de aterizare pe acest tip de pistă;</p> <p>4. prin derogare de la litera (a) punctele 1, 2 și 3, în cazul avioanelor care sunt autorizate pentru operațiuni cu distanță de aterizare redusă în conformitate cu punctul CAT.POL.A.255, distanța de aterizare determinată în conformitate cu punctul CAT.POL.A.255 litera (b) punctul 2 subpunctul (v) litera (B).</p> <p>(b) Atunci când rapoartele sau prognozele meteorologice corespunzătoare indică faptul că este posibil ca, la ora de sosire estimată, pista să fie contaminată, LDA trebuie să fie una dintre următoarele distanțe:</p> <p>1. cel puțin distanța de aterizare determinată în conformitate cu litera (a) sau cel puțin 115 % din distanța de aterizare determinată în conformitate cu datele privind distanța de aterizare pe pistă contaminată sau date echivalente, luându-se în considerare valoarea cea mai mare;</p> <p>2. pe o pistă de iarnă pregătită special, o distanță de aterizare mai scurtă decât cea impusă de litera (b) punctul 1, dar nu mai mică decât cea impusă de litera (a), poate fi folosită atunci când AFM include informații suplimentare specifice despre distanțele de aterizare pe piste contaminate. O astfel de distanță de aterizare trebuie să fie de cel puțin 115 % din distanța de aterizare prevăzută în AFM.</p> <p>(c) Prin derogare de la litera (b), nu este necesar să se aplice majorarea de 15 % dacă aceasta este deja inclusă în distanța de aterizare aprobată sau în echivalentul acesteia.</p>	<p>coeficientului de frecare, iar AFM include informații suplimentare specifice privind distanța de aterizare pe acest tip de pistă;</p> <p>4. prin derogare de la lit. (a) pct. 1, 2 și 3, în cazul avioanelor care sunt autorizate pentru operațiuni cu distanță de aterizare redusă în conformitate cu CAT.POL.A.255, distanța de aterizare determinată în conformitate cu CAT.POL.A.255 lit. (b) pct.2 subpct. (v) lit. (B).</p> <p>(b) Atunci când rapoartele sau prognozele meteorologice corespunzătoare indică faptul că este posibil ca, la ora de sosire estimată, pista să fie contaminată, LDA trebuie să fie una dintre următoarele distanțe:</p> <p>1. cel puțin distanța de aterizare determinată în conformitate cu lit.(a) sau cel puțin 115 % din distanța de aterizare determinată în conformitate cu datele privind distanța de aterizare pe pistă contaminată sau date echivalente, luându-se în considerare valoarea cea mai mare;</p> <p>2. pe o pistă de iarnă pregătită special, o distanță de aterizare mai scurtă decât cea impusă de lit. (b) pct. 1, dar nu mai mică decât cea impusă de lit. (a), poate fi folosită atunci când AFM include informații suplimentare specifice despre distanțele de aterizare pe piste contaminate. O astfel de distanță de aterizare trebuie să fie de cel</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(d) Pentru literele (a) și (b), se aplică în mod corespunzător criteriile de la punctul CAT.POL.A.230 literele (b), (c) și (d).</p> <p>(e) Pentru expedierea avionului, acesta trebuie să aterizeze:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. <p>(f) În cazul în care un operator nu poate să respecte dispozițiile de la litera (e) punctul 1 pentru aerodromul de destinație în legătură cu care rapoartele sau prognozele meteorologice corespunzătoare indică faptul că este posibil ca, la ora de sosire estimată, pista să fie contaminată și unde aterizarea depinde de o componentă specifică a vântului, avionul este expedit numai dacă sunt desemnate două aerodromuri de rezervă.</p> <p>(g) În cazul în care un operator nu poate să respecte dispozițiile de la litera (e) punctul 2 pentru aerodromul de destinație în legătură cu care rapoartele sau prognozele meteorologice corespunzătoare indică faptul că este posibil ca, la ora de sosire estimată, pista să fie contaminată, avionul este expedit numai dacă este desemnat un aerodrom de rezervă.</p> <p>(h) Pentru literele (f) și (g), aerodromul sau aerodromurile de rezervă desemnate trebuie să</p>	<p>puțin 115 % din distanța de aterizare prevăzută în AFM.</p> <p>(c) Prin derogare de la lit.(b), nu este necesar să se aplice majorarea de 15 % dacă aceasta este deja inclusă în distanța de aterizare aprobată sau în echivalentul acesteia.</p> <p>(d) Pentru lit. (a) și (b), se aplică în mod corespunzător criteriile de la CAT.POL.A.230 lit. (b), (c) și (d).</p> <p>(e) Pentru expedierea avionului, acesta trebuie să aterizeze:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. pe pista cea mai favorabilă, în atmosferă calmă; 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. <p>(f) În cazul în care un operator nu poate să respecte dispozițiile de la lit. (e) pct. 1 pentru aerodromul de destinație în legătură cu care rapoartele sau prognozele meteorologice corespunzătoare indică faptul că este posibil ca, la ora de sosire estimată, pista să fie contaminată și unde aterizarea depinde de o componentă specifică a vântului, avionul este expedit numai dacă sunt desemnate două aerodromuri de rezervă.</p> <p>(g) În cazul în care un operator nu poate să respecte dispozițiile de la lit.(e) pct.2</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>permite respectarea uneia dintre următoarele dispoziții:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. punctul CAT.POL.A.230 literele (a)-(d), dacă, la ora de sosire estimată, pista este uscată; 2. punctul CAT.POL.A.235 literele (a)-(d), dacă, la ora de sosire estimată, pista este udă sau contaminată. 	<p>pentru aerodromul de destinație în legătură cu care rapoartele sau prognozele meteorologice corespunzătoare indică faptul că este posibil ca, la ora de sosire estimată, pista să fie contaminată, avionul este expedit numai dacă este desemnat un aerodrom de rezervă.</p> <p>(h) Pentru lit. (f) și (g), aerodromul sau aerodromurile de rezervă desemnate trebuie să permită respectarea uneia dintre următoarele dispoziții:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. CAT.POL.A.230 lit.(a)-(d), dacă, la ora de sosire estimată, pista este uscată; 2. CAT.POL.A.235 lit.(a)-(d), dacă, la ora de sosire estimată, pista este udă sau contaminată. 		
<p>CAT.POL.A.240 Aprobarea operațiunilor cu unghiuri de înclinare mărite</p> <p>(a) Pentru operațiuni cu unghiuri de înclinare mărite este necesară aprobarea prealabilă a autorității competente.</p> <p>(b) Pentru obținerea aprobării, operatorul trebuie să facă dovada îndeplinirii următoarelor condiții:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. AFM conține date aprobate pentru creșterea necesară a vitezei de operare și date care să permită alegerea traiectoriei de zbor, ținând cont de unghiurile de înclinare și vitezele mărite; 2. pentru precizia navigației trebuie să fie disponibile repere vizuale; 	<p>CAT.POL.A.240 Aprobarea operațiunilor cu unghiuri de înclinare mărite</p> <p>(a) Pentru operațiuni cu unghiuri de înclinare mărite este necesară aprobarea prealabilă a AAC.</p> <p>(b) Pentru obținerea aprobării, operatorul trebuie să facă dovada îndeplinirii următoarelor condiții:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. AFM conține date aprobate pentru creșterea necesară a vitezei de operare și date care să permită alegerea traiectoriei de zbor, ținând cont de unghiurile de înclinare și vitezele mărite; 2. pentru precizia navigației trebuie să fie disponibile repere vizuale; 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>3. minimele meteorologice și limitările legate de vânt trebuie să fie specificate pentru fiecare pistă; și</p> <p>4. echipajul de zbor a acumulat cunoștințe adecvate în ceea ce privește ruta pe care se va zbura și procedurile care trebuie utilizate în conformitate cu partea ORO subpartea FC.</p>	<p>3. minimele meteorologice și limitările legate de vânt trebuie să fie specificate pentru fiecare pistă; și</p> <p>4. echipajul de zbor a acumulat cunoștințe adecvate în ceea ce privește ruta pe care se va zbura și procedurile care trebuie utilizate în conformitate cu subpartea FC din anexa nr. 3 (Partea ORO).</p>		
<p>CAT.POL.A.245 Aprobarea operațiunilor de apropiere rapidă</p> <p>(a) Operațiunile de apropiere rapidă, folosind unghiuri de pantă de cel puțin 4,5° și cu înălțimi față de pragul pistei mai mici de 60 ft, dar nu mai mici de 35 ft, necesită aprobarea prealabilă din partea autorității competente.</p> <p>(b) Pentru obținerea aprobării, operatorul trebuie să facă dovada îndeplinirii următoarelor condiții:</p> <p>1. AFM precizează unghiul de pantă maxim aprobat, orice alte limitări, proceduri normale, anormale sau de urgență pentru apropierile rapide, precum și modificări ale datelor privind lungimea suprafeței în cazul utilizării criteriilor de apropiere rapidă;</p> <p>2. la fiecare aerodrom pe care urmează să se desfășoare operațiuni de apropiere rapidă:</p> <p>(i) este disponibil un sistem de referință corespunzător pentru panta de coborâre, care cuprinde cel puțin un sistem care indică panta de coborâre vizuală;</p> <p>(ii) minimele meteorologice trebuie să fie specificate; și</p>	<p>CAT.POL.A.245 Aprobarea operațiunilor de apropiere rapidă</p> <p>(a) Operațiunile de apropiere rapidă, folosind unghiuri de pantă de cel puțin 4,5° și cu înălțimi față de pragul pistei mai mici de 60 ft, dar nu mai mici de 35 ft, necesită aprobarea prealabilă din partea AAC.</p> <p>(b) Pentru obținerea aprobării, operatorul trebuie să facă dovada îndeplinirii următoarelor condiții:</p> <p>1. AFM precizează unghiul de pantă maxim aprobat, orice alte limitări, proceduri normale, anormale sau de urgență pentru apropierile rapide, precum și modificări ale datelor privind lungimea suprafeței în cazul utilizării criteriilor de apropiere rapidă;</p> <p>2. la fiecare aerodrom pe care urmează să se desfășoare operațiuni de apropiere rapidă:</p> <p>(i) este disponibil un sistem de referință corespunzător pentru panta de coborâre,</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(iii) se ține seama de următoarele aspecte: (A) poziția obstacolelor; (B) tipul de referință pentru panta de coborâre și dirijare la pistă; (C) reperele vizuale minime cerute la altitudinea de decizie (DH) și MDA; (D) echipamentele disponibile la bord; (E) calificarea pilotului și familiarizarea specială cu aerodromul; (F) limitările și procedurile din AFM; și (G) criteriile pentru apropierea întreruptă.</p>	<p>care cuprinde cel puțin un sistem care indică panta de coborâre vizuală; (ii) minimele meteorologice trebuie să fie specificate; și (iii) se ține seama de următoarele aspecte: (A) poziția obstacolelor; (B) tipul de referință pentru panta de coborâre și dirijare la pistă; (C) reperele vizuale minime cerute la altitudinea de decizie (DH) și MDA; (D) echipamentele disponibile la bord; (E) calificarea pilotului și familiarizarea specială cu aerodromul; (F) limitările și procedurile din AFM; și (G) criteriile pentru apropierea întreruptă.</p>		
<p>CAT.POL.A.250 Aprobarea operațiunilor cu aterizare scurtă (a) Pentru operațiunile cu aterizare scurtă este necesară aprobarea prealabilă a autorității competente. (b) Pentru obținerea aprobării, operatorul trebuie să facă dovada îndeplinirii următoarelor condiții: 1. distanța utilizată pentru calculul masei permise la aterizare poate consta în lungimea utilă a zonei declarate sigură, la care se adaugă LDA declarată; 2. statul aerodromului a decis că există un interes public și o necesitate operațională pentru aceste operațiuni, motivate fie de distanța mare față de aerodrom, fie de limitările fizice legate de extinderea pistei;</p>	<p>CAT.POL.A.250 Aprobarea operațiunilor cu aterizare scurtă (a) Pentru operațiunile cu aterizare scurtă este necesară aprobarea prealabilă a AAC. (b) Pentru obținerea aprobării, operatorul trebuie să facă dovada îndeplinirii următoarelor condiții: 1. distanța utilizată pentru calculul masei permise la aterizare poate consta în lungimea utilă a zonei declarate sigură, la care se adaugă LDA declarată; 2. există un interes public și o necesitate operațională pentru aceste operațiuni, motivate fie de distanța mare față de aerodrom, fie de limitările fizice legate de extinderea pistei;</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>3. distanța verticală dintre direcția privirii pilotului și linia descrisă de partea cea mai de jos a roților, cu avionul înscris pe panta normală de coborâre, nu depășește 3 m;</p> <p>4. RVR/VIS minimă nu trebuie să fie mai mică de 1 500 m, iar limitările legate de vânt trebuie specificate în manualul de operațiuni;</p> <p>5. experiența minimă a pilotului, cerințele de pregătire și familiarizare specială cu aerodromurile sunt specificate și îndeplinite;</p> <p>6. înălțimea de trecere peste începutul lungimii utile a zonei declarate sigură este 50 ft;</p> <p>7. utilizarea zonei declarate sigură este aprobată de statul aerodromului;</p> <p>8. lungimea utilă a zonei declarate sigură nu trebuie să depășească 90 m;</p> <p>9. lățimea zonei declarate sigură nu trebuie să fie mai mică decât dublul lățimii pistei sau dublul anvergurii aripilor, luându-se în considerare valoarea cea mai mare, centrată în prelungirea axului pistei;</p> <p>10. zona declarată sigură nu trebuie să prezinte obstacole sau depresiuni care ar putea pune în pericol un avion care începe apropierea prea devreme sau prea jos și nu trebuie permis niciun obiect mobil în zona declarată sigură în timp ce pista este utilizată pentru operațiuni de aterizare scurte;</p> <p>11. panta zonei declarate sigură nu trebuie să depășească 5 % ascendent și 2 % descendent, în direcția de aterizare; și</p>	<p>3. distanța verticală dintre direcția privirii pilotului și linia descrisă de partea cea mai de jos a roților, cu avionul înscris pe panta normală de coborâre, nu depășește 3 m;</p> <p>4. RVR/VIS minimă nu trebuie să fie mai mică de 1 500 m, iar limitările legate de vânt trebuie specificate în manualul de operațiuni;</p> <p>5. experiența minimă a pilotului, cerințele de pregătire și familiarizarea specială cu aerodromurile sunt specificate și îndeplinite;</p> <p>6. înălțimea de trecere peste începutul lungimii utile a zonei declarate sigură este 50 ft;</p> <p>7. utilizarea zonei declarate sigură este aprobată de către AAC;</p> <p>8. lungimea utilă a zonei declarate sigură nu trebuie să depășească 90 m;</p> <p>9. lățimea zonei declarate sigură nu trebuie să fie mai mică decât dublul lățimii pistei sau dublul anvergurii aripilor, luându-se în considerare valoarea cea mai mare, centrată în prelungirea axului pistei;</p> <p>10. zona declarată sigură nu trebuie să prezinte obstacole sau depresiuni care ar putea pune în pericol un avion care începe apropierea prea devreme sau prea jos și nu trebuie permis niciun obiect mobil în zona declarată sigură în timp ce pista este utilizată pentru operațiuni de aterizare scurte;</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>11a. sunt interzise operațiunile cu distanță de aterizare impusă redusă în conformitate cu punctul CAT.POL.A.255;</p> <p>12. condițiile suplimentare, dacă sunt specificate de autoritatea competentă, luând în considerare caracteristicile tipului de avion, caracteristicile orografice în zona de apropiere, echipamentele de asistență pentru apropiere disponibile și considerațiile legate de apropierea întreruptă/aterizarea întreruptă.</p>	<p>11. panta zonei declarate sigură nu trebuie să depășească 5 % ascendent și 2 % descendent în direcția de aterizare; și</p> <p>11a. sunt interzise operațiunile cu distanță de aterizare impusă redusă în conformitate cu CAT.POL.A.255;</p> <p>12. condițiile suplimentare, dacă sunt specificate de către AAC, luând în considerare caracteristicile tipului de avion, caracteristicile orografice în zona de apropiere, echipamentele de asistență pentru apropiere disponibile și considerațiile legate de apropierea întreruptă/aterizarea întreruptă.</p>		
<p>CAT.POL.A.255 Aprobarea operațiunilor cu distanță de aterizare impusă redusă</p> <p>(a) Un operator de avioane poate desfășura operațiuni de aterizare în limita a 80 % din distanța de aterizare disponibilă (LDA) dacă îndeplinește următoarele condiții:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. avionul are o MOPSC de 19 locuri sau mai puțin; 2. avionul are în AFM o declarație de eligibilitate pentru o distanță de aterizare impusă redusă; 3. avionul este utilizat în operațiuni de transport aerian comercial (CAT) neprogramate, la cerere; 4. masa de aterizare a avionului permite o aterizare cu oprire completă în limitele acestei distanțe de aterizare reduse; 5. operatorul a obținut o aprobare prealabilă din partea autorității competente. 	<p>CAT.POL.A.255 Aprobarea operațiunilor cu distanță de aterizare impusă redusă</p> <p>(a) Un operator de avioane poate desfășura operațiuni de aterizare în limita a 80 % din LDA, dacă îndeplinește următoarele condiții:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. avionul are o MOPSC de 19 locuri sau mai puțin; 2. avionul are în AFM o declarație de eligibilitate pentru o distanță de aterizare impusă redusă; 3. avionul este utilizat în operațiuni CAT neprogramate, la cerere; 4. masa de aterizare a avionului permite o aterizare cu oprire completă în limitele acestei distanțe de aterizare reduse; 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(b) Pentru a obține aprobarea menționată la litera (a) punctul 5, operatorul trebuie să facă dovada uneia dintre următoarele circumstanțe:</p> <p>1. că s-a efectuat o evaluare a riscurilor pentru a demonstra că se atinge un nivel de siguranță echivalent cu cel prevăzut la punctul CAT.POL.A.230 litera (a) punctul 1 sau 2, după caz;</p> <p>2. că sunt îndeplinite următoarele condiții:</p> <p>(i) sunt interzise procedurile speciale de apropiere, cum ar fi apropierile rapide, înălțimile planificate față de pragul pistei mai mari de 60 ft sau mai mici de 35 ft, operațiunile cu vizibilitate redusă, apropierile cu încălcarea criteriilor de apropiere stabilizată aprobate în temeiul punctului CAT.OP.MPA.115 litera (a);</p> <p>(ii) sunt interzise operațiunile de aterizare scurtă în conformitate cu punctul CAT.POL.A.250;</p> <p>(iii) este interzisă aterizarea pe piste contaminate;</p> <p>(iv) este stabilit un proces adecvat de pregătire, verificare și monitorizare pentru echipajul de zbor;</p> <p>(v) operatorul a stabilit un program de analiză a aterizării (ALAP) la aerodrom pentru a asigura îndeplinirea următoarelor condiții:</p> <p>A. nu este prognozat vânt de spate pentru ora de sosire estimată;</p> <p>B. în cazul în care se prognozează că pista va fi udă la ora de sosire estimată, distanța de aterizare la momentul expedierii trebuie să fie determinată în conformitate cu punctul CAT.OP.MPA.303 litera (a) sau (b), după caz,</p>	<p>5. operatorul a obținut o aprobare prealabilă din partea AAC.</p> <p>(b) Pentru a obține aprobarea menționată la lit. (a) pct. 5, operatorul trebuie să facă dovada uneia dintre următoarele circumstanțe:</p> <p>1. că s-a efectuat o evaluare a riscurilor pentru a demonstra că se atinge un nivel de siguranță echivalent cu cel prevăzut la CAT.POL.A.230 lit. (a) pct. 1 sau 2, după caz;</p> <p>2. că sunt îndeplinite următoarele condiții:</p> <p>(i) sunt interzise procedurile speciale de apropiere, cum ar fi apropierile rapide, înălțimile planificate față de pragul pistei mai mari de 60 ft sau mai mici de 35 ft, operațiunile cu vizibilitate redusă, apropierile cu încălcarea criteriilor de apropiere stabilizată aprobate în temeiul CAT.OP.MPA.115 lit. (a);</p> <p>(ii) sunt interzise operațiunile de aterizare scurtă în conformitate cu CAT.POL.A.250;</p> <p>(iii) este interzisă aterizarea pe piste contaminate;</p> <p>(iv) este stabilit un proces adecvat de pregătire, verificare și monitorizare pentru echipajul de zbor;</p> <p>(v) operatorul a stabilit un program de analiză a aterizării (ALAP) la aerodrom pentru a asigura îndeplinirea următoarelor condiții:</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>sau să fie echivalentă cu 115 % din distanța de aterizare stabilită pentru pistele uscate, luându-se în considerare valoarea cea mai mare;</p> <p>C. nu există condiții de pistă contaminată prognozate pentru ora de sosire estimată;</p> <p>D. nu există condiții meteorologice nefavorabile prognozate pentru ora de sosire estimată;</p> <p>(vi) toate echipamentele care afectează performanța de aterizare sunt funcționale înainte de începerea zborului;</p> <p>(vii) echipajul de zbor este format din cel puțin doi piloți calificați și pregătiți care au experiență recentă cu operațiuni ce implică o distanță de aterizare impusă redusă;</p> <p>(viii) pe baza condițiilor predominante pentru zborul avut în vedere, comandantul ia decizia finală cu privire la efectuarea de operațiuni cu distanță de aterizare impusă redusă și poate decide să nu efectueze astfel de operațiuni atunci când consideră că acest lucru este în interesul siguranței;</p> <p>(ix) condițiile suplimentare privind aerodromul, dacă sunt specificate de autoritatea competentă care a certificat aerodromul, luând în considerare caracteristicile orografice ale zonei de apropiere, echipamentele de asistență pentru apropiere disponibile și considerațiile legate de apropierea întreruptă/aterizarea întreruptă.</p>	<p>(A) nu este prognozat vânt de spate pentru ora de sosire estimată;</p> <p>(B) în cazul în care se prognozează că pista va fi udă la ora de sosire estimată, distanța de aterizare la momentul expedierii trebuie să fie determinată în conformitate cu CAT.OP.MPA.303 lit. (a) sau (b), după caz, sau să fie echivalentă cu 115 % din distanța de aterizare stabilită pentru pistele uscate, luându-se în considerare valoarea cea mai mare;</p> <p>(C) nu există condiții de pistă contaminată prognozate pentru ora de sosire estimată;</p> <p>(D) nu există condiții meteorologice nefavorabile prognozate pentru ora de sosire estimată;</p> <p>(vi) toate echipamentele care afectează performanța de aterizare sunt funcționale înainte de începerea zborului;</p> <p>(vii) echipajul de zbor este format din cel puțin doi piloți calificați și pregătiți care au experiență recentă cu operațiuni ce implică o distanță de aterizare impusă redusă;</p> <p>(viii) pe baza condițiilor predominante pentru zborul avut în vedere, comandantul ia decizia finală cu privire la efectuarea de operațiuni cu distanță de aterizare impusă redusă și poate decide să nu efectueze astfel de operațiuni atunci când consideră că acest lucru este în interesul siguranței;</p> <p>(ix) condițiile suplimentare privind aerodromul, dacă sunt specificate de către AAC, luând în considerare caracteristicile</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	orografice ale zonei de apropiere, echipamentele de asistență pentru apropiere disponibile și considerațiile legate de apropierea întreruptă/aterizarea întreruptă.		
<p>CAPITOLUL 3 Clasa de performanță B CAT.POL.A.300 Generalități (a) Cu excepția cazului în care dispune de aprobare din partea autorității competente în conformitate cu anexa V (partea SPA) subpartea L – OPERAȚIUNI CU AVIOANE MONOMOTOR CU TURBINĂ PE TIMP DE NOAPTE SAU ÎN CONDIȚII IMC (SET-IMC), operatorul nu operează un avion monomotor:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. pe timp de noapte; sau 2. în condiții IMC, cu excepția situației în care se aplică reguli de zbor la vedere speciale. <p>(b) Operatorul tratează avioanele bimotoare care nu respectă cerințele referitoare la urcare prevăzute la punctul CAT.POL.A.340 ca avioane monomotor.</p>	<p>Capitolul 3 CLASA DE PERFORMANȚĂ B CAT.POL.A.300 Generalități (a) Cu excepția cazului în care dispune de aprobare din partea AAC în conformitate cu subpartea L din anexa nr. 5 (Partea SPA), operatorul nu operează un avion monomotor:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. pe timp de noapte; sau 2. în condiții IMC, cu excepția situației în care se aplică reguli de zbor la vedere speciale. <p>(b) Operatorul tratează avioanele bimotoare care nu respectă cerințele referitoare la urcare prevăzute la CAT.POL.A.340 ca avioane monomotor.</p>	Compatibil	
<p>CAT.POL.A.305 Decolarea (a) Masa la decolare nu depășește masa maximă la decolare specificată în AFM pentru altitudinea barometrică și temperatura ambiantă pe aerodromul de pe care urmează să se decoleze. (b) Distanța de decolare fără aplicarea de factori, specificată în AFM, nu depășește:</p>	<p>CAT.POL.A.305 Decolarea (a) Masa la decolare nu depășește masa maximă la decolare specificată în AFM pentru altitudinea barometrică și temperatura ambiantă pe aerodromul de pe care urmează să se decoleze. (b) Distanța de decolare fără aplicarea de factori, specificată în AFM, nu depășește:</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>1. atunci când este înmulțită cu un factor de 1,25, distanța de rulare la decolare disponibilă (TORA); sau</p> <p>2. atunci când este disponibilă prelungirea de oprire și/sau prelungirea degajată:</p> <p>(i) TORA;</p> <p>(ii) atunci când este înmulțită cu un factor de 1,15, distanța de decolare disponibilă (TODA); sau</p> <p>(iii) atunci când este înmulțită cu un factor de 1,3, ASDA.</p> <p>(c) Atunci când se demonstrează conformitatea cu cerințele de la litera (b), trebuie să se țină seama de următoarele:</p> <p>1. masa avionului la începutul rulajului la decolare;</p> <p>2. altitudinea barometrică a aerodromului;</p> <p>3. temperatura ambiantă la aerodrom;</p> <p>4. starea suprafeței pistei și tipul suprafeței pistei;</p> <p>5. declivitatea pistei în direcția de decolare; și</p> <p>6. nu mai mult de 50 % din componenta raportată a vântului de față sau nu mai puțin de 150 % din componenta raportată a vântului de coadă.</p>	<p>1. atunci când este înmulțită cu un factor de 1,25, TORA; sau</p> <p>2. atunci când este disponibilă prelungirea de oprire și/sau prelungirea degajată:</p> <p>(i) TORA;</p> <p>(ii) atunci când este înmulțită cu un factor de 1,15, distanța de decolare disponibilă (TODA); sau</p> <p>(iii) atunci când este înmulțită cu un factor de 1,3, ASDA.</p> <p>(c) Atunci când se demonstrează conformitatea cu cerințele de la lit. (b), trebuie să se țină seama de următoarele:</p> <p>1. masa avionului la începutul rulajului la decolare;</p> <p>2. altitudinea barometrică a aerodromului;</p> <p>3. temperatura ambiantă la aerodrom;</p> <p>4. starea suprafeței pistei și tipul suprafeței pistei;</p> <p>5. declivitatea pistei în direcția de decolare; și</p> <p>6. nu mai mult de 50 % din componenta raportată a vântului de față sau nu mai puțin de 150 % din componenta raportată a vântului de coadă.</p>		
<p>CAT.POL.A.310 Obstacolarea la decolare – avioane multimotor</p> <p>(a) Traectoria de decolare a avioanelor cu două sau mai multe motoare se determină astfel încât avionul să depășească toate obstacolele cu o distanță verticală de cel puțin 50 ft sau cu o distanță orizontală de cel puțin 90 m plus 0,125</p>	<p>CAT.POL.A.310 Obstacolarea la decolare – avioane multimotor</p> <p>(a) Traectoria de decolare a avioanelor cu două sau mai multe motoare se determină astfel încât avionul să depășească toate obstacolele cu o distanță verticală de cel puțin 50 ft sau cu o distanță orizontală de</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>× D, unde D este distanța orizontală străbătută de avion de la sfârșitul TODA sau de la sfârșitul distanței de decolare, dacă este programată o întoarcere înainte de sfârșitul TODA, cu excepția situațiilor prevăzute la literele (b) și (c). Pentru avioane cu o anvergură a aripii mai mică de 60 m, se poate utiliza o distanță orizontală de trecere a obstacolelor egală cu jumătate din anvergura aripii avionului plus 60 m plus $0,125 \times D$. Se presupune că:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. traiectoria de decolare începe la o înălțime de 50 ft deasupra suprafeței de la capătul distanței de decolare prevăzute la punctul CAT.POL.A.305 litera (b) și se sfârșește la o înălțime de 1 500 ft deasupra suprafeței; 2. avionul nu este înclinat înainte de a atinge o înălțime de 50 ft deasupra suprafeței, iar apoi unghiul de înclinare nu depășește 15°; 3. cedarea motorului critic apare în punctul de pe traiectoria de decolare cu toate motoarele în funcțiune unde se estimează pierderea reperelor vizuale în scopul evitării obstacolelor; 4. gradientul traiectoriei de decolare de la 50 ft până la înălțimea presupusă de cedare a motorului este egal cu gradientul mediu pentru urcare și tranziția spre configurația de rută cu toate motoarele în funcțiune, înmulțit cu un factor de 0,77; și 5. gradientul traiectoriei de decolare de la înălțimea atinsă în conformitate cu litera (a) punctul 4 până la finalul traiectoriei de decolare este egal cu gradientul de urcare pe rută cu OEI, indicat în AFM. 	<p>cel puțin 90 m plus $0,125 \times D$, unde D este distanța orizontală străbătută de avion de la sfârșitul TODA sau de la sfârșitul distanței de decolare, dacă este programată o întoarcere înainte de sfârșitul TODA, cu excepția situațiilor prevăzute la lit. (b) și (c). Pentru avioane cu o anvergură a aripii mai mică de 60 m, se poate utiliza o distanță orizontală de trecere a obstacolelor egală cu jumătate din anvergura aripii avionului plus 60 m plus $0,125 \times D$. Se presupune că:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. traiectoria de decolare începe la o înălțime de 50 ft deasupra suprafeței de la capătul distanței de decolare prevăzute la CAT.POL.A.305 lit. (b) și se sfârșește la o înălțime de 1 500 ft deasupra suprafeței; 2. avionul nu este înclinat înainte de a atinge o înălțime de 50 ft deasupra suprafeței, iar apoi unghiul de înclinare nu depășește 15°; 3. cedarea motorului critic apare în punctul de pe traiectoria de decolare cu toate motoarele în funcțiune unde se estimează pierderea reperelor vizuale în scopul evitării obstacolelor; 4. gradientul traiectoriei de decolare de la 50 ft până la înălțimea presupusă de cedare a motorului este egal cu gradientul mediu pentru urcare și tranziția spre configurația de rută cu toate motoarele în funcțiune, înmulțit cu un factor de 0,77; și 		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(b) Pentru cazurile în care traiectul de zbor planificat nu necesită schimbări ale traiectoriei cu mai mult de 15°, operatorul nu trebuie să ia în considerare obstacolele care au o distanță laterală mai mare de:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 300 m, în cazul în care zborul este efectuat în condiții care permit navigația cu ghidare vizuală a cursului sau atunci când sunt disponibile mijloace de navigație care permit pilotului să mențină, cu aceeași precizie, traiectul de zbor planificat; sau 2. 600 m, pentru zboruri desfășurate în orice alte condiții. <p>(c) Pentru cazurile în care traiectul de zbor planificat necesită modificări ale traiectoriei cu mai mult de 15°, operatorul nu trebuie să ia în considerare acele obstacole care au o distanță laterală mai mare de:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 600 m, pentru zboruri desfășurate în condiții care permit navigația cu ghidare vizuală a cursului; sau 2. 900 m, pentru zboruri desfășurate în orice alte condiții. <p>(d) Atunci când se demonstrează conformitatea cu cerințele de la literele (a)-(c), trebuie să se țină seama de următoarele:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. masa avionului la începutul rulajului la decolare; 2. altitudinea barometrică a aerodromului; 3. temperatura ambiantă la aerodrom; și 4. nu mai mult de 50 % din componenta raportată a vântului de față sau nu mai puțin de 	<p>5. gradientul traiectoriei de decolare de la înălțimea atinsă în conformitate cu lit.(a) pct.4 până la finalul traiectoriei de decolare este egal cu gradientul de urcare pe rută cu OEI, indicat în AFM.</p> <p>(b) Pentru cazurile în care traiectul de zbor planificat nu necesită schimbări ale traiectoriei cu mai mult de 15°, operatorul nu trebuie să ia în considerare obstacolele care au o distanță laterală mai mare de:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 300 m, în cazul în care zborul este efectuat în condiții care permit navigația cu ghidare vizuală a cursului sau atunci când sunt disponibile mijloace de navigație care permit pilotului să mențină, cu aceeași precizie, traiectul de zbor planificat; sau 2. 600 m, pentru zboruri desfășurate în orice alte condiții. <p>(c) Pentru cazurile în care traiectul de zbor planificat necesită modificări ale traiectoriei cu mai mult de 15°, operatorul nu trebuie să ia în considerare acele obstacole care au o distanță laterală mai mare de:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 600 m, pentru zboruri desfășurate în condiții care permit navigația cu ghidare vizuală a cursului; sau 2. 900 m, pentru zboruri desfășurate în orice alte condiții. <p>(d) Atunci când se demonstrează conformitatea cu cerințele de la lit. (a)-(c), trebuie să se țină seama de următoarele:</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>150 % din componenta raportată a vântului de coadă.</p> <p>(e) Cerințele prevăzute la litera (a) punctele 3, 4 și 5, litera (b) punctul 2 și litera (c) punctul 2 nu se aplică în cazul operațiunilor în condiții VFR pe timp de zi.</p>	<p>1. masa avionului la începutul rulajului la decolare;</p> <p>2. altitudinea barometrică a aerodromului;</p> <p>3. temperatura ambiantă la aerodrom; și</p> <p>4. nu mai mult de 50 % din componenta raportată a vântului de față sau nu mai puțin de 150 % din componenta raportată a vântului de coadă.</p> <p>(e) Cerințele prevăzute la lit. (a) pct. 3, 4 și 5, lit. (b) pct. 2 și lit. (c) pct. 2 nu se aplică în cazul operațiunilor în condiții VFR pe timp de zi.</p>		
<p>CAT.POL.A.315 Zbor pe rută – avioane multimotor</p> <p>(a) Avionul, în condițiile meteorologice prevăzute pentru zbor și în cazul cedării unui motor, cu celelalte motoare funcționând în condițiile de putere maximă continuă specificate, este capabil să continue zborul cel puțin la altitudinile minime relevante pentru un zbor în siguranță, indicate în manualul de operațiuni, până la un punct situat la 1 000 ft deasupra unui aerodrom la care pot fi îndeplinite cerințele de performanță.</p> <p>(b) Se presupune că, la momentul cedării motorului:</p> <p>1. avionul nu zboară la o altitudine mai mare decât altitudinea la care rata de urcare este egală cu 300 ft pe minut, cu toate motoarele funcționând în condițiile de putere maximă continuă specificate; și</p>	<p>CAT.POL.A.315 Zbor pe rută – avioane multimotor</p> <p>(a) Avionul, în condițiile meteorologice prevăzute pentru zbor și în cazul cedării unui motor, cu celelalte motoare funcționând în condițiile de putere maximă continuă specificate, este capabil să continue zborul cel puțin la altitudinile minime relevante pentru un zbor în siguranță, indicate în manualul de operațiuni, până la un punct situat la 1 000 ft deasupra unui aerodrom la care pot fi îndeplinite cerințele de performanță.</p> <p>(b) Se presupune că, la momentul cedării motorului:</p> <p>1. avionul nu zboară la o altitudine mai mare decât altitudinea la care rata de urcare este egală cu 300 ft pe minut, cu toate motoarele funcționând în condițiile de putere maximă continuă specificate; și</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
2. gradientul pe rută cu OEI este cel mai mare gradient de coborâre sau de urcare, după caz, mărit cu un gradient de 0,5 %, respectiv micșorat cu un gradient de 0,5 %.	2. gradientul pe rută cu OEI este cel mai mare gradient de coborâre sau de urcare, după caz, mărit cu un gradient de 0,5 %, respectiv micșorat cu un gradient de 0,5 %.		
<p>CAT.POL.A.320 Zbor pe rută – avioane monomotor</p> <p>(a) În condițiile meteorologice prevăzute pentru zbor și în cazul cedării motorului, avionul este capabil să ajungă într-un loc unde se poate efectua o aterizare forțată în siguranță, cu excepția cazului în care operatorul dispune de o aprobare din partea autorității competente în conformitate cu anexa V (partea SPA) subpartea L – OPERAȚIUNI CU AVIOANE MONOMOTOR CU TURBINĂ PE TIMP DE NOAPTE SAU ÎN CONDIȚII IMC (SET-IMC) și utilizează o perioadă a riscului.</p> <p>(b) În sensul literei (a), se presupune că, la momentul cedării motorului:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. avionul nu zboară la o altitudine mai mare decât altitudinea la care rata de urcare este egală cu 300 ft pe minut, cu motorul funcționând în condițiile de putere maximă continuă specificate; și 2. gradientul pe rută este cel mai mare gradient de coborâre, mărit cu un gradient de 0,5 %. 	<p>CAT.POL.A.320 Zbor pe rută – avioane monomotor</p> <p>(a) În condițiile meteorologice prevăzute pentru zbor și în cazul cedării motorului, avionul este capabil să ajungă într-un loc unde se poate efectua o aterizare forțată în siguranță, cu excepția cazului în care operatorul dispune de o aprobare din partea AAC în conformitate cu subpartea L din anexa nr. 5 (Partea SPA) și utilizează o perioadă a riscului.</p> <p>(b) În sensul lit. (a), se presupune că, la momentul cedării motorului:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. avionul nu zboară la o altitudine mai mare decât altitudinea la care rata de urcare este egală cu 300 ft pe minut, cu motorul funcționând în condițiile de putere maximă continuă specificate; și 2. gradientul pe rută este cel mai mare gradient de coborâre, mărit cu un gradient de 0,5 %. 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>CAT.POL.A.325 Aterizarea – aerodromuri de destinație și de rezervă Masa la aterizare a avionului, determinată în conformitate cu punctul CAT.POL.A.105 litera (a), nu depășește masa maximă la aterizare specificată pentru altitudinea și temperatura ambiantă prevăzută pentru ora estimată de aterizare la aerodromul de destinație și la aerodromul de rezervă.</p>	<p>CAT.POL.A.325 Aterizarea – aerodromuri de destinație și de rezervă Masa la aterizare a avionului, determinată în conformitate cu CAT.POL.A.105 lit. (a), nu depășește masa maximă la aterizare specificată pentru altitudinea și temperatura ambiantă prevăzută pentru ora estimată de aterizare la aerodromul de destinație și la aerodromul de rezervă.</p>	Compatibil	
<p>CAT.POL.A.330 Aterizarea – piste uscate (a) Masa la aterizare a avionului, determinată în conformitate cu punctul CAT.POL.A.105 litera (a) pentru ora estimată de aterizare la aerodromul de destinație și la orice aerodrom de rezervă, trebuie să permită o aterizare cu oprire completă de la 50 ft deasupra pragului, în limita a 70 % din LDA. (b) Prin derogare de la litera (a) și în cazul în care se respectă punctul CAT.POL.A.355, masa la aterizare a avionului, determinată în conformitate cu punctul CAT.POL.A.105 litera (a) pentru ora estimată de aterizare la aerodromul de destinație, trebuie să fie de așa natură încât să permită o aterizare cu oprire completă de la 50 ft deasupra pragului, în limita a 80 % din LDA. (c) La determinarea masei de aterizare, operatorul trebuie să țină seama de următoarele: 1. altitudinea aerodromului; 2. maximum 50 % din componenta vântului de față sau minimum 150 % din componenta vântului de spate;</p>	<p>CAT.POL.A.330 Aterizarea – piste uscate (a) Masa la aterizare a avionului, determinată în conformitate cu CAT.POL.A.105 lit. (a) pentru ora estimată de aterizare la aerodromul de destinație și la orice aerodrom de rezervă, trebuie să permită o aterizare cu oprire completă de la 50 ft deasupra pragului, în limita a 70 % din LDA. (b) Prin derogare de la lit.(a) și în cazul în care se respectă CAT.POL.A.355, masa la aterizare a avionului, determinată în conformitate cu CAT.POL.A.105 lit. (a) pentru ora estimată de aterizare la aerodromul de destinație, trebuie să fie de așa natură încât să permită o aterizare cu oprire completă de la 50 ft deasupra pragului, în limita a 80 % din LDA. (c) La determinarea masei de aterizare, operatorul trebuie să țină seama de următoarele: 1. altitudinea aerodromului;</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>3. tipul de suprafață a pistei; 4. declivitatea pistei în direcția de aterizare. (d) Pentru proceduri de apropiere rapidă, operatorul trebuie să folosească datele privind distanța de aterizare la care se aplică factori în conformitate cu litera (a), pe baza unei înălțimi față de pragul pistei de sub 60 ft, dar nu mai mică de 35 ft, și să respecte prevederile punctului CAT.POL.A.345. (e) Pentru operațiuni de aterizare scurtă, operatorul trebuie să folosească datele privind distanța de aterizare la care se aplică factori în conformitate cu litera (a) și să respecte prevederile punctului CAT.POL.A.350. (f) Pentru expedierea avionului, acesta trebuie să aterizeze: 1. fie pe pista cea mai favorabilă, în atmosferă calmă; 2. fie pe pista cu cea mai mare probabilitate de a fi atribuită pentru aterizare luând în considerare viteza și direcția probabile ale vântului, caracteristicile de manevrare ale avionului la sol și alte condiții, cum ar fi mijloacele de aterizare și terenul. (g) Dacă operatorul nu poate să respecte dispozițiile de la litera (f) punctul 2 pentru aerodromul de destinație, avionul este expedit numai dacă este desemnat un aerodrom de rezervă care să permită respectarea deplină a dispozițiilor de la literele (a)-(f).</p>	<p>2. maximum 50 % din componenta vântului de față sau minimum 150 % din componenta vântului de spate; 3. tipul de suprafață a pistei; 4. declivitatea pistei în direcția de aterizare. (d) Pentru proceduri de apropiere rapidă, operatorul trebuie să folosească datele privind distanța de aterizare la care se aplică factori în conformitate cu lit. (a), pe baza unei înălțimi față de pragul pistei de sub 60 ft, dar nu mai mică de 35 ft, și să respecte prevederile CAT.POL.A.345. (e) Pentru operațiuni de aterizare scurtă, operatorul trebuie să folosească datele privind distanța de aterizare la care se aplică factori în conformitate cu lit. (a) și să respecte prevederile CAT.POL.A.350. (f) Pentru expedierea avionului, acesta trebuie să aterizeze: 1. fie pe pista cea mai favorabilă, în atmosferă calmă; 2. fie pe pista cu cea mai mare probabilitate de a fi atribuită pentru aterizare, luând în considerare viteza și direcția probabile ale vântului, caracteristicile de manevrare ale avionului la sol și alte condiții, cum ar fi mijloacele de aterizare și terenul. (g) Dacă operatorul nu poate să respecte dispozițiile de la lit. (f) pct. 2 pentru aerodromul de destinație, avionul este expedit numai dacă este desemnat un aerodrom de rezervă care să permită</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	respectarea deplină a dispozițiilor de la lit. (a)-(f).		
<p>CAT.POL.A.335 Aterizarea – piste ude și contaminate</p> <p>(a) Atunci când rapoartele sau prognozele meteorologice corespunzătoare indică faptul că este posibil ca, la ora de sosire estimată, pista să fie udă, LDA trebuie să fie una dintre următoarele distanțe:</p> <p>1. o distanță de aterizare prevăzută în AFM pentru utilizarea pe piste ude în momentul expedierii, dar nu mai mică decât cea impusă de punctul CAT.POL.A.330;</p> <p>2. dacă în AFM nu se prevede, la momentul expedierii, o distanță de aterizare pentru utilizarea pe piste ude, cel puțin 115 % din distanța de aterizare impusă, determinată în conformitate cu punctul CAT.POL.A.330 litera (a);</p> <p>3. o distanță de aterizare mai scurtă decât cea impusă de litera (a) punctul 2, dar nu mai mică decât cea impusă de punctul CAT.POL.A.330 litera (a), după caz, dacă pista are caracteristici specifice de îmbunătățire a coeficientului de frecare, iar AFM include informații suplimentare specifice privind distanța de aterizare pe acest tip de pistă;</p> <p>4. prin derogare de la litera (a) punctele 1, 2 și 3, în cazul avioanelor care sunt autorizate pentru operațiuni cu distanță de aterizare redusă în</p>	<p>CAT.POL.A.335 Aterizarea – piste ude și contaminate</p> <p>(a) Atunci când rapoartele sau prognozele meteorologice corespunzătoare indică faptul că este posibil ca, la ora de sosire estimată, pista să fie udă, LDA trebuie să fie una dintre următoarele distanțe:</p> <p>1. distanță de aterizare prevăzută în AFM pentru utilizarea pe piste ude în momentul expedierii, dar nu mai mică decât cea impusă de CAT.POL.A.330;</p> <p>2. dacă în AFM nu se prevede, la momentul expedierii, o distanță de aterizare pentru utilizarea pe piste ude, cel puțin 115 % din distanța de aterizare impusă, determinată în conformitate cu CAT.POL.A.330 lit. (a);</p> <p>3. o distanță de aterizare mai scurtă decât cea impusă de lit. (a) pct. 2, dar nu mai mică decât cea impusă de CAT.POL.A.330 lit. (a), după caz, dacă pista are caracteristici specifice de îmbunătățire a coeficientului de frecare, iar AFM include informații suplimentare specifice privind distanța de aterizare pe acest tip de pistă;</p> <p>4. prin derogare de la lit. (a) pct. 1, 2 și 3, în cazul avioanelor care sunt autorizate pentru operațiuni cu distanță de aterizare</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>conformitate cu punctul CAT.POL.A.355, distanța de aterizare determinată în conformitate cu punctul CAT.POL.A.355 litera (b) punctul 7 subpunctul (iii).</p> <p>(b) Atunci când rapoartele sau prognozele meteorologice corespunzătoare indică faptul că este posibil ca, la ora de sosire estimată, pista să fie contaminată, distanța de aterizare nu trebuie să depășească LDA. Operatorul trebuie să specifice în manualul de operațiuni datele privind distanța de aterizare care se aplică.</p>	<p>redușă în conformitate cu CAT.POL.A.355, distanța de aterizare determinată în conformitate cu CAT.POL.A.355 lit.(b) pct. 7 subpct.(iii).</p> <p>(b) Atunci când rapoartele sau prognozele meteorologice corespunzătoare indică faptul că este posibil ca, la ora de sosire estimată, pista să fie contaminată, distanța de aterizare nu trebuie să depășească LDA. Operatorul trebuie să specifice în manualul de operațiuni datele privind distanța de aterizare care se aplică.</p>		
<p>CAT.POL.A.340 Cerințe privind urcarea la decolare și la aterizare</p> <p>Operatorul unui avion bimotor trebuie să îndeplinească următoarele cerințe privind urcarea la decolare și la aterizare.</p> <p>(a) <i>Urcare la decolare</i></p> <p>1. Toate motoarele în funcțiune</p> <p>(i) Gradientul de urcare stabil după decolare trebuie să fie de cel puțin 4 %, cu:</p> <p>(A) fiecare motor la puterea de decolare;</p> <p>(B) trenul de aterizare scos, cu excepția situației în care trenul de aterizare poate fi escamotat în cel mult 7 secunde, caz în care poate fi considerat ca fiind escamotat;</p> <p>(C) flapsurile aripilor în poziție (poziții) de decolare; și</p> <p>(D) o viteză de urcare cel puțin egală cu cea mai mare dintre valorile 1,1 V_{MC} (viteza minimă de control pe sau în apropierea solului) și 1,2</p>	<p>CAT.POL.A.340 Cerințe privind urcarea la decolare și la aterizare</p> <p>Operatorul unui avion bimotor trebuie să îndeplinească următoarele cerințe privind urcarea la decolare și la aterizare.</p> <p>(a) Urcare la decolare</p> <p>1. Toate motoarele în funcțiune</p> <p>(i) Gradientul de urcare stabil după decolare trebuie să fie de cel puțin 4 %, cu:</p> <p>(A) fiecare motor la puterea de decolare;</p> <p>(B) trenul de aterizare scos, cu excepția situației în care trenul de aterizare poate fi escamotat în cel mult 7 secunde, caz în care poate fi considerat ca fiind escamotat;</p> <p>(C) flapsurile aripilor în poziție (poziții) de decolare; și</p> <p>(D) o viteză de urcare cel puțin egală cu cea mai mare dintre valorile 1,1 V_{MC} (viteza minimă de control pe sau în apropierea solului) și 1,2 V_{S1} (viteza de angajare sau</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>V_{S1} (viteza de angajare sau viteza minimă de zbor orizontal în configurație de aterizare).</p> <p>2. Un motor inoperant (OEI)</p> <p>(i) Gradientul de urcare stabil la o altitudine de 400 ft deasupra suprafeței de decolare trebuie să fie măsurabil pozitiv cu:</p> <p>(A) motorul critic inoperant și elicea acestuia în poziția de rezistență la înaintare minimă;</p> <p>(B) motorul rămas la puterea de decolare;</p> <p>(C) trenul de aterizare escamotat;</p> <p>(D) lapsurile aripilor în poziție (poziții) de decolare; și</p> <p>(E) o viteză de urcare egală cu cea atinsă la 50 ft.</p> <p>(ii) Gradientul de urcare stabil nu trebuie să fie mai mic de 0,75 % la o altitudine de 1 500 ft deasupra suprafeței de decolare, cu:</p> <p>(A) motorul critic inoperant și elicea acestuia în poziția de rezistență la înaintare minimă;</p> <p>(B) motorul rămas cel mult la puterea maximă continuă;</p> <p>(C) trenul de aterizare escamotat;</p> <p>(D) flapsurile aripilor escamotate; și</p> <p>(E) o viteză de urcare cel puțin egală cu $1,2 V_{S1}$.</p> <p>(b) Urcare la aterizare</p> <p>1. Toate motoarele în funcțiune</p> <p>(i) Gradientul de urcare stabil trebuie să fie de cel puțin 2,5 %, cu:</p> <p>(A) nu mai mult decât puterea sau tracțiunea disponibilă la 8 secunde de la începerea acționării comenzilor de putere, plecând de la poziția minimă de ralanti în zbor;</p> <p>(B) trenul de aterizare scos;</p>	<p>viteza minimă de zbor orizontal în configurație de aterizare).</p> <p>2. Un motor inoperant (OEI)</p> <p>(i) Gradientul de urcare stabil la o altitudine de 400 ft deasupra suprafeței de decolare trebuie să fie măsurabil pozitiv cu:</p> <p>(A) motorul critic inoperant și elicea acestuia în poziția de rezistență la înaintare minimă;</p> <p>(B) motorul rămas la puterea de decolare;</p> <p>(C) trenul de aterizare escamotat;</p> <p>(D) flapsurile aripilor în poziție (poziții) de decolare; și</p> <p>(E) o viteză de urcare egală cu cea atinsă la 50 ft.</p> <p>(ii) Gradientul de urcare stabil nu trebuie să fie mai mic de 0,75 % la o altitudine de 1 500 ft deasupra suprafeței de decolare, cu:</p> <p>(A) motorul critic inoperant și elicea acestuia în poziția de rezistență la înaintare minimă;</p> <p>(B) motorul rămas cel mult la puterea maximă continuă;</p> <p>(C) trenul de aterizare escamotat;</p> <p>(D) flapsurile aripilor escamotate; și</p> <p>(E) o viteză de urcare cel puțin egală cu $1,2 V_{S1}$.</p> <p>(b) Urcare la aterizare</p> <p>1. Toate motoarele în funcțiune</p> <p>(i) Gradientul de urcare stabil trebuie să fie de cel puțin 2,5 %, cu:</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(C) flapsurile aripilor în poziție (poziții) de aterizare; și (D) o viteză de urcare egală cu V_{REF} (viteza de referință la aterizare).</p> <p>2. Un motor inoperant (OEI) (i) Gradientul de urcare stabil nu trebuie să fie mai mic de 0,75 % la o altitudine de 1 500 ft deasupra suprafeței de aterizare, cu: (A) motorul critic inoperant și elicea acestuia în poziția de rezistență la înaintare minimă; (B) motorul rămas cel mult la puterea maximă continuă; (C) trenul de aterizare escamotat; (D) flapsurile aripilor escamotate; și (E) o viteză de urcare cel puțin egală cu $1,2 V_{S1}$.</p>	<p>(A) nu mai mult decât puterea sau tracțiunea disponibilă la 8 secunde de la începerea acționării comenzilor de putere, plecând de la poziția minimă de ralanti în zbor; (B) trenul de aterizare scos; (C) flapsurile aripilor în poziție (poziții) de aterizare; și (D) o viteză de urcare egală cu viteza de referință la aterizare (V_{REF}).</p> <p>2. Un motor inoperant (OEI) (i) Gradientul de urcare stabil nu trebuie să fie mai mic de 0,75 % la o altitudine de 1 500 ft deasupra suprafeței de aterizare, cu: (A) motorul critic inoperant și elicea acestuia în poziția de rezistență la înaintare minimă; (B) motorul rămas cel mult la puterea maximă continuă; (C) trenul de aterizare escamotat; (D) flapsurile aripilor escamotate; și (E) o viteză de urcare cel puțin egală cu $1,2 V_{S1}$.</p>		
<p>CAT.POL.A.345 Aprobarea operațiunilor de apropiere rapidă (a) Operațiunile de apropiere rapidă, folosind unghiuri de pantă de cel puțin $4,5^\circ$ și cu înălțimi față de pragul pistei mai mici de 60 ft, dar nu mai mici de 35 ft, necesită aprobarea prealabilă din partea autorității competente.</p>	<p>CAT.POL.A.345 Aprobarea operațiunilor de apropiere rapidă (a) Operațiunile de apropiere rapidă, folosind unghiuri de pantă de cel puțin $4,5^\circ$ și cu înălțimi față de pragul pistei mai mici de 60 ft, dar nu mai mici de 35 ft, necesită aprobarea prealabilă din partea AAC.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(b) Pentru obținerea aprobării, operatorul trebuie să facă dovada îndeplinirii următoarelor condiții:</p> <p>1. AFM precizează unghiul de pantă maxim aprobat, orice alte limitări, proceduri normale, anormale sau de urgență pentru apropierile rapide, precum și modificări ale datelor privind lungimea suprafeței în cazul utilizării criteriilor de apropiere rapidă; și</p> <p>2. la fiecare aerodrom pe care urmează să se desfășoare operațiuni de apropiere rapidă:</p> <p>(i) este disponibil un sistem de referință corespunzător pentru panta de coborâre, care cuprinde cel puțin un sistem care indică panta de coborâre vizuală;</p> <p>(ii) minimele meteorologice trebuie să fie specificate; și</p> <p>(iii) se ține seama de următoarele aspecte:</p> <p>(A) poziția obstacolelor;</p> <p>(B) tipul de referință pentru panta de coborâre și dirijare la pistă;</p> <p>(C) reperele vizuale minime cerute la DH și MDA;</p> <p>(D) echipamentele disponibile la bord;</p> <p>(E) calificarea pilotului și familiarizarea specială cu aerodromul;</p> <p>(F) limitările și procedurile din AFM; și</p> <p>(G) criteriile pentru apropierea întreruptă.</p>	<p>(b) Pentru obținerea aprobării, operatorul trebuie să facă dovada îndeplinirii următoarelor condiții:</p> <p>1. AFM precizează unghiul de pantă maxim aprobat, orice alte limitări, proceduri normale, anormale sau de urgență pentru apropierile rapide, precum și modificări ale datelor privind lungimea suprafeței în cazul utilizării criteriilor de apropiere rapidă; și</p> <p>2. la fiecare aerodrom pe care urmează să se desfășoare operațiuni de apropiere rapidă:</p> <p>(i) este disponibil un sistem de referință corespunzător pentru panta de coborâre, care cuprinde cel puțin un sistem care indică panta de coborâre vizuală;</p> <p>(ii) minimele meteorologice trebuie să fie specificate; și</p> <p>(iii) se ține seama de următoarele aspecte:</p> <p>(A) poziția obstacolelor;</p> <p>(B) tipul de referință pentru panta de coborâre și dirijare la pistă;</p> <p>(C) reperele vizuale minime cerute la DH și MDA;</p> <p>(D) echipamentele disponibile la bord;</p> <p>(E) calificarea pilotului și familiarizarea specială cu aerodromul;</p> <p>(F) limitările și procedurile din AFM; și</p> <p>(G) criteriile pentru apropierea întreruptă.</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>CAT.POL.A.350 Aprobarea operațiunilor cu aterizare scurtă</p> <p>(a) Pentru operațiunile cu aterizare scurtă este necesară aprobarea prealabilă a autorității competente.</p> <p>(b) Pentru obținerea aprobării, operatorul trebuie să facă dovada îndeplinirii următoarelor condiții:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. distanța utilizată pentru calculul masei permise la aterizare poate consta în lungimea utilă a zonei declarate sigură, la care se adaugă LDA declarată; 2. utilizarea zonei declarate sigură este aprobată de statul aerodromului; 3. zona declarată sigură nu trebuie să prezinte obstacole sau depresiuni care ar putea pune în pericol un avion care începe apropierea prea devreme sau prea jos și nu trebuie permis niciun obiect mobil în zona declarată sigură în timp ce pista este utilizată pentru operațiuni de aterizare scurte; 4. panta zonei declarate sigură nu trebuie să depășească 5 % ascendent și 2 % descendent, în direcția de aterizare; 5. lungimea utilă a zonei declarate sigură nu trebuie să depășească 90 m; 6. lățimea zonei declarate sigură nu trebuie să fie mai mică decât dublul lățimii pistei, centrată în prelungirea axului pistei; 7. înălțimea de trecere peste începutul lungimii utile a zonei declarate sigură este de cel puțin 50 ft; 	<p>CAT.POL.A.350 Aprobarea operațiunilor cu aterizare scurtă</p> <p>(a) Pentru operațiunile cu aterizare scurtă este necesară aprobarea prealabilă a AAC.</p> <p>(b) Pentru obținerea aprobării, operatorul trebuie să facă dovada îndeplinirii următoarelor condiții:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. distanța utilizată pentru calculul masei permise la aterizare poate consta în lungimea utilă a zonei declarate sigură, la care se adaugă LDA declarată; 2. utilizarea zonei declarate sigură este aprobată de către AAC; 3. zona declarată sigură nu trebuie să prezinte obstacole sau depresiuni care ar putea pune în pericol un avion care începe apropierea prea devreme sau prea jos și nu trebuie permis niciun obiect mobil în zona declarată sigură în timp ce pista este utilizată pentru operațiuni de aterizare scurte; 4. panta zonei declarate sigură nu trebuie să depășească 5% ascendent și 2% descendent în direcția de aterizare; 5. lungimea utilă a zonei declarate sigură nu trebuie să depășească 90 m; 6. lățimea zonei declarate sigură nu trebuie să fie mai mică decât dublul lățimii pistei, centrată în prelungirea axului pistei; 7. înălțimea de trecere peste începutul lungimii utile a zonei declarate sigură este de cel puțin 50 ft; 	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>8. minimele meteorologice se specifică pentru fiecare pistă utilizată și nu sunt mai mici decât minimele VFR sau minimele NPA, luându-se în considerare valoarea mai mare dintre cele două;</p> <p>9. experiența pilotului, cerințele de pregătire și familiarizare specială cu aerodromurile sunt specificate și îndeplinite;</p> <p>10. condițiile suplimentare, dacă sunt specificate de autoritatea competentă, luând în considerare caracteristicile tipului de avion, caracteristicile orografice în zona de apropiere, echipamentele de asistență pentru apropiere disponibile și considerațiile legate de apropierea întreruptă/aterizarea întreruptă.</p>	<p>8. minimele meteorologice se specifică pentru fiecare pistă utilizată și nu sunt mai mici decât minimele VFR sau minimele NPA, luându-se în considerare valoarea mai mare dintre cele două;</p> <p>9. experiența pilotului, cerințele de pregătire și familiarizare specială cu aerodromurile sunt specificate și îndeplinite;</p> <p>10. condițiile suplimentare, dacă sunt specificate de către AAC, luând în considerare caracteristicile tipului de avion, caracteristicile orografice în zona de apropiere, echipamentele de asistență pentru apropiere disponibile și considerațiile legate de apropierea întreruptă/aterizarea întreruptă.</p>		
<p>CAT.POL.A.355 Aprobarea operațiunilor cu distanță de aterizare impusă redusă</p> <p>(a) Operațiunile cu o masă de aterizare a avionului care permite o aterizare cu oprire completă în limita a 80 % din distanța de aterizare disponibilă (LDA) necesită aprobarea prealabilă a autorității competente.</p> <p>O astfel de aprobare trebuie obținută pentru fiecare pistă pe care se efectuează operațiuni cu distanță de aterizare impusă redusă.</p> <p>(b) Pentru a obține aprobarea menționată la litera (a), operatorul trebuie să efectueze o evaluare a riscurilor pentru a demonstra că se atinge un nivel de siguranță echivalent cu cel prevăzut la punctul CAT.POL.A.330 litera (a) și</p>	<p>CAT.POL.A.355 Aprobarea operațiunilor cu distanță de aterizare impusă redusă</p> <p>(a) Operațiunile cu o masă de aterizare a avionului care permite o aterizare cu oprire completă în limita a 80 % din LDA necesită aprobarea prealabilă a AAC.</p> <p>O astfel de aprobare trebuie obținută pentru fiecare pistă pe care se efectuează operațiuni cu distanță de aterizare impusă redusă.</p> <p>(b) Pentru a obține aprobarea menționată la lit. (a), operatorul trebuie să efectueze o evaluare a riscurilor pentru a demonstra că</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>că sunt îndeplinite cel puțin următoarele condiții:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. statul aerodromului a decis că există un interes public și o necesitate operațională pentru aceste operațiuni, motivate fie de distanța mare față de aerodrom, fie de limitările fizice legate de extinderea pistei; 2. sunt interzise operațiunile de aterizare scurtă în conformitate cu punctul CAT.POL.A.350 și apropierea cu încălcarea criteriilor de apropiere stabilizată aprobate în temeiul punctului CAT.OP.MPA.115 litera (a); 3. este interzisă aterizarea pe piste contaminate; 4. în manualul de operațiuni (OM) este definită o procedură de control specifică pentru zona de contact, care este implementată; această procedură trebuie să includă instrucțiuni adecvate pentru manevra „go around” și pentru aterizarea întreruptă în cazul în care nu se poate realiza contactul cu platforma în zona definită; 5. este stabilit un proces adecvat de pregătire și de verificare pentru echipajul de zbor la aerodrom; 6. echipajul de zbor este calificat și are experiență recentă cu operațiuni care implică o distanță de aterizare impusă redusă la aerodromul în cauză; 7. operatorul a stabilit un program de analiză a aterizării (ALAP) la aerodrom pentru a asigura îndeplinirea următoarelor condiții: <ol style="list-style-type: none"> (i) nu este prognozat vânt de spate pentru ora de sosire estimată; 	<p>se atinge un nivel de siguranță echivalent cu cel prevăzut la CAT.POL.A.330 lit. (a) și că sunt îndeplinite cel puțin următoarele condiții:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. există un interes public și o necesitate operațională pentru aceste operațiuni, motivate fie de distanța mare față de aerodrom, fie de limitările fizice legate de extinderea pistei; 2. sunt interzise operațiunile de aterizare scurtă în conformitate cu CAT.POL.A.350 și apropierea cu încălcarea criteriilor de apropiere stabilizată aprobate în temeiul CAT.OP.MPA.115 lit. (a); 3. este interzisă aterizarea pe piste contaminate; 4. în OM este definită o procedură de control specifică pentru zona de contact, care este implementată; această procedură trebuie să includă instrucțiuni adecvate pentru manevra «go around» și pentru aterizarea întreruptă în cazul în care nu se poate realiza contactul cu platforma în zona definită; 5. este stabilit un proces adecvat de pregătire și de verificare pentru echipajul de zbor la aerodrom; 6. echipajul de zbor este calificat și are experiență recentă cu operațiuni care implică o distanță de aterizare impusă redusă la aerodromul în cauză; 7. operatorul a stabilit un program de analiză a aterizării (ALAP) la aerodrom 		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(ii) în cazul în care se prognozează că pista va fi udă la ora de sosire estimată, distanța de aterizare la momentul expedierii trebuie să fie determinată în conformitate cu punctul CAT.OP.MPA.303 litera (c) sau să fie echivalentă cu 115 % din distanța de aterizare stabilită pentru pistele uscate, luându-se în considerare valoarea cea mai mare;</p> <p>(iii) nu există condiții de pistă contaminată prognozate pentru ora de sosire estimată;</p> <p>(iv) nu există condiții meteorologice nefavorabile prognozate pentru ora de sosire estimată;</p> <p>8. se stabilesc proceduri operaționale pentru a se asigura faptul că:</p> <p>(i) toate echipamentele care afectează performanța de aterizare și distanța de aterizare sunt funcționale înainte de începerea zborului;</p> <p>(ii) echipajul de zbor utilizează corect dispozitivele de decelerare;</p> <p>9. se stabilesc instrucțiuni de întreținere și proceduri operaționale specifice pentru dispozitivele de decelerare ale avionului, cu scopul de a spori fiabilitatea acestor sisteme;</p> <p>10. apropierea finală și aterizarea sunt efectuate numai în condiții meteorologice la vedere (VMC);</p> <p>11. condițiile suplimentare privind aerodromul, dacă sunt specificate de autoritatea competentă care a certificat aerodromul, luând în considerare caracteristicile orografice ale zonei de apropiere, echipamentele de asistență pentru</p>	<p>pentru a asigura îndeplinirea următoarelor condiții:</p> <p>(i) nu este prognozat vânt de spate pentru ora de sosire estimată;</p> <p>(ii) în cazul în care se prognozează că pista va fi udă la ora de sosire estimată, distanța de aterizare la momentul expedierii trebuie să fie determinată în conformitate cu CAT.OP.MPA.303 lit. (c) sau să fie echivalentă cu 115 % din distanța de aterizare stabilită pentru pistele uscate, luându-se în considerare valoarea cea mai mare;</p> <p>(iii) nu există condiții de pistă contaminată prognozate pentru ora de sosire estimată;</p> <p>(iv) nu există condiții meteorologice nefavorabile prognozate pentru ora de sosire estimată;</p> <p>8. se stabilesc proceduri operaționale pentru a se asigura faptul că:</p> <p>(i) toate echipamentele care afectează performanța de aterizare și distanța de aterizare sunt funcționale înainte de începerea zborului;</p> <p>(ii) echipajul de zbor utilizează corect dispozitivele de decelerare;</p> <p>9. se stabilesc instrucțiuni de întreținere și proceduri operaționale specifice pentru dispozitivele de decelerare ale avionului, cu scopul de a spori fiabilitatea acestor sisteme;</p> <p>10. apropierea finală și aterizarea sunt efectuate numai în condiții VMC;</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
apropiere disponibile și considerațiile legate de apropierea întreruptă/aterizarea întreruptă.	11. condițiile suplimentare privind aerodromul, dacă sunt specificate de către AAC, luând în considerare caracteristicile orografice ale zonei de apropiere, echipamentele de asistență pentru apropiere disponibile și considerațiile legate de apropierea întreruptă/aterizarea întreruptă		
<p>CAPITOLUL 4 Clasa de performanță C CAT.POL.A.400 Decolarea</p> <p>(a) Masa la decolare nu depășește masa maximă la decolare specificată în AFM pentru altitudinea barometrică și temperatura ambiantă pe aerodromul de pe care urmează să se decoleze.</p> <p>(b) Pentru avioanele pentru care datele privind lungimea suprafeței de decolare indicate în AFM nu includ cazul cedării unui motor, distanța de la începutul rulajului la decolare necesară pentru ca avionul să atingă o înălțime de 50 ft deasupra suprafeței, cu toate motoarele în funcțiune în condițiile de putere maximă de decolare specificate, înmulțită cu un factor de:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 1,33 pentru avioane dotate cu două motoare; 2. 1,25 pentru avioane dotate cu trei motoare; <p>sau</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. 1,18 pentru avioane dotate cu patru motoare, nu depășește distanța de rulare la decolare disponibilă (TORA) pe aerodromul de unde urmează să decoleze. 	<p>Capitolul 4 CLASA DE PERFORMANȚĂ C CAT.POL.A.400 Decolarea</p> <p>(a) Masa la decolare nu depășește masa maximă la decolare specificată în AFM pentru altitudinea barometrică și temperatura ambiantă pe aerodromul de pe care urmează să se decoleze.</p> <p>(b) Pentru avioanele pentru care datele privind lungimea suprafeței de decolare indicate în AFM nu includ cazul cedării unui motor, distanța de la începutul rulajului la decolare necesară pentru ca avionul să atingă o înălțime de 50 ft deasupra suprafeței, cu toate motoarele în funcțiune în condițiile de putere maximă de decolare specificate, înmulțită cu un factor de:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 1,33, pentru avioane dotate cu două motoare; 2. 1,25, pentru avioane dotate cu trei motoare; sau 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(c) În cazul avioanelor pentru care datele privind lungimea suprafeței de decolare indicate în AFM țin cont de cazul cedării unui motor, trebuie respectate următoarele cerințe în conformitate cu specificațiile din AFM:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. distanța de accelerare-oprire nu trebuie să depășească ASDA, 2. distanța de decolare nu trebuie să depășească distanța de decolare disponibilă (TODA), cu o lungime a părții degajate care să nu depășească jumătate din TORA; 3. distanța de rulare la decolare nu trebuie să depășească TORA; 4. se utilizează o singură valoare a V_1 în cazul decolării întrerupte sau continuate; și 5. pe o pistă udă sau contaminată, masa la decolare nu trebuie să depășească masa permisă pentru o decolare de pe o pistă uscată în aceleași condiții. <p>(d) Se iau în considerare următoarele:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. altitudinea barometrică a aerodromului; 2. temperatura ambiantă la aerodrom; 3. starea suprafeței pistei și tipul suprafeței pistei; 4. declivitatea pistei în direcția de decolare; 5. nu mai mult de 50 % din componenta raportată a vântului de față sau nu mai puțin de 150 % din componenta raportată a vântului de coadă; și 6. reducerea, dacă este cazul, a lungimii pistei din cauza alinierii avionului înainte de decolare. 	<p>3. 1,18, pentru avioane dotate cu patru motoare, nu depășește TORA pe aerodromul de unde urmează să decoleze.</p> <p>(c) În cazul avioanelor pentru care datele privind lungimea suprafeței de decolare indicate în AFM țin cont de cazul cedării unui motor, trebuie respectate următoarele cerințe în conformitate cu specificațiile din AFM:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. distanța de accelerare-oprire nu trebuie să depășească ASDA; 2. distanța de decolare nu trebuie să depășească TODA, cu o lungime a părții degajate care să nu depășească jumătate din TORA; 3. distanța de rulare la decolare nu trebuie să depășească TORA; 4. se utilizează o singură valoare a V_1 în cazul decolării întrerupte sau continuate; și 5. pe o pistă udă sau contaminată, masa la decolare nu trebuie să depășească masa permisă pentru o decolare de pe o pistă uscată în aceleași condiții. <p>(d) Se iau în considerare următoarele:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. altitudinea barometrică a aerodromului; 2. temperatura ambiantă la aerodrom; 3. starea suprafeței pistei și tipul suprafeței pistei; 4. declivitatea pistei în direcția de decolare; 5. nu mai mult de 50 % din componenta raportată a vântului de față sau nu mai 		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	<p>puțin de 150 % din componenta raportată a vântului de coadă; și</p> <p>6. reducerea, dacă este cazul, a lungimii pistei din cauza alinierii avionului înainte de decolare.</p>		
<p>CAT.POL.A.405 Obstacolarea la decolare</p> <p>(a) Traiectoria de decolare cu OEI se determină astfel încât avionul să depășească toate obstacolele cu o distanță verticală de cel puțin 50 ft plus $0,01 \times D$ sau cu o distanță orizontală de cel puțin 90 m plus $0,125 \times D$, unde D este distanța orizontală parcursă de avion de la sfârșitul TODA. Pentru avioane cu o anvergură a aripii mai mică de 60 m, se poate utiliza o distanță orizontală de trecere a obstacolelor egală cu jumătate din anvergura aripii avionului plus 60 m plus $0,125 \times D$.</p> <p>(b) Traiectoria de decolare începe la o înălțime de 50 ft deasupra suprafeței de la capătul distanței de decolare prevăzute la punctul CAT.POL.A.400 litera (b) sau litera (c), după caz, și se sfârșește la o înălțime de 1 500 ft deasupra suprafeței.</p> <p>(c) Atunci când se demonstrează conformitatea cu cerințele de la litera (a), trebuie să se țină seama de următoarele:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. masa avionului la începutul rulajului la decolare; 2. altitudinea barometrică a aerodromului; 3. temperatura ambiantă la aerodrom; și 4. nu mai mult de 50 % din componenta raportată a vântului de față sau nu mai puțin de 	<p>CAT.POL.A.405 Obstacolarea la decolare</p> <p>(a) Traiectoria de decolare cu OEI se determină astfel încât avionul să depășească toate obstacolele cu o distanță verticală de cel puțin 50 ft plus $0,01 \times D$ sau cu o distanță orizontală de cel puțin 90 m plus $0,125 \times D$, unde D este distanța orizontală parcursă de avion de la sfârșitul TODA. Pentru avioane cu o anvergură a aripii mai mică de 60 m, se poate utiliza o distanță orizontală de trecere a obstacolelor egală cu jumătate din anvergura aripii avionului plus 60 m plus $0,125 \times D$.</p> <p>(b) Traiectoria de decolare începe la o înălțime de 50 ft deasupra suprafeței de la capătul distanței de decolare prevăzute la CAT.POL.A.400 lit.(b) sau lit. (c), după caz, și se sfârșește la o înălțime de 1 500 ft deasupra suprafeței.</p> <p>(c) Atunci când se demonstrează conformitatea cu cerințele de la lit. (a), trebuie să se țină seama de următoarele:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. masa avionului la începutul rulajului la decolare; 2. altitudinea barometrică a aerodromului; 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>150 % din componenta raportată a vântului de coadă.</p> <p>(d) Nu sunt permise schimbări ale traiectului de zbor până în acel punct al traiectoriei de decolare în care s-a atins o înălțime de 50 ft deasupra suprafeței. După aceea, până la o înălțime de 400 ft, se presupune că avionul este înclinat cu nu mai mult de 15°. Peste înălțimea de 400 ft, se pot programa unghiuri de înclinare mai mari de 15°, dar nu peste 25°. Se permit toleranțe adecvate pentru efectul unghiului de înclinare asupra vitezelor de operare și a traiectoriei de zbor, inclusiv creșterile distanței rezultate din mărirea vitezelor de operare.</p> <p>(e) Pentru cazurile care nu necesită modificări ale traiectului cu mai mult de 15°, operatorul nu trebuie să ia în considerare acele obstacole care au o distanță laterală mai mare de:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 300 m, în cazul în care pilotul poate menține precizia de navigație cerută în zona în care sunt luate în considerare obstacolele; sau 2. 600 m, pentru zboruri desfășurate în orice alte condiții. <p>(f) Pentru cazurile care necesită modificări ale traiectului cu mai mult de 15°, operatorul nu trebuie să ia în considerare acele obstacole care au o distanță laterală mai mare de:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 600 m, în cazul în care pilotul poate menține precizia de navigație cerută în zona în care sunt luate în considerare obstacolele; sau 2. 900 m, pentru zboruri desfășurate în orice alte condiții. 	<p>3. temperatura ambiantă la aerodrom; și</p> <p>4. nu mai mult de 50 % din componenta raportată a vântului de față sau nu mai puțin de 150 % din componenta raportată a vântului de coadă.</p> <p>(d) Nu sunt permise schimbări ale traiectului de zbor până în acel punct al traiectoriei de decolare în care s-a atins o înălțime de 50 ft deasupra suprafeței. După aceea, până la o înălțime de 400 ft, se presupune că avionul este înclinat cu nu mai mult de 15°. Peste înălțimea de 400 ft se pot programa unghiuri de înclinare mai mari de 15°, dar nu peste 25°. Se permit toleranțe adecvate pentru efectul unghiului de înclinare asupra vitezelor de operare și a traiectoriei de zbor, inclusiv creșterile distanței rezultate din mărirea vitezelor de operare.</p> <p>(e) Pentru cazurile care nu necesită modificări ale traiectului cu mai mult de 15°, operatorul nu trebuie să ia în considerare acele obstacole care au o distanță laterală mai mare de:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 300 m, în cazul în care pilotul poate menține precizia de navigație cerută în zona în care sunt luate în considerare obstacolele; sau 2. 600 m, pentru zboruri desfășurate în orice alte condiții. <p>(f) Pentru cazurile care necesită modificări ale traiectului cu mai mult de 15°, operatorul nu trebuie să ia în</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(g) Operatorul stabilește proceduri pentru situații neprevăzute pentru a satisface cerințele de la literele (a)-(f) și pentru a oferi o rută sigură, evitând obstacolele, care să permită avionului fie să respecte cerințele pentru zborul pe rută de la punctul CAT.POL.A.410, fie să aterizeze la aerodromul de plecare sau la un aerodrom de rezervă la decolare.</p>	<p>considerare acele obstacole care au o distanță laterală mai mare de:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 600 m, în cazul în care pilotul poate menține precizia de navigație cerută în zona în care sunt luate în considerare obstacolele; sau 2. 900 m, pentru zboruri desfășurate în orice alte condiții. <p>(g) Operatorul stabilește proceduri pentru situații neprevăzute pentru a satisface cerințele de la lit. (a)-(f) și pentru a oferi o rută sigură, evitând obstacolele, care să permită avionului fie să respecte cerințele pentru zborul pe rută de la CAT.POL.A.410, fie să aterizeze la aerodromul de plecare sau la un aerodrom de rezervă la decolare.</p>		
<p>CAT.POL.A.410 Zbor pe rută – toate motoarele în funcțiune</p> <p>(a) Avionul, în condițiile meteorologice prevăzute pentru zbor, în orice punct de pe rută sau de pe orice deviere planificată de la aceasta, trebuie să aibă capacitatea de a atinge o rată de urcare de cel puțin 300 ft pe minut, cu toate motoarele în funcțiune, în condițiile de putere maximă continuă specificate, la:</p> <p>1. altitudinile minime pentru un zbor sigur în fiecare etapă a rutei pe care se zboară sau a oricărei devieri planificate de la aceasta, indicate sau calculate pe baza informațiilor referitoare la avion conținute în manualul de operațiuni; și</p>	<p>CAT.POL.A.410 Zbor pe rută – toate motoarele în funcțiune</p> <p>(a) Avionul, în condițiile meteorologice prevăzute pentru zbor, în orice punct de pe rută sau de pe orice deviere planificată de la aceasta, trebuie să aibă capacitatea de a atinge o rată de urcare de cel puțin 300 ft pe minut, cu toate motoarele în funcțiune, în condițiile de putere maximă continuă specificate, la:</p> <p>1. altitudinile minime pentru un zbor sigur în fiecare etapă a rutei pe care se zboară sau a oricărei devieri planificate de la aceasta, indicate sau calculate pe baza informațiilor</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
2. altitudinile minime necesare pentru respectarea condițiilor prevăzute la punctele CAT.POL.A.415 și 420, după caz.	referitoare la avion conținute în manualul de operațiuni; și 2. altitudinile minime necesare pentru respectarea condițiilor prevăzute la CAT.POL.A.415 și CAT.POL.A.420, după caz.		
<p>CAT.POL.A.415 Zbor pe rută – OEI (a) Avionul, în condițiile meteorologice prevăzute pentru zbor, în eventualitatea în care unul dintre motoare devine inoperant în orice punct de pe rută sau de pe orice deviere planificată de la rută, dar cu celălalt motor sau celelalte motoare funcționând în condițiile de putere maximă continuă specificate, trebuie să aibă capacitatea de a continua zborul de la altitudinea de croazieră până la un aerodrom unde se poate face o aterizare în conformitate cu punctul CAT.POL.A.430 sau CAT.POL.A.435, după caz. Avionul trebuie să depășească obstacolele situate într-un culoar de 9,3 km (5 mile nautice) de fiecare parte a rutei intenționate, cu o distanță verticală de cel puțin:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 1 000 ft, atunci când rata de urcare este cel puțin egală cu zero; sau 2. 2 000 ft, atunci când rata de urcare este mai mică decât zero. <p>(b) Panta traiectoriei de zbor trebuie să fie pozitivă la o altitudine de 450 m (1 500 ft) deasupra aerodromului unde se presupune că va avea loc aterizarea după cedarea unui motor.</p>	<p>CAT.POL.A.415 Zbor pe rută – OEI (a) Avionul, în condițiile meteorologice prevăzute pentru zbor, în eventualitatea în care unul dintre motoare devine inoperant în orice punct de pe rută sau de pe orice deviere planificată de la rută, dar cu celălalt motor sau celelalte motoare funcționând în condițiile de putere maximă continuă specificate, trebuie să aibă capacitatea de a continua zborul de la altitudinea de croazieră până la un aerodrom unde se poate face o aterizare în conformitate cu CAT.POL.A.430 sau CAT.POL.A.435, după caz. Avionul trebuie să depășească obstacolele situate într-un culoar de 9,3 km (5 mile nautice) de fiecare parte a rutei intenționate, cu o distanță verticală de cel puțin:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 1 000 ft, atunci când rata de urcare este cel puțin egală cu zero; sau 2. 2 000 ft, atunci când rata de urcare este mai mică decât zero. <p>(b) Panta traiectoriei de zbor trebuie să fie pozitivă la o altitudine de 450 m (1 500 ft) deasupra aerodromului unde se presupune</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(c) Rata de urcare disponibilă a avionului se consideră ca fiind cu 150 ft pe minut mai mică decât rata brută de urcare specificată.</p> <p>(d) Marjele prevăzute la litera (a) se măresc la 18,5 km (10 mile nautice) dacă precizia de navigație nu respectă cel puțin specificația de navigație RNAV 5.</p> <p>(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 punctul CAT.OP.MPA.181, adecvat ca aerodrom de rezervă, cu condiția aplicării unei proceduri sigure.</p>	<p>că va avea loc aterizarea după cedarea unui motor.</p> <p>(c) Rata de urcare disponibilă a avionului se consideră ca fiind cu 150 ft pe minut mai mică decât rata brută de urcare specificată.</p> <p>(d) Marjele prevăzute la lit.(a) se măresc la 18,5 km (10 mile nautice) dacă precizia de navigație nu respectă cel puțin specificația de navigație RNAV 5.</p> <p>(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.</p>		
<p>CAT.POL.A.420 Zbor pe rută – avioane cu trei sau mai multe motoare, din care două inoperante</p> <p>(a) În niciun punct de-a lungul traiectului avut în vedere, un avion cu trei sau mai multe motoare, zburând cu toate motoarele la puterea sau tracțiunea de croazieră, după caz, și în condiții de temperatură standard în atmosferă calmă, nu trebuie să se afle la mai mult de 90 de minute depărtare de un aerodrom unde se îndeplinesc cerințele de la punctul CAT.POL.A.430 aplicabile pentru masa la aterizare preconizată, cu excepția cazului în care se respectă condițiile de la literele (b)-(e) ale prezentului punct.</p>	<p>CAT.POL.A.420 Zbor pe rută – avioane cu trei sau mai multe motoare, dintre care două inoperante</p> <p>(a) În niciun punct de-a lungul traiectului avut în vedere, un avion cu trei sau mai multe motoare, zburând cu toate motoarele la puterea sau tracțiunea de croazieră, după caz, și în condiții de temperatură standard în atmosferă calmă, nu trebuie să se afle la mai mult de 90 de minute depărtare de un aerodrom unde se îndeplinesc cerințele de la CAT.POL.A.430 aplicabile pentru masa la aterizare preconizată, cu excepția cazului în care se respectă condițiile de la lit. (b)-(e).</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(b) Traiectoria de zbor cu două motoare inoperante trebuie să permită avionului să își continue zborul, în condițiile meteorologice preconizate, depășind toate obstacolele din culoarul de 9,3 km (5 mile nautice) de fiecare parte a rutei avute în vedere cu o distanță verticală de minimum 2 000 ft, până la un aerodrom unde sunt îndeplinite cerințele de performanță aplicabile pentru masa la aterizare prevăzută.</p> <p>(c) Se presupune că cele două motoare cedează în punctul cel mai critic al tronsonului de rută în care avionul, zburând cu toate motoarele la puterea sau tracțiunea de croazieră, după caz, și în condiții de temperatură standard în atmosferă calmă, se află la mai mult de 90 de minute depărtare de aerodromul menționat la litera (a).</p> <p>(d) Masa preconizată a avionului în punctul în care se presupune că cele două motoare cedează nu trebuie să fie mai mică decât cea care ar include o cantitate suficientă de combustibil/energie pentru ca avionul să se îndrepte către un aerodrom prevăzut pentru aterizare și să ajungă acolo la o altitudine de cel puțin 1 500 ft (450 m) direct deasupra zonei de aterizare, apoi să zboare timp de 15 minute la puterea sau tracțiunea de croazieră, după caz.</p> <p>(e) Rata de urcare disponibilă a avionului este cu 150 ft pe minut mai mică decât cea specificată.</p> <p>(f) Marjele prevăzute la litera (b) se măresc la 18,5 km (10 mile nautice) dacă precizia de navigație nu respectă cel puțin specificația de navigație RNAV 5.</p>	<p>(b) Traiectoria de zbor cu două motoare inoperante trebuie să permită avionului să își continue zborul, în condițiile meteorologice preconizate, depășind toate obstacolele din culoarul de 9,3 km (5 mile nautice) de fiecare parte a rutei avute în vedere cu o distanță verticală de minimum 2 000 ft, până la un aerodrom unde sunt îndeplinite cerințele de performanță aplicabile pentru masa la aterizare prevăzută.</p> <p>(c) Se presupune că cele două motoare cedează în punctul cel mai critic al tronsonului de rută în care avionul, zburând cu toate motoarele la puterea sau tracțiunea de croazieră, după caz, și în condiții de temperatură standard în atmosferă calmă, se află la mai mult de 90 de minute depărtare de aerodromul menționat la lit. (a).</p> <p>(d) Masa preconizată a avionului în punctul în care se presupune că cele două motoare cedează nu trebuie să fie mai mică decât cea care ar include o cantitate suficientă de combustibil/energie pentru ca avionul să se îndrepte către un aerodrom prevăzut pentru aterizare și să ajungă acolo la o altitudine de cel puțin 1 500 ft (450 m) direct deasupra zonei de aterizare, apoi să zboare timp de 15 minute la puterea sau tracțiunea de croazieră, după caz.</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(g) Largarea combustibilului este admisă în măsura în care permite ajungerea la aerodrom cu rezervele de combustibil impuse, în conformitate cu litera (d), cu condiția aplicării unei proceduri sigure.	(e) Rata de urcare disponibilă a avionului este cu 150 ft pe minut mai mică decât cea specificată. (f) Marjele prevăzute la lit. (b) se măresc la 18,5 km (10 mile nautice) dacă precizia de navigație nu respectă cel puțin specificația de navigație RNAV 5. (g) Largarea combustibilului este admisă în măsura în care permite ajungerea la aerodrom cu rezervele de combustibil impuse, în conformitate cu lit. (d), cu condiția aplicării unei proceduri sigure		
CAT.POL.A.425 Aterizarea – aerodromuri de destinație și de rezervă Masa de aterizare a avionului, determinată în conformitate cu punctul CAT.POL.A.105 litera (a), nu depășește masa maximă la aterizare specificată în AFM pentru altitudine și, dacă este prevăzută în AFM, temperatura ambiantă prevăzută pentru ora estimată de aterizare la aerodromul de destinație și la aerodromul de rezervă.	CAT.POL.A.425 Aterizarea – aerodromuri de destinație și de rezervă Masa de aterizare a avionului, determinată în conformitate cu CAT.POL.A.105 lit. (a), nu depășește masa maximă la aterizare specificată în AFM pentru altitudine și, dacă este prevăzută în AFM, temperatura ambiantă prevăzută pentru ora estimată de aterizare la aerodromul de destinație și la aerodromul de rezervă.	Compatibil	
CAT.POL.A.430 Aterizarea – piste uscate (a) Masa la aterizare a avionului, determinată în conformitate cu punctul CAT.POL.A.105 litera (a) pentru ora estimată de aterizare la aerodromul de destinație și la orice aerodrom de rezervă, permite o aterizare cu oprire completă de la 50 ft deasupra pragului pistei, în limita a 70 % din distanța de aterizare disponibilă (LDA), ținând seama de:	CAT.POL.A.430 Aterizarea – piste uscate (a) Masa la aterizare a avionului, determinată în conformitate cu CAT.POL.A.105 lit.(a) pentru ora estimată de aterizare la aerodromul de destinație și la orice aerodrom de rezervă, permite o aterizare cu oprire completă de la 50 ft deasupra pragului pistei, în limita a 70 %	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>1. altitudinea aerodromului;</p> <p>2. nu mai mult de 50 % din componenta vântului de față sau nu mai puțin de 150 % din componenta vântului de coadă;</p> <p>3. tipul suprafeței pistei; și</p> <p>4. declivitatea pistei în direcția de aterizare.</p> <p>(b) Pentru trimiterea unui avion în operațiune, se presupune că:</p> <p>1. avionul va ateriza pe pista cea mai favorabilă, în atmosferă calmă; și</p> <p>2. avionul va ateriza pe pista cu cea mai mare probabilitate de a fi atribuită pentru aterizare, luând în considerare viteza și direcția probabile ale vântului și caracteristicile de manevrare ale avionului la sol și alte condiții, cum ar fi mijloacele de aterizare și terenul.</p> <p>(c) În cazul în care un operator nu poate să respecte dispozițiile de la litera (b) punctul 2 pentru aerodromul de destinație, avionul este trimis în operațiune numai dacă este desemnat un aerodrom de rezervă care să permită respectarea deplină a dispozițiilor de la literele (a) și (b).</p>	<p>din distanța de aterizare disponibilă (LDA), ținând seama de:</p> <p>1. altitudinea aerodromului;</p> <p>2. nu mai mult de 50 % din componenta vântului de față sau nu mai puțin de 150 % din componenta vântului de coadă;</p> <p>3. tipul suprafeței pistei; și</p> <p>4. declivitatea pistei în direcția de aterizare.</p> <p>(b) Pentru trimiterea unui avion în operațiune, se presupune că:</p> <p>1. avionul va ateriza pe pista cea mai favorabilă, în atmosferă calmă; și</p> <p>2. avionul va ateriza pe pista cu cea mai mare probabilitate de a fi atribuită pentru aterizare, luând în considerare viteza și direcția probabile ale vântului și caracteristicile de manevrare ale avionului la sol și alte condiții, cum ar fi mijloacele de aterizare și terenul.</p> <p>(c) În cazul în care un operator nu poate să respecte dispozițiile de la lit. (b) pct. 2 pentru aerodromul de destinație, avionul este trimis în operațiune numai dacă este desemnat un aerodrom de rezervă care să permită respectarea deplină a dispozițiilor de la lit. (a) și (b).</p>		
<p>CAT.POL.A.435 Aterizarea – piste ude și contaminate</p> <p>(a) Atunci când rapoartele sau prognozele meteorologice corespunzătoare indică faptul că este posibil ca, la ora de sosire estimată, pista să</p>	<p>CAT.POL.A.435 Aterizarea – piste ude și contaminate</p> <p>(a) Atunci când rapoartele sau prognozele meteorologice corespunzătoare indică faptul că este posibil ca, la ora de sosire</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>fie udă, LDA trebuie să fie una dintre următoarele distanțe:</p> <p>1. o distanță de aterizare prevăzută în AFM pentru utilizarea pe piste ude în momentul expedierii, dar nu mai mică decât cea impusă de punctul CAT.POL.A.430;</p> <p>2. dacă în AFM nu se prevede, la momentul expedierii, o distanță de aterizare pentru utilizarea pe piste ude, cel puțin 115 % din distanța de aterizare impusă, determinată în conformitate cu punctul CAT.POL.A.430.</p> <p>(b) Atunci când rapoartele și/sau prognozele meteorologice corespunzătoare indică faptul că la ora estimată de sosire pista poate fi contaminată, distanța de aterizare nu trebuie să depășească LDA. Operatorul specifică în manualul de operațiuni datele privind distanța de aterizare care se aplică.</p>	<p>estimată, pista să fie udă, LDA trebuie să fie una dintre următoarele distanțe:</p> <p>1. distanță de aterizare prevăzută în AFM pentru utilizarea pe piste ude în momentul expedierii, dar nu mai mică decât cea impusă de CAT.POL.A.430;</p> <p>2. dacă în AFM nu se prevede, la momentul expedierii, o distanță de aterizare pentru utilizarea pe piste ude, cel puțin 115 % din distanța de aterizare impusă, determinată în conformitate cu CAT.POL.A.430.</p> <p>(b) Atunci când rapoartele și/sau prognozele meteorologice corespunzătoare indică faptul că la ora estimată de sosire pista poate fi contaminată, distanța de aterizare nu trebuie să depășească LDA. Operatorul specifică în manualul de operațiuni datele privind distanța de aterizare care se aplică.</p>		
<p>SECȚIUNEA 2 Elicoptere CAPITOLUL 1 Cerințe generale CAT.POL.H.100 Aplicabilitate</p> <p>(a) Elicopterele se operează în conformitate cu cerințele aplicabile în materie de clasă de performanță.</p> <p>(b) Elicopterele se operează în clasa de performanță 1:</p>	<p>Secțiunea a 2-a Elicoptere Capitolul 1 CERINȚE GENERALE CAT.POL.H.100 Aplicabilitate</p> <p>(a) Elicopterele se operează în conformitate cu cerințele aplicabile în materie de clasă de performanță.</p> <p>(b) Elicopterele se operează în clasa de performanță 1:</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>1. dacă sunt operate către/de la aerodromuri sau locuri de operare aflate într-un mediu aglomerat ostil, cu excepția cazului în care sunt operate către/de la o zonă de interes public (PIS) în conformitate cu CAT.POL.H.225; sau</p> <p>2. dacă au o MOPSC de peste 19 locuri, cu excepția cazului în care sunt operate către/de la o helipunte în clasa de performanță 2 cu o aprobare în conformitate cu punctul CAT.POL.H.305.</p> <p>(c) Cu excepția cazului în care litera (b) prevede altceva, elicopterele care au o MOPSC de 19 sau mai puțin, dar mai mare de nouă, se operează în clasa de performanță 1 sau 2.</p> <p>(d) Cu excepția cazului în care litera (b) prevede altceva, elicopterele care au o MOPSC de nouă sau mai puțin, se operează în clasa de performanță 1, 2 sau 3.</p>	<p>1. dacă sunt operate către/de la aerodromuri sau locuri de operare aflate într-un mediu aglomerat ostil, cu excepția cazului în care sunt operate către/de la o zonă de interes public (PIS), în conformitate cu CAT.POL.H.225; sau</p> <p>2. dacă au o MOPSC de peste 19 locuri, cu excepția cazului în care sunt operate către/de la o helipunte în clasa de performanță 2, cu o aprobare în conformitate cu CAT.POL.H.305.</p> <p>(c) Cu excepția cazului în care lit.(b) prevede altceva, elicopterele care au o MOPSC de 19 sau mai puțin, dar mai mare de 9 locuri, se operează în clasa de performanță 1 sau 2.</p> <p>(d) Cu excepția cazului în care lit.(b) prevede altceva, elicopterele care au o MOPSC de 9 locuri sau mai puțin, se operează în clasa de performanță 1, 2 sau 3.</p>		
<p>CAT.POL.H.105 Generalități</p> <p>(a) Masa elicopterului:</p> <p>1. la începutul decolării; sau</p> <p>2. în eventualitatea unei replanificări în timpul zborului la punctul de la care se aplică planul de zbor operațional revizuit,</p> <p>nu trebuie să fie mai mare decât masa la care pot fi respectate cerințele prezentei secțiuni pentru zborul care trebuie efectuat, având în vedere reduceri prevăzute de masă pe parcursul</p>	<p>CAT.POL.H.105 Generalități</p> <p>(a) Masa elicopterului:</p> <p>1. la începutul decolării; sau</p> <p>2. în eventualitatea unei replanificări în timpul zborului la punctul de la care se aplică planul de zbor operațional revizuit,</p> <p>nu trebuie să fie mai mare decât masa la care pot fi respectate cerințele prezentei secțiuni pentru zborul care trebuie efectuat, având în vedere reduceri prevăzute de</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>desfășurării zborului și largarea combustibilului prevăzută în cerințele relevante.</p> <p>(b) Datele de performanță aprobate cuprinse în AFM sunt folosite pentru a determina conformitatea cu cerințele prezentei secțiuni, completate, după caz, cu alte date prevăzute în cerințele relevante. Operatorul trebuie să specifice astfel de alte date în manualul de operațiuni. Atunci când se aplică factorii prevăzuți în prezenta secțiune, se poate ține seama de orice factori operaționali care sunt incluși deja în datele de performanță din AFM, pentru a se evita dubla aplicare a factorilor.</p> <p>(c) Atunci când se demonstrează conformarea deplină cu cerințele din prezenta secțiune corespunzătoare, se ține seama de următorii parametri:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. masa elicopterului; 2. configurația elicopterului; 3. condițiile de mediu, în special: <ol style="list-style-type: none"> (i) presiunea barometrică și temperatura; (ii) vântul: <p>(A) cu excepția cazurilor prevăzute la litera (C), pentru cerințele referitoare la decolare, la traiectoria de decolare și la aterizare, nu se ia în considerare mai mult de 50 % din orice componentă constantă raportată a unui vânt de față de minimum 5 noduri;</p> <p>(B) atunci când decolarea sau aterizarea cu o componentă a vântului de coadă este permisă în AFM și în toate cazurile pentru traiectoria de decolare, se ia în considerare nu mai puțin de</p>	<p>masă pe parcursul desfășurării zborului și largarea combustibilului prevăzută în cerințele relevante.</p> <p>(b) Datele de performanță aprobate, cuprinse în AFM, sunt folosite pentru a determina conformitatea cu cerințele prezentei secțiuni, completate, după caz, cu alte date prevăzute în cerințele relevante. Operatorul trebuie să specifice astfel de alte date în manualul de operațiuni. Atunci când se aplică factorii prevăzuți în prezenta secțiune, se poate ține seama de orice factori operaționali care sunt incluși deja în datele de performanță din AFM, pentru a se evita dubla aplicare a factorilor.</p> <p>(c) Atunci când se demonstrează conformarea deplină cu cerințele din prezenta secțiune corespunzătoare, se ține seama de următorii parametri:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. masa elicopterului; 2. configurația elicopterului; 3. condițiile de mediu, în special: <ol style="list-style-type: none"> (i) presiunea barometrică și temperatura; (ii) vântul: <p>(A) cu excepția cazurilor prevăzute la lit.(C), pentru cerințele referitoare la decolare, la traiectoria de decolare și la aterizare, nu se ia în considerare mai mult de 50 % din orice componentă constantă raportată a unui vânt de față de minimum 5 noduri;</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>150 % din componenta raportată a vântului de coadă; și (C) în cazul în care echipamentele precise de măsurare a vântului permit măsurarea exactă a vitezei vântului în punctul decolării și aterizării, componente ale vântului care depășesc 50 % pot fi stabilite de către operator, cu condiția ca acesta să demonstreze autorității competente că proximitatea FATO și îmbunătățirile aduse acurateței echipamentului de măsurare a vântului oferă un nivel echivalent de siguranță; 4. tehnici de operare; și 5. operarea oricărui sistem care are un efect advers asupra performanței.</p>	<p>(B) atunci când decolarea sau aterizarea cu o componentă a vântului de coadă este permisă în AFM și în toate cazurile pentru traiectoria de decolare, se ia în considerare nu mai puțin de 150 % din componenta raportată a vântului de coadă; și (C) în cazul în care echipamentele precise de măsurare a vântului permit măsurarea exactă a vitezei vântului în punctul decolării și aterizării, componente ale vântului care depășesc 50 % pot fi stabilite de către operator, cu condiția ca acesta să demonstreze AAC că proximitatea FATO și îmbunătățirile aduse acurateței echipamentului de măsurare a vântului oferă un nivel echivalent de siguranță; 4. tehnici de operare; și 5. operarea oricărui sistem care are un efect advers asupra performanței.</p>		
<p>CAT.POL.H.110 Luarea în considerare a obstacolării (a) În sensul respectării cerințelor de depășire a obstacolelor, un obstacol localizat după FATO, pe traiectoria de decolare sau pe traiectoria de apropiere întreruptă trebuie luat în considerare dacă distanța sa laterală față de cel mai apropiat punct de pe suprafața aflată sub traiecul de zbor planificat nu este mai mare decât: 1. pentru operațiuni VFR: (i) jumătate din lățimea minimă definită în AFM – sau, atunci când nu este definită lățimea, „0,75 × D”, unde D este cea mai mare dimensiune a elicopterului când rotoarele sunt în mișcare;</p>	<p>CAT.POL.H.110 Luarea în considerare a obstacolării (a) În sensul respectării cerințelor de depășire a obstacolelor, un obstacol localizat după FATO, pe traiectoria de decolare sau pe traiectoria de apropiere întreruptă trebuie luat în considerare dacă distanța sa laterală față de cel mai apropiat punct de pe suprafața aflată sub traiecul de zbor planificat nu este mai mare decât: 1. pentru operațiuni VFR: (i) jumătate din lățimea minimă definită în AFM – sau, atunci când nu este definită lățimea, „0,75 × D”, unde D este cea mai</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(ii) plus, cea mai mare valoare dintre „0,25 × D” sau „3 m”;</p> <p>(iii) precum și:</p> <p>(A) 0,10 × distanța DR pentru operațiuni VFR pe timp de zi; sau</p> <p>(B) 0,15 × distanța DR pentru operațiuni VFR pe timp de noapte.</p> <p>2. pentru operațiuni IFR:</p> <p>(i) cea mai mare valoare dintre „1,5 × D” sau 30 m, plus:</p> <p>(A) 0,10 × distanța DR pentru operațiuni IFR cu ghidare precisă a cursului;</p> <p>(B) 0,15 × distanța DR pentru operațiuni IFR cu ghidare standard a cursului; sau</p> <p>(C) 0,30 × distanța DR pentru operațiuni IFR fără ghidarea cursului.</p> <p>(ii) dacă se are în vedere traiectoria de zbor pentru apropierea întreruptă, zona luată în considerare pentru trecerea obstacolelor se aplică doar la capătul distanței de decolare disponibile.</p> <p>3. Pentru operațiunile cu decolarea inițială executată la vedere și trecută apoi în IFR/IMC la un punct de tranziție, criteriile specificate la punctul 1 sunt aplicabile doar până la punctul de tranziție, iar după acest punct se aplică criteriile de la punctul 2. Punctul de tranziție nu se poate situa înaintea capătului distanței necesare pentru decolare (TODRH) pentru elicopterele care operează în clasa de performanță 1 sau înainte de punctul definit după decolare (DPATO) pentru elicopterele care operează în clasa de performanță 2.</p>	<p>mare dimensiune a elicopterului când rotoarele sunt în mișcare;</p> <p>(ii) plus, cea mai mare valoare dintre „0,25 × D” sau „3 m”;</p> <p>(iii) precum și:</p> <p>(A) 0,10 × distanța DR, pentru operațiuni VFR pe timp de zi; sau</p> <p>(B) 0,15 × distanța DR, pentru operațiuni VFR pe timp de noapte.</p> <p>2. pentru operațiuni IFR:</p> <p>(i) cea mai mare valoare dintre „1,5 × D” sau 30 m, plus:</p> <p>(A) 0,10 × distanța DR, pentru operațiuni IFR cu ghidare precisă a cursului;</p> <p>(B) 0,15 × distanța DR, pentru operațiuni IFR cu ghidare standard a cursului; sau</p> <p>(C) 0,30 × distanța DR, pentru operațiuni IFR fără ghidarea cursului.</p> <p>(ii) dacă se are în vedere traiectoria de zbor pentru apropierea întreruptă, zona luată în considerare pentru trecerea obstacolelor se aplică doar la capătul distanței de decolare disponibile.</p> <p>3. Pentru operațiunile cu decolarea inițială executată la vedere și trecută apoi în IFR/IMC la un punct de tranziție, criteriile specificate la pct. 1 sunt aplicabile doar până la punctul de tranziție, iar după acest punct se aplică criteriile de la pct. 2. Punctul de tranziție nu se poate situa înaintea capătului distanței necesare pentru decolare (TODRH) pentru elicopterele care operează în clasa de performanță 1 sau</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(b) Pentru decolările care utilizează o procedură de rezervă sau de tranziție laterală în scopul respectării cerințelor referitoare la trecerea obstacolelor, un obstacol, situat în zona de rezervă sau de tranziție laterală, este luat în considerare dacă distanța sa laterală față de cel mai apropiat punct de pe suprafața de sub traiecul de zbor planificat nu este mai mare de:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. jumătate din lățimea minimă definită în AFM sau, dacă lățimea nu este definită, „$0,75 \times D$”; 2. plus, cea mai mare valoare dintre „$0,25 \times D$” sau „3 m”; 3. precum și: <ol style="list-style-type: none"> (i) pentru operațiuni VFR pe timp de zi, $0,10 \times$ distanța parcursă din spatele FATO sau (ii) pentru operațiuni VFR pe timp de noapte, $0,15 \times$ distanța parcursă din spatele FATO. <p>(c) Obstacolele pot fi ignorate dacă sunt situate la o distanță mai mare de:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. $7 \times$ raza rotorului (R), pentru operațiunile pe timp de zi, dacă pe parcursul urcării se garantează că se obține precizia de navigație pe baza reperelor vizuale corespunzătoare; 2. $10 \times R$, pentru operațiunile pe timp de noapte, dacă pe parcursul urcării se garantează că se obține precizia de navigație pe baza reperelor vizuale corespunzătoare; 3. 300 m, în cazul în care precizia de navigație poate fi asigurată cu mijloace de navigație corespunzătoare; sau 4. 900 m în toate celelalte cazuri. 	<p>înainte de punctul definit după decolare (DPATO) pentru elicopterele care operează în clasa de performanță 2.</p> <p>(b) Pentru decolările care utilizează o procedură de rezervă sau de tranziție laterală în scopul respectării cerințelor referitoare la trecerea obstacolelor, un obstacol, situat în zona de rezervă sau de tranziție laterală, este luat în considerare dacă distanța sa laterală față de cel mai apropiat punct de pe suprafața de sub traiecul de zbor planificat nu este mai mare de:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. jumătate din lățimea minimă definită în AFM sau, dacă lățimea nu este definită, „$0,75 \times D$”; 2. plus, cea mai mare valoare dintre „$0,25 \times D$” sau „3 m”; 3. precum și: <ol style="list-style-type: none"> (i) pentru operațiuni VFR pe timp de zi, $0,10 \times$ distanța parcursă din spatele FATO; sau (ii) pentru operațiuni VFR pe timp de noapte, $0,15 \times$ distanța parcursă din spatele FATO. <p>(c) Obstacolele pot fi ignorate dacă sunt situate la o distanță mai mare de:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. $7 \times$ raza rotorului (R), pentru operațiunile pe timp de zi, dacă pe parcursul urcării se garantează că se obține precizia de navigație pe baza reperelor vizuale corespunzătoare; 		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	<p>2. $10 \times R$, pentru operațiunile pe timp de noapte, dacă pe parcursul urcării se garantează că se obține precizia de navigație pe baza reperelor vizuale corespunzătoare;</p> <p>3. 300 m, în cazul în care precizia de navigație poate fi asigurată cu mijloace de navigație corespunzătoare; sau</p> <p>4. 900 m, în toate celelalte cazuri.</p>		
<p>CAPITOLUL 2 Clasa de performanță 1 CAT.POL.H.200 Generalități Elicopterele care desfășoară operațiuni în clasa de performanță 1 trebuie să fie certificate drept elicoptere din categoria A sau o categorie echivalentă, după cum stabilește agenția.</p>	<p>Capitolul 2 CLASA DE PERFORMANȚĂ 1 CAT.POL.H.200 Generalități Elicopterele care desfășoară operațiuni în clasa de performanță 1 trebuie să fie certificate drept elicoptere din categoria A sau o categorie echivalentă, după cum stabilește producătorul elicopterului.</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>CAT.POL.H.205 Decolarea (a) Masa la decolare nu depășește masa maximă la decolare specificată în AFM pentru procedura care urmează a fi utilizată. (b) Masa la decolare permite: 1. posibilitatea întreruperii decolării și aterizării pe FATO în cazul confirmării cedării unui motor critic la sau înainte de punctul de decizie pentru decolare (TDP); 2. ca distanța necesară pentru decolare întreruptă (RTODRH) să nu depășească distanța disponibilă pentru decolare întreruptă (RTODAH); și</p>	<p>CAT.POL.H.205 Decolarea (a) Masa la decolare nu depășește masa maximă la decolare specificată în AFM pentru procedura care urmează a fi utilizată. (b) Masa la decolare permite: 1. posibilitatea întreruperii decolării și aterizării pe FATO în cazul confirmării cedării unui motor critic la sau înainte de TDP; 2. ca RTODRH să nu depășească RTODAH; și 3. ca TODRH să nu depășească TODAH;</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>3. ca TODRH să nu depășească distanța de decolare disponibilă (TODAH);</p> <p>4. fără a aduce atingere literei (b) punctul 3, TODRH poate depăși TODAH, dacă elicopterul, în cazul confirmării cedării unui motor critic la TDP, atunci când continuă decolarea, poate să depășească toate obstacolele până la sfârșitul TODRH cu o marjă verticală de minim 10,7 m (35 ft).</p> <p>(c) Atunci când se demonstrează conformarea cu literele (a) și (b), se iau în considerare parametrii corespunzători specificați la punctul CAT.POL.H.105 litera (c) de la aerodromul sau locul de operare de plecare.</p> <p>(d) Acea parte a decolării până la TDP, inclusiv, se execută în contact vizual cu suprafața, astfel încât să poată fi executată o decolare întreruptă.</p> <p>(e) Pentru decolările care utilizează o procedură de rezervă sau de tranziție laterală, cu confirmarea cedării motorului critic înainte de TDP, toate obstacolele din zona de rezervă sau de tranziție laterală trebuie depășite cu o marjă adecvată.</p>	<p>4. fără a aduce atingere lit. (b) pct.3, TODRH poate depăși TODAH, dacă elicopterul, în cazul confirmării cedării unui motor critic la TDP, atunci când continuă decolarea, poate să depășească toate obstacolele până la sfârșitul TODRH cu o marjă verticală de minim 10,7 m (35 ft).</p> <p>(a) Atunci când se demonstrează conformarea cu lit. (a) și (b), se iau în considerare parametrii corespunzători specificați la CAT.POL.H.105 lit. (c) de la aerodromul sau locul de operare de plecare.</p> <p>(b) Acea parte a decolării până la TDP, inclusiv, se execută în contact vizual cu suprafața, astfel încât să poată fi executată o decolare întreruptă.</p> <p>(c) Pentru decolările care utilizează o procedură de rezervă sau de tranziție laterală, cu confirmarea cedării motorului critic înainte de TDP, toate obstacolele din zona de rezervă sau de tranziție laterală trebuie depășite cu o marjă adecvată.</p>		
<p>CAT.POL.H.210 Traectoria de decolare</p> <p>(a) De la capătul TODRH cu confirmarea cedării motorului critic la TDP:</p> <p>1. masa la decolare permite ca traectoria la decolare să asigure o depășire a obstacolelor pe verticală, deasupra tuturor obstacolelor situate pe traiectul de urcare, cu o distanță de cel puțin 10,7 m (35 ft) pentru operațiuni în condiții VFR</p>	<p>CAT.POL.H.210 Traectoria de decolare</p> <p>(a) De la capătul TODRH cu confirmarea cedării motorului critic la TDP:</p> <p>1. masa la decolare permite ca traectoria la decolare să asigure o depășire a obstacolelor pe verticală, deasupra tuturor obstacolelor situate pe traiectul de urcare,</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>și 10,7 m (35 ft) + 0,01 × distanța DR pentru operațiuni în condiții IFR. Trebuie luate în considerare numai obstacolele specificate la punctul CAT.POL.H.110;</p> <p>2. dacă se efectuează o schimbare de direcție mai mare de 15°, se permit toleranțe adecvate pentru efectul unghiului de înclinare asupra capacității de a respecta cerințele de depășire a obstacolelor. Acest viraj nu se inițiază înaintea atingerii înălțimii de 61 m (200 ft) deasupra suprafeței de decolare, cu excepția cazului în care face parte dintr-o procedură aprobată din AFM.</p> <p>(b) Atunci când se demonstrează conformarea cu litera (a), se iau în considerare parametrii corespunzători specificați la punctul CAT.POL.H.105 litera (c) de la aerodromul sau locul de operare de plecare.</p>	<p>cu o distanță de cel puțin 10,7 m (35 ft) pentru operațiuni în condiții VFR și 10,7 m (35 ft) + 0,01 × distanța DR pentru operațiuni în condiții IFR. Trebuie luate în considerare numai obstacolele specificate la CAT.POL.H.110;</p> <p>2. dacă se efectuează o schimbare de direcție mai mare de 15°, se permit toleranțe adecvate pentru efectul unghiului de înclinare asupra capacității de a respecta cerințele de depășire a obstacolelor. Acest viraj nu se inițiază înaintea atingerii înălțimii de 61 m (200 ft) deasupra suprafeței de decolare, cu excepția cazului în care face parte dintr-o procedură aprobată din AFM.</p> <p>(b) Atunci când se demonstrează conformarea cu lit. (a), se iau în considerare parametrii corespunzători specificați la CAT.POL.H.105 lit. (c) de la aerodromul sau locul de operare de plecare</p>		
<p>CAT.POL.H.215 Zbor pe rută – motor critic inoperant</p> <p>(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:</p> <p>(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</p>	<p>CAT.POL.H.215 Zbor pe rută – motor critic inoperant</p> <p>(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:</p> <p>(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</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>puțin 300 m (1 000 ft) sau 600 m (2 000 ft) în zone muntoase, deasupra solului și tuturor obstacolelor întâlnite pe rută;</p> <p>(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;</p> <p>(3) dacă se intenționează ca zborul să fie executat în VMC având contact vizual cu suprafața, traiectoria de zbor permite elicopterului să continue zborul de la altitudinea de croazieră până la o înălțime de 300 m (1 000 ft) deasupra zonei de aterizare pe care se poate efectua o aterizare în conformitate cu punctul CAT.POL.H.220, fără a zbura, în niciun moment al zborului, sub altitudinea minimă corespunzătoare de zbor. Trebuie luate în considerare obstacolele care se află la distanță de fiecare parte laterală a rutei, astfel cum se specifică în scopul determinării altitudinii minime de zbor în condiții VFR.</p> <p>(b) Când se demonstrează conformitatea cu litera (a) punctul 2 sau litera (a) punctul 3:</p> <p>1. se presupune că motorul critic cedează în punctul cel mai critic de-a lungul rutei;</p>	<p>puțin 50 ft/minut cu motorul critic inoperant, la o altitudine de cel puțin 300 m (1 000 ft) sau cu 600 m (2 000 ft) în zone muntoase, deasupra solului și a tuturor obstacolelor întâlnite pe rută;</p> <p>(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 cu 600 m (2 000 ft) în zone muntoase, solul și toate obstacolele întâlnite pe rută. Pot fi folosite tehnici de coborâre progresivă;</p> <p>(3) dacă se intenționează ca zborul să fie executat în VMC având contact vizual cu suprafața, traiectoria de zbor permite elicopterului să continue zborul de la altitudinea de croazieră până la o înălțime de 300 m (1 000 ft) deasupra zonei de aterizare pe care se poate efectua o aterizare în conformitate cu punctul CAT.POL.H.220, fără a zbura, în niciun moment al zborului, sub altitudinea minimă corespunzătoare de zbor. Trebuie luate în considerare obstacolele care se află la distanță de fiecare parte laterală a rutei, astfel cum se specifică în scopul</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>2. se ține seama de efectele vântului asupra traiectoriei de zbor;</p> <p>3. largarea combustibilului este planificată să aibă loc numai în măsura în care permite ajungerea la aerodrom sau la locul de operare cu rezervele de combustibil impuse și folosind o procedură sigură; și</p> <p>4. largarea combustibilului nu este planificată sub 1 000 ft deasupra solului.</p>	<p>determinării altitudinii minime de zbor în condiții VFR.</p> <p>(b) Când se demonstrează conformitatea cu lit. (a) pct. 2 sau lit. (a) pct.3:</p> <p>1. se presupune că motorul critic cedează în punctul cel mai critic de-a lungul rutei;</p> <p>2. se ține seama de efectele vântului asupra traiectoriei de zbor;</p> <p>3. largarea combustibilului este planificată să aibă loc numai în măsura în care permite ajungerea la aerodrom sau la locul de operare cu rezervele de combustibil impuse și folosind o procedură sigură; și</p> <p>4. largarea combustibilului nu este planificată sub 1 000 ft deasupra solului.</p> <p>(c) – <i>abrogată.</i></p>		
<p>CAT.POL.H.220 Aterizarea</p> <p>(a) Masa de aterizare a elicopterului la ora estimată de aterizare nu poate depăși masa maximă indicată în AFM pentru procedurile care urmează a fi utilizate.</p> <p>(b) În cazul confirmării cedării motorului critic la sau înainte de punctul de decizie pentru aterizare (LDP), este posibilă fie aterizarea sau oprirea în FATO, fie să se efectueze o aterizare întreruptă și să depășească toate obstacolele de pe traiectoria de zbor cu o distanță verticală de 10,7 m (35 ft). Se iau în considerare doar obstacolele indicate la punctul CAT.POL.H.110.</p> <p>(c) În cazul confirmării cedării motorului critic la sau după LDP, este posibilă:</p>	<p>CAT.POL.H.220 Aterizarea</p> <p>(a) Masa de aterizare a elicopterului la ora estimată de aterizare nu poate depăși masa maximă indicată în AFM pentru procedurile care urmează a fi utilizate.</p> <p>(b) În cazul confirmării cedării motorului critic la sau înainte de LDP, este posibilă fie aterizarea sau oprirea în FATO, fie să se efectueze o aterizare întreruptă și să depășească toate obstacolele de pe traiectoria de zbor cu o distanță verticală de 10,7 m (35 ft). Se iau în considerare doar obstacolele indicate la CAT.POL.H.110.</p> <p>(c) În cazul confirmării cedării motorului critic la sau după LDP, este posibilă:</p> <p>1. depășirea tuturor obstacolelor de pe traiectoria de apropiere; și</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>1. depășirea tuturor obstacolelor de pe traiectoria de apropiere; și</p> <p>2. aterizarea și oprirea în FATO.</p> <p>(d) Atunci când se demonstrează conformarea cu literele (a)-(c), se iau în considerare parametrii corespunzători specificați la punctul CAT.POL.H.105 litera (c) pentru ora estimată de aterizare la aerodromul de destinație, locul de operare sau la orice aerodrom de rezervă, dacă este necesar.</p> <p>(e) Acea parte a decolării până la LDP până la contactul cu platforma se execută în contact vizual cu suprafața.</p>	<p>2. aterizarea și oprirea în FATO.</p> <p>(d) Atunci când se demonstrează conformarea cu lit. (a)-(c), se iau în considerare parametrii corespunzători specificați la CAT.POL.H.105 lit. (c) pentru ora estimată de aterizare la aerodromul de destinație, locul de operare sau la orice aerodrom de rezervă, dacă este necesar.</p> <p>(e) Acea parte a decolării până la LDP până la contactul cu platforma se execută în contact vizual cu suprafața.</p>		
<p>CAT.POL.H.225 Operațiuni cu elicopter spre/de la o zonă de interes public</p> <p>(a) Operațiunile spre/de la o zonă de interes public (PIS) se pot desfășura în clasa de performanță 2 fără respectarea prevederilor de la punctul CAT.POL.H.310 litera (b) sau punctul CAT.POL.H.325 litera (b), cu condiția îndeplinirii cumulative a următoarelor cerințe:</p> <p>1. zona a fost stabilită ca zonă de interes public înainte de 1 iulie 2002 sau zona a fost stabilită ca zonă de interes public înainte de 28 octombrie 2014 și o derogare de la această literă, acordată în temeiul articolului 6 alineatul (6), a fost notificată Comisiei și agenției înainte de 14 iunie 2023;</p> <p>2. dimensiunea PIS sau a mediului cu obstacole nu permite respectarea cerințelor pentru operațiuni în clasa de performanță 1;</p>	<p>CAT.POL.H.225 Operațiuni cu elicopter spre/de la o zonă de interes public</p> <p>(a) Operațiunile spre/de la o zonă de interes public (PIS) se pot desfășura în clasa de performanță 2 fără respectarea prevederilor de la punctul CAT.POL.H.310 litera (b) sau punctul CAT.POL.H.325 litera (b), cu condiția îndeplinirii cumulative a următoarelor cerințe:</p> <p>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 AAC în temeiul punctului 28 din Regulament înainte de 14 iunie 2023;</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>3. operațiunea se desfășoară cu un elicopter cu o MOPSC de șase locuri sau mai puțin;</p> <p>4. operatorul se conformează prevederilor CAT.POL.H.305 litera (b) punctele 2 și 3;</p> <p>5. masa elicopterului nu depășește masa maximă specificată în AFM pentru un gradient de urcare de 8 % în condiții de atmosferă calmă la viteza de decolare în siguranță corespunzătoare (V_{TOSS}), cu motorul critic inoperant și cu restul motoarelor în funcțiune la o turaj corespunzătoare; și</p> <p>6. operatorul a obținut aprobarea prealabilă pentru operațiune din partea autorității competente. Înainte ca astfel de operațiuni să aibă loc într-un alt stat membru, operatorul trebuie să obțină o autorizare din partea autorității competente a respectivului stat.</p> <p>(b) Procedurile specifice zonei se stabilesc în manualul de operațiuni pentru reducerea la minimum a perioadei în care ocupanții elicopterului și persoanele de la sol ar fi puse în pericol în eventualitatea cedării motorului la decolare sau la aterizare.</p> <p>(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.</p> <p>(d) Operatorul actualizează informațiile prevăzute la litera (c) și notifică orice modificare a acestora autorității competente. Atunci când</p>	<p>2. dimensiunea PIS sau a mediului cu obstacole nu permite respectarea cerințelor pentru operațiuni în clasa de performanță 1;</p> <p>3. operațiunea se desfășoară cu un elicopter cu o MOPSC de șase locuri sau mai puțin;</p> <p>4. operatorul se conformează prevederilor CAT.POL.H.305 lit. (b) pct. 2 și 3;</p> <p>5. masa elicopterului nu depășește masa maximă specificată în AFM pentru un gradient de urcare de 8 % în condiții de atmosferă calmă la viteza de decolare în siguranță corespunzătoare (V_{TOSS}), cu motorul critic inoperant și cu restul motoarelor în funcțiune la o turaj corespunzătoare; și</p> <p>6. operatorul a obținut aprobarea prealabilă pentru operațiune din partea AAC. Înainte ca astfel de operațiuni să aibă loc într-un alt stat, operatorul trebuie să obțină o autorizare din partea autorității competente a respectivului stat.</p> <p>(b) Procedurile specifice zonei se stabilesc în manualul de operațiuni pentru reducerea la minimum a perioadei în care ocupanții elicopterului și persoanele de la sol ar fi puse în pericol în eventualitatea cedării motorului la decolare sau la aterizare.</p> <p>(c) Manualul de operațiuni trebuie să conțină, pentru fiecare PIS, următoarele elemente: o diagramă sau o fotografie adnotată care prezintă principalele aspecte,</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>operațiunile se desfășoară într-un alt stat membru, operatorul notifică, de asemenea, autoritatea statului respectiv.</p>	<p>dimensiunile, neconformitatea cu cerințele privind clasa de performanță 1, principalele pericole și planul pentru situații de urgență în caz de incidente. (d) Operatorul actualizează informațiile prevăzute la litera (c) și notifică AAC despre orice modificare a acestora. Atunci când operațiunile se desfășoară într-un alt stat, operatorul notifică, de asemenea, autoritatea statului respectiv.</p>		
<p>Capitolul 3 CLASA DE PERFORMANȚĂ 2 CAT.POL.H.300 Generalități Elicopterele care desfășoară operațiuni în clasa de performanță 2 trebuie să fie certificate drept elicoptere din categoria A sau o categorie echivalentă stabilită de producătorul elicopterului.</p>	<p>CAPITOLUL 3 Clasa de performanță 2 CAT.POL.H.300 Generalități Elicopterele care desfășoară operațiuni în clasa de performanță 2 trebuie să fie certificate drept elicoptere din categoria A sau o categorie echivalentă stabilită de agenție.</p>	Compatibil	
<p>CAT.POL.H.305 Operațiuni fără capacitatea de a asigura o aterizare forțată în condiții de siguranță (a) Operațiunile fără capacitatea de a asigura o aterizare forțată în condiții de siguranță pe parcursul fazelor de decolare și aterizare nu se efectuează decât dacă operatorul a obținut o aprobare din partea autorității competente. (b) Pentru a obține și a menține o astfel de aprobare, operatorul trebuie:</p>	<p>CAT.POL.H.305 Operațiuni fără capacitatea de a asigura o aterizare forțată în condiții de siguranță (a) Operațiunile fără capacitatea de a asigura o aterizare forțată în condiții de siguranță pe parcursul fazelor de decolare și aterizare nu se efectuează decât dacă operatorul a obținut o aprobare din partea AAC. (b) Pentru a obține și a menține o astfel de aprobare, operatorul trebuie:</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>1. să efectueze o evaluare a riscurilor, care precizează:</p> <p>(i) tipul de elicopter; și</p> <p>(ii) tipul de operațiuni;</p> <p>2. să aplice următoarea serie de condiții:</p> <p>(i) atinge și menține standardul modificării elicopterului/motorului definit de producător;</p> <p>(ii) desfășoară acțiunile de întreținere preventivă recomandate de producătorul elicopterului sau al motorului;</p> <p>(iii) include proceduri de decolare și aterizare în manualul de operațiuni, în cazul în care acestea nu există deja în AFM;</p> <p>(iv) specifică pregătirea pentru echipajul de zbor; și</p> <p>(v) asigură un sistem de raportare către producător a pierderilor de putere, a opririi motorului sau a defectării acestuia; și</p> <p>3. să pună în aplicare un sistem de monitorizare a uzurii (UMS).</p>	<p>1. să efectueze o evaluare a riscurilor, care precizează:</p> <p>(i) tipul de elicopter; și</p> <p>(ii) tipul de operațiuni;</p> <p>2. să aplice următoarea serie de condiții:</p> <p>(i) atinge și menține standardul modificării elicopterului/motorului definit de producător;</p> <p>(ii) desfășoară acțiunile de întreținere preventivă recomandate de producătorul elicopterului sau al motorului;</p> <p>(iii) include proceduri de decolare și aterizare în manualul de operațiuni, în cazul în care acestea nu există deja în AFM;</p> <p>(iv) specifică pregătirea pentru echipajul de zbor; și</p> <p>(v) asigură un sistem de raportare către producător a pierderilor de putere, a opririi motorului sau a defectării acestuia; și</p> <p>3. să pună în aplicare un sistem de monitorizare a uzurii (UMS).</p>		
<p>CAT.POL.H.310 Decolarea</p> <p>(a) Masa la decolare nu poate depăși masa maximă specificată pentru o rată de urcare de 150 ft/min la 300 m (1 000 ft) deasupra nivelului aerodromului sau al locului de operare, cu un motor critic inoperant și celălalt (celelalte) motor (motoare) la o turație corespunzătoare.</p> <p>(b) Pentru alte operațiuni altele decât cele specificate la punctul CAT.POL.H.305, decolarea se efectuează astfel încât să poată fi</p>	<p>CAT.POL.H.310 Decolarea</p> <p>(a) Masa la decolare nu poate depăși masa maximă specificată pentru o rată de urcare de 150 ft/min la 300 m (1 000 ft) deasupra nivelului aerodromului sau al locului de operare, cu un motor critic inoperant și celălalt (celelalte) motor (motoare) la o turație corespunzătoare.</p> <p>(b) Pentru alte operațiuni, altele decât cele specificate la CAT.POL.H.305, decolarea</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>executată o aterizare forțată în siguranță până la punctul la care este posibilă continuarea în siguranță a zborului.</p> <p>(c) Pentru operațiuni în conformitate cu punctul CAT.POL.H.305, în plus față de cerințele de la litera (a):</p> <p>1. masa la decolare nu trebuie să depășească masa maximă la decolare specificată în AFM pentru zbor la punct fix în afara efectului de sol (AEO OGE) în atmosferă calmă cu toate motoarele funcționând la regimul corespunzător; sau</p> <p>2. pentru operațiuni de la o helipunte:</p> <p>(i) cu un elicopter care are o MOPSC mai mare de 19 locuri; sau</p> <p>(ii) orice elicopter operat de la o helipunte situată într-un mediu ostil, masa la decolare trebuie să ia în considerare: procedura, evitarea marginilor helipunții și coborârea corespunzătoare înălțimii helipunții cu motorul (motoarele) critic(e) inoperant(e) și motoarele rămase funcționând la un regim corespunzător.</p> <p>(d) Atunci când se asigură conformarea cu literele (a)-(c), se iau în considerare parametrii corespunzători de la CAT.POL.H.105 litera (c) la punctul de plecare.</p> <p>(e) Porțiunea decolării de dinaintea punctului în care se respectă cerința de la CAT.POL.H.315 se execută în contact vizual cu suprafața.</p>	<p>se efectuează astfel încât să poată fi executată o aterizare forțată în siguranță până la punctul la care este posibilă continuarea în siguranță a zborului.</p> <p>(c) Pentru operațiuni în conformitate cu CAT.POL.H.305, în plus față de cerințele de la lit. (a):</p> <p>1. masa la decolare nu trebuie să depășească masa maximă la decolare specificată în AFM pentru zbor la punct fix în afara efectului de sol (AEO OGE) în atmosferă calmă cu toate motoarele funcționând la regimul corespunzător; sau</p> <p>2. pentru operațiuni de la o helipunte:</p> <p>(i) cu un elicopter care are o MOPSC mai mare de 19 locuri; sau</p> <p>(ii) orice elicopter operat de la o helipunte situată într-un mediu ostil, masa la decolare trebuie să ia în considerare: procedura, evitarea marginilor helipunții și coborârea corespunzătoare înălțimii helipunții cu motorul (motoarele) critic(e) inoperant(e) și motoarele rămase funcționând la un regim corespunzător.</p> <p>(d) Atunci când se asigură conformarea cu lit. (a)-(c), se iau în considerare parametrii corespunzători de la CAT.POL.H.105 lit.(c) la punctul de plecare.</p> <p>(e) Porțiunea decolării de dinaintea punctului în care se respectă cerința de la CAT.POL.H.315 se execută în contact vizual cu suprafața.</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>CAT.POL.H.315 Traiectoria la decolare De la punctul definit după decolare (DPATO) sau, ca o alternativă, cel târziu la 200 ft deasupra suprafeței de decolare, cu motorul critic inoperant, trebuie să se îndeplinească cerințele de la CAT.POL.H.210 litera (a) punctele 1 și 2 și litera (b).</p>	<p>CAT.POL.H.315 Traiectoria la decolare De la punctul definit după decolare (DPATO) sau, ca o alternativă, cel târziu la 200 ft deasupra suprafeței de decolare, cu motorul critic inoperant, trebuie să se îndeplinească cerințele de la CAT.POL.H.210 lit.(a) pct. 1 și 2 și lit. (b).</p>	Compatibil	
<p>CAT.POL.H.320 Zbor pe rută – motor critic inoperant Trebuie să se îndeplinească cerința de la punctul CAT.POL.H.215.</p>	<p>CAT.POL.H.320 Zbor pe rută – motor critic inoperant Trebuie să se îndeplinească cerința de la CAT.POL.H.215.</p>	Compatibil	
<p>CAT.POL.H.325 Aterizarea (a) Masa la aterizare la ora estimată de aterizare nu trebuie să depășească masa maximă specificată pentru o rată de urcare de 150 ft/min la 300 m (1 000 ft) deasupra nivelului aerodromului sau locului de operare, cu un motor critic inoperant și celălalt (celelalte) motor (motoare) funcționând la o turație corespunzătoare. (b) Dacă motorul critic cedează în orice punct al traiectoriei de apropiere: 1. se poate efectua o aterizare întreruptă cu respectarea cerinței de la punctul CAT.POL.H.315; sau 2. pentru alte operațiuni decât cele specificate la punctul CAT.POL.H.305, elicopterul poate efectua o aterizare forțată în condiții de siguranță.</p>	<p>CAT.POL.H.325 Aterizarea (a) Masa la aterizare la ora estimată de aterizare nu trebuie să depășească masa maximă specificată pentru o rată de urcare de 150 ft/min la 300 m (1 000 ft) deasupra nivelului aerodromului sau locului de operare, cu un motor critic inoperant și celălalt (celelalte) motor (motoare) funcționând la o turație corespunzătoare. (b) Dacă motorul critic cedează în orice punct al traiectoriei de apropiere: 1. se poate efectua o aterizare întreruptă cu respectarea cerinței de la CAT.POL.H.315; sau 2. pentru alte operațiuni decât cele specificate la CAT.POL.H.305, elicopterul poate efectua o aterizare forțată în condiții de siguranță.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(c) Pentru operațiuni în conformitate cu punctul CAT.POL.H.305, în plus față de cerințele de la litera (a):</p> <p>1. masa la aterizare nu depășește masa maximă specificată în AFM pentru un zbor la punct fix AEO OGE în atmosferă calmă cu toate motoarele funcționând la regimul corespunzător; sau</p> <p>2. pentru operațiuni către o helipunte:</p> <p>(i) cu un elicopter care are o MOPSC mai mare de 19 locuri; sau</p> <p>(ii) orice elicopter operat către o helipunte situată într-un mediu ostil, masa la aterizare trebuie să ia în considerare procedura și coborârea corespunzătoare înălțimii helipunții cu motorul (motoarele) critic(e) inoperant(e) și celălalt (celelalte) motor (motoare) funcționând la un regim corespunzător.</p> <p>(d) Atunci când se demonstrează respectarea literelor (a)-(c), se iau în considerare parametrii corespunzători de la punctul CAT.POL.H.105 litera (c) la aerodromul de destinație sau la orice aerodrom de rezervă, dacă este necesar.</p> <p>(e) Porțiunea aterizării după care cerința de la litera (b) punctul 1 nu poate fi îndeplinită se execută în contact vizual cu suprafața.</p>	<p>(c) Pentru operațiuni în conformitate cu CAT.POL.H.305, în plus față de cerințele de la lit. (a):</p> <p>1. masa la aterizare nu depășește masa maximă specificată în AFM pentru un zbor la punct fix AEO OGE în atmosferă calmă cu toate motoarele funcționând la regimul corespunzător; sau</p> <p>2. pentru operațiuni către o helipunte:</p> <p>(i) cu un elicopter care are o MOPSC mai mare de 19 locuri; sau</p> <p>(ii) orice elicopter operat către o helipunte situată într-un mediu ostil, masa la aterizare trebuie să ia în considerare procedura și coborârea corespunzătoare înălțimii helipunții cu motorul (motoarele) critic(e) inoperant(e) și celălalt (celelalte) motor (motoare) funcționând la un regim corespunzător.</p> <p>(d) Atunci când se demonstrează respectarea lit. (a)-(c), se iau în considerare parametrii corespunzători de la CAT.POL.H.105 lit. (c) la aerodromul de destinație sau la orice aerodrom de rezervă, dacă este necesar.</p> <p>(e) Porțiunea aterizării, după care cerința de la lit. (b) pct. 1 nu poate fi îndeplinită, se execută în contact vizual cu suprafața.</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>CAPITOLUL 4 Clasa de performanță 3 CAT.POL.H.400 Generalități</p> <p>(a) Elicopterele care desfășoară operațiuni în clasa de performanță 3 trebuie să fie certificate drept elicoptere din categoria A sau o categorie echivalentă stabilită de agenție, sau din categoria B.</p> <p>(b) Operațiunile se desfășoară numai într-un mediu neostil, cu excepția:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. operării în conformitate cu punctul CAT.POL.H.420; sau 2. fazei decolării și aterizării, când se operează în conformitate cu litera (c). <p>(c) Cu condiția ca operatorul să fi obținut aprobarea în conformitate cu punctul CAT.POL.H.305, se pot desfășura operațiuni către/de la un aerodrom sau loc de operare situat în afara unui mediu aglomerat ostil, fără a avea asigurată capacitatea de aterizare forțată în siguranță:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. la decolare înaintea atingerii V_y (viteza pentru cea mai bună rată de urcare) sau 200 ft deasupra suprafeței de decolare; sau 2. la aterizare, sub 200 ft deasupra suprafeței de aterizare. <p>(d) Nu se efectuează operațiuni:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. fără contact vizual cu suprafața; 2. pe timp de noapte; 3. dacă plafonul este sub 600 ft; sau 4. dacă vizibilitatea este sub 800 m. 	<p>Capitolul 4 CLASA DE PERFORMANȚĂ 3 CAT.POL.H.400 Generalități</p> <p>(a) Elicopterele care desfășoară operațiuni în clasa de performanță 3 trebuie să fie certificate drept elicoptere din categoria A sau o categorie echivalentă stabilită de producătorul elicopterului, sau din categoria B.</p> <p>(b) Operațiunile se desfășoară numai într-un mediu neostil, cu excepția:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. operării în conformitate cu CAT.POL.H.420; sau 2. fazei decolării și aterizării, când se operează în conformitate cu lit. (c). <p>(c) Cu condiția ca operatorul să fi obținut aprobarea în conformitate cu CAT.POL.H.305, se pot desfășura operațiuni către/de la un aerodrom sau loc de operare situat în afara unui mediu aglomerat ostil, fără a avea asigurată capacitatea de aterizare forțată în siguranță:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. la decolare înaintea atingerii V_y (viteza pentru cea mai bună rată de urcare) sau 200 ft deasupra suprafeței de decolare; sau 2. la aterizare, sub 200 ft deasupra suprafeței de aterizare. <p>(d) Nu se efectuează operațiuni:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. fără contact vizual cu suprafața; 2. pe timp de noapte; 3. dacă plafonul este sub 600 ft; sau 4. dacă vizibilitatea este sub 800 m. 		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>CAT.POL.H.405 Decolarea (a) Masa la decolare este cea mai mică valoare dintre: 1. MCTOM; sau 2. masa maximă la decolare specificată pentru zbor la punct fix cu efect de sol cu toate motoarele funcționând la puterea de decolare sau, în cazul în care condițiile sunt de așa natură încât zborul la punct fix cu efect de sol nu este probabil să se realizeze, masa la decolare specificată pentru zbor la punct fix fără efectul solului, cu toate motoarele funcționând la puterea de decolare. (b) Cu excepția cazurilor prevăzute la punctul CAT.POL.H.400 litera (b), în cazul cedării unui motor, elicopterul are capacitatea să execute o aterizare forțată în siguranță.</p>	<p>CAT.POL.H.405 Decolarea (a) Masa la decolare este cea mai mică valoare dintre: 1. MCTOM; sau 2. masa maximă la decolare specificată pentru zbor la punct fix cu efect de sol cu toate motoarele funcționând la puterea de decolare sau, în cazul în care condițiile sunt de așa natură încât zborul la punct fix cu efect de sol nu este probabil să se realizeze, masa la decolare specificată pentru zbor la punct fix fără efectul solului, cu toate motoarele funcționând la puterea de decolare. (b) Cu excepția cazurilor prevăzute la CAT.POL.H.400 lit. (b), în cazul cedării unui motor, elicopterul are capacitatea să execute o aterizare forțată în siguranță.</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>CAT.POL.H.410 Zbor pe rută (a) Elicopterul trebuie să aibă capacitatea, cu toate motoarele funcționând la condițiile de putere continuă maximă, să își continue zborul pe ruta prevăzută sau pe o deviere planificată fără să coboare în niciun punct sub altitudinile minime de zbor corespunzătoare. (b) Cu excepția cazurilor prevăzute la punctul CAT.POL.H.420, în cazul cedării unui motor,</p>	<p>CAT.POL.H.410 Zbor pe rută (a) Elicopterul trebuie să aibă capacitatea, cu toate motoarele funcționând la condițiile de putere continuă maximă, să își continue zborul pe ruta prevăzută sau pe o deviere planificată fără să coboare în niciun punct sub altitudinile minime de zbor corespunzătoare.</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
elicopterul are capacitatea să execute o aterizare forțată în siguranță.	(b) Cu excepția cazurilor prevăzute la CAT.POL.H.420, în cazul cedării unui motor, elicopterul are capacitatea să execute o aterizare forțată în siguranță.		
<p>CAT.POL.H.415 Aterizarea</p> <p>(a) Masa la aterizare a elicopterului, la ora estimată de aterizare, este cea mai mică valoare dintre:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. masa maximă certificată la aterizare; sau 2. masa maximă la aterizare specificată pentru zbor la punct fix cu efect de sol, cu toate motoarele în funcțiune la puterea de decolare, sau, în cazul în care condițiile sunt de așa natură încât zborul la punct fix cu efect de sol nu este probabil să se realizeze, masa la aterizare pentru un zbor la punct fix fără efectul solului, cu toate motoarele în funcțiune la puterea de decolare. <p>(b) Cu excepția cazurilor prevăzute la punctul CAT.POL.H.400 litera (b), în cazul cedării unui motor elicopterul are capacitatea să execute o aterizare forțată în siguranță.</p>	<p>CAT.POL.H.415 Aterizarea</p> <p>(a) Masa la aterizare a elicopterului, la ora estimată de aterizare, este cea mai mică valoare dintre:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. masa maximă certificată la aterizare; sau 2. masa maximă la aterizare specificată pentru zbor la punct fix cu efect de sol, cu toate motoarele în funcțiune la puterea de decolare, sau, în cazul în care condițiile sunt de așa natură încât zborul la punct fix cu efect de sol nu este probabil să se realizeze, masa la aterizare pentru un zbor la punct fix fără efectul solului, cu toate motoarele în funcțiune la puterea de decolare. <p>(b) Cu excepția cazurilor prevăzute la CAT.POL.H.400 lit. (b), în cazul cedării unui motor elicopterul are capacitatea să execute o aterizare forțată în siguranță.</p>	Compatibil	
<p>CAT.POL.H.420 Operațiuni cu elicopterul într-un mediu ostil situat în afara unei zone aglomerate</p> <p>(a) Operațiunile deasupra unui mediu ostil situat în afara unei zone aglomerate fără capacitatea de a executa o aterizare forțată în siguranță cu elicoptere turbomotor cu o MOPSC de șase locuri sau mai puțin se desfășoară numai dacă</p>	<p>CAT.POL.H.420 Operațiuni cu elicopterul într-un mediu ostil situat în afara unei zone aglomerate</p> <p>(a) Operațiunile deasupra unui mediu ostil situat în afara unei zone aglomerate fără capacitatea de a executa o aterizare forțată în siguranță cu elicoptere turbomotor cu o MOPSC de șase locuri sau mai puțin se</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>operatorul a primit o aprobare din partea autorității competente, în urma unei evaluări a riscurilor în materie de siguranță efectuată de operator. Înainte ca astfel de operațiuni să aibă loc într-un alt stat membru, operatorul trebuie să obțină o autorizare din partea autorității competente a respectivului stat.</p> <p>(b) Pentru a obține și a menține o astfel de aprobare, operatorul trebuie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. să efectueze numai operațiunile menționate la litera (a) în zonele și în condițiile specificate în aprobare; 2. SPAȚIU LĂSAT NECOMPLETAT ÎN MOD INTENȚIONAT 3. să justifice faptul că limitările respectivului elicopter sau alte aspecte justificabile împiedică utilizarea criteriilor de performanță corespunzătoare; 4. să obțină aprobarea în conformitate cu punctul CAT.POL.H.305 litera (b). <p>(c) Fără a aduce atingere punctului CAT.IDE.H.240, astfel de operațiuni se pot desfășura fără echipament de oxigen suplimentar, cu condiția ca altitudinea cabinei să nu depășească 10 000 ft pe o perioadă mai mare de 30 de minute și să nu depășească niciodată 13 000 ft altitudine barometrică.</p>	<p>desfășoară numai dacă operatorul a primit o aprobare din partea AAC, în urma unei evaluări a riscurilor în materie de siguranță efectuată de operator. Înainte ca astfel de operațiuni să aibă loc într-un alt stat, operatorul trebuie să obțină o autorizare din partea autorității competente a respectivului stat.</p> <p>(b) Pentru a obține și a menține o astfel de aprobare, operatorul trebuie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. să efectueze numai operațiunile menționate la litera (a), în zonele și în condițiile specificate în aprobare; 2. să nu desfășoare aceste operațiuni sub o aprobare HEMS; 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). <p>(c) Fără a aduce atingere CAT.IDE.H.240, astfel de operațiuni se pot desfășura fără echipament de oxigen suplimentar, cu condiția ca altitudinea cabinei să nu depășească 10 000 ft pe o perioadă mai mare de 30 de minute și să nu depășească niciodată 13 000 ft altitudine barometrică.</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>SECȚIUNEA 3 Masa și centrajul CAPITOLUL 1 Aeronave motorizate CAT.POL.MAB.100 Masa și centrajul, încărcarea</p> <p>(a) În orice fază a operării, încărcarea, masa și centrul de greutate (CG) al aeronavei trebuie să respecte limitările indicate în AFM sau în manualul de operațiuni, în cazul în care acesta este mai restrictiv.</p> <p>(b) Operatorul stabilește masa și CG al oricărei aeronave prin cântărire efectivă înainte de punerea în funcțiune inițială și apoi la intervale de 4 ani, în cazul în care se folosesc mase individuale ale aeronavelor, sau de 9 ani, în cazul în care se folosesc masele flotei de aeronave. Efectele cumulate ale modificărilor și reparațiilor asupra masei și centrajului trebuie să fie luate în considerare și documentate corespunzător. Aeronavele trebuie să fie recântărite atunci când efectul modificărilor asupra masei și centrajului nu se cunoaște cu precizie.</p> <p>(c) Cântărirea se efectuează de către producătorul aeronavei sau de către o organizație de întreținere aprobată.</p> <p>(d) Operatorul determină masa tuturor elementelor de operare și a membrilor echipajului, incluse în masa operațională a aeronavei goale, prin cântărire sau prin utilizarea de mase standard. Influența poziției lor asupra CG al aeronavei trebuie să fie determinată.</p>	<p>Secțiunea a 3-a Masa și centrajul Capitolul 1 AERONAVE MOTORIZATE CAT.POL.MAB.100 Masa și centrajul, încărcarea</p> <p>(a) În orice fază a operării, încărcarea, masa și centrul de greutate (CG) al aeronavei trebuie să respecte limitările indicate în AFM sau în manualul de operațiuni, în cazul în care acesta este mai restrictiv.</p> <p>(b) Operatorul stabilește masa și CG al oricărei aeronave prin cântărire efectivă înainte de punerea în funcțiune inițială și apoi la intervale de 4 ani, în cazul în care se folosesc mase individuale ale aeronavelor, sau de 9 ani, în cazul în care se folosesc masele flotei de aeronave. Efectele cumulate ale modificărilor și reparațiilor asupra masei și centrajului trebuie să fie luate în considerare și documentate corespunzător. Aeronavele trebuie să fie recântărite atunci când efectul modificărilor asupra masei și centrajului nu se cunoaște cu precizie.</p> <p>(c) Cântărirea se efectuează de către producătorul aeronavei sau de către o organizație de întreținere aprobată.</p> <p>(d) Operatorul determină masa tuturor elementelor de operare și a membrilor echipajului, incluse în masa operațională a aeronavei goale, prin cântărire sau prin</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(e) Operatorul stabilește masa încărcăturii transportate, inclusiv orice balast, prin cântărirea efectivă sau prin determinarea masei încărcăturii transportate în conformitate cu masele standard ale pasagerilor și bagajelor.</p> <p>(f) Pe lângă masele standard ale pasagerilor și bagajelor înregistrate, operatorul poate folosi mase standard pentru alte elemente ale încărcăturii dacă demonstrează autorității competente că aceste elemente au aceeași masă sau că masele lor se încadrează în toleranțele specificate.</p> <p>(g) Operatorul trebuie să determine masa combustibilului transportat folosind densitatea reală sau, în cazul în care aceasta nu este cunoscută, densitatea calculată în conformitate cu o metodă specificată în manualul de operațiuni.</p> <p>(h) Operatorul trebuie să se asigure că încărcarea:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. aeronavelor sale se face sub supravegherea personalului calificat; și 2. încărcăturii transportate se face în conformitate cu datele utilizate pentru calculul masei și centrajului aeronavei. <p>(i) Operatorul respectă limitele structurale suplimentare, cum ar fi limitările legate de rezistența podelei, sarcina maximă pe metru liniar, masa maximă pe fiecare compartiment pentru încărcătură și limitele maxime de locuri. În plus, pentru elicoptere, operatorul ia în considerare modificările încărcăturii în timpul zborului.</p>	<p>utilizarea de mase standard. Influența poziției lor asupra CG al aeronavei trebuie să fie determinată.</p> <p>(e) Operatorul stabilește masa încărcăturii transportate, inclusiv orice balast, prin cântărirea efectivă sau prin determinarea masei încărcăturii transportate în conformitate cu masele standard ale pasagerilor și bagajelor.</p> <p>(f) Pe lângă masele standard ale pasagerilor și bagajelor înregistrate, operatorul poate folosi mase standard pentru alte elemente ale încărcăturii dacă demonstrează AAC că aceste elemente au aceeași masă sau că masele lor se încadrează în toleranțele specificate.</p> <p>(g) Operatorul trebuie să determine masa combustibilului transportat folosind densitatea reală sau, în cazul în care aceasta nu este cunoscută, densitatea calculată în conformitate cu o metodă specificată în manualul de operațiuni.</p> <p>(h) Operatorul trebuie să se asigure că încărcarea:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. aeronavelor sale se face sub supravegherea personalului calificat; și 2. încărcăturii transportate se face în conformitate cu datele utilizate pentru calculul masei și centrajului aeronavei. <p>(i) Operatorul respectă limitele structurale suplimentare, cum ar fi limitările legate de rezistența podelei, sarcina maximă pe metru liniar, masa maximă pe fiecare</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(j) Operatorul trebuie să specifice, în manualul de operațiuni, principiile și metodele folosite în procesul de încărcare și în sistemul de masă și centraj, care îndeplinesc cerințele de la literele (a)-(i). Acest sistem trebuie să acopere toate tipurile de operațiuni avute în vedere.</p>	<p>compartiment pentru încărcătură și limitele maxime de locuri. În plus, pentru elicoptere, operatorul ia în considerare modificările încărcăturii în timpul zborului.</p> <p>(j) Operatorul trebuie să specifice, în manualul de operațiuni, principiile și metodele folosite în procesul de încărcare și în sistemul de masă și centraj, care îndeplinesc cerințele de la lit. (a)-(i). Acest sistem trebuie să acopere toate tipurile de operațiuni avute în vedere.</p>		
<p>CAT.POL.MAB.105 Datele și documentația referitoare la masă și centraj</p> <p>(a) Operatorul stabilește, înainte de fiecare zbor, date referitoare la masă și centraj și elaborează documentația privind masa și centrajul, specificând încărcătura și repartizarea acesteia. Documentația privind masa și centrajul trebuie să permită comandantului să determine dacă încărcătura și repartizarea acesteia nu depășesc limitele de masă și centraj ale aeronavei. Documentația privind masa și centrajul trebuie să conțină următoarele informații:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. înmatricularea și tipul aeronavei; 2. numărul și data de identificare ale zborului; 3. numele comandantului; 4. numele persoanei care a întocmit documentul; 5. masa operațională a aeronavei goale și CG corespunzător al aeronavei; <p>(i) pentru avioanele din clasa de performanță B și pentru elicoptere, nu este neapărat necesar ca</p>	<p>CAT.POL.MAB.105 Datele și documentația referitoare la masă și centraj</p> <p>(a) Operatorul stabilește, înainte de fiecare zbor, date referitoare la masă și centraj și elaborează documentația privind masa și centrajul, specificând încărcătura și repartizarea acesteia. Documentația privind masa și centrajul trebuie să permită comandantului să determine dacă încărcătura și repartizarea acesteia nu depășesc limitele de masă și centraj ale aeronavei. Documentația privind masa și centrajul trebuie să conțină următoarele informații:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. înmatricularea și tipul aeronavei; 2. numărul și data de identificare ale zborului; 3. numele comandantului; 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>poziția CG să apară în documentația privind masa și centrajul, dacă, de exemplu, repartizarea încărcăturii este conformă cu tabelul centrajului calculat în prealabil sau dacă se poate demonstra că, pentru operațiunile planificate, se poate asigura un centraj corect, oricare ar fi încărcătura reală.</p> <p>6. masa combustibilului la decolare și masa combustibilului pentru zborul pe rută;</p> <p>7. masa altor consumabile, în afară de cea a combustibilului, dacă este cazul;</p> <p>8. componentele încărcăturii, inclusiv pasageri, bagaje, marfă și balast;</p> <p>9. masa la decolare, masa la aterizare și masa fără combustibil;</p> <p>10. pozițiile aplicabile ale CG al aeronavei; și</p> <p>11. valorile de limită ale masei și CG.</p> <p>Informațiile de mai sus trebuie să fie disponibile în documentele de planificare a zborului sau în sistemele de masă și centraj. Unele dintre aceste informații pot fi conținute în alte documente care pot fi puse la dispoziție pe moment în vederea utilizării.</p> <p>(b) În cazul în care datele și documentația privind masa și centrajul sunt generate de un sistem computerizat de masă și centraj, operatorul:</p> <p>1. verifică integritatea datelor rezultate pentru a se asigura că respectivele date se încadrează în limitările prevăzute de AFM; /verifică integritatea datelor rezultate pentru a se asigura că datele se încadrează în limitele prevăzute de AFM sau în limitele prevăzute de manualul de</p>	<p>4. numele persoanei care a întocmit documentul;</p> <p>5. masa operațională a aeronavei goale și CG corespunzător al aeronavei;</p> <p>(i) pentru avioanele din clasa de performanță B și pentru elicoptere, nu este neapărat necesar ca poziția CG să apară în documentația privind masa și centrajul, dacă, de exemplu, repartizarea încărcăturii este conformă cu tabelul centrajului calculat în prealabil sau dacă se poate demonstra că, pentru operațiunile planificate, se poate asigura un centraj corect, oricare ar fi încărcătura reală.</p> <p>6. masa combustibilului la decolare și masa combustibilului pentru zborul pe rută;</p> <p>7. masa altor consumabile, în afară de cea a combustibilului, dacă este cazul;</p> <p>8. componentele încărcăturii, inclusiv pasageri, bagaje, marfă și balast;</p> <p>9. masa la decolare, masa la aterizare și masa fără combustibil;</p> <p>10. pozițiile aplicabile ale CG al aeronavei; și</p> <p>11. valorile de limită ale masei și CG.</p> <p>Informațiile de mai sus trebuie să fie disponibile în documentele de planificare a zborului sau în sistemele de masă și centraj. Unele dintre aceste informații pot fi conținute în alte documente care pot fi puse la dispoziție pe moment în vederea utilizării.</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>operațiuni, dacă acestea din urmă sunt mai restrictive; și” în vigoare din 27.03.2028.</p> <p>2. specifică instrucțiunile și procedurile de utilizare a acestui sistem în manualul său de operațiuni.</p> <p>(c) Persoana care supraveghează încărcarea aeronavei trebuie să confirme prin semnătură sau o metodă echivalentă faptul că încărcătura și repartizarea acesteia sunt în conformitate cu documentația privind masa și centrajul transmise comandantului. Comandantul semnalează acceptarea sa prin contrasemnare sau o metodă echivalentă.</p> <p>(d) Operatorul trebuie să specifice proceduri pentru schimbări de ultim moment ale încărcăturii pentru a se asigura că:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. orice schimbare de ultim moment apărută după finalizarea documentației privind masa și centrajul trebuie adusă la cunoștința comandantului și introdusă în documentele de planificare a zborului care cuprind documentația privind masa și centrajul; 2. este specificată limita maximă a numărului de pasageri sau a încărcăturii în cală care poate fi acceptată ca schimbare de ultim moment; și 3. în cazul în care se depășește această valoare maximă, se întocmește o nouă documentație privind masa și centrajul. 	<p>(b) În cazul în care datele și documentația privind masa și centrajul sunt generate de un sistem computerizat de masă și centraj, operatorul:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. verifică integritatea datelor rezultate pentru a se asigura că respectivele date se încadrează în limitările prevăzute de AFM; / verifică integritatea datelor rezultate pentru a se asigura că datele se încadrează în limitele prevăzute de AFM sau în limitele prevăzute de manualul de operațiuni, dacă acestea din urmă sunt mai restrictive; și” în vigoare din 27.03.2028 2. specifică instrucțiunile și procedurile de utilizare a acestui sistem în manualul său de operațiuni. <p>(c) Persoana care supraveghează încărcarea aeronavei trebuie să confirme prin semnătură sau o metodă echivalentă faptul că încărcătura și repartizarea acesteia sunt în conformitate cu documentația privind masa și centrajul transmise comandantului. Comandantul semnalează acceptarea sa prin contrasemnare sau o metodă echivalentă.</p> <p>(d) Operatorul trebuie să specifice proceduri pentru schimbări de ultim moment ale încărcăturii pentru a se asigura că:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. orice schimbare de ultim moment apărută după finalizarea documentației privind masa și centrajul trebuie adusă la cunoștința comandantului și introdusă în 		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	<p>documentele de planificare a zborului care cuprind documentația privind masa și centrajul;</p> <p>2. este specificată limita maximă a numărului de pasageri sau a încărcăturii în cală care poate fi acceptată ca schimbare de ultim moment; și</p> <p>3. în cazul în care se depășește această valoare maximă, se întocmește o nouă documentație privind masa și centrajul.</p>		
<p>CAT.POL.MAB.110 Procesul de control al încărcăturii Operatorul trebuie să instituie și să implementeze un proces de control al încărcăturii și procedurile asociate, care trebuie incluse în manualul de operațiuni.” În vigoare din 27.03.2028</p>	<p>CAT.POL.MAB.110 Procesul de control al încărcăturii Operatorul trebuie să instituie și să implementeze un proces de control al încărcăturii și procedurile asociate, care trebuie incluse în manualul de operațiuni.” În vigoare din 27.03.2028</p>	Compatibil	
<p>SUBPARTEA D INSTRUMENTE, DATE, ECHIPAMENTE SECȚIUNEA 1 Avioane CAT.IDE.A.100 Instrumente și echipamente – generalități (a) Instrumentele și echipamentele impuse de prezenta subparte trebuie să fie aprobate în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile, cu excepția următoarelor elemente: 1. siguranțe de rezervă; 2. lămpi portabile separate; 3. un mijloc precis de indicare a timpului; 4. suport pentru hărți;</p>	<p>SUBPARTEA D INSTRUMENTE, DATE, ECHIPAMENTE Secțiunea 1 Avioane CAT.IDE.A.100 Instrumente și echipamente – generalități (a) Instrumentele și echipamentele impuse de prezenta subparte trebuie să fie aprobate în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile, cu excepția următoarelor elemente: 1. siguranțe de rezervă; 2. lămpi portabile separate;</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>5. truse de prim ajutor; 6. trusă medicală de urgență; 7. megafoane; 8. echipamente de supraviețuire și de semnalizare; 9. ancore pentru apă și echipamente pentru amarare; și 10. dispozitive de siguranță pentru copii. (b) Instrumentele și echipamentele care nu sunt impuse de prezenta anexă (partea CAT), precum și orice alte echipamente care nu sunt impuse de prezentul regulament, dar care sunt transportate la bord în timpul unui zbor respectă următoarele cerințe: 1. informațiile oferite de aceste instrumente, echipamente sau accesorii nu se folosesc de către membrii echipajului de zbor pentru a se conforma anexei II la Regulamentul (UE) 2018/1139 sau punctelor CAT.IDE.A.330, CAT.IDE.A.335, CAT.IDE.A.340 și CAT.IDE.A.345 din prezenta anexă; 2. instrumentele și echipamentele nu afectează navigabilitatea avionului, nici în cazul defectării sau al proastei funcționări. (c) În cazul în care echipamentul urmează să fie folosit de un membru al echipajului de zbor la postul său în timpul zborului, acesta este operabil rapid din acel post. În cazul în care este necesar ca un echipament să fie utilizat de mai mult de un singur membru al echipajului de zbor, acesta se instalează astfel încât echipamentul să fie utilizabil rapid din orice post în care se impune utilizarea echipamentului.</p>	<p>3. un mijloc precis de indicare a timpului; 4. suport pentru hărți; 5. truse de prim ajutor; 6. trusă medicală de urgență; 7. megafoane; 8. echipamente de supraviețuire și de semnalizare; 9. ancore pentru apă și echipamente pentru amarare; și 10. dispozitive de siguranță pentru copii. (b) Instrumentele și echipamentele care nu sunt impuse de anexa nr. 4 (Partea CAT), precum și orice alte echipamente care nu sunt impuse de Regulament, dar care sunt transportate la bord în timpul unui zbor respectă următoarele cerințe: 1. informațiile oferite de aceste instrumente, echipamente sau accesorii nu se folosesc de către membrii echipajului de zbor pentru a se conforma anexei nr. 1 la Codul aerian sau CAT.IDE.A.330, CAT.IDE.A.335, CAT.IDE.A.340 și CAT.IDE.A.345 din anexa nr. 4 (Partea CAT); 2. instrumentele și echipamentele nu afectează navigabilitatea avionului, nici în cazul defectării sau al proastei funcționări. (c) În cazul în care echipamentul urmează să fie folosit de un membru al echipajului de zbor la postul său în timpul zborului, acesta este operabil rapid din acel post. În cazul în care este necesar ca un echipament să fie utilizat de mai mult de un singur</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(d) Acele instrumente care sunt folosite de oricare membru al echipajului de zbor trebuie dispuse astfel încât să permită membrului echipajului de zbor să vadă rapid indicațiile de la postul său, cu o deviere minimă posibilă a poziției și a direcției privirii adoptate în mod normal atunci când privește înainte, în sensul traiectoriei de zbor.</p> <p>(e) Toate echipamentele de urgență impuse trebuie să fie ușor accesibile pentru utilizare imediată.</p>	<p>membru al echipajului de zbor, acesta se instalează astfel încât echipamentul să fie utilizabil rapid din orice post în care se impune utilizarea echipamentului.</p> <p>(d) Acele instrumente care sunt folosite de oricare membru al echipajului de zbor trebuie dispuse astfel încât să permită membrului echipajului de zbor să vadă rapid indicațiile de la postul său, cu o deviere minimă posibilă a poziției și a direcției privirii adoptate în mod normal atunci când privește înainte, în sensul traiectoriei de zbor.</p> <p>(e) Toate echipamentele de urgență impuse trebuie să fie ușor accesibile pentru utilizare imediată.</p>		
<p>CAT.IDE.A.105 Echipamente minime de zbor</p> <p>Nu se poate iniția un zbor în momentul în care oricare dintre instrumentele, echipamentele sau funcțiile avionului, necesare pentru zborul avut în vedere, sunt inoperante sau lipsesc, cu excepția cazului în care:</p> <p>(a) avionul se exploatează în conformitate cu MEL a operatorului; sau</p> <p>(b) operatorul are aprobarea autorității competente de a opera avionul în limitele listei master a echipamentului minim („MMEL”) în conformitate cu anexa III punctul ORO.MLR.105 litera (j).</p>	<p>CAT.IDE.A.105 Echipamente minime de zbor</p> <p>Nu se poate iniția un zbor în momentul în care oricare dintre instrumentele, echipamentele sau funcțiile avionului necesare pentru zborul avut în vedere sunt inoperante sau lipsesc, cu excepția cazului în care:</p> <p>(a) avionul se exploatează în conformitate cu MEL a operatorului; sau</p> <p>(b) operatorul are aprobarea AAC de a opera avionul în limitele MMEL, în conformitate cu ORO.MLR.105 lit.(j).</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>CAT.IDE.A.110 Siguranțe electrice de rezervă</p> <p>(a) Avioanele trebuie să fie echipate cu siguranțe electrice de rezervă, cu puterile nominale prevăzute pentru protecția integrală a circuitului, pentru înlocuirea acelor siguranțe a căror înlocuire este permisă în zbor.</p> <p>(b) Numărul siguranțelor de rezervă care trebuie transportate la bord este cea mai mare valoare dintre:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 10 % din numărul siguranțelor din fiecare categorie; sau 2. trei siguranțe din fiecare categorie. 	<p>CAT.IDE.A.110 Siguranțe electrice de rezervă</p> <p>(a) Avioanele trebuie să fie echipate cu siguranțe electrice de rezervă, cu puterile nominale prevăzute pentru protecția integrală a circuitului, pentru înlocuirea acelor siguranțe a căror înlocuire este permisă în zbor.</p> <p>(b) Numărul siguranțelor de rezervă care trebuie transportate la bord este cea mai mare valoare dintre:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 10 % din numărul siguranțelor din fiecare categorie; sau 2. trei siguranțe din fiecare categorie. 	Compatibil	
<p>CAT.IDE.A.115 Lumini de operare</p> <p>(a) Avioanele exploatare pe timp de zi trebuie să fie echipate cu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. sistem de lumini anticolidiziune; 2. sistem de lumini alimentat de sistemul electric al avionului pentru asigurarea iluminării adecvate a tuturor instrumentelor și echipamentelor esențiale pentru funcționarea în siguranță a avionului; 3. sistem de lumini alimentat de sistemul electric al avionului pentru asigurarea iluminării în toate compartimentele pentru pasageri; și 4. o lanternă electrică pentru fiecare membru necesar al echipajului, ușor accesibilă membrilor echipajului atunci când aceștia sunt așezați la posturile lor de lucru. <p>(b) Avioanele exploatare pe timp de noapte trebuie să fie în plus echipate cu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. lumini de navigație/poziție; 	<p>CAT.IDE.A.115 Lumini de operare</p> <p>(a) Avioanele exploatare pe timp de zi trebuie să fie echipate cu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. sistem de lumini anticolidiziune; 2. sistem de lumini alimentat de sistemul electric al avionului pentru asigurarea iluminării adecvate a tuturor instrumentelor și echipamentelor esențiale pentru funcționarea în siguranță a avionului; 3. sistem de lumini alimentat de sistemul electric al avionului pentru asigurarea iluminării în toate compartimentele pentru pasageri; și 4. o lanternă electrică pentru fiecare membru necesar al echipajului, ușor accesibilă membrilor echipajului atunci când aceștia sunt așezați la posturile lor de lucru. 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>2. două faruri de aterizare sau un singur far cu două filamente alimentate separat; și</p> <p>3. lumini care se conformează reglementărilor internaționale referitoare la prevenirea coliziunilor pe mare, dacă avionul exploatat ca hidroavion.</p>	<p>(b) Avioanele exploatate pe timp de noapte trebuie să fie în plus echipate cu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. lumini de navigație/poziție; 2. două faruri de aterizare sau un singur far cu două filamente alimentate separat; și 3. lumini care se conformează reglementărilor internaționale referitoare la prevenirea coliziunilor pe mare, dacă avionul este exploatat ca hidroavion. 		
<p>CAT.IDE.A.120 Echipamente pentru ștergerea parbrizului</p> <p>Avioanele cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg trebuie să fie echipate la fiecare post al piloților cu un mijloc de menținere a unei porțiuni curate a parbrizului în timpul precipitațiilor.</p>	<p>CAT.IDE.A.120 Echipamente pentru ștergerea parbrizului</p> <p>Avioanele cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg trebuie să fie echipate la fiecare post al piloților cu un mijloc de menținere a unei porțiuni curate a parbrizului în timpul precipitațiilor.</p>	Compatibil	
<p>CAT.IDE.A.125 Operațiuni VFR pe timp de zi – instrumente de zbor și navigație și echipamente asociate</p> <p>(a) Avioanele exploatate în condiții VFR pe timp de zi trebuie să fie echipate cu următoarele elemente, disponibile la postul pilotului:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. un dispozitiv de măsurare și afișare pentru: <ol style="list-style-type: none"> (i) capul magnetic; (ii) timp în ore, minute și secunde; (iii) altitudinea barometrică; (iv) viteza față de aer indicată; (v) viteza verticală; (vi) viraj și glisadă; (vii) atitudine; (viii) cap-compass; 	<p>CAT.IDE.A.125 Operațiuni VFR pe timp de zi – instrumente de zbor și navigație și echipamente asociate</p> <p>(a) Avioanele exploatate în condiții VFR pe timp de zi trebuie să fie echipate cu următoarele elemente disponibile la postul pilotului:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. un dispozitiv de măsurare și afișare pentru: <ol style="list-style-type: none"> (i) capul magnetic; (ii) timp în ore, minute și secunde; (iii) altitudinea barometrică; (iv) viteza față de aer indicată; (v) viteza verticală; (vi) viraj și glisadă; 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(ix) temperatura aerului exterior; și (x) numărul Mach, ori de câte ori limitările de viteză se exprimă cu ajutorul numărului Mach; 2. un mijloc care să indice atunci când alimentarea cu energie a instrumentelor de zbor prevăzute nu este adecvată. (b) În cazul în care sunt necesari doi piloți pentru exploatare, postul celui de-al doilea pilot trebuie să dispună de un mijloc separat suplimentar de afișare a următoarelor elemente: 1. altitudinea barometrică; 2. viteza față de aer indicată; 3. viteza verticală; 4. viraj și glisadă; 5. atitudine; și 6. cap-compass. (c) Un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase a sistemelor de indicare a vitezei față de aer în urma condensului sau a jivrajului trebuie să fie disponibil pentru: 1. avioanele cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg sau o MOPSC mai mare de nouă locuri; și 2. avioanele al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată la 1 aprilie 1999 sau după această dată. (d) Avioanele monomotor al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată înainte de 22 mai 1995 sunt scutite de la îndeplinirea cerințelor de la litera (a) punctul 1 subpunctele (vi)-(ix), în cazul în care conformarea ar presupune reechiparea avioanelor.</p>	<p>(vii) atitudine; (viii) cap-compass; (ix) temperatura aerului exterior; și (x) numărul Mach, ori de câte ori limitările de viteză se exprimă cu ajutorul numărului Mach; 2. un mijloc care să indice atunci când alimentarea cu energie a instrumentelor de zbor prevăzute nu este adecvată. (b) În cazul în care sunt necesari doi piloți pentru exploatare, postul celui de al doilea pilot trebuie să dispună de un mijloc separat suplimentar de afișare a următoarelor elemente: 1. altitudinea barometrică; 2. viteza față de aer indicată; 3. viteza verticală; 4. viraj și glisadă; 5. atitudine; și 6. cap-compass. (c) Un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase a sistemelor de indicare a vitezei față de aer în urma condensului sau a jivrajului trebuie să fie disponibil pentru: 1. avioanele cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg sau o MOPSC mai mare de nouă locuri; și 2. avioanele al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată la 1 aprilie 1999 sau după această dată. (d) Avioanele monomotor al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată înainte de 22 mai 1995</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
------------------------------	--	---------------------------------	--------------------

	sunt scutite de la îndeplinirea cerințelor de la lit. (a) pct.1 sbp. (vi)-(ix), în cazul în care conformarea ar presupune reechiparea avioanelor.		
<p>CAT.IDE.A.130 Operațiuni VFR pe timp de noapte – instrumente de zbor și navigație și echipamente asociate Avioanele exploatare în condiții VFR pe timp de noapte sau în condiții IFR trebuie să fie echipate cu următoarele elemente, disponibile la postul pilotului:</p> <p>(a) un dispozitiv de măsurare și afișare pentru:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. capul magnetic; 2. timp în ore, minute și secunde; 3. viteza față de aer indicată; 4. viteza verticală; 5. viraj și glisadă, sau, în cazul avioanelor echipate cu mijloc de rezervă de măsurare și afișare a atitudinii, glisadă; 6. atitudine; 7. direcție stabilizată; 8. temperatura aerului exterior; și 9. numărul Mach, ori de câte ori limitările de viteză se exprimă cu ajutorul numărului Mach; <p>(b) două dispozitive de măsurare și afișare a altitudinii barometrice.</p> <p>(c) un mijloc care să indice atunci când alimentarea cu energie a instrumentelor de zbor prevăzute nu este adecvată;</p> <p>(d) un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase, din cauza condensului sau a jivrajului, a sistemelor de indicare a vitezei față</p>	<p>CAT.IDE.A.130 Operațiuni VFR pe timp de noapte – instrumente de zbor și navigație și echipamente asociate Avioanele exploatare în condiții VFR pe timp de noapte sau în condiții IFR trebuie să fie echipate cu următoarele elemente disponibile la postul pilotului:</p> <p>(a) un dispozitiv de măsurare și afișare pentru:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. capul magnetic; 2. timp în ore, minute și secunde; 3. viteza față de aer indicată; 4. viteza verticală; 5. viraj și glisadă, sau, în cazul avioanelor echipate cu mijloc de rezervă de măsurare și afișare a atitudinii, glisadă; 6. atitudine; 7. direcție stabilizată; 8. temperatura aerului exterior; și 9. numărul Mach, ori de câte ori limitările de viteză se exprimă cu ajutorul numărului Mach; <p>(b) două dispozitive de măsurare și afișare a altitudinii barometrice;</p> <p>(c) un mijloc care să indice atunci când alimentarea cu energie a instrumentelor de zbor prevăzute nu este adecvată;</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>de aer prevăzute la litera (a) punctul 3 și la litera (h) punctul 2;</p> <p>(e) un mijloc de avertizare a echipajului de zbor în legătură cu defectarea mijloacelor prevăzute la litera (d) pentru avioanele:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat la 1 aprilie 1998 sau după această dată; sau 2. al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat înainte de 1 aprilie 1998, cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg și cu o MOPSC de peste nouă locuri; <p>(f) cu excepția avioanelor cu elice cu o MCTOM de 5 700 kg sau mai puțin, două sisteme de presiune statică separate;</p> <p>(g) un sistem de presiune statică și o sursă alternativă de presiune statică pentru avioanele cu elice cu o MCTOM de 5 700 kg sau mai puțin;</p> <p>(h) în cazul în care sunt necesari doi piloți pentru exploatare, postul celui de al doilea pilot trebuie să dispună de un mijloc separat de afișare a:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. altitudinea barometrică; 2. vitezei față de aer indicate; 3. vitezei verticale; 4. virajului și glisadei; 5. atitudinii; și 6. direcției stabilizate; <p>(i) un mijloc de rezervă de măsurare și afișare a atitudinii care poate fi utilizat de la orice post de pilotaj pentru avioanele cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg sau o MOPSC mai mare de nouă locuri și care:</p>	<p>(d) un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase, din cauza condensului sau a jivrajului, a sistemelor de indicare a vitezei față de aer prevăzute la lit.(a) pct.3 și la lit.(h) pct.2;</p> <p>(e) un mijloc de avertizare a echipajului de zbor în legătură cu defectarea mijloacelor prevăzute la lit.(d) pentru avioanele:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat la 1 aprilie 1998 sau după această dată; sau 2. al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat înainte de 1 aprilie 1998, cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg și cu o MOPSC de peste nouă locuri; <p>(f) cu excepția avioanelor cu elice cu o MCTOM de 5 700 kg sau mai puțin, două sisteme de presiune statică separate;</p> <p>(g) un sistem de presiune statică și o sursă alternativă de presiune statică pentru avioanele cu elice cu o MCTOM de 5 700 kg sau mai puțin;</p> <p>(h) în cazul în care sunt necesari doi piloți pentru exploatare, postul celui de al doilea pilot trebuie să dispună de un mijloc separat de afișare a:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. altitudinii barometrice; 2. vitezei față de aer indicate; 3. vitezei verticale; 4. virajului și glisadei; 5. atitudinii; și 6. direcției stabilizate; 		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>1. este alimentat în permanență în timpul exploatarei normale și, după cedarea totală a sistemului normal de producere a energiei electrice, se alimentează de la o sursă independentă de sistemul normal de producere a energiei electrice;</p> <p>2. asigură funcționarea sigură timp de minim 30 de minute de la cedarea totală a sistemului normal de producere a energiei electrice, luând în considerare alte sarcini asupra sursei de alimentare de urgență și procedurile operaționale;</p> <p>3. funcționează independent de orice alt mijloc de măsurare și afișare a atitudinii;</p> <p>4. intră automat în funcțiune după cedarea totală a sistemului normal de producere a energiei electrice;</p> <p>5. este iluminat în mod adecvat în toate fazele operării, cu excepția avioanelor cu o MCTOM de 5 700 kg sau mai mică, deja înmatriculate într-un stat membru la 1 aprilie 1995 și echipate cu un indicator de atitudine de rezervă, pe panoul de instrumente din partea stângă;</p> <p>6. indică în mod clar echipajului de zbor când indicatorul de atitudine de rezervă este acționat de sursa de energie electrică pentru cazuri de urgență; și</p> <p>7. în cazul în care indicatorul de atitudine de rezervă are propria sursă de energie electrică, oferă o indicație asociată fie pe instrument, fie pe panoul de instrumente, când se folosește această sursă;</p>	<p>(i) un mijloc de rezervă de măsurare și afișare a atitudinii care poate fi utilizat de la orice post de pilotaj pentru avioanele cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg sau o MOPSC mai mare de nouă locuri și care:</p> <p>1. este alimentat în permanență în timpul exploatarei normale și, după cedarea totală a sistemului normal de producere a energiei electrice, se alimentează de la o sursă independentă de sistemul normal de producere a energiei electrice;</p> <p>2. asigură funcționarea sigură timp de minimum 30 de minute de la cedarea totală a sistemului normal de producere a energiei electrice, luând în considerare alte sarcini asupra sursei de alimentare de urgență și procedurile operaționale;</p> <p>3. funcționează independent de orice alt mijloc de măsurare și afișare a atitudinii;</p> <p>4. intră automat în funcțiune după cedarea totală a sistemului normal de producere a energiei electrice;</p> <p>5. este iluminat în mod adecvat în toate fazele operării, cu excepția avioanelor cu o MCTOM de 5 700 kg sau mai mică, deja înmatriculate la 1 aprilie 1995 și echipate cu un indicator de atitudine de rezervă, pe panoul de instrumente din partea stângă;</p> <p>6. indică în mod clar echipajului de zbor când indicatorul de atitudine de rezervă este acționat de sursa de energie electrică pentru cazuri de urgență; și</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(j) un suport pentru hărți într-o poziție ușor de citit care poate fi iluminat pentru operațiuni pe timp de noapte.	7. în cazul în care indicatorul de atitudine de rezervă are propria sursă de energie electrică, oferă o indicație asociată fie pe instrument, fie pe panoul de instrumente, când se folosește această sursă; (j) un suport pentru hărți într-o poziție ușor de citit, care poate fi iluminat pentru operațiuni pe timp de noapte.		
<p>CAT.IDE.A.135 Echipamente suplimentare pentru operațiuni cu un singur pilot în condiții IFR</p> <p>Avioanele exploatare în condiții IFR cu un singur pilot trebuie să fie echipate cu pilot automat care să aibă cel puțin modulele de menținere a altitudinii și a capului-compass.</p>	<p>CAT.IDE.A.135 Echipamente suplimentare pentru operațiuni cu un singur pilot în condiții IFR</p> <p>Avioanele exploatare în condiții IFR cu un singur pilot trebuie să fie echipate cu pilot automat care să aibă cel puțin modulele de menținere a altitudinii și a capului-compass.</p>	Compatibil	
<p>CAT.IDE.A.140 Sistem de alertă pentru altitudine</p> <p>(a) Următoarele avioane trebuie să fie echipate cu un sistem de alertă pentru altitudine:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. avioane echipate cu motoare turbopropulsoare cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg sau cu o MOPSC mai mare de nouă locuri; și 2. avioane echipate cu motoare turboreactoare. <p>(b) Sistemul de alertă pentru altitudine trebuie să aibă capacitatea:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. să alerteze echipajul de zbor la apropierea de altitudinea preselecțată; și 2. să alerteze echipajul de zbor, cel puțin printr-un semnal sonor, la devierea de la o altitudine preselecțată. 	<p>CAT.IDE.A.140 Sistem de alertă pentru altitudine</p> <p>(a) Următoarele avioane trebuie să fie echipate cu un sistem de alertă pentru altitudine:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. avioane echipate cu motoare turbopropulsoare cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg sau cu o MOPSC mai mare de nouă locuri; și 2. avioane echipate cu motoare turboreactoare. <p>(b) Sistemul de alertă pentru altitudine trebuie să aibă capacitatea:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. să alerteze echipajul de zbor la apropierea de altitudinea preselecțată; și 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(c) Fără a aduce atingere literei (a), avioanele cu o MCTOM de cel mult 5 700 kg, cu o MOPSC de peste nouă locuri, cu un certificat individual de navigabilitate eliberat prima dată înainte de 1 aprilie 1972 și înmatriculate deja într-un stat membru la 1 aprilie 1995 sunt exceptate de la echiparea cu un sistem de alertă pentru altitudine.</p>	<p>2. să alerteze echipajul de zbor, cel puțin printr-un semnal sonor, la devierea de la o altitudine preselectată.</p> <p>(c) Fără a aduce atingere lit. (a), avioanele cu o MCTOM de cel mult 5 700 kg, cu o MOPSC de peste nouă locuri, cu un CofA individual eliberat prima dată înainte de 1 aprilie 1972 și înmatriculate deja la 1 aprilie 1995, sunt exceptate de la echiparea cu un sistem de alertă pentru altitudine.</p>		
<p>CAT.IDE.A.150 Sistem de avertizare și de informare asupra configurației terenului (TAWS)</p> <p>(a) Avioanele echipate cu motor cu turbină cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg sau o MOPSC de peste nouă locuri trebuie să fie echipate cu un sistem TAWS care respectă cerințele pentru echipamentul de clasa A, după cum se specifică într-un standard acceptabil.</p> <p>(b) Avioanele echipate cu motoare cu piston cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg sau o MOPSC de peste nouă locuri trebuie să fie echipate cu un sistem TAWS care respectă cerința pentru echipamentul de clasa B, după cum se specifică într-un standard acceptabil.</p> <p>(c) Avioanele echipate cu motor cu turbină pentru care certificatul individual de navigabilitate (CofA) a fost eliberat prima dată după 1 ianuarie 2019 și care au o MCTOM de maximum 5 700 kg și o MOPSC de șase-nouă locuri trebuie să fie echipate cu un TAWS care îndeplinește cerințele pentru un echipament de</p>	<p>CAT.IDE.A.150 Sistem de avertizare și de informare asupra configurației terenului (TAWS)</p> <p>(a) Avioanele echipate cu motor cu turbină cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg sau o MOPSC de peste nouă locuri trebuie să fie echipate cu un sistem TAWS care respectă cerințele pentru echipamentul de clasa A, după cum se specifică într-un standard acceptabil.</p> <p>(b) Avioanele echipate cu motoare cu piston cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg sau o MOPSC de peste nouă locuri trebuie să fie echipate cu un sistem TAWS care respectă cerința pentru echipamentul de clasa B, după cum se specifică într-un standard acceptabil.</p> <p>(c) Avioanele echipate cu motor cu turbină pentru care CofA individual a fost eliberat prima dată după 1 ianuarie 2019 și care au o MCTOM de maximum 5700 kg și o MOPSC de șase-nouă locuri trebuie să fie</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
clasă B, așa cum se specifică într-un standard admisibil.	echipate cu un TAWS care îndeplinește cerințele pentru un echipament de clasă B, așa cum se specifică într-un standard admisibil.		
<p>CAT.IDE.A.155 Sistem de evitare a coliziunii în zbor (ACAS) Cu excepția cazului în care Regulamentul (UE) nr. 1332/2011 prevede altceva, avioanele echipate cu motor cu turbină cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg sau o MOPSC de peste 19 locuri trebuie să fie echipate cu ACAS II.</p>	<p>CAT.IDE.A.155 ACAS Cu excepția cazului în care cerințele tehnice aplicabile pentru evitarea coliziunii în zbor – ACAS II, versiunea 7.1 (CT-ACAS II) prevăd altceva, avioanele echipate cu motor cu turbină cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg sau o MOPSC de peste 19 locuri trebuie să fie echipate cu ACAS II.</p>		
<p>CAT.IDE.A.160 Echipament radar meteorologic la bord Următoarele tipuri de avioane trebuie să fie echipate cu echipament radar meteorologic la bord dacă sunt exploatate pe timp de noapte sau în condiții IMC în zone în care sunt probabile, de-a lungul rutei, furtuni sau alte condiții meteorologice potențial periculoase considerate detectabile cu ajutorul unui echipament radar meteorologic la bord: (a) avioane presurizate; (b) avioane nepresurizate cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg; și (c) avioane nepresurizate cu o MOPSC de peste nouă locuri.</p>	<p>CAT.IDE.A.160 Echipament radar meteorologic la bord Următoarele tipuri de avioane trebuie să fie echipate cu echipament radar meteorologic la bord dacă sunt exploatate pe timp de noapte sau în condiții IMC în zone în care sunt probabile, de-a lungul rutei, furtuni sau alte condiții meteorologice potențial periculoase, considerate detectabile cu ajutorul unui echipament radar meteorologic la bord: (a) avioane presurizate; (b) avioane nepresurizate cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg; și (c) avioane nepresurizate cu o MOPSC de peste nouă locuri.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>CAT.IDE.A.165 Echipament suplimentar pentru operațiuni în condiții de jivraj pe timp de noapte</p> <p>(a) Avioanele exploatare în condiții probabile sau certe de jivraj pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu mijloace de iluminare sau detectare a jivrajului.</p> <p>(b) Mijloacele de iluminare a jivrajului trebuie să nu producă orbirea sau reflexia, ceea ce ar împiedica membrii echipajului să-și îndeplinească sarcinile.</p>	<p>CAT.IDE.A.165 Echipament suplimentar pentru operațiuni în condiții de jivraj pe timp de noapte</p> <p>(a) Avioanele exploatare în condiții probabile sau certe de jivraj pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu mijloace de iluminare sau detectare a jivrajului.</p> <p>(b) Mijloacele de iluminare a jivrajului trebuie să nu producă orbirea sau reflexia, ceea ce ar împiedica membrii echipajului să își îndeplinească sarcinile.</p>	Compatibil	
<p>CAT.IDE.A.170 Sistemul interfon pentru echipajul de zbor</p> <p>Avioanele exploatare de mai mult de un membru al echipajului de zbor trebuie să fie echipate cu un sistem interfon pentru echipajul de zbor, care să includă căști și microfoane destinate utilizării de către toți membrii echipajului de zbor.</p>	<p>CAT.IDE.A.170 Sistemul interfon pentru echipajul de zbor</p> <p>Avioanele exploatare de mai mult de un membru al echipajului de zbor trebuie să fie echipate cu un sistem interfon pentru echipajul de zbor, care să includă căști și microfoane destinate utilizării de către toți membrii echipajului de zbor.</p>	Compatibil	
<p>CAT.IDE.A.175 Sistemul interfon pentru membrii echipajului</p> <p>Avioanele cu o MCTOM mai mare de 15 000 kg sau cu o MOPSC de peste 19 locuri trebuie să fie echipate cu un sistem interfon pentru membrii echipajului, cu excepția avioanelor al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată înainte de 1 aprilie 1965 și care erau deja înmatriculate într-un stat membru la 1 aprilie 1995.</p>	<p>CAT.IDE.A.175 Sistemul interfon pentru membrii echipajului</p> <p>Avioanele cu o MCTOM mai mare de 15 000 kg sau cu o MOPSC de peste 19 locuri trebuie să fie echipate cu un sistem interfon pentru membrii echipajului, cu excepția avioanelor al căror CofA individual a fost eliberat prima dată înainte de 1 aprilie 1965 și care erau deja înmatriculate la 1 aprilie 1995.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>CAT.IDE.A.180 Sistemul de adresare către pasageri Avioanele cu o MOPSC mai mare de 19 locuri trebuie să fie echipate cu un sistem de adresare către pasageri.</p>	<p>CAT.IDE.A.180 Sistemul de adresare către pasageri Avioanele cu o MOPSC mai mare de 19 locuri trebuie să fie echipate cu un sistem de adresare către pasageri.</p>	Compatibil	
<p>CAT.IDE.A.185 Înregistratorul de voce din carlingă (a) Următoarele avioane trebuie să fie echipate cu un înregistrator de voce în carlingă (CVR): 1. avioane cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg; și 2. avioane cu mai multe motoare cu turbină cu o MCTOM de 5 700 kg sau mai puțin, cu o MOPSC de peste nouă locuri și cu un certificat individual de navigabilitate eliberat prima dată la 1 ianuarie 1990 sau după această dată. (b) Până la 31 decembrie 2018, CVR trebuie să aibă capacitatea de a păstra datele înregistrate cel puțin pentru: 1. ultimele 2 ore în cazul avioanelor menționate la litera (a) punctul 1 dacă s-a emis un certificat de navigabilitate inițial la data de 1 aprilie 1998 sau ulterior; 2. ultimele 30 de minute, în cazul avioanelor menționate la litera (a) punctul 1 dacă s-a emis un certificat de navigabilitate inițial înainte de 1 aprilie 1998; sau 3. ultimele 30 de minute, în cazul avioanelor menționate la litera (a) punctul 2. (c) Până la 1 ianuarie 2019 cel târziu, CVR trebuie să aibă capacitatea de a păstra datele înregistrate cel puțin pentru:</p>	<p>CAT.IDE.A.185 Înregistratorul de voce din carlingă (a) Următoarele avioane trebuie să fie echipate cu un înregistrator de voce în carlingă (CVR): 1. avioane cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg; și 2. avioane cu mai multe motoare cu turbină cu o MCTOM de 5 700 kg sau mai puțin, cu o MOPSC de peste nouă locuri și cu un CofA individual eliberat prima dată la 1 ianuarie 1990 sau după această dată. (b) CVR trebuie să aibă capacitatea de a păstra datele înregistrate cel puțin pentru: 1. ultimele 2 ore, în cazul avioanelor menționate la lit. (a) pct.1, dacă s-a emis un certificat de navigabilitate inițial la data de 1 aprilie 1998 sau ulterior; 2. ultimele 30 de minute, în cazul avioanelor menționate la lit. (a) pct.1, dacă s-a emis un CofA inițial înainte de 1 aprilie 1998; sau 3. ultimele 30 de minute, în cazul avioanelor menționate la lit. (a) pct. 2. (c) CVR trebuie să aibă capacitatea de a păstra datele înregistrate cel puțin pentru: 1. cele 25 de ore anterioare, pentru avioanele cu o MCTOM de mai mult de 27</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>1. cele 25 de ore anterioare, pentru avioanele cu o MCTOM mai mare de 27 000 kg al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat pentru prima oară la 1 ianuarie 2022 sau după această dată sau</p> <p>2. ultimele 2 ore în toate celelalte cazuri.</p> <p>(d) Până cel târziu la 1 ianuarie 2019, CVR trebuie să înregistreze pe alte mijloace decât bandă magnetică sau fir magnetic.</p> <p>(e) CVR înregistrează în raport cu o scală de timp:</p> <p>1. comunicațiile vocale transmise prin radio din sau recepționate în compartimentul echipajului de zbor;</p> <p>2. comunicațiile vocale ale membrilor echipajului de zbor cu ajutorul sistemului interfon și al sistemului de adresare către pasageri, dacă este instalat;</p> <p>3. mediul sonor din compartimentul echipajului de zbor, incluzând fără întrerupere:</p> <p>(i) pentru avioanele al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată la 1 aprilie 1998 sau după această dată, semnalele audio recepționate de la fiecare microfon de cască și de mască utilizat;</p> <p>(ii) pentru avioanele menționate la litera (a) punctul 2 al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată înainte de 1 aprilie 1998, semnalele audio recepționate de la fiecare microfon de cască și de mască, dacă este posibil;</p>	<p>000 kg și pentru care s-a emis un CofA individual la data de 1 ianuarie 2022 sau ulterior; sau</p> <p>2. ultimele 2 ore, în toate celelalte cazuri.</p> <p>(d) CVR trebuie să înregistreze pe alte mijloace decât bandă magnetică sau fir magnetic.</p> <p>(e) CVR înregistrează în raport cu o scală de timp:</p> <p>1. comunicațiile vocale transmise prin radio din sau recepționate în compartimentul echipajului de zbor;</p> <p>2. comunicațiile vocale ale membrilor echipajului de zbor cu ajutorul sistemului interfon și al sistemului de adresare către pasageri, dacă este instalat;</p> <p>3. mediul sonor din compartimentul echipajului de zbor, incluzând fără întrerupere:</p> <p>(i) pentru avioanele al căror CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 aprilie 1998 sau după această dată, semnalele audio recepționate de la fiecare microfon de cască și de mască utilizat;</p> <p>(ii) pentru avioanele menționate la lit. (a) pct. 2 al căror CofA individual a fost eliberat prima dată înainte de 1 aprilie 1998, semnalele audio recepționate de la fiecare microfon de cască și de mască, dacă este posibil;</p> <p>4. semnalele vocale sau audio de identificare a echipamentelor de navigație</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>4. semnalele vocale sau audio de identificare a echipamentelor de navigație sau de apropiere transmise într-o cască sau într-un difuzor.</p> <p>(f) CVR trebuie să înceapă să înregistreze înainte ca avionul să înceapă deplasarea prin mijloace proprii și trebuie să continue să înregistreze până la încheierea zborului, când avionul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii. În plus, în cazul avioanelor pentru care certificatul individual de navigabilitate a fost eliberat la 1 aprilie 1998 sau după această dată, CVR trebuie să înceapă să înregistreze automat înainte ca avionul să înceapă deplasarea prin mijloace proprii și să continue înregistrarea până la încheierea zborului, când avionul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.</p> <p>(g) În plus față de litera (f), în funcție de disponibilitatea energiei electrice, CVR trebuie să înceapă să înregistreze cât mai devreme posibil, în timpul verificărilor din carlingă efectuate înainte de pornirea motoarelor la începutul zborului, până la verificările din carlingă efectuate imediat după oprirea motoarelor la sfârșitul zborului, în cazul:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. avioanelor menționate la litera (a) punctul 1 și pentru care s-a emis un certificat de navigabilitate individual la sau după 1 aprilie 1998; sau 2. avioanelor menționate la litera (a) punctul 2. <p>(h) Dacă CVR nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Până la 16 iunie 2018, cel târziu, acest dispozitiv are un timp minim de transmisie</p>	<p>sau de apropiere transmise într-o cască sau într-un difuzor.</p> <p>(f) CVR trebuie să înceapă să înregistreze înainte ca avionul să înceapă deplasarea prin mijloace proprii și trebuie să continue să înregistreze până la încheierea zborului, când avionul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii. În plus, în cazul avioanelor pentru care CofA individual a fost eliberat la 1 aprilie 1998 sau după această dată, CVR trebuie să înceapă să înregistreze automat înainte ca avionul să înceapă deplasarea prin mijloace proprii și să continue înregistrarea până la încheierea zborului, când avionul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.</p> <p>(g) În plus față de lit. (f), în funcție de disponibilitatea energiei electrice, CVR trebuie să înceapă să înregistreze cât mai devreme posibil, în timpul verificărilor din carlingă efectuate înainte de pornirea motoarelor la începutul zborului, până la verificările din carlingă efectuate imediat după oprirea motoarelor la sfârșitul zborului, în cazul:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. avioanelor menționate la lit. (a) pct. 1 și pentru care s-a emis un CoA individual la sau după 1 aprilie 1998; sau 2. avioanelor menționate la lit. (a) pct.2; <p>(h) Dacă CVR nu este detașabil, acesta trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>subacvatică de 90 de zile. Dacă CVR este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.</p> <p>(i) Avioanele cu o MCTOM de peste 27 000 kg și al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată la sau după 5 septembrie 2022 trebuie să fie echipate cu o sursă alternativă de energie electrică la care CVR și microfonul montat în zona cabinei de pilotaj să fie comutate automat în cazul în care toate celelalte surse de energie ale CVR sunt întrerupte.</p>	<p>de 90 de zile. Dacă CVR este detașabil, acesta dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.</p> <p>(i) Avioanele cu o MCTOM de peste 27 000 kg și al căror CofA individual a fost eliberat prima dată la sau după 5 septembrie 2022 trebuie să fie echipate cu o sursă alternativă de energie electrică la care CVR și microfonul montat în zona cabinei de pilotaj să fie comutate automat în cazul în care toate celelalte surse de energie ale CVR sunt întrerupte.</p>		
<p>CAT.IDE.A.190 Înregistratorul de date de zbor</p> <p>(a) Următoarele avioane trebuie să fie echipate cu un înregistrator de date de zbor (FDR) care să utilizeze o metodă digitală de înregistrare și stocare a datelor și pentru care să fie disponibilă o metodă de extragere rapidă a datelor din mediul de stocare:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. avioanele cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată la 1 iunie 1990 sau după această dată; 2. avioanele echipate cu motor cu turbină cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată înainte de 1 iunie 1990; și 3. avioanele echipate cu mai multe motoare cu turbină cu o MCTOM de 5 700 kg sau mai mică, cu o MOPSC de peste nouă locuri, al căror certificat individual de navigabilitate a fost 	<p>CAT.IDE.A.190 Înregistratorul de date de zbor</p> <p>(a) Următoarele avioane trebuie să fie echipate cu un înregistrator de date de zbor (FDR), care să utilizeze o metodă digitală de înregistrare și stocare a datelor și pentru care să fie disponibilă o metodă de extragere rapidă a datelor din mediul de stocare:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. avioanele cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată la 1 iunie 1990 sau după această dată; 2. avioanele echipate cu motor cu turbină cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată înainte de 1 iunie 1990; și 3. avioanele echipate cu mai multe motoare cu turbină cu o MCTOM de 5 700 kg sau 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>eliberat prima dată la 1 aprilie 1998 sau după această dată.</p> <p>(b) FDR înregistrează:</p> <p>1. timpul, altitudinea, viteza față de aer, accelerația normală și capul și are capacitatea de a reține informațiile înregistrate cel puțin în timpul ultimelor 25 de ore pentru avioanele menționate la litera (a) punctul 2 cu o MCTOM mai mică de 27 000 de kg;</p> <p>2. parametrii necesari pentru determinarea cu acuratețe a traiectoriei de zbor, vitezei, atitudinii, puterii motorului și configurației dispozitivelor de portanță și tracțiune ale avionului și are capacitatea de a reține informațiile înregistrate cel puțin în timpul ultimelor 25 de ore pentru avioanele menționate la litera (a) punctul 1 cu o MCTOM mai mică de 27 000 kg și cu un certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată înainte de 1 ianuarie 2016;</p> <p>3. parametrii necesari pentru determinarea cu acuratețe a traiectoriei de zbor, vitezei, atitudinii, puterii motorului, configurației și funcționării avionului și are capacitatea de a reține informațiile înregistrate cel puțin în timpul ultimelor 25 de ore pentru avioanele menționate la litera (a) punctele 1 și 2 cu o MCTOM mai mare de 27 000 kg și cu un certificat individual de navigabilitate eliberat prima dată înainte de 1 ianuarie 2016;</p> <p>4. parametrii necesari pentru determinarea cu acuratețe a traiectoriei de zbor, vitezei, atitudinii, puterii motorului și configurației</p>	<p>mai mică, cu o MOPSC de peste nouă locuri, al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată la 1 aprilie 1998 sau după această dată.</p> <p>(b) FDR înregistrează:</p> <p>1. timpul, altitudinea, viteza față de aer, accelerația normală și capul și are capacitatea de a reține informațiile înregistrate cel puțin în timpul ultimelor 25 de ore pentru avioanele menționate la lit. (a) pct. 2 cu o MCTOM mai mică de 27 000 de kg;</p> <p>2. parametrii necesari pentru determinarea cu acuratețe a traiectoriei de zbor, a vitezei, atitudinii, puterii motorului și configurației dispozitivelor de portanță și tracțiune ale avionului și are capacitatea de a reține informațiile înregistrate cel puțin în timpul ultimelor 25 de ore pentru avioanele menționate la lit. (a) pct. 1 cu o MCTOM mai mică de 27 000 kg și cu un certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată înainte de 1 ianuarie 2016;</p> <p>3. parametrii necesari pentru determinarea cu acuratețe a traiectoriei de zbor, a vitezei, atitudinii, puterii motorului, configurației și funcționării avionului și are capacitatea de a reține informațiile înregistrate cel puțin în timpul ultimelor 25 de ore pentru avioanele menționate la lit. (a) pct. 1 și 2 cu o MCTOM mai mare de 27 000 kg și cu un certificat individual de navigabilitate</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>dispozitivelor de portanță și tracțiune ale avionului și are capacitatea de a reține informațiile înregistrate cel puțin în timpul ultimelor 10 de ore în cazul avioanelor menționate la litera (a) punctul 3 al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată înainte de 1 ianuarie 2016; sau</p> <p>5. parametri necesari pentru determinarea cu acuratețe a traiectoriei de zbor, vitezei, atitudinii, puterii motorului, configurației și funcționării avionului și are capacitatea de a reține informațiile înregistrate cel puțin în timpul ultimelor 25 de ore pentru avioanele menționate la litera (a) punctele 1 și 3 al căror certificat individual de navigabilitate este eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată.</p> <p>(c) Datele se obțin de la sursele avionului care permit corelarea cu acuratețe cu informațiile afișate pentru echipajul de zbor.</p> <p>(d) FDR începe să înregistreze datele înainte ca avionul să se poată deplasa prin mijloace proprii și trebuie să se oprească după ce avionul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii. În plus, în cazul avioanelor cărora li s-a eliberat un certificat individual de navigabilitate la 1 aprilie 1998 sau după această dată, FDR trebuie să înceapă automat să înregistreze datele înainte ca avionul să se poată deplasa prin mijloace proprii și trebuie să se oprească automat după ce avionul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.</p>	<p>eliberat prima dată înainte de 1 ianuarie 2016;</p> <p>4. parametri necesari pentru determinarea cu acuratețe a traiectoriei de zbor, a vitezei, atitudinii, puterii motorului și configurației dispozitivelor de portanță și tracțiune ale avionului și are capacitatea de a reține informațiile înregistrate cel puțin în timpul ultimelor 10 ore în cazul avioanelor menționate la lit. (a) pct. 3, al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată înainte de 1 ianuarie 2016; sau</p> <p>5. parametri necesari pentru determinarea cu acuratețe a traiectoriei de zbor, a vitezei, atitudinii, puterii motorului, configurației și funcționării avionului și are capacitatea de a reține informațiile înregistrate cel puțin în timpul ultimelor 25 de ore pentru avioanele menționate la lit.(a) pct.1 și 3, al căror certificat individual de navigabilitate este eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată.</p> <p>(c) Datele se obțin de la sursele avionului, care permit corelarea cu acuratețe cu informațiile afișate pentru echipajul de zbor.</p> <p>(d) FDR începe să înregistreze datele înainte ca avionul să se poată deplasa prin mijloace proprii și trebuie să se oprească după ce avionul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii. În plus, în cazul avioanelor cărora li s-a eliberat un</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(e) Dacă FDR nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Până la 16 iunie 2018, cel târziu, acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă FDR este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.</p>	<p>certificat individual de navigabilitate la 1 aprilie 1998 sau după această dată, FDR trebuie să înceapă automat să înregistreze datele înainte ca avionul să se poată deplasa prin mijloace proprii și trebuie să se oprească automat după ce avionul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.</p> <p>(e) Dacă FDR nu este detașabil, acesta trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă FDR este detașabil, acesta dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.</p>		
<p>CAT.IDE.A.191 Înregistrator de zbor de construcție ușoară</p> <p>(a) Avioanele cu motor cu turbină care au o MCTOM de minimum 2 250 kg și avioanele care au o MOPSC de peste nouă locuri trebuie echipate cu un înregistrator de zbor dacă sunt îndeplinite toate condițiile următoare:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. respectivele avioane nu intră în sfera de aplicare a punctului CAT.IDE.A.190 litera (a); 2. certificatul individual de navigabilitate al acestor avioane a fost eliberat pentru prima dată la sau după 5 septembrie 2022. <p>(b) Înregistratorul de zbor trebuie să înregistreze, pe baza datelor sau a imaginilor colectate în timpul zborului, informații suficiente pentru a determina traiectoria de zbor și viteza aeronavei.</p>	<p>CAT.IDE.A.191 Înregistrator de zbor de construcție ușoară</p> <p>(a) Avioanele cu motor cu turbină care au o MCTOM de minimum 2 250 kg și avioanele care au o MOPSC de peste nouă locuri trebuie echipate cu un înregistrator de zbor dacă sunt îndeplinite toate condițiile următoare:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. respectivele avioane nu intră în sfera de aplicare a CAT.IDE.A.190 lit. (a); 2. certificatul individual de navigabilitate al acestor avioane a fost eliberat pentru prima dată la sau după 5 septembrie 2022. <p>(b) Înregistratorul de zbor trebuie să înregistreze, pe baza datelor sau a imaginilor colectate în timpul zborului, informații suficiente pentru a determina traiectoria de zbor și viteza aeronavei.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(c) Înregistratorul de zbor trebuie să fie în măsură să păstreze cel puțin datele de zbor și imaginile înregistrate în ultimele cinci ore.</p> <p>(d) Înregistratorul de zbor trebuie să înceapă să înregistreze automat înainte ca avionul să se poată deplasa prin mijloace proprii și să se oprească automat după ce avionul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.</p> <p>(e) Dacă înregistratorul de zbor înregistrează imagini sau sunete din compartimentului echipajului de zbor, trebuie pusă la dispoziție o funcție care poate fi utilizată de comandant și care modifică înregistrările de imagine și de sunet realizate înainte de utilizarea funcției în cauză astfel încât aceste înregistrări să nu poată fi extrase prin tehnici de redare sau de copiere obișnuite.</p>	<p>(c) Înregistratorul de zbor trebuie să fie în măsură să păstreze cel puțin datele de zbor și imaginile înregistrate în ultimele cinci ore.</p> <p>(d) Înregistratorul de zbor trebuie să înceapă să înregistreze automat înainte ca avionul să se poată deplasa prin mijloace proprii și să se oprească automat după ce avionul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.</p> <p>(e) Dacă înregistratorul de zbor înregistrează imagini sau sunete din compartimentul echipajului de zbor, trebuie pusă la dispoziție o funcție care poate fi utilizată de comandant și care modifică înregistrările de imagine și de sunet realizate înainte de utilizarea funcției în cauză, astfel încât aceste înregistrări să nu poată fi extrase prin tehnici de redare sau de copiere obișnuite.</p>		
<p>CAT.IDE.A.195 Înregistrarea legăturilor de date</p> <p>(a) Avioanele al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată la 8 aprilie 2014 sau după această dată, care au capacitatea de a utiliza comunicațiile prin legături de date și pentru care este necesară o echipare cu un CVR trebuie să înregistreze pe un înregistrator, dacă este posibil:</p> <p>1. mesajele comunicărilor prin legături de date referitoare la comunicările ATS adresate către și</p>	<p>CAT.IDE.A.195 Înregistrarea legăturilor de date</p> <p>(a) Avioanele al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată la 8 aprilie 2014 sau după această dată, care au capacitatea de a utiliza comunicațiile prin legături de date și pentru care este necesară o echipare cu un CVR, trebuie să înregistreze pe un înregistrator, dacă este posibil:</p> <p>1. mesajele comunicărilor prin legături de date referitoare la comunicările ATS</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>dinspre avion, inclusiv mesajele aplicabile următoarelor aplicații:</p> <p>(i) inițierea de legături de date;</p> <p>(ii) comunicarea controlor-pilot;</p> <p>(iii) supraveghere specifică;</p> <p>(iv) informații referitoare la zbor;</p> <p>(v) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, supravegherea semnalului de la aeronavă;</p> <p>(vi) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, datele privind controlul operațional al aeronavei; și</p> <p>(vii) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, graficele;</p> <p>2. informațiile care permit corelarea cu orice înregistrări asociate referitoare la comunicațiile prin legături de date și păstrate separat de avion; și</p> <p>3. informațiile privind timpul și prioritatea mesajelor comunicărilor prin legături de date, ținând seama de arhitectura sistemului.</p> <p>(b) Înregistratorul trebuie să utilizeze o metodă digitală de înregistrare și păstrare a datelor și informațiilor și o metodă de extragere a acestor date. Metoda de înregistrare trebuie să permită realizarea unei corespondențe între aceste date și datele înregistrate la sol.</p> <p>(c) Înregistratorul trebuie să aibă capacitatea de a reține date înregistrate pentru cel puțin aceeași perioadă prevăzută în cazul CVR la punctul CAT.IDE.A.185.</p> <p>(d) Dacă înregistratorul nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la</p>	<p>adresate către și dinspre avion, inclusiv mesajele aplicabile următoarelor aplicații:</p> <p>(i) inițierea de legături de date;</p> <p>(ii) comunicarea controlor-pilot;</p> <p>(iii) supravegherea specifică;</p> <p>(iv) informațiile referitoare la zbor;</p> <p>(v) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, supravegherea semnalului de la aeronavă;</p> <p>(vi) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, datele privind controlul operațional al aeronavei; și</p> <p>(vii) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, graficele;</p> <p>2. informațiile care permit corelarea cu orice înregistrări asociate referitoare la comunicațiile prin legături de date și păstrate separat de avion; și</p> <p>3. informațiile privind timpul și prioritatea mesajelor comunicărilor prin legături de date, ținând seama de arhitectura sistemului.</p> <p>(b) Înregistratorul trebuie să utilizeze o metodă digitală de înregistrare și păstrare a datelor și informațiilor și o metodă de extragere a acestor date. Metoda de înregistrare trebuie să permită realizarea unei corespondențe între aceste date și datele înregistrate la sol.</p> <p>(c) Înregistratorul trebuie să aibă capacitatea de a reține date înregistrate</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>localizarea sa în apă. Până la 16 iunie 2018, cel târziu, acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă înregistratorul este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.</p> <p>(e) Cerințele aplicabile pentru pornirea și oprirea funcționării înregistratorului legăturilor de date sunt aceleași cu cerințele aplicabile pentru pornirea și oprirea funcționării înregistratorului de voce în carlingă (CVR) cuprinse la punctul CAT.IDE.A.185.</p>	<p>pentru cel puțin aceeași perioadă prevăzută în cazul CVR la CAT.IDE.A.185.</p> <p>(d) Dacă înregistratorul nu este detașabil, acesta trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă înregistratorul este detașabil, acesta dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.</p> <p>(e) Cerințele aplicabile pentru pornirea și oprirea funcționării înregistratorului legăturilor de date sunt aceleași cu cerințele aplicabile pentru pornirea și oprirea funcționării înregistratorului de voce în carlingă (CVR) cuprinse la punctul CAT.IDE.A.185.</p>		
<p>CAT.IDE.A.200 Înregistratorul combinat Respectarea cerințelor privind CVR și FDR se poate realiza:</p> <p>(a) printr-un înregistrator combinat format dintr-un înregistrator de date de zbor și un înregistrator de voce din carlingă, în cazul avioanelor care trebuie să fie echipate cu un CVR sau cu un FDR;</p> <p>(b) printr-un înregistrator combinat format dintr-un înregistrator de date de zbor și un înregistrator de voce din carlingă, în cazul avioanelor cu o MCTOM de 5 700 kg sau mai mică care trebuie să fie echipate cu un CVR și cu un FDR; sau</p> <p>(c) prin două înregistratoare combinate formate din două înregistratoare de date de zbor și două</p>	<p>CAT.IDE.A.200 Înregistratorul combinat Respectarea cerințelor privind CVR și FDR se poate realiza:</p> <p>(a) printr-un înregistrator combinat, format dintr-un înregistrator de date de zbor și un înregistrator de voce din carlingă, în cazul avioanelor care trebuie să fie echipate cu un CVR sau cu un FDR;</p> <p>(b) printr-un înregistrator combinat, format dintr-un înregistrator de date de zbor și un înregistrator de voce din carlingă, în cazul avioanelor cu o MCTOM de 5 700 kg sau mai mică care trebuie să fie echipate cu un CVR și cu un FDR; sau</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
înregistratoare de voce din carlingă, dacă avionul are o MCTOM mai mare de 5 700 kg și trebuie să fie echipat cu un CVR și cu un FDR.	(c) prin două înregistratoare combinate, formate din două înregistratoare de date de zbor și două înregistratoare de voce din carlingă, dacă avionul are o MCTOM mai mare de 5 700 kg și trebuie să fie echipat cu un CVR și cu un FDR.		
<p>CAT.IDE.A.205 Scaune, centuri de siguranță ale scaunelor, sisteme de reținere și dispozitive de siguranță pentru copii</p> <p>(a) Avioanele trebuie să fie echipate cu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. un scaun sau o cușetă pentru fiecare persoană de la bord care are vârsta de cel puțin 24 de luni; 2. o centură de siguranță pentru fiecare scaun pentru pasageri și hamuri de siguranță pentru fiecare cușetă, cu excepția celor prevăzute la punctul 3; 3. o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului pe fiecare scaun de pasageri și hamuri de siguranță pentru fiecare cușetă în cazul avioanelor cu o MCTOM de 5 700 kg sau mai mică și cu o MOPSC de maximum nouă locuri, care dispun de un certificat de navigabilitate individual obținut la 8 aprilie 2015 sau după această dată; 4. un dispozitiv de siguranță pentru copii (CRD) pentru fiecare persoană de la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni; 5. o centură de siguranță cu sistem de reținere a bustului incluzând un dispozitiv care va reține automat bustul ocupantului în cazul decelerării rapide: <p>(i) pentru fiecare scaun pentru echipajul de zbor și pentru orice scaun alăturat scaunului pilotului;</p>	<p>CAT.IDE.A.205 Scaune, centuri de siguranță ale scaunelor, sisteme de reținere și dispozitive de siguranță pentru copii</p> <p>(a) Avioanele trebuie să fie echipate cu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. un scaun sau o cușetă pentru fiecare persoană de la bord care are vârsta de cel puțin 24 de luni; 2. o centură de siguranță pentru fiecare scaun pentru pasageri și hamuri de siguranță pentru fiecare cușetă, cu excepția celor prevăzute la pct. 3; 3. o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului pe fiecare scaun de pasageri și hamuri de siguranță pentru fiecare cușetă în cazul avioanelor cu o MCTOM de 5700 kg sau mai mică și cu o MOPSC de maximum nouă locuri, care dispun de un certificat de navigabilitate individual obținut la 8 aprilie 2015 sau după această dată; 4. un dispozitiv de siguranță pentru copii (CRD) pentru fiecare persoană de la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni; 5. o centură de siguranță cu sistem de reținere a bustului incluzând un dispozitiv 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(ii) pentru fiecare scaun pentru observatori aflat în compartimentul echipajului de zbor;</p> <p>6. o centură de siguranță cu sistem de reținere a bustului pentru fiecare scaun destinat numărului minim necesar de membri ai echipajului de cabină.</p> <p>(b) O centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului trebuie să aibă:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. un singur punct de eliberare; 2. pentru scaunele aferente numărului minim necesar de membri ai echipajului de cabină, două chingi peste umăr și o centură de siguranță care pot fi folosite independent; și 3. pentru scaunele membrilor echipajului de zbor și pentru orice scaun situat lângă un scaun de pilot, oricare dintre următoarele: <ol style="list-style-type: none"> (i) două chingi peste umăr și o centură de siguranță care pot fi folosite independent; (ii) o chingă diagonală peste umăr și o centură de siguranță care pot fi folosite independent pentru următoarele tipuri de avioane: <ol style="list-style-type: none"> A. avioanele cu o MCTOM de 5 700 kg sau mai mică și cu o MOPSC de maximum nouă locuri care sunt conforme cu condițiile dinamice de aterizare de urgență definite în specificația de certificare aplicabilă; B. avioanele cu o MCTOM de 5 700 kg sau mai mică și cu o MOPSC de maximum nouă locuri care nu sunt conforme cu condițiile dinamice de aterizare de urgență definite în specificația de certificare aplicabilă și care dispun de un certificat de navigabilitate individual obținut înainte de 28 octombrie 2014; 	<p>care va reține automat bustul ocupantului în cazul decelerării rapide:</p> <ol style="list-style-type: none"> (i) pentru fiecare scaun pentru echipajul de zbor și pentru orice scaun alăturat scaunului pilotului; (ii) pentru fiecare scaun pentru observatori aflat în compartimentul echipajului de zbor; <p>6. o centură de siguranță cu sistem de reținere a bustului pentru fiecare scaun destinat numărului minim necesar de membri ai echipajului de cabină.</p> <p>(b) o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului trebuie să aibă:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. un singur punct de eliberare; 2. pentru scaunele aferente numărului minim necesar de membri ai echipajului de cabină, două chingi peste umăr și o centură de siguranță care pot fi folosite independent; și 3. pentru scaunele echipajului de zbor și pentru orice scaun situat lângă un scaun de pilot: <ol style="list-style-type: none"> (i) două chingi peste umăr și o centură de siguranță care pot fi folosite independent; sau (ii) o chingă diagonală peste umăr și o centură de siguranță care pot fi folosite independent pentru următoarele tipuri de avioane: <ol style="list-style-type: none"> (A) avioanele cu o MCTOM mai mică de 5 700 kg și cu o MOPSC de mai puțin de 		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
C. avioanele certificate în conformitate cu CS-VLA sau cu o specificație echivalentă și cu CS-LSA sau cu o specificație echivalentă.	nouă locuri care sunt conforme cu condițiile dinamice de aterizare de urgență definite în specificația de certificare aplicabilă; (B) avioanele cu o MCTOM mai mică de 5 700 kg și cu o MOPSC de mai puțin de nouă locuri care nu sunt conforme cu condițiile dinamice de aterizare de urgență definite în specificația de certificare aplicabilă și care dispun de un certificat de navigabilitate individual obținut înainte de 28 octombrie 2014; și (C) avioanele certificate în conformitate cu CS-VLA sau cu o specificație echivalentă și cu CS-LSA sau cu o specificație echivalentă.		
CAT.IDE.A.210 Indicatoare de legare a centurilor de siguranță și de interzicere a fumatului Avioanele în care nu sunt vizibile toate scaunele pentru pasageri de pe scaunul (scaunele) echipajului de zbor trebuie să fie echipate cu un mijloc care să indice tuturor pasagerilor și echipajului de cabină când trebuie să își lege centurile de siguranță și când fumatul nu este permis.	CAT.IDE.A.210 Indicatoare de legare a centurilor de siguranță și de interzicere a fumatului Avioanele în care nu sunt vizibile toate scaunele pentru pasageri de pe scaunul (scaunele) echipajului de zbor trebuie să fie echipate cu un mijloc care să indice tuturor pasagerilor și echipajului de cabină când trebuie să își lege centurile de siguranță și când fumatul nu este permis.	Compatibil	
CAT.IDE.A.215 Uși interioare și perdele Avioanele trebuie să fie echipate cu: (a) în cazul avioanelor cu o MOPSC de peste 19 locuri, o ușă între compartimentul pentru pasageri și compartimentul pentru echipajul de zbor care să fie prevăzută cu o plăcuță care să	CAT.IDE.A.215 Uși interioare și perdele Avioanele trebuie să fie echipate cu: (a) în cazul avioanelor cu o MOPSC de peste 19 locuri, o ușă între compartimentul pentru pasageri și compartimentul pentru	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>indice <i>Crew only</i> (accesul permis doar membrilor echipajului) și cu un mijloc de blocare, pentru a împiedica deschiderea acesteia de către pasageri fără permisiunea unui membru al echipajului de zbor;</p> <p>(b) un mijloc ușor accesibil pentru deschiderea fiecărei uși care separă un compartiment pentru pasageri de altul care are prevăzute ieșiri de urgență;</p> <p>(c) un mijloc de menținere în poziție deschisă a oricărei uși sau perdele care separă compartimentul pentru pasageri de alte zone ce trebuie accesate pentru a ajunge de la oricare scaun de pasager la oricare dintre ieșirile de urgență impuse;</p> <p>(d) o plăcuță pe fiecare ușă interioară sau lângă o perdea care oferă acces la o ieșire de urgență pentru pasageri, pentru a indica faptul că se menține în poziție deschisă în timpul decolării și aterizării; și</p> <p>(e) un mijloc care să permită fiecărui membru al echipajului să deblocheze orice ușă care este accesibilă în mod normal pasagerilor și care poate fi blocată de pasageri.</p>	<p>echipajul de zbor care să fie prevăzută cu o plăcuță care să indice „crew only” (accesul permis doar membrilor echipajului) și cu un mijloc de blocare, pentru a împiedica deschiderea acesteia de către pasageri fără permisiunea unui membru al echipajului de zbor;</p> <p>(b) un mijloc ușor accesibil pentru deschiderea fiecărei uși care separă un compartiment pentru pasageri de altul care are prevăzute ieșiri de urgență;</p> <p>(c) un mijloc de menținere în poziție deschisă a oricărei uși sau perdele care separă compartimentul pentru pasageri de alte zone ce trebuie accesate pentru a ajunge de la oricare scaun de pasager la oricare dintre ieșirile de urgență impuse;</p> <p>(d) o plăcuță pe fiecare ușă interioară sau lângă o perdea care oferă acces la o ieșire de urgență pentru pasageri, pentru a indica faptul că se menține în poziție deschisă în timpul decolării și aterizării; și</p> <p>(e) un mijloc care să permită fiecărui membru al echipajului să deblocheze orice ușă care este accesibilă în mod normal pasagerilor și care poate fi blocată de pasageri.</p>		
<p>CAT.IDE.A.220 Trusa de prim ajutor</p> <p>(a) Avioanele trebuie să fie echipate cu truse de prim ajutor, în conformitate cu tabelul 1.</p> <p><u>TABELUL 1</u></p> <p>(b) Trusele de prim ajutor trebuie să fie:</p>	<p>CAT.IDE.A.220 Trusa de prim ajutor</p> <p>(a) Avioanele trebuie să fie echipate cu truse de prim ajutor, în conformitate cu tabelul 1.</p> <p><u>TABELUL 1</u></p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>1. ușor accesibile pentru folosire; și 2. păstrate în termen de valabilitate.</p>	<p>(b) Trusele de prim ajutor trebuie să fie: 1. ușor accesibile pentru folosire; și 2. păstrate în termen de valabilitate.</p>		
<p>CAT.IDE.A.225 Trusa medicală de urgență (a) Avioanele cu o MOPSC de peste 30 de locuri trebuie să fie echipate cu o trusă medicală de urgență atunci când orice punct de pe ruta planificată se află la mai mult de 60 de minute timp de zbor la viteza normală de croazieră de un aerodrom la care se poate estima că este disponibilă asistență medicală calificată. (b) Comandantul se asigură că medicamentele nu sunt administrate decât de persoane calificate corespunzător. (c) Trusa medicală de urgență menționată la litera (a) trebuie să fie: 1. etanșă la praf și umiditate; 2. transportată astfel încât să se prevină accesul neautorizat; și 3. păstrată în termen de valabilitate.</p>	<p>CAT.IDE.A.225 Trusa medicală de urgență (a) Avioanele cu o MOPSC de peste 30 de locuri trebuie să fie echipate cu o trusă medicală de urgență atunci când orice punct de pe ruta planificată se află la mai mult de 60 de minute timp de zbor la viteza normală de croazieră de un aerodrom la care se poate estima că este disponibilă asistență medicală calificată. (b) Comandantul se asigură că medicamentele nu sunt administrate decât de persoane calificate corespunzător. (c) Trusa medicală de urgență menționată la litera (a) trebuie să fie: 1. etanșă la praf și umiditate; 2. transportată astfel încât să se prevină accesul neautorizat; și 3. păstrată în termen de valabilitate.</p>	Compatibil	
<p>CAT.IDE.A.230 Oxigen pentru primul ajutor (a) Avioanele presurizate exploatate la altitudini barometrice mai mari de 25 000 ft, în cazul operațiunilor pentru care este necesar un membru al echipajului de cabină, trebuie să fie echipate cu o sursă de oxigen nediluat pentru pasagerii care, din motive fiziologice, ar putea</p>	<p>CAT.IDE.A.230 Oxigen pentru primul ajutor (a) Avioanele presurizate exploatate la altitudini barometrice mai mari de 25 000 ft, în cazul operațiunilor pentru care este necesar un membru al echipajului de cabină, trebuie să fie echipate cu o sursă de oxigen nediluat pentru pasagerii care, din</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>avea nevoie de oxigen ca urmare a depresurizării cabinei.</p> <p>(b) Cantitatea de oxigen menționată la litera (a) trebuie să fie suficientă pentru durata de zbor rămasă după depresurizarea cabinei, atunci când altitudinea cabinei depășește 8 000 ft, dar nu depășește 15 000 ft, pentru cel puțin 2 % din pasagerii transportați, dar în niciun caz pentru mai puțin de o persoană.</p> <p>(c) Trebuie să existe un număr suficient de unități de distribuire, dar în niciun caz mai puțin de două, cu o modalitate de a fi folosite de echipajul de cabină.</p> <p>(d) Echipamentul de oxigen pentru primul ajutor trebuie să aibă capacitatea de a genera un debit masic către fiecare persoană.</p>	<p>motive fiziologice, ar putea avea nevoie de oxigen ca urmare a depresurizării cabinei.</p> <p>(b) Cantitatea de oxigen menționată la lit. (a) trebuie să fie suficientă pentru durata de zbor rămasă după depresurizarea cabinei, atunci când altitudinea cabinei depășește 8 000 ft, dar nu depășește 15 000 ft, pentru cel puțin 2 % din pasagerii transportați, dar în niciun caz pentru mai puțin de o persoană.</p> <p>(c) Trebuie să existe un număr suficient de unități de distribuire, dar în niciun caz mai puțin de două, cu o modalitate de a fi folosite de echipajul de cabină.</p> <p>(d) Echipamentul de oxigen pentru primul ajutor trebuie să aibă capacitatea de a genera un debit masic către fiecare persoană.</p>		
<p>CAT.IDE.A.235 Oxigen suplimentar – avioane presurizate</p> <p>(a) Avioanele presurizate exploatare la altitudini barometrice mai mari de 10 000 ft trebuie să fie dotate cu echipament suplimentar de oxigen care să aibă capacitatea de a stoca și distribui oxigenul în conformitate cu tabelul 1.</p> <p>(b) Avioanele presurizate exploatare la altitudini barometrice mai mari de 25 000 ft trebuie să fie echipate cu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. măști cu fixare rapidă pentru membrii echipajului de zbor; 2. suficiente prize de rezervă și măști sau unități portabile de oxigen cu măști distribuite egal în 	<p>CAT.IDE.A.235 Oxigen suplimentar – avioane presurizate</p> <p>(a) Avioanele presurizate exploatare la altitudini barometrice mai mari de 10 000 ft trebuie să fie dotate cu echipament suplimentar de oxigen care să aibă capacitatea de a stoca și distribui oxigenul în conformitate cu tabelul 1.</p> <p>(b) Avioanele presurizate exploatare la altitudini barometrice mai mari de 25 000 ft trebuie să fie echipate cu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. măști cu fixare rapidă pentru membrii echipajului de zbor; 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>tot compartimentul pentru pasageri, pentru a asigura disponibilitatea imediată a oxigenului pentru utilizarea de către toți membrii echipajului de cabină necesari;</p> <p>3. o unitate de distribuire a oxigenului conectată la terminalele de alimentare cu oxigen disponibile imediat fiecărui membru al echipajului de cabină, fiecărui membru suplimentar al echipajului și fiecărui ocupant al scaunelor pentru pasageri, oriunde ar fi așezat; și</p> <p>4. un dispozitiv care să asigure alertarea echipajului de zbor în legătură cu orice depresurizare.</p> <p>(c) În cazul avioanelor presurizate, al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată după 8 noiembrie 1998 și care sunt exploatate la altitudini barometrice mai mari de 25 000 ft sau care sunt exploatate la altitudini barometrice de cel mult 25 000 ft în condiții care nu le-ar permite coborârea în siguranță la 13 000 ft în patru minute, echipamentele individuale de distribuire a oxigenului menționate la litera (b) punctul 3 trebuie să aibă desprindere automată.</p> <p>(d) Numărul total al unităților de distribuire și al prizelor menționate la litera (b) punctul 3 și la litera (c) trebuie să fie mai mare decât numărul locurilor cu cel puțin 10 %. Unitățile suplimentare sunt distribuite uniform în compartimentul pentru pasageri.</p> <p>(e) Fără a aduce atingere literei (a), cerințele privind alimentarea cu oxigen a membrului (membrilor) echipajului de cabină, a membrului</p>	<p>2. suficiente prize de rezervă și măști sau unități portabile de oxigen cu măști distribuite egal în tot compartimentul pentru pasageri, pentru a asigura disponibilitatea imediată a oxigenului pentru utilizarea de către toți membrii echipajului de cabină necesari;</p> <p>3. o unitate de distribuire a oxigenului conectată la terminalele de alimentare cu oxigen disponibile imediat fiecărui membru al echipajului de cabină, fiecărui membru suplimentar al echipajului și fiecărui ocupant al scaunelor pentru pasageri, oriunde ar fi așezat; și</p> <p>4. un dispozitiv care să asigure alertarea echipajului de zbor în legătură cu orice depresurizare.</p> <p>(c) În cazul avioanelor presurizate, al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată după 8 noiembrie 1998, și care sunt exploatate la altitudini barometrice mai mari de 25 000 ft sau care sunt exploatate la altitudini barometrice de cel mult 25 000 ft în condiții care nu le-ar permite coborârea în siguranță la 13 000 ft în patru minute, echipamentele individuale de distribuire a oxigenului menționate la lit. (b) pct. 3 trebuie să aibă desprindere automată.</p> <p>(d) Numărul total al unităților de distribuire și al prizelor menționate la lit. (b) pct.3 și la lit. (c) trebuie să fie mai mare decât numărul locurilor cu cel puțin 10 %.</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(membrilor) suplimentar(i) ai echipajului de cabină și a pasagerului (pasagerilor), în cazul avioanelor necertificate să zboare la altitudini mai mari de 25 000 ft, pot fi limitate la durata întregului timp de zbor la altitudini barometrice ale cabinei cuprinse între 10 000 ft și 13 000 ft pentru toți membrii echipajului de cabină necesari și pentru cel puțin 10 % din pasageri dacă, în toate punctele de pe ruta de zbor, avionul poate coborî în siguranță în patru minute la o altitudine barometrică a cabinei de 13 000 ft.</p> <p>(f) Cantitatea minimă necesară indicată în tabelul 1 rândul 1 articolul (b)(1) și rândul 2 trebuie să acopere cantitatea de oxigen necesară pentru o rată constantă a coborârii de la altitudinea maximă certificată de operare a avionului la 10 000 ft în 10 minute, urmată de 20 de minute la 10 000 ft.</p> <p>(g) Cantitatea minimă necesară indicată în tabelul 1 rândul 1 articolul 1(b)(2) trebuie să acopere cantitatea de oxigen necesară pentru o rată constantă a coborârii de la altitudinea maximă certificată de operare a avionului la 10 000 ft în 10 minute, urmată de 110 minute la 10 000 ft.</p> <p>(h) Cantitatea minimă necesară indicată în tabelul 1 rândul 3 trebuie să acopere cantitatea de oxigen necesară pentru o rată constantă a coborârii de la altitudinea maximă certificată de operare a avionului la 15 000 ft în 10 minute.</p> <p><u>TABELUL 1</u></p>	<p>Unitățile suplimentare sunt distribuite uniform în compartimentul pentru pasageri.</p> <p>(e) Fără a aduce atingere lit. (a), cerințele privind alimentarea cu oxigen a membrului (membrilor) echipajului de cabină, a membrului (membrilor) suplimentar(i) ai echipajului de cabină și a pasagerului (pasagerilor), în cazul avioanelor necertificate să zboare la altitudini mai mari de 25 000 ft, pot fi limitate la durata întregului timp de zbor la altitudini barometrice ale cabinei cuprinse între 10 000 ft și 13 000 ft pentru toți membrii echipajului de cabină necesari și pentru cel puțin 10 % din pasageri dacă, în toate punctele de pe ruta de zbor, avionul poate coborî în siguranță în patru minute la o altitudine barometrică a cabinei de 13 000 ft.</p> <p>(f) Cantitatea minimă necesară indicată în tabelul 1 rândul 1 (b)(1) și rândul 2 trebuie să acopere cantitatea de oxigen necesară pentru o rată constantă a coborârii de la altitudinea maximă certificată de operare a avionului la 10 000 ft în 10 minute, urmată de 20 de minute la 10 000 ft.</p> <p>(g) Cantitatea minimă necesară indicată în tabelul 1 rândul 1 (b)(2) trebuie să acopere cantitatea de oxigen necesară pentru o rată constantă a coborârii de la altitudinea maximă certificată de operare a avionului</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	<p>la 10 000 ft în 10 minute, urmată de 110 minute la 10 000 ft. (h) Cantitatea minimă necesară indicată în tabelul 1 rândul 3 trebuie să acopere cantitatea de oxigen necesară pentru o rată constantă a coborârii de la altitudinea maximă certificată de operare a avionului la 15 000 ft în 10 minute. <u>TABELUL 1</u></p>		
<p>CAT.IDE.A.240 Oxigen suplimentar – avioane nepresurizate Avioanele nepresurizate exploatare la altitudini barometrice mai mari de 10 000 ft trebuie să fie dotate cu echipament de oxigen suplimentar care să aibă capacitatea de a stoca și distribui oxigenul în conformitate cu tabelul 1. <u>Tabelul 1</u> Cerințe minime de oxigen pentru avioanele nepresurizate</p>	<p>CAT.IDE.A.240 Oxigen suplimentar – avioane nepresurizate Avioanele nepresurizate exploatare la altitudini barometrice mai mari de 10 000 ft trebuie să fie dotate cu echipament de oxigen suplimentar care să aibă capacitatea de a stoca și de a distribui oxigenul în conformitate cu tabelul 1. <u>Tabelul 1</u> Cerințe minime de oxigen pentru avioanele nepresurizate</p>	Compatibil	
<p>CAT.IDE.A.245 Echipament de protecție a respirației pentru echipaj (a) Toate avioanele presurizate și acele avioane nepresurizate cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg sau cu o MOPSC de peste 19 locuri trebuie să fie echipate cu echipament de protecție a respirației (PBE) pentru a proteja ochii, nasul și gura și pentru a furniza timp de cel puțin 15 minute:</p>	<p>CAT.IDE.A.245 Echipament de protecție a respirației pentru echipaj (a) Toate avioanele presurizate și acele avioane nepresurizate cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg sau cu o MOPSC de peste 19 locuri trebuie să fie echipate cu PBE pentru a proteja ochii, nasul și gura și pentru a furniza timp de cel puțin 15 minute:</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>1. oxigen pentru fiecare membru al echipajului de zbor aflat de serviciu în compartimentul pentru echipajul de zbor;</p> <p>2. gaz pentru respirație pentru fiecare membru al echipajului de cabină necesar, în vecinătatea postului său de lucru; și</p> <p>3. gaz pentru respirație de la un PBE portabil pentru un membru al echipajului de zbor, în vecinătatea postului său de lucru, în cazul avioanelor operate cu un echipaj de zbor care cuprinde mai mult de un membru și niciun membru al echipajului de cabină.</p> <p>(b) Un PBE destinat utilizării de către echipajul de zbor trebuie să fie instalat în compartimentul pentru echipajul de zbor și să fie accesibil spre utilizare imediată de către fiecare membru al echipajului de zbor necesar de la postul său de lucru.</p> <p>(c) Un PBE destinat utilizării de către echipajul de cabină trebuie să fie instalat în vecinătatea fiecărui post de membru al echipajului de cabină necesar.</p> <p>(d) Avioanele trebuie să fie echipate cu PBE portabile suplimentare, instalate în vecinătatea stingătoarelor de incendiu manuale menționate la punctul CAT.IDE.A.250 literele (b) și (c) sau lângă intrarea în compartimentul pentru încărcătură, în cazul în care stingătorul de incendiu manual este instalat într-un compartiment pentru încărcătură.</p> <p>(e) Un PBE în funcțiune nu trebuie să împiedice utilizarea mijloacelor de comunicare menționate</p>	<p>1. oxigen pentru fiecare membru al echipajului de zbor aflat de serviciu în compartimentul pentru echipajul de zbor;</p> <p>2. gaz pentru respirație pentru fiecare membru al echipajului de cabină necesar, în vecinătatea postului său de lucru; și</p> <p>3. gaz pentru respirație de la un PBE portabil pentru un membru al echipajului de zbor, în vecinătatea postului său de lucru, în cazul avioanelor operate cu un echipaj de zbor care cuprinde mai mult de un membru și niciun membru al echipajului de cabină.</p> <p>(b) Un PBE destinat utilizării de către echipajul de zbor trebuie să fie instalat în compartimentul pentru echipajul de zbor și să fie accesibil spre utilizare imediată de către fiecare membru al echipajului de zbor necesar de la postul său de lucru.</p> <p>(c) Un PBE destinat utilizării de către echipajul de cabină trebuie să fie instalat în vecinătatea fiecărui post de membru al echipajului de cabină necesar.</p> <p>(d) Avioanele trebuie să fie echipate cu PBE portabile suplimentare, instalate în vecinătatea stingătoarelor de incendiu manuale menționate la punctul CAT.IDE.A.250 lit. (b) și (c) sau lângă intrarea în compartimentul pentru încărcătură, în cazul în care stingătorul de incendiu manual este instalat într-un compartiment pentru încărcătură.</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
la punctele CAT.IDE.A.170, CAT.IDE.A.175, CAT.IDE.A.270 și CAT.IDE.A.330.	(e) Un PBE în funcțiune nu trebuie să împiedice utilizarea mijloacelor de comunicare menționate la CAT.IDE.A.170, CAT.IDE.A.175, CAT.IDE.A.270 și CAT.IDE.A.330.		
<p>CAT.IDE.A.250 Stingătoare de incendiu manuale</p> <p>(a) Avioanele trebuie să fie echipate cu cel puțin un stingător de incendiu manual în compartimentul pentru echipajul de zbor.</p> <p>(b) Cel puțin un stingător de incendiu manual trebuie să fie amplasat în fiecare bucătărie care nu se află în compartimentul principal pentru pasageri sau să fie ușor accesibil spre utilizare din aceasta.</p> <p>(c) Cel puțin un stingător de incendiu manual trebuie să fie disponibil pentru utilizare în fiecare compartiment pentru încărcătură sau bagaje de clasa A sau clasa B și în fiecare compartiment pentru încărcătură de clasa E care este accesibil membrilor echipajului în timpul zborului.</p> <p>(d) Tipul și cantitatea agentului de stingere a incendiilor pentru stingătoarele de incendiu impuse trebuie să fie adecvate tipurilor de incendii probabile a se produce în compartimentul în care stingătorul este prevăzut spre utilizare și, pentru compartimentele ocupate de persoane, să reducă riscul de acumulare a gazelor toxice.</p> <p>(e) Avioanele trebuie să fie echipate cu cel puțin numărul de stingătoare de incendiu manuale indicat în tabelul 1, amplasate convenabil astfel</p>	<p>CAT.IDE.A.250 Stingătoare de incendiu manuale</p> <p>(a) Avioanele trebuie să fie echipate cu cel puțin un stingător de incendiu manual în compartimentul pentru echipajul de zbor.</p> <p>(b) Cel puțin un stingător de incendiu manual trebuie să fie amplasat în fiecare bucătărie care nu se află în compartimentul principal pentru pasageri sau să fie ușor accesibil spre utilizare din aceasta.</p> <p>(c) Cel puțin un stingător de incendiu manual trebuie să fie disponibil pentru utilizare în fiecare compartiment pentru încărcătură sau bagaje de clasa A sau clasa B și în fiecare compartiment pentru încărcătură de clasa E care este accesibil membrilor echipajului în timpul zborului.</p> <p>(d) Tipul și cantitatea agentului de stingere a incendiilor pentru stingătoarele de incendiu impuse trebuie să fie adecvate tipurilor de incendii probabile a se produce în compartimentul în care stingătorul este prevăzut spre utilizare și, pentru compartimentele ocupate de persoane, să reducă riscul de acumulare a gazelor toxice.</p> <p>(e) Avioanele trebuie să fie echipate cu cel puțin numărul de stingătoare de incendiu</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>încât să fie corespunzător accesibile spre utilizare în fiecare compartiment pentru pasageri.</p> <p><u>Tabelul 1</u> Număr de stingătoare de incendiu manuale</p>	<p>manuale indicat în tabelul 1, amplasate convenabil astfel încât să fie corespunzător accesibile spre utilizare în fiecare compartiment pentru pasageri.</p> <p><u>Tabelul 1</u> Număr de stingătoare de incendiu manual</p>		
<p>CAT.IDE.A.255 Topoare de siguranță și rânghi de fier</p> <p>(a) Avioanele cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg sau cu o MOPSC de peste nouă locuri trebuie să fie echipate cu cel puțin un topor de siguranță sau o rangă în compartimentul pentru echipajul de zbor.</p> <p>(b) În cazul avioanelor cu o MOPSC de peste 200 de locuri, un topor de siguranță sau o rangă suplimentară trebuie amplasată în bucătăria aflată cel mai în spate sau lângă aceasta.</p> <p>(c) Topoarele de siguranță și rânghile amplasate în compartimentul pentru pasageri nu trebuie să fie vizibile pentru aceștia.</p>	<p>CAT.IDE.A.255 Topoare de siguranță și rânghi de fier</p> <p>(a) Avioanele cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg sau cu o MOPSC de peste nouă locuri trebuie să fie echipate cu cel puțin un topor de siguranță sau o rangă în compartimentul pentru echipajul de zbor.</p> <p>(b) În cazul avioanelor cu o MOPSC de peste 200 de locuri, un topor de siguranță sau o rangă suplimentară trebuie amplasată în bucătăria aflată cel mai în spate sau lângă aceasta.</p> <p>(c) Topoarele de siguranță și rânghile amplasate în compartimentul pentru pasageri nu trebuie să fie vizibile pentru aceștia.</p>	Compatibil	
<p>CAT.IDE.A.260 Marcarea punctelor de spargere</p> <p>Dacă pe avion sunt marcate zone ale fuzelajului adecvate pentru spargere de către echipele de salvare în caz de urgență, aceste zone trebuie să fie marcate după cum se indică în figura 1.</p> <p><u>Figura 1</u></p>	<p>CAT.IDE.A.260 Marcarea punctelor de spargere</p> <p>Dacă pe avion sunt marcate zone ale fuzelajului adecvate pentru spargere de către echipele de salvare în caz de urgență, aceste zone trebuie să fie marcate după cum se indică în figura 1.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
------------------------------	--	---------------------------------	--------------------

	<u>Figura 1. Marcarea punctelor de spargere</u>		
<p>CAT.IDE.A.265 Mijloace de evacuare de urgență</p> <p>(a) Avioanele cu pragurile ieșirilor de urgență pentru pasageri care depășesc 1,83 m (6 ft) față de sol trebuie să fie echipate la fiecare dintre aceste ieșiri cu mijloace care să permită pasagerilor și echipajului să ajungă la sol în siguranță în caz de urgență.</p> <p>(b) Fără a aduce atingere literei (a), aceste mijloace nu sunt necesare la ieșirile aflate deasupra aripilor dacă locul proiectat în structura avionului la care se termină traseul de evacuare este situat la o înălțime mai mică de 1,83 m (6 ft) față de sol, avionul fiind la sol, trenul de aterizare scos și flapsurile în poziție de decolare sau de aterizare, luându-se în considerare poziția în care flapsul este la înălțimea mai mare față de sol.</p> <p>(c) Avioanele în care se impune existența unei ieșiri de urgență separate pentru echipajul de zbor pentru care punctul cel mai de jos al ieșirii de urgență este situat la o înălțime mai mare de 1,83 m (6 ft) față de sol trebuie să fie echipate cu un mijloc care să ajute toți membrii echipajului de zbor la coborâre pentru a ajunge la sol în siguranță în caz de urgență.</p>	<p>CAT.IDE.A.265 Mijloace de evacuare de urgență</p> <p>(a) Avioanele cu pragurile ieșirilor de urgență pentru pasageri care depășesc 1,83 m (6 ft) față de sol trebuie să fie echipate la fiecare dintre aceste ieșiri cu mijloace care să permită pasagerilor și echipajului să ajungă la sol în siguranță în caz de urgență.</p> <p>(b) Fără a aduce atingere lit.(a), aceste mijloace nu sunt necesare la ieșirile aflate deasupra aripilor dacă locul proiectat în structura avionului la care se termină traseul de evacuare este situat la o înălțime mai mică de 1,83 m (6 ft) față de sol, avionul fiind la sol, trenul de aterizare scos și flapsurile în poziție de decolare sau de aterizare, luându-se în considerare poziția în care flapsul este la înălțimea mai mare față de sol.</p> <p>(c) Avioanele în care se impune existența unei ieșiri de urgență separate pentru echipajul de zbor pentru care punctul cel mai de jos al ieșirii de urgență este situat la o înălțime mai mare de 1,83 m (6 ft) față de sol trebuie să fie echipate cu un mijloc care să ajute toți membrii echipajului de</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(d) Înălțimile menționate la literele (a) și (c) se măsoară:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. cu trenul de aterizare scos; și 2. după distrugerea sau scoaterea nereușită a uneia sau a mai multor gambe ale trenului de aterizare, în cazul avioanelor cu un certificat de tip eliberat după 31 martie 2000. 	<p>zbor la coborâre pentru a ajunge la sol în siguranță în caz de urgență.</p> <p>(d) Înălțimile menționate la lit. (a) și (c) se măsoară:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. cu trenul de aterizare scos; și 2. după distrugerea sau scoaterea nereușită a uneia sau a mai multor gambe ale trenului de aterizare, în cazul avioanelor cu un certificat de tip eliberat după 31 martie 2000. 		
<p>CAT.IDE.A.270 Megafoane Avioanele cu o MOPSC de peste 60 de locuri care transportă cel puțin un pasager trebuie să fie echipate cu următoarele cantități de megafoane portabile alimentate cu baterii, ușor accesibile pentru utilizare de către membrii echipajului în timpul unei evacuării de urgență: (a) pentru fiecare punte pentru pasageri: <u>Tabelul 1</u> Număr de megafoane (b) pentru avioanele cu mai mult de o punte pentru pasageri, în toate cazurile în care configurația totală a locurilor pentru pasageri este mai mare de 60, se impune cel puțin un megafon.</p>	<p>CAT.IDE.A.270 Megafoane Avioanele cu o MOPSC de peste 60 de locuri, care transportă cel puțin un pasager, trebuie să fie echipate cu următoarele cantități de megafoane portabile alimentate cu baterii, ușor accesibile pentru utilizare de către membrii echipajului în timpul unei evacuării de urgență: (a) pentru fiecare punte pentru pasageri: <u>Tabelul 1</u> Număr de megafoane (b) pentru avioanele cu mai mult de o punte pentru pasageri, în toate cazurile în care configurația totală a locurilor pentru pasageri este mai mare de 60, se impune cel puțin un megafon.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>CAT.IDE.A.275 Iluminarea și marcajele de urgență</p> <p>(a) Avioanele cu o MOPSC de peste nouă locuri trebuie să fie echipate cu un sistem de iluminare în caz de urgență, care să aibă o sursă de alimentare independentă, pentru a facilita evacuarea avionului.</p> <p>(b) În cazul avioanelor cu o MOPSC de peste 19 locuri, sistemul de iluminare în caz de urgență menționat la litera (a) trebuie să includă:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. surse pentru iluminarea generală a cabinei; 2. iluminarea internă la nivelul podelei în zonele ieșirilor de urgență; 3. marcaje și semne de localizare iluminate pentru ieșirile de urgență; 4. în cazul avioanelor pentru care cererea de certificat de tip sau pentru un document echivalent a fost depusă înainte de 1 mai 1972, atunci când sunt exploatate pe timp de noapte, iluminatul exterior de urgență la toate ieșirile aflate deasupra aripilor și la ieșirile la care sunt impuse mijloace de asistență pentru coborâre; 5. în cazul avioanelor pentru care cererea de certificat de tip sau pentru un document echivalent a fost depusă după 30 aprilie 1972, atunci când sunt exploatate pe timp de noapte, iluminatul exterior de urgență la toate ieșirile de urgență pentru pasageri; și 6. în cazul avioanelor al căror certificat de tip a fost eliberat prima dată la 31 decembrie 1957 sau după această dată, sistem(e) de marcă pentru calea de evacuare de urgență din vecinătatea podelei în compartimentele pentru pasageri. 	<p>CAT.IDE.A.275 Iluminarea și marcajele de urgență</p> <p>(a) Avioanele cu o MOPSC de peste nouă locuri trebuie să fie echipate cu un sistem de iluminare în caz de urgență, care să aibă o sursă de alimentare independentă, pentru a facilita evacuarea avionului.</p> <p>(b) În cazul avioanelor cu o MOPSC de peste 19 locuri, sistemul de iluminare în caz de urgență menționat la lit. (a) trebuie să includă:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. surse pentru iluminarea generală a cabinei; 2. iluminarea internă la nivelul podelei în zonele ieșirilor de urgență; 3. marcaje și semne de localizare iluminate pentru ieșirile de urgență; 4. în cazul avioanelor pentru care cererea de certificat de tip sau pentru un document echivalent a fost depusă înainte de 1 mai 1972, atunci când sunt exploatate pe timp de noapte, iluminatul exterior de urgență la toate ieșirile aflate deasupra aripilor și la ieșirile la care sunt impuse mijloace de asistență pentru coborâre; 5. în cazul avioanelor pentru care cererea de certificat de tip sau pentru un document echivalent a fost depusă după 30 aprilie 1972, atunci când sunt exploatate pe timp de noapte, iluminatul exterior de urgență la toate ieșirile de urgență pentru pasageri; și 6. în cazul avioanelor al căror certificat de tip a fost eliberat prima dată la 31 	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(c) În cazul avioanelor cu o MOPSC de 19 sau mai puține locuri care sunt certificate de tip pe baza specificației de certificare a agenției, sistemul de iluminare în caz de urgență menționat la litera (a) trebuie să includă echipamentele menționate la litera (b) subpunctele 1, 2 și 3.</p> <p>(d) În cazul avioanelor cu o MOPSC de 19 sau mai puține locuri care nu sunt certificate de tip pe baza specificației de certificare a agenției, sistemul de iluminare în caz de urgență menționat la litera (a) trebuie să includă echipamentele menționate la litera (b) subpunctul 1.</p> <p>(e) Avioanele cu o MOPSC de nouă sau mai puține locuri, exploatate pe timp de noapte, trebuie să fie echipate cu o sursă pentru iluminarea generală a cabinei pentru a facilita evacuarea avionului.</p>	<p>decembrie 1957 sau după această dată, sistem(e) de marcare pentru calea de evacuare de urgență din vecinătatea podelei în compartimentele pentru pasageri.</p> <p>(c) În cazul avioanelor cu o MOPSC de 19 sau mai puține locuri care sunt certificate de tip pe baza specificației de certificare, sistemul de iluminare în caz de urgență menționat la lit. (a) trebuie să includă echipamentele menționate la lit. (b) pct. 1, 2 și 3.</p> <p>(d) În cazul avioanelor cu o MOPSC de 19 sau mai puține locuri care nu sunt certificate de tip pe baza specificației de certificare, sistemul de iluminare în caz de urgență menționat la lit. (a) trebuie să includă echipamentele menționate la lit. (b) pct. 1;</p> <p>(e) Avioanele cu o MOPSC de nouă sau mai puține locuri, exploatate pe timp de noapte, trebuie să fie echipate cu o sursă pentru iluminarea generală a cabinei pentru a facilita evacuarea avionului.</p>		
<p>CAT.IDE.A.280 Emițător pentru localizare în caz de urgență (ELT)</p> <p>(a) Avioanele cu o MOPSC de peste 19 locuri trebuie să fie echipate cu cel puțin:</p> <p>1. două ELT, dintre care unul este automat, sau un ELT și un mijloc de localizare a aeronavei care îndeplinește cerințele de la secțiunea CAT.GEN.MPA. 210, în cazul avioanelor</p>	<p>CAT.IDE.A.280 Emițător pentru localizare în caz de urgență (ELT)</p> <p>(a) Avioanele cu o MOPSC de peste 19 locuri trebuie să fie echipate cu cel puțin:</p> <p>1. două ELT, dintre care unul este automat, sau un ELT și un mijloc de localizare a aeronavei care îndeplinește cerințele de la CAT.GEN.MPA.210, în cazul avioanelor</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>pentru care s-a emis un certificat individual de navigabilitate după 1 iulie 2008; sau</p> <p>2. un ELT automat sau două ELT de orice tip sau un mijloc de localizare a aeronavei care îndeplinește cerințele de la secțiunea CAT.GEN.MPA. 210, în cazul avioanelor al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată la 1 iulie 2008 sau înainte de această dată.</p> <p>(b) Avioanele cu o MOPSC de 19 sau mai puține locuri trebuie să fie echipate cu cel puțin:</p> <p>1. un ELT automat sau o localizare de aeronavă înseamnă îndeplinirea prevederilor de la punctul CAT.GEN.MPA. 210, în cazul avioanelor al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat după 1 iulie 2008; sau</p> <p>2. un ELT sau o localizare de aeronavă înseamnă îndeplinirea prevederilor de la punctul CAT.GEN.MPA. 210, în cazul avioanelor al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată la 1 iulie 2008 sau înainte de această dată.</p> <p>(c) Un ELT de orice tip trebuie să aibă capacitatea de a transmite simultan pe 121,5 MHz și 406 MHz.</p>	<p>pentru care s-a emis un certificat individual de navigabilitate după 1 iulie 2008; sau</p> <p>2. un ELT automat sau două ELT de orice tip sau un mijloc de localizare a aeronavei care îndeplinește cerințele de la CAT.GEN.MPA.210, în cazul avioanelor al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată la 1 iulie 2008 sau înainte de această dată.</p> <p>(b) Avioanele cu o MOPSC de 19 sau mai puține locuri trebuie să fie echipate cu cel puțin:</p> <p>1. un ELT automat sau o localizare de aeronavă înseamnă îndeplinirea prevederilor de la CAT.GEN.MPA.210, în cazul avioanelor al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat după 1 iulie 2008; sau</p> <p>2. un ELT sau o localizare de aeronavă înseamnă îndeplinirea prevederilor de la CAT.GEN.MPA.210, în cazul avioanelor al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată la 1 iulie 2008 sau înainte de această dată.</p> <p>(c) Un ELT de orice tip trebuie să aibă capacitatea de a transmite simultan pe 121,5 MHz și 406 MHz.</p>		
<p>CAT.IDE.A.285 Zborul deasupra întinderilor de apă</p> <p>(a) Următoarele avioane trebuie să fie echipate cu o vestă de salvare pentru fiecare persoană de la bord sau cu un dispozitiv de flotabilitate</p>	<p>CAT.IDE.A.285 Zborul deasupra întinderilor de apă</p> <p>(a) Următoarele avioane trebuie să fie echipate cu o vestă de salvare pentru fiecare persoană de la bord sau cu un</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>echivalent pentru fiecare persoană de la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni, depozitat într-o poziție în care să fie ușor accesibil de pe scaunul sau din cușeta persoanei căreia îi este destinat:</p> <p>1. avioanele terestre care sunt exploatate deasupra întinderilor de apă la o distanță de peste 50 de mile nautice de țărm sau care decolează sau aterizează pe un aerodrom unde traiectoria de decolare sau de apropiere este dispusă deasupra apei astfel încât, în cazul unui incident, există probabilitatea unei amerizări; și</p> <p>2. hidroavioanele exploatate deasupra întinderilor de apă.</p> <p>(b) Fiecare vestă de salvare sau dispozitiv individual de flotabilitate echivalent trebuie să fie echipat cu un mijloc de iluminare electrică în scopul ușurării localizării persoanelor.</p> <p>(c) Hidroavioanele operate deasupra întinderilor de apă trebuie să fie echipate cu:</p> <p>1. o ancoră pentru apă sau alt echipament necesar pentru a facilita amararea, ancorarea sau manevrarea hidroavionului pe apă, adecvate mărimii, masei și caracteristicilor sale de manevrare;</p> <p>2. echipamente pentru producerea semnalelor sonore prevăzute în reglementările internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, după caz.</p> <p>(d) Avioanele exploatate deasupra întinderilor de apă la o distanță față de un teren potrivit pentru efectuarea unei aterizări de urgență mai mare decât cea corespunzătoare pentru:</p>	<p>dispozitiv de flotabilitate echivalent pentru fiecare persoană de la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni, depozitat într-o poziție în care să fie ușor accesibil de pe scaunul sau din cușeta persoanei căreia îi este destinat:</p> <p>1. avioanele terestre care sunt exploatate deasupra întinderilor de apă la o distanță de peste 50 de mile nautice de țărm sau care decolează sau aterizează pe un aerodrom unde traiectoria de decolare sau de apropiere este dispusă deasupra apei astfel încât, în cazul unui incident, există probabilitatea unei amerizări; și</p> <p>2. hidroavioanele exploatate deasupra întinderilor de apă.</p> <p>(b) Fiecare vestă de salvare sau dispozitiv individual de flotabilitate echivalent trebuie să fie echipat cu un mijloc de iluminare electrică în scopul ușurării localizării persoanelor.</p> <p>(c) Hidroavioanele operate deasupra întinderilor de apă trebuie să fie echipate cu:</p> <p>1. ancoră pentru apă sau alt echipament necesar pentru a facilita amararea, ancorarea sau manevrarea hidroavionului pe apă, adecvate mărimii, masei și caracteristicilor sale de manevrare;</p> <p>2. echipamente pentru producerea semnalelor sonore prevăzute în reglementările internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, după caz.</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>1. 120 de minute de zbor la viteza de croazieră sau 400 de mile nautice, luându-se în considerare valoarea mai mică, în cazul avioanelor care au capacitatea de a continua zborul către un aerodrom cu motorul (motoarele) critic(e) devenit(e) inoperant(e) în orice punct de-a lungul rutei sau al devierilor planificate; sau</p> <p>2. în cazul tuturor celorlalte avioane, 30 de minute de zbor la viteza de croazieră sau 100 de mile nautice, luându-se în considerare valoarea mai mică, trebuie să fie echipate cu echipamentele precizate la litera (e).</p> <p>(e) Avioanele care sunt conforme cu prevederile de la litera (d) trebuie să transporte la bord următoarele echipamente:</p> <p>1. suficiente bărci de salvare pentru a transporta toți pasagerii de la bord, depozitate astfel încât să se ușureze utilizarea lor imediată în caz de urgență și cu o capacitate suficientă pentru a asigura un loc tuturor supraviețuitorilor în cazul pierderii bărcii cu cea mai mare capacitate nominală;</p> <p>2. o lumină de localizare a supraviețuitorilor în fiecare barcă;</p> <p>3. echipamente de salvare care să ofere mijloace de susținere a vieții, adecvate zborului care urmează a fi efectuat; și</p> <p>4. cel puțin două ELT de supraviețuire (ELT(S)).</p> <p>(f) Până la 1 ianuarie 2019 cel târziu, avioanele cu o MCTOM mai mare de 27 000 kg și cu o</p>	<p>(d) Avioanele exploatare deasupra întinderilor de apă la o distanță față de un teren potrivit pentru efectuarea unei aterizări de urgență mai mare decât cea corespunzătoare pentru:</p> <p>1. 120 de minute de zbor la viteza de croazieră sau 400 de mile nautice, luându-se în considerare valoarea mai mică, în cazul avioanelor care au capacitatea de a continua zborul către un aerodrom cu motorul (motoarele) critic(e) devenit(e) inoperant(e) în orice punct de-a lungul rutei sau al devierilor planificate; sau</p> <p>2. în cazul tuturor celorlalte avioane, 30 de minute de zbor la viteza de croazieră sau 100 de mile nautice, luându-se în considerare valoarea mai mică, trebuie să fie echipate cu echipamentele precizate la lit. (e).</p> <p>(e) Avioanele care sunt conforme cu prevederile de la lit. (d) trebuie să transporte la bord următoarele echipamente:</p> <p>1. suficiente bărci de salvare pentru a transporta toți pasagerii de la bord, depozitate astfel încât să se ușureze utilizarea lor imediată în caz de urgență și cu o capacitate suficientă pentru a asigura un loc tuturor supraviețuitorilor în cazul pierderii bărcii cu cea mai mare capacitate nominală;</p> <p>2. o lumină de localizare a supraviețuitorilor în fiecare barcă;</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>MOPSC de peste 19 locuri și toate avioanele cu o MCTOM mai mare de 45 500 kg trebuie să fie echipate cu un dispozitiv de localizare subacvatică fixat printr-un dispozitiv sigur care funcționează la o frecvență de 8,8 kHz ± 1 kHz, cu excepția cazului în care:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. avionul este operat pe rutele pe care se află în orice punct la o distanță de maxim 180 de mile nautice de mal; sau 2. avionul este echipat cu mijloace robuste și automate de determinare cu precizie, în urma unui accident în care avionul este grav avariat, a poziției punctului de încetare a zborului. 	<ol style="list-style-type: none"> 3. echipamente de salvare care să ofere mijloace de susținere a vieții, adecvate zborului care urmează a fi efectuat; și 4. cel puțin două ELT de supraviețuire (ELT(S)). <p>(f) Avioanele cu o MCTOM mai mare de 27 000 kg și cu o MOPSC de peste 19 locuri și toate avioanele cu o MCTOM mai mare de 45 500 kg trebuie să fie echipate cu un dispozitiv de localizare subacvatică fixat printr-un dispozitiv sigur care funcționează la o frecvență de 8,8 kHz ± 1 kHz, cu excepția cazului în care:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. avionul este operat pe rutele pe care se află în orice punct la o distanță de maximum 180 de mile nautice de mal; sau 2. avionul este echipat cu mijloace robuste și automate de determinare cu precizie, în urma unui accident în care avionul este grav avariat, a poziției punctului de încetare a zborului. 		
<p>CAT.IDE.A.305 Echipamente de supraviețuire</p> <p>(a) Avioanele exploatare peste zone în care operațiunile de căutare și salvare ar fi deosebit de dificile trebuie să fie echipate cu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. echipamente de semnalizare pentru a produce semnale de pericol; 2. cel puțin un ELT(S); și 	<p>CAT.IDE.A.305 Echipamente de supraviețuire</p> <p>(a) Avioanele exploatare peste zone în care operațiunile de căutare și salvare ar fi deosebit de dificile trebuie să fie echipate cu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. echipamente de semnalizare pentru a produce semnale de pericol; 2. cel puțin un ELT(S); și 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>3. echipamente suplimentare de supraviețuire pentru ruta pe care urmează să se zboare, luând în considerare numărul persoanelor de la bord.</p> <p>(b) Nu este nevoie să se transporte echipamentele suplimentare de supraviețuire specificate la litera (a) punctul 3 atunci când avionul:</p> <p>1. rămâne la o distanță față de o zonă în care operațiunile de căutare și salvare nu sunt deosebit de dificile echivalentă cu:</p> <p>(i) 120 de minute de zbor la viteza de croazieră cu un motor inoperant (OEI) pentru avioanele care au capacitatea de a continua zborul către un aerodrom cu motorul (motoarele) critic(e) devenit(e) inoperant(e) în orice punct de-a lungul rutei sau al devierilor planificate; sau</p> <p>(ii) 30 de minute de zbor la viteza de croazieră pentru toate celelalte avioane;</p> <p>2. rămâne la o distanță care nu este mai mare decât cea corespunzătoare pentru 90 de minute de zbor la viteza de croazieră față de o zonă adecvată pentru efectuarea unei aterizări de urgență, pentru avioanele certificate conform standardului de navigabilitate aplicabil.</p>	<p>3. echipamente suplimentare de supraviețuire pentru ruta pe care urmează să se zboare, luând în considerare numărul persoanelor de la bord.</p> <p>(b) Nu este nevoie să se transporte echipamentele suplimentare de supraviețuire specificate la lit. (a) pct. 3 atunci când avionul:</p> <p>1. rămâne la o distanță față de o zonă în care operațiunile de căutare și salvare nu sunt deosebit de dificile echivalentă cu:</p> <p>(i) 120 de minute de zbor la viteza de croazieră cu un motor inoperant (OEI) pentru avioanele care au capacitatea de a continua zborul către un aerodrom cu motorul (motoarele) critic(e) devenit(e) inoperant(e) în orice punct de-a lungul rutei sau al devierilor planificate; sau</p> <p>(ii) 30 de minute de zbor la viteza de croazieră pentru toate celelalte avioane;</p> <p>2. rămâne la o distanță care nu este mai mare decât cea corespunzătoare pentru 90 de minute de zbor la viteza de croazieră față de o zonă adecvată pentru efectuarea unei aterizări de urgență, pentru avioanele certificate conform standardului de navigabilitate aplicabil.</p>		
<p>CAT.IDE.A.325 Cască</p> <p>(a) Avioanele trebuie să fie echipate cu cască cu microfon sau cu lavalieră sau cu un dispozitiv echivalent pentru fiecare membru al echipajului</p>	<p>CAT.IDE.A.325 Cască</p> <p>(a) Avioanele trebuie să fie echipate cu cască cu microfon sau cu lavalieră sau cu un dispozitiv echivalent pentru fiecare membru al echipajului de zbor la postul său</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>de zbor la postul său de lucru în compartimentul pentru echipajul de zbor.</p> <p>(b) Avioanele exploatare în condiții IFR sau pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu un buton de transmisie pe comanda manuală a tangajului și ruliului pentru fiecare membru al echipajului de zbor necesar.</p>	<p>de lucru în compartimentul pentru echipajul de zbor.</p> <p>(b) Avioanele exploatare în condiții IFR sau pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu un buton de transmisie pe comanda manuală a tangajului și ruliului pentru fiecare membru al echipajului de zbor necesar.</p>		
<p>CAT.IDE.A.330 Echipamentele de radiocomunicații</p> <p>(a) Avioanele trebuie să fie echipate cu echipamentele de radiocomunicații necesare conform cerințelor spațiului aerian aplicabil.</p> <p>(b) Echipamentele de radiocomunicații asigură comunicațiile pe frecvența aeronautică de urgență de 121,5 MHz.</p>	<p>CAT.IDE.A.330 Echipamentele de radiocomunicații</p> <p>(a) Avioanele trebuie să fie echipate cu echipamentele de radiocomunicații necesare conform cerințelor spațiului aerian aplicabil.</p> <p>(b) Echipamentele de radiocomunicații asigură comunicațiile pe frecvența aeronautică de urgență de 121,5 MHz.</p>	Compatibil	
<p>CAT.IDE.A.335 Panoul de selectare audio</p> <p>Avioanele exploatare în condiții IFR trebuie să fie echipate cu un panou de selectare audio accesibil din fiecare post de lucru al membrilor echipajului de zbor necesari.</p>	<p>CAT.IDE.A.335 Panoul de selectare audio</p> <p>Avioanele exploatare în condiții IFR trebuie să fie echipate cu un panou de selectare audio accesibil din fiecare post de lucru al membrilor echipajului de zbor necesari.</p>	Compatibil	
<p>CAT.IDE.A.340 Echipamentele radio pentru operațiuni în condiții VFR pe rute pe care se navighează după repere vizuale terestre</p> <p>Avioanele operate în condiții VFR pe rute pe care se navighează după repere vizuale terestre trebuie să fie echipate cu echipamente de</p>	<p>CAT.IDE.A.340 Echipamentele radio pentru operațiuni în condiții VFR pe rute pe care se navighează după repere vizuale terestre</p> <p>Avioanele operate în condiții VFR pe rute pe care se navighează după repere vizuale terestre trebuie să fie echipate cu</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>radiocomunicații necesare în condiții normale de propagare a undelor radio pentru a îndeplini următoarele funcții:</p> <p>(a) comunicarea cu stațiile adecvate de la sol;</p> <p>(b) comunicarea cu stațiile ATC adecvate din orice punct din spațiul aerian controlat în care se intenționează executarea zborurilor; și</p> <p>(c) primirea informațiilor meteorologice.</p>	<p>echipamente de radiocomunicații necesare în condiții normale de propagare a undelor radio pentru a îndeplini următoarele funcții:</p> <p>(a) comunicarea cu stațiile adecvate de la sol;</p> <p>(b) comunicarea cu stațiile ATC adecvate din orice punct din spațiul aerian controlat în care se intenționează executarea zborurilor; și</p> <p>(c) primirea informațiilor meteorologice.</p>		
<p>CAT.IDE.A.345 Echipament de comunicații, de navigație și de supraveghere pentru operațiuni în condiții IFR sau în condiții VFR pe rute pe care nu se navighează după repere vizuale terestre</p> <p>(a) Avioanele operate în condiții IFR sau în condiții VFR pe rute pe care nu se navighează după repere vizuale terestre trebuie să fie echipate cu echipamente de radiocomunicații, de navigație și de supraveghere în conformitate cu cerințele spațiului aerian aplicabil.</p> <p>(b) Echipamentele de radiocomunicații includ cel puțin două sisteme independente de radiocomunicații necesare în condiții de funcționare normală pentru a comunica cu o stație adecvată de la sol din orice punct de-a lungul rutei, inclusiv al devierilor.</p> <p>(c) În pofida dispozițiilor de la litera (b), avioanele operate pentru curse scurte în spațiul aerian superior al Atlanticului de Nord (NAT HLA) care nu traversează Atlanticul de Nord</p>	<p>CAT.IDE.A.345 Echipament de comunicații, de navigație și de supraveghere pentru operațiuni în condiții IFR sau în condiții VFR pe rute pe care nu se navighează după repere vizuale terestre</p> <p>(a) Avioanele operate în condiții IFR sau în condiții VFR pe rute pe care nu se navighează după repere vizuale terestre trebuie să fie echipate cu echipamente de radiocomunicații și de navigație, în conformitate cu cerințele spațiului aerian aplicabil.</p> <p>(b) Echipamentele de radiocomunicații includ cel puțin două sisteme independente de radiocomunicații necesare în condiții de funcționare normală pentru a comunica cu o stație adecvată de la sol din orice punct de-a lungul rutei, inclusiv al devierilor.</p> <p>(c) În pofida dispozițiilor de la lit.(b), avioanele operate pentru curse scurte în</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>trebuie să fie echipate cu cel puțin un sistem de comunicații cu rază lungă, în cazul în care se publică proceduri alternative de comunicații pentru spațiul aerian în cauză.</p> <p>(d) Avioanele trebuie să aibă suficiente echipamente de navigație pentru a se asigura că, în eventualitatea defectării unui echipament în orice etapă a zborului, restul echipamentelor permit navigarea sigură în conformitate cu planul de zbor.</p> <p>(e) Avioanele care efectuează zboruri în care se prevede aterizarea în condiții IMC trebuie să fie echipate cu echipamente corespunzătoare care să poată asigura ghidarea spre un punct de la care poate fi efectuată o aterizare după repere vizuale pentru fiecare aerodrom la care este prevăzută aterizarea în condiții IMC și pentru orice aerodrom de rezervă desemnat.</p> <p>(f) Pentru operațiunile PBN, aeronava trebuie să îndeplinească cerințele de certificare a navigabilității pentru specificația de navigație corespunzătoare.</p>	<p>spațiul aerian superior al Atlanticului de Nord (NAT HLA), care nu traversează Atlanticul de Nord, trebuie să fie echipate cu cel puțin un sistem de comunicații cu rază lungă, în cazul în care se publică proceduri alternative de comunicații pentru spațiul aerian în cauză.</p> <p>(d) Avioanele trebuie să aibă suficiente echipamente de navigație pentru a se asigura că, în eventualitatea defectării unui echipament în orice etapă a zborului, restul echipamentelor permit navigarea sigură în conformitate cu planul de zbor.</p> <p>(e) Avioanele care efectuează zboruri în care se prevede aterizarea în condiții IMC trebuie să fie echipate cu echipamente corespunzătoare care să poată asigura ghidarea spre un punct de la care poate fi efectuată o aterizare după repere vizuale pentru fiecare aerodrom la care este prevăzută aterizarea în condiții IMC și pentru orice aerodrom de rezervă desemnat.</p> <p>(f) Pentru operațiunile PBN, aeronava trebuie să îndeplinească cerințele de certificare a navigabilității pentru specificația de navigație corespunzătoare.</p>		
<p>CAT.IDE.A.350 Transponderul Avioanele trebuie să fie echipate cu un transponder radar secundar de supraveghere (SSR) care raportează altitudinea barometrică și</p>	<p>CAT.IDE.A.350 Transponderul Avioanele trebuie să fie echipate cu un transponder radar secundar de supraveghere (SSR) care raportează altitudinea barometrică și cu orice altă</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
cu orice altă funcție de transponder SSR necesară pentru ruta de zbor.	funcție de transponder SSR necesară pentru ruta de zbor.		
<p>CAT.IDE.A.355 Gestionarea bazelor de date aeronautice</p> <p>(a) Bazele de date aeronautice utilizate în cadrul aplicațiilor sistemelor de aeronavă certificate respectă cerințele de calitate a datelor care sunt adecvate pentru utilizarea prevăzută a datelor.</p> <p>(b) Operatorul trebuie să asigure distribuția și introducerea în timp util a unor baze de date aeronautice actuale și nemodificate în toate aeronavele cărora le sunt necesare.</p> <p>(c) În pofida oricăror alte cerințe de raportare a evenimentelor, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) nr. 376/2014, operatorul raportează furnizorului bazei de date cazurile de date eronate, inconsecvente sau lipsă despre care s-ar putea preconiza în mod rezonabil că ar constitui un pericol pentru zbor.</p> <p>În astfel de cazuri, operatorul informează echipajul de zbor și pe ceilalți membri ai personalului vizați și se asigură că datele afectate nu sunt utilizate.</p>	<p>CAT.IDE.A.355 Gestionarea datelor electronice de navigație</p> <p>(a) Bazele de date aeronautice utilizate în cadrul aplicațiilor sistemelor de aeronavă certificate respectă cerințele de calitate a datelor care sunt adecvate pentru utilizarea prevăzută a datelor.</p> <p>(b) Operatorul trebuie să asigure distribuția și introducerea în timp util a unor baze de date aeronautice actuale și nemodificate în toate aeronavele cărora le sunt necesare.</p> <p>(c) În pofida oricăror alte cerințe de raportare a evenimentelor, astfel cum sunt definite în RAC-RAASEAC, operatorul raportează furnizorului bazei de date cazurile de date eronate, inconsecvente sau lipsă despre care s-ar putea preconiza în mod rezonabil că ar constitui un pericol pentru zbor.</p> <p>În astfel de cazuri, operatorul informează echipajul de zbor și pe ceilalți membri ai personalului vizați și se asigură că datele afectate nu sunt utilizate.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>SECȚIUNEA 2 Elicoptere CAT.IDE.H.100 Instrumente și echipamente – generalități (a) Instrumentele și echipamentele impuse de prezenta subparte sunt aprobate în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile, cu excepția următoarelor elemente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. lanterne autonome; 2. un mijloc precis de indicare a timpului; 3. suport pentru hărți; 4. trusă de prim-ajutor; 5. megafoane; 6. echipamente de supraviețuire și de semnalizare; 7. ancore pentru apă și echipamente pentru amarare; 8. dispozitive de siguranță pentru copii. <p>(b) Instrumentele și echipamentele care nu sunt impuse de prezenta anexă (partea CAT), precum și orice alte echipamente care nu sunt impuse de prezentul regulament, dar care sunt transportate la bord în timpul unui zbor respectă următoarele cerințe:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. informațiile oferite de aceste instrumente, echipamente sau accesorii nu se folosesc de către membrii echipajului de zbor pentru a se conforma anexei II la Regulamentul (UE) 2018/1139 sau punctelor CAT.IDE.H.330, CAT.IDE.H.335, CAT.IDE.H.340 și CAT.IDE.H.345 din prezenta anexă; 	<p>Secțiunea a 2-a Elicoptere CAT.IDE.H.100 Instrumente și echipamente – generalități (a) Instrumentele și echipamentele impuse de prezenta subparte sunt aprobate în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile, cu excepția următoarelor elemente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. lanterne autonome; 2. un mijloc precis de indicare a timpului; 3. suport pentru hărți; 4. trusa de prim ajutor; 5. megafoane; 6. echipamente de supraviețuire și de semnalizare; 7. ancore pentru apă și echipamente pentru amarare; 8. dispozitive de siguranță pentru copii. <p>(b) Instrumentele și echipamentele care nu sunt impuse de anexa nr.4 (Partea CAT), precum și orice alte echipamente care nu sunt impuse de Regulament, dar care sunt transportate la bord în timpul unui zbor respectă următoarele cerințe:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. informațiile oferite de aceste instrumente, echipamente sau accesorii nu se folosesc de către membrii echipajului de zbor pentru a se conforma anexei nr. 1 la Codul aerian sau CAT.IDE.H.330, CAT.IDE.H.335, CAT.IDE.H.340 și CAT.IDE.H.345; 		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>2. instrumentele și echipamentele nu afectează navigabilitatea elicopterului, nici în cazul defectării sau al proastei funcționări.</p> <p>(c) În cazul în care echipamentul urmează să fie folosit de un membru al echipajului de zbor la postul său în timpul zborului, acesta este operabil rapid de la acel post. În cazul în care este necesar ca un echipament să fie utilizat de mai mult de un singur membru al echipajului de zbor, acesta se instalează astfel încât echipamentul să fie utilizabil rapid din orice post în care se impune utilizarea echipamentului.</p> <p>(d) Acele instrumente care sunt folosite de oricare membru al echipajului de zbor trebuie dispuse astfel încât să permită membrului echipajului de zbor să vadă rapid indicațiile de la postul său, cu o deviere minimă posibilă a poziției și a direcției privirii adoptate în mod normal atunci când privește înainte, în sensul traiectoriei de zbor.</p> <p>(e) Toate echipamentele de urgență impuse trebuie să fie ușor accesibile pentru utilizare imediată.</p>	<p>2. instrumentele și echipamentele nu afectează navigabilitatea elicopterului, nici în cazul defectării sau al proastei funcționări.</p> <p>(c) În cazul în care echipamentul urmează să fie folosit de un membru al echipajului de zbor la postul său în timpul zborului, acesta este operabil rapid de la acel post. În cazul în care este necesar ca un echipament să fie utilizat de mai mult de un singur membru al echipajului de zbor, acesta se instalează astfel încât echipamentul să fie utilizabil rapid din orice post în care se impune utilizarea echipamentului.</p> <p>(d) Acele instrumente care sunt folosite de oricare membru al echipajului de zbor trebuie dispuse astfel încât să permită membrului echipajului de zbor să vadă rapid indicațiile de la postul său, cu o deviere minimă posibilă a poziției și a direcției privirii adoptate în mod normal atunci când privește înainte, în sensul traiectoriei de zbor.</p> <p>(e) Toate echipamentele de urgență impuse trebuie să fie ușor accesibile pentru utilizare imediată.</p>		
<p>CAT.IDE.H.105 Echipamente minime de zbor</p> <p>Nu se poate iniția un zbor în momentul în care oricare dintre instrumentele, echipamentele sau funcțiile elicopterului, necesare pentru zborul</p>	<p>CAT.IDE.H.105 Echipamente minime de zbor</p> <p>Nu se poate iniția un zbor în momentul în care oricare dintre instrumentele, echipamentele sau funcțiile elicopterului, necesare pentru zborul avut în vedere, sunt</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>avut în vedere, sunt inoperante sau lipsesc, cu excepția cazului în care:</p> <p>(a) elicopterul se exploatează în conformitate cu MEL a operatorului; sau</p> <p>(b) operatorul are aprobarea autorității competente de a opera elicopterul în limitele MMEL în conformitate cu anexa III punctul ORO.MLR.105 litera (j).</p>	<p>inoperante sau lipsesc, cu excepția cazului în care:</p> <p>(a) elicopterul se exploatează în conformitate cu MEL a operatorului; sau</p> <p>(b) operatorul are aprobarea AAC de a opera elicopterul în limitele MMEL în conformitate cu ORO.MLR.105 lit. (j).</p>		
<p>CAT.IDE.H.115 Lumini de operare</p> <p>(a) Elicopterele exploatare pe timp de zi în condiții VFR trebuie să fie echipate cu un sistem de lumini anticolidiune.</p> <p>(b) Elicopterele exploatare pe timp de noapte sau în condiții IFR trebuie să fie, în plus față de litera (a), echipate cu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. sistem de lumini alimentat de sistemul electric al elicopterului pentru asigurarea iluminării adecvate a tuturor instrumentelor și echipamentelor esențiale pentru funcționarea în siguranță a elicopterului; 2. sistem de lumini alimentat de sistemul electric al elicopterului pentru asigurarea iluminării în toate compartimentele pentru pasageri; 3. o lanternă electrică independentă pentru fiecare membru necesar al echipajului, ușor accesibilă membrilor echipajului când aceștia sunt așezați la posturile lor de lucru; 4. lumini de navigație/poziție; 5. două faruri de aterizare dintre care unul singur ajustabil în zbor astfel încât să ilumineze terenul în fața elicopterului și sub acesta, precum și terenul pe ambele părți ale elicopterului; și 	<p>CAT.IDE.H.115 Lumini de operare</p> <p>(a) Elicopterele exploatare pe timp de zi în condiții VFR trebuie să fie echipate cu un sistem de lumini anticolidiune.</p> <p>(b) Elicopterele exploatare pe timp de noapte sau în condiții IFR trebuie să fie, în plus față de lit.(a), echipate cu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. sistem de lumini alimentat de sistemul electric al elicopterului pentru asigurarea iluminării adecvate a tuturor instrumentelor și echipamentelor esențiale pentru funcționarea în siguranță a elicopterului; 2. sistem de lumini alimentat de sistemul electric al elicopterului pentru asigurarea iluminării în toate compartimentele pentru pasageri; 3. o lanternă electrică independentă pentru fiecare membru necesar al echipajului, ușor accesibilă membrilor echipajului când aceștia sunt așezați la posturile lor de lucru; 4. lumini de navigație/poziție; 5. două faruri de aterizare dintre care unul singur ajustabil în zbor astfel încât să 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
6. lumini care se conformează reglementărilor internaționale referitoare la prevenirea coliziunilor pe mare, dacă elicopterul este amfibiu.	ilumineze terenul în fața elicopterului și sub acesta, precum și terenul pe ambele părți ale elicopterului; și 6. lumini care se conformează reglementărilor internaționale referitoare la prevenirea coliziunilor pe mare, dacă elicopterul este amfibiu.		
<p>CAT.IDE.H.125 Operațiuni VFR pe timp de zi – instrumente de zbor și de navigație și echipamente asociate</p> <p>(a) Elicopterele exploatare în condiții VFR pe timp de zi trebuie să fie echipate cu următoarele elemente, disponibile la postul pilotului:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Un dispozitiv de măsurare și afișare pentru: <ol style="list-style-type: none"> (i) capul magnetic; (ii) timp în ore, minute și secunde; (iii) altitudinea barometrică; (iv) viteza față de aer indicată; (v) viteza verticală; (vi) glisadă; și (vii) temperatura aerului exterior. 2. Un mijloc care să indice atunci când alimentarea cu energie a instrumentelor de zbor prevăzute nu este adecvată. <p>(b) În cazul în care sunt necesari doi piloți pentru exploatare, postul celui de-al doilea pilot trebuie să dispună de un mijloc separat suplimentar de afișare a următoarelor elemente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. altitudinea barometrică; 2. viteza față de aer indicată; 3. viteza verticală; și 4. glisadă. 	<p>CAT.IDE.H.125 Operațiuni VFR pe timp de zi – instrumente de zbor și de navigație și echipamente asociate</p> <p>(a) Elicopterele exploatare în condiții VFR pe timp de zi trebuie să fie echipate cu următoarele elemente, disponibile la postul pilotului:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Un dispozitiv de măsurare și afișare pentru: <ol style="list-style-type: none"> (i) capul magnetic; (ii) timp în ore, minute și secunde; (iii) altitudinea barometrică; (iv) viteza față de aer indicată; (v) viteza verticală; (vi) glisadă; și (vii) temperatura aerului exterior. 2. Un mijloc care să indice atunci când alimentarea cu energie a instrumentelor de zbor prevăzute nu este adecvată. <p>(b) În cazul în care sunt necesari doi piloți pentru exploatare, postul celui de-al doilea pilot trebuie să dispună de un mijloc separat suplimentar de afișare a următoarelor elemente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. altitudinea barometrică; 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(c) Elicopterele cu o MCTOM mai mare de 3 175 kg sau orice elicopter care efectuează operațiuni deasupra întinderilor de apă fără a vedea țărmul sau când vizibilitatea este sub 1 500 m trebuie să fie echipate cu un mijloc de măsurare și afișare pentru:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. atitudine; și 2. capul-compass. <p>(d) Pentru elicopterele cu o MCTOM mai mare de 3 175 kg sau cu o MOPSC de peste nouă locuri trebuie să fie disponibil un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase a sistemelor de indicare a vitezei față de aer în urma condensului sau a jivrajului.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 2. viteza față de aer indicată; 3. viteza verticală; și 4. glisadă. <p>(c) Elicopterele cu o MCTOM mai mare de 3 175 kg sau orice elicopter care efectuează operațiuni deasupra întinderilor de apă fără a vedea țărmul sau când vizibilitatea este sub 1 500 m trebuie să fie echipate cu un mijloc de măsurare și afișare pentru:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. atitudine; și 2. capul-compass. <p>(d) Pentru elicopterele cu o MCTOM mai mare de 3 175 kg sau cu o MOPSC de peste nouă locuri trebuie să fie disponibil un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase a sistemelor de indicare a vitezei față de aer în urma condensului sau a jivrajului.</p>		
<p>CAT.IDE.H.130 Operațiuni IFR sau pe timp de noapte – instrumente de zbor și de navigație și echipamente asociate</p> <p>Elicopterele exploatate în condiții VFR pe timp de noapte sau în condiții IFR trebuie să fie echipate cu următoarele elemente, disponibile la postul pilotului:</p> <p>(a) Un dispozitiv de măsurare și afișare pentru:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. capul magnetic; 2. timp în ore, minute și secunde; 3. viteza față de aer indicată; 4. viteza verticală; 5. glisadă; 	<p>CAT.IDE.H.130 Operațiuni IFR sau pe timp de noapte – instrumente de zbor și de navigație și echipamente asociate</p> <p>Elicopterele exploatate în condiții VFR pe timp de noapte sau în condiții IFR trebuie să fie echipate cu următoarele elemente, disponibile la postul pilotului:</p> <p>(a) Un dispozitiv de măsurare și afișare pentru:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. capul magnetic; 2. timp în ore, minute și secunde; 3. viteza față de aer indicată; 4. viteza verticală; 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>6. atitudine; 7. direcție stabilizată; și 8. temperatura aerului exterior.</p> <p>(b) Două dispozitive de măsurare și afișare a altitudinii barometrice. Pentru operațiunile cu un singur pilot în condiții VFR pe timp de noapte, un altimetru barometric poate fi substituit de un radioaltimetru.</p> <p>(c) Un mijloc care să indice atunci când alimentarea cu energie a instrumentelor de zbor prevăzute nu este adecvată.</p> <p>(d) Un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase a sistemelor de indicare a vitezei față de aer prevăzute la litera (a) punctul 3 și la litera (h) punctul 2 din cauza condensului sau a jivrajului.</p> <p>(e) Un mijloc de avertizare a echipajului de zbor în legătură cu defectarea mijloacelor prevăzute la litera (d) pentru elicopterele:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. pentru care s-a eliberat un certificat individual de navigabilitate la 1 august 1999 sau după această dată; sau 2. pentru care s-a eliberat un certificat individual de navigabilitate înainte de 1 august 1999, cu o MCTOM mai mare de 3 175 kg și cu o MOPSC de peste nouă locuri. <p>(f) Un dispozitiv de rezervă pentru măsurarea și afișarea atitudinii care:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. este alimentat în permanență în timpul exploatării normale și, în eventualitatea cedării totale a sistemului normal de producere a energiei electrice, se alimentează de la o sursă 	<p>5. glisada; 6. atitudinea; 7. direcție stabilizată; și 8. temperatura aerului exterior.</p> <p>(b) Două dispozitive de măsurare și afișare a altitudinii barometrice. Pentru operațiunile cu un singur pilot în condiții VFR pe timp de noapte, un altimetru barometric poate fi substituit de un radioaltimetru.</p> <p>(c) Un mijloc care să indice atunci când alimentarea cu energie a instrumentelor de zbor prevăzute nu este adecvată.</p> <p>(d) Un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase a sistemelor de indicare a vitezei față de aer prevăzute la lit. (a) pct. 3 și la lit. (h) pct. 2 din cauza condensului sau a jivrajului.</p> <p>(e) Un mijloc de avertizare a echipajului de zbor în legătură cu defectarea mijloacelor prevăzute la lit. (d) pentru elicopterele:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. pentru care s-a eliberat un certificat individual de navigabilitate la 1 august 1999 sau după această dată; sau 2. pentru care s-a eliberat un certificat individual de navigabilitate înainte de 1 august 1999, cu o MCTOM mai mare de 3 175 kg și cu o MOPSC de peste nouă locuri. <p>(f) Un dispozitiv de rezervă pentru măsurarea și afișarea atitudinii care:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. este alimentat în permanență în timpul exploatării normale și, în eventualitatea 		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>independentă de sistemul normal de producere a energiei electrice;</p> <p>2. funcționează independent de orice alt mijloc de măsurare și afișare a altitudinii;</p> <p>3. poate fi folosit de la ambele posturi de pilotaj;</p> <p>4. intră automat în funcțiune după cedarea totală a sistemului normal de producere a energiei electrice;</p> <p>5. asigură funcționarea sigură timp de minim 30 de minute sau timpul necesar să se zboare către un loc de aterizare de rezervă potrivit atunci când se operează pe un teren ostil sau deasupra mării, luându-se în considerare valoarea mai mare, de la defectarea totală a sistemului normal de producere a energiei electrice, ținându-se seama de alte sarcini asupra sursei alimentare de urgență și procedurile operaționale;</p> <p>6. este iluminat în mod adecvat în toate fazele operării; și</p> <p>7. este asociat cu un mijloc de avertizare a echipajului de zbor atunci când funcționează din propria sursă de energie, inclusiv când funcționează din sursa de alimentare de urgență.</p> <p>(g) O sursă alternativă de presiune statică pentru mijloacele de măsurare a altitudinii, vitezei față de aer și vitezei verticale.</p> <p>(h) În cazul în care sunt necesari doi piloți pentru exploatare, postul celui de-al doilea pilot trebuie să dispună de un mijloc separat de afișare a:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. altitudinea barometrică; 2. vitezei față de aer indicate; 3. vitezei verticale; 4. glisadei; 	<p>cedării totale a sistemului normal de producere a energiei electrice, se alimentează de la o sursă independentă de sistemul normal de producere a energiei electrice;</p> <p>2. funcționează independent de orice alt mijloc de măsurare și afișare a altitudinii;</p> <p>3. poate fi folosit de la ambele posturi de pilotaj;</p> <p>4. intră automat în funcțiune după cedarea totală a sistemului normal de producere a energiei electrice;</p> <p>5. asigură funcționarea sigură timp de minimum 30 de minute sau timpul necesar să se zboare către un loc de aterizare de rezervă potrivit atunci când se operează pe un teren ostil sau deasupra mării, luându-se în considerare valoarea mai mare, de la defectarea totală a sistemului normal de producere a energiei electrice, ținându-se seama de alte sarcini asupra sursei alimentare de urgență și procedurile operaționale;</p> <p>6. este iluminat în mod adecvat în toate fazele operării; și</p> <p>7. este asociat cu un mijloc de avertizare a echipajului de zbor atunci când funcționează din propria sursă de energie, inclusiv când funcționează din sursa de alimentare de urgență.</p> <p>(g) O sursă alternativă de presiune statică pentru mijloacele de măsurare a altitudinii, vitezei față de aer și vitezei verticale.</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>5. atitudinii; și 6. direcției stabilizate. (i) Pentru operațiuni în condiții IFR, un suport pentru hărți într-o poziție ușor de citit care poate fi iluminat pentru operațiuni pe timp de noapte.</p>	<p>(h) În cazul în care sunt necesari doi piloți pentru exploatare, postul celui de-al doilea pilot trebuie să dispună de un mijloc separat de afișare a: 1. altitudinii barometrice; 2. vitezei față de aer indicate; 3. vitezei verticale; 4. glisadei; 5. atitudinii; și 6. direcției stabilizate. (i) Pentru operațiuni în condiții IFR, un suport pentru hărți într-o poziție ușor de citit care poate fi iluminat pentru operațiuni pe timp de noapte.</p>		
<p>CAT.IDE.H.135 Echipamente suplimentare pentru operațiuni cu un singur pilot în condiții IFR Elicopterele exploatare în condiții IFR cu un singur pilot trebuie să fie echipate cu pilot automat care să aibă cel puțin modulele de menținere a altitudinii și a capului-compass.</p>	<p>CAT.IDE.H.135 Echipamente suplimentare pentru operațiuni cu un singur pilot în condiții IFR Elicopterele exploatare în condiții IFR cu un singur pilot trebuie să fie echipate cu pilot automat care să aibă cel puțin modulele de menținere a altitudinii și a capului-compass.</p>	Compatibil	
<p>CAT.IDE.H.145 Radioaltimetre (a) Elicopterele care efectuează zboruri deasupra întinderilor de apă trebuie să fie echipate cu un radioaltimetru cu capacitatea de a emite o avertizare sonoră sub o înălțime selectată și o avertizare vizuală la o înălțime selectabilă de către pilot, atunci când efectuează operațiuni: 1. fără vederea țărmlui;</p>	<p>CAT.IDE.H.145 Radioaltimetre (a) Elicopterele care efectuează zboruri deasupra întinderilor de apă trebuie să fie echipate cu un radioaltimetru cu capacitatea de a emite o avertizare sonoră sub o înălțime selectată și o avertizare vizuală la o înălțime selectabilă de către pilot, atunci când efectuează operațiuni: 1. fără vederea țărmlui;</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
2. în condiții de vizibilitate sub 1 500 m; 3. pe timp de noapte; sau 4. la o distanță de țărnm echivalentă cu mai mult de 3 minute de zbor la viteza normală de croazieră.	2. în condiții de vizibilitate sub 1 500 m; 3. pe timp de noapte; sau 4. la o distanță de țărnm echivalentă cu mai mult de 3 minute de zbor la viteza normală de croazieră.		
<p>CAT.IDE.H.160 Echipament radar meteorologic la bord</p> <p>Elicopterele cu o MOPSC de peste nouă locuri exploatare în condiții IFR sau pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu un echipament radar meteorologic la bord atunci când rapoartele meteorologice curente indică faptul că sunt probabile, de-a lungul rutei, furtuni sau alte condiții meteorologice potențial periculoase considerate detectabile cu ajutorul unui echipament radar meteorologic la bord.</p>	<p>CAT.IDE.H.160 Echipament radar meteorologic la bord</p> <p>Elicopterele cu o MOPSC de peste nouă locuri exploatare în condiții IFR sau pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu un echipament radar meteorologic la bord atunci când rapoartele meteorologice curente indică faptul că sunt probabile, de-a lungul rutei, furtuni sau alte condiții meteorologice potențial periculoase considerate detectabile cu ajutorul unui echipament radar meteorologic la bord.</p>	Compatibil	
<p>CAT.IDE.H.165 Echipament suplimentar pentru operațiuni în condiții de jivraj pe timp de noapte</p> <p>(a) Elicopterele exploatare în condiții probabile sau certe de jivraj pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu mijloace de iluminare sau detectare a jivrajului.</p> <p>(b) Mijloacele de iluminare a jivrajului trebuie să nu producă orbirea sau reflexia, ceea ce ar împiedica membrii echipajului să-și îndeplinească sarcinile.</p>	<p>CAT.IDE.H.165 Echipament suplimentar pentru operațiuni în condiții de jivraj pe timp de noapte</p> <p>(a) Elicopterele exploatare în condiții probabile sau certe de jivraj pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu mijloace de iluminare sau detectare a jivrajului.</p> <p>(b) Mijloacele de iluminare a jivrajului trebuie să nu producă orbirea sau reflexia, ceea ce ar împiedica membrii echipajului să-și îndeplinească sarcinile.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>CAT.IDE.H.170 Sistemul interfon pentru echipajul de zbor Elicopterele exploatare de mai mult de un membru al echipajului de zbor trebuie să fie echipate cu un sistem interfon pentru echipajul de zbor, care să includă căști și microfoane destinate utilizării de către toți membrii echipajului de zbor.</p>	<p>CAT.IDE.H.170 Sistemul interfon pentru echipajul de zbor Elicopterele exploatare de mai mult de un membru al echipajului de zbor trebuie să fie echipate cu un sistem interfon pentru echipajul de zbor, care să includă căști și microfoane destinate utilizării de către toți membrii echipajului de zbor.</p>	Compatibil	
<p>CAT.IDE.H.175 Sistemul interfon pentru membrii echipajului Elicopterele trebuie să fie echipate cu un sistem interfon pentru membrii echipajului atunci când transportă un membru al echipajului care nu este membru al echipajului de zbor.</p>	<p>CAT.IDE.H.175 Sistemul interfon pentru membrii echipajului Elicopterele trebuie să fie echipate cu un sistem interfon pentru membrii echipajului atunci când transportă un membru al echipajului care nu este membru al echipajului de zbor.</p>	Compatibil	
<p>CAT.IDE.H.180 Sistemul de adresare către pasageri (a) Elicopterele cu o MOPSC de peste nouă locuri trebuie să fie echipate cu un sistem de adresare către pasageri, cu excepția cazurilor prevăzute la litera (b). (b) Fără a aduce atingere prevederilor de la litera (a), elicopterele cu o MOPSC de peste nouă, dar sub 20 de locuri sunt scutite de echiparea cu un sistem de adresare către pasageri dacă: 1. elicopterul este proiectat fără perete despărțitor între pilot și pasageri; și 2. operatorul este capabil să demonstreze că, în timpul zborului, vocea pilotului este audibilă și inteligibilă din toate scaunele pentru pasageri.</p>	<p>CAT.IDE.H.180 Sistemul de adresare către pasageri (a) Elicopterele cu o MOPSC de peste nouă locuri trebuie să fie echipate cu un sistem de adresare către pasageri, cu excepția cazurilor prevăzute la lit. (b). (b) Fără a aduce atingere prevederilor de la lit.(a), elicopterele cu o MOPSC de peste nouă, dar sub 20 de locuri sunt scutite de echiparea cu un sistem de adresare către pasageri dacă: 1. elicopterul este proiectat fără perete despărțitor între pilot și pasageri; și 2. operatorul este capabil să demonstreze că, în timpul zborului, vocea pilotului este audibilă și inteligibilă din toate scaunele pentru pasageri.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>CAT.IDE.H.185 Înregistratorul de voce din carlingă</p> <p>(a) Următoarele tipuri de elicoptere trebuie să fie echipate cu un înregistrator de voce în carlingă (CVR):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. toate elicopterele cu o MCTOM mai mare de 7 000 kg; și 2. elicopterele cu o MCTOM mai mare de 3 175 kg și cu un certificat individual de navigabilitate eliberat pentru prima dată la 1 ianuarie 1987 sau după această dată. <p>(b) CVR trebuie să aibă capacitatea de a păstra datele înregistrate cel puțin în timpul:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ultimelor 2 ore, în cazul elicopterelor menționate la litera (a) punctele 1 și 2, dacă certificatul individual de navigabilitate este eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată; 2. ultimei ore, în cazul elicopterelor menționate la litera (a) punctul 1, dacă certificatul individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată la 1 august 1999 sau după această dată și înainte de 1 ianuarie 2016; 3. ultimelor 30 de minute, în cazul elicopterelor menționate la litera (a) punctul 1, dacă certificatul individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată înainte de 1 august 1999; sau 4. ultimelor 30 de minute, în cazul elicopterelor menționate la litera (a) punctul 2, dacă certificatul individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată înainte de 1 ianuarie 2016. 	<p>CAT.IDE.H.185 Înregistratorul de voce din carlingă</p> <p>(a) Următoarele tipuri de elicoptere trebuie să fie echipate cu un CVR:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. toate elicopterele cu o MCTOM mai mare de 7 000 kg; și 2. elicopterele cu o MCTOM mai mare de 3 175 kg și cu un certificat individual de navigabilitate eliberat pentru prima dată la 1 ianuarie 1987 sau după această dată. <p>(b) CVR trebuie să aibă capacitatea de a păstra datele înregistrate cel puțin în timpul:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ultimelor 2 ore, în cazul elicopterelor menționate la lit. (a) pct. 1 și 2, dacă certificatul individual de navigabilitate este eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată; 2. ultimei ore, în cazul elicopterelor menționate la lit. (a) pct. 1, dacă certificatul individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată la 1 august 1999 sau după această dată și înainte de 1 ianuarie 2016; 3. ultimelor 30 de minute, în cazul elicopterelor menționate la lit. (a) pct. 1, dacă certificatul individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată înainte de 1 august 1999; sau 4. ultimelor 30 de minute, în cazul elicopterelor menționate la lit. (a) pct. 2, dacă certificatul individual de 	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(c) Până cel târziu la 1 ianuarie 2019, CVR trebuie să înregistreze pe alte mijloace decât bandă magnetică sau fir magnetic.</p> <p>(d) CVR înregistrează în raport cu o scală de timp:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. comunicațiile vocale transmise din sau recepționate în compartimentul echipajului de zbor prin radio; 2. comunicațiile vocale ale membrilor echipajului de zbor cu ajutorul sistemului interfon și al sistemului de adresare către pasageri, dacă este instalat; 3. mediul sonor din compartimentul echipajului de zbor, incluzând fără întrerupere: <ol style="list-style-type: none"> (i) pentru elicopterele al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată la 1 august 1999 sau după această dată, semnalele audio recepționate de la fiecare microfon al echipajului; (ii) pentru elicopterele al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat înainte de 1 august 1999 sau după această dată, semnalele audio recepționate de la fiecare microfon al echipajului, după caz; 4. semnalele vocale sau audio de identificare a echipamentelor de navigație sau de apropiere transmise într-o cască sau într-un difuzor. <p>(e) CVR trebuie să înceapă să înregistreze înainte ca elicopterul să înceapă deplasarea prin mijloace proprii și trebuie să continue înregistrarea până la încheierea zborului, când elicopterul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.</p>	<p>navigabilitate a fost eliberat prima dată înainte de 1 ianuarie 2016.</p> <p>(c) CVR trebuie să înregistreze pe alte mijloace decât bandă magnetică sau fir magnetic.</p> <p>(d) CVR înregistrează în raport cu o scală de timp:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. comunicațiile vocale transmise din sau recepționate în compartimentul echipajului de zbor prin radio; 2. comunicațiile vocale ale membrilor echipajului de zbor cu ajutorul sistemului interfon și al sistemului de adresare către pasageri, dacă este instalat; 3. mediul sonor din compartimentul echipajului de zbor, incluzând fără întrerupere: <ol style="list-style-type: none"> (i) pentru elicopterele al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată la 1 august 1999 sau după această dată, semnalele audio recepționate de la fiecare microfon al echipajului; (ii) pentru elicopterele al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat înainte de 1 august 1999 sau după această dată, semnalele audio recepționate de la fiecare microfon al echipajului, după caz; 4. semnalele vocale sau audio de identificare a echipamentelor de navigație sau de apropiere transmise într-o cască sau într-un difuzor. 		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(f) În plus față de litera (e), în cazul elicopterelor menționate la litera (a) punctul 2 al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat la 1 august 1999 sau după această dată:</p> <p>1. CVR trebuie să înceapă să înregistreze automat, înainte ca elicopterul să înceapă deplasarea prin mijloace proprii și să continue înregistrarea până la terminarea zborului, când elicopterul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii; și</p> <p>2. în funcție de disponibilitatea energiei electrice, CVR trebuie să înceapă să înregistreze cât mai devreme posibil, în timpul verificărilor din carlingă efectuate înainte de pornirea motoarelor la începutul zborului, până la verificările din carlingă efectuate imediat după oprirea motoarelor la sfârșitul zborului.</p> <p>(g) Dacă CVR nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Până la 1 ianuarie 2020 cel târziu, acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă CVR este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.</p>	<p>(e) CVR trebuie să înceapă să înregistreze înainte ca elicopterul să înceapă deplasarea prin mijloace proprii și trebuie să continue înregistrarea până la încheierea zborului, când elicopterul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.</p> <p>(f) În plus față de lit.(e), în cazul elicopterelor menționate la lit.(a) pct.2, al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat la 1 august 1999 sau după această dată:</p> <p>1. CVR trebuie să înceapă să înregistreze automat, înainte ca elicopterul să înceapă deplasarea prin mijloace proprii și să continue înregistrarea până la terminarea zborului, când elicopterul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii; și</p> <p>2. în funcție de disponibilitatea energiei electrice, CVR trebuie să înceapă să înregistreze cât mai devreme posibil, în timpul verificărilor din carlingă efectuate înainte de pornirea motoarelor la începutul zborului, până la verificările din carlingă efectuate imediat după oprirea motoarelor la sfârșitul zborului.</p> <p>(g) Dacă CVR nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă CVR este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>CAT.IDE.H.190 Înregistratorul de date de zbor</p> <p>(a) Următoarele elicoptere trebuie să fie echipate cu un FDR care utilizeze o metodă digitală de înregistrare și stocare a datelor și pentru care să fie disponibilă o metodă de extragere rapidă a datelor din mediul de stocare:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. elicopterele cu o MCTOM mai mare de 3 175 kg al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată la 1 august 1999 sau după această dată; 2. elicopterele cu o MCTOM mai mare de 7 000 kg sau cu o MOPSC de peste nouă locuri, al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 1989 sau după această dată, dar înainte de 1 august 1999. <p>(b) FDR înregistrează parametrii necesari pentru determinarea cu acuratețe a:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. traiectoria de zbor, vitezei, atitudinii, puterii motorului, configurației și funcționării elicopterului și are capacitatea de a reține informațiile înregistrate cel puțin în timpul ultimelor 10 de ore, pentru elicopterele menționate la litera (a) punctul 1 al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată; 2. traiectoria de zbor, vitezei, atitudinii, puterii motorului și funcționării și are capacitatea de a reține informațiile înregistrate cel puțin în timpul ultimelor 8 ore, pentru elicopterele menționate la litera (a) punctul 1 al căror 	<p>CAT.IDE.H.190 Înregistratorul de date de zbor</p> <p>(a) Următoarele elicoptere trebuie să fie echipate cu un FDR care să utilizeze o metodă digitală de înregistrare și stocare a datelor și pentru care să fie disponibilă o metodă de extragere rapidă a datelor din mediul de stocare:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. elicopterele cu o MCTOM mai mare de 3 175 kg, al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată la 1 august 1999 sau după această dată; 2. elicopterele cu o MCTOM mai mare de 7 000 kg sau cu o MOPSC de peste nouă locuri, al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 1989 sau după această dată, dar înainte de 1 august 1999. <p>(b) FDR înregistrează parametrii necesari pentru determinarea cu acuratețe a:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. traiectoriei de zbor, vitezei, atitudinii, puterii motorului, configurației și funcționării elicopterului și are capacitatea de a reține informațiile înregistrate cel puțin în timpul ultimelor 10 ore, pentru elicopterele menționate la lit.(a) pct.1 al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată; 2. traiectoriei de zbor, vitezei, atitudinii, puterii motorului și funcționării și are capacitatea de a reține informațiile înregistrate cel puțin în timpul ultimelor 8 	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată înainte de 1 ianuarie 2016;</p> <p>3. traiectoria de zbor, vitezei, atitudinii, puterii motorului și funcționării și are capacitatea de a reține informațiile înregistrate cel puțin în timpul ultimelor 5 de ore, pentru elicopterele menționate la litera (a) punctul 2.</p> <p>(c) Datele se obțin de la sursele elicopterului care permit corelarea cu acuratețe cu informațiile afișate pentru echipajul de zbor.</p> <p>(d) FDR începe să înregistreze automat datele înainte ca elicopterul să se poată deplasa prin mijloace proprii și trebuie să se oprească automat după ce elicopterul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.</p> <p>(e) Dacă FDR nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Până la 1 ianuarie 2020 cel târziu, acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă FDR este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.</p>	<p>ore, pentru elicopterele menționate la lit.(a) pct.1 al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată înainte de 1 ianuarie 2016;</p> <p>3. traiectoriei de zbor, vitezei, atitudinii, puterii motorului și funcționării și are capacitatea de a reține informațiile înregistrate cel puțin în timpul ultimelor 5 ore, pentru elicopterele menționate la lit.(a) pct.2.</p> <p>(c) Datele se obțin de la sursele elicopterului care permit corelarea cu acuratețe cu informațiile afișate pentru echipajul de zbor.</p> <p>(d) FDR începe să înregistreze automat datele înainte ca elicopterul să se poată deplasa prin mijloace proprii și trebuie să se oprească automat după ce elicopterul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.</p> <p>(e) Dacă FDR nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă FDR este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.</p>		
<p>CAT.IDE.H.191 Înregistrator de zbor de construcție ușoară</p> <p>(a) Elicopterele cu motor cu turbină care au o MCTOM de minimum 2 250 kg trebuie echipate cu un înregistrator de zbor dacă sunt îndeplinite toate condițiile următoare:</p>	<p>CAT.IDE.H.191 Înregistrator de zbor de construcție ușoară</p> <p>(a) Elicopterele cu motor cu turbină care au o MCTOM de minimum 2 250 kg trebuie echipate cu un înregistrator de zbor dacă sunt îndeplinite toate condițiile următoare:</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>1. respectivele elicoptere nu intră în sfera de aplicare a punctului CAT.IDE.H.190 litera (a);</p> <p>2. certificatul individual de navigabilitate al acestor elicoptere a fost eliberat pentru prima dată la sau după 5 septembrie 2022.</p> <p>(b) Înregistratorul de zbor trebuie să înregistreze, pe baza datelor sau a imaginilor colectate în timpul zborului, informații suficiente pentru a determina traiectoria de zbor și viteza aeronavei.</p> <p>(c) Înregistratorul de zbor trebuie să fie în măsură să păstreze cel puțin datele de zbor și imaginile înregistrate în ultimele cinci ore.</p> <p>(d) Înregistratorul de zbor trebuie să înceapă să înregistreze automat înainte ca elicopterul să se poată deplasa prin mijloace proprii și să se oprească automat după ce elicopterul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.</p> <p>(e) Dacă înregistratorul de zbor înregistrează imagini sau sunete din compartimentului echipajului de zbor, trebuie pusă la dispoziție o funcție care poate fi utilizată de comandant și care modifică înregistrările de imagine și de sunet realizate înainte de utilizarea funcției în cauză astfel încât aceste înregistrări să nu poată fi extrase prin tehnici de redare sau de copiere obișnuite.</p>	<p>1. respectivele elicoptere nu intră în sfera de aplicare a punctului CAT.IDE.H.190 lit. (a);</p> <p>2. certificatul individual de navigabilitate al acestor elicoptere a fost eliberat pentru prima dată la sau după 5 septembrie 2022.</p> <p>(b) Înregistratorul de zbor trebuie să înregistreze, pe baza datelor sau a imaginilor colectate în timpul zborului, informații suficiente pentru a determina traiectoria de zbor și viteza aeronavei.</p> <p>(c) Înregistratorul de zbor trebuie să fie în măsură să păstreze cel puțin datele de zbor și imaginile înregistrate în ultimele cinci ore.</p> <p>(d) Înregistratorul de zbor trebuie să înceapă să înregistreze automat înainte ca elicopterul să se poată deplasa prin mijloace proprii și să se oprească automat după ce elicopterul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.</p> <p>(e) Dacă înregistratorul de zbor înregistrează imagini sau sunete din compartimentul echipajului de zbor, trebuie pusă la dispoziție o funcție care poate fi utilizată de comandant și care modifică înregistrările de imagine și de sunet realizate înainte de utilizarea funcției în cauză, astfel încât aceste înregistrări să nu poată fi extrase prin tehnici de redare sau de copiere obișnuite.</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>CAT.IDE.H.195 Înregistrarea legăturilor de date</p> <p>(a) Elicopterele al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată la 8 aprilie 2014 sau după această dată, care au capacitatea de a utiliza comunicațiile prin legături de date și pentru care este necesară o echipare cu un CVR trebuie să înregistreze pe un înregistrator, dacă este posibil:</p> <p>1. mesajele comunicărilor prin legături de date referitoare la comunicările ATS adresate către și dinspre elicopter, inclusiv mesajele aplicabile următoarelor aplicații:</p> <p>(i) inițierea de legături de date;</p> <p>(ii) comunicarea controlor-pilot;</p> <p>(iii) supraveghere specifică;</p> <p>(iv) informații referitoare la zbor;</p> <p>(v) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, supravegherea semnalului de la aeronavă;</p> <p>(vi) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, datele privind controlul operațional al aeronavei;</p> <p>(vii) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, graficele;</p> <p>2. informațiile care permit corelarea cu orice înregistrări asociate referitoare la comunicările legăturilor de date și păstrate separat de elicopter; și</p> <p>3. informațiile privind timpul și prioritatea mesajelor comunicărilor prin legături de date, ținând seama de arhitectura sistemului.</p>	<p>CAT.IDE.H.195 Înregistrarea legăturilor de date</p> <p>(a) Elicopterele al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată la 8 aprilie 2014 sau după această dată, care au capacitatea de a utiliza comunicațiile prin legături de date și pentru care este necesară o echipare cu un CVR trebuie să înregistreze pe un înregistrator, dacă este posibil:</p> <p>1. mesajele comunicărilor prin legături de date referitoare la comunicările ATS adresate către și dinspre elicopter, inclusiv mesajele aplicabile următoarelor aplicații:</p> <p>(i) inițierea de legături de date;</p> <p>(ii) comunicarea controlor-pilot;</p> <p>(iii) supravegherea specifică;</p> <p>(iv) informațiile referitoare la zbor;</p> <p>(v) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, supravegherea semnalului de la aeronavă;</p> <p>(vi) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, datele privind controlul operațional al aeronavei;</p> <p>(vii) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, graficele;</p> <p>2. informațiile care permit corelarea cu orice înregistrări asociate referitoare la comunicările legăturilor de date și păstrate separat de elicopter; și</p> <p>3. informațiile privind timpul și prioritatea mesajelor comunicărilor prin legături de</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(b) Înregistratorul trebuie să utilizeze o metodă digitală de înregistrare și păstrare a datelor și informațiilor și o metodă de extragere rapidă a acestor date. Metoda de înregistrare trebuie să permită realizarea unei corespondențe între aceste date și datele înregistrate la sol.</p> <p>(c) Înregistratorul trebuie să aibă capacitatea de a reține date înregistrate pentru cel puțin aceeași perioadă prevăzută în cazul CVR la punctul CAT.IDE.H.185.</p> <p>(d) Dacă înregistratorul nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Până la 1 ianuarie 2020 cel târziu, acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă înregistratorul este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.</p> <p>(e) Cerințele aplicabile pentru pornirea și oprirea funcționării înregistratorului sunt aceleași cu cerințele aplicabile pentru pornirea și oprirea funcționării CVR cuprinse la punctul CAT.IDE.H.185 literele (d) și (e).</p>	<p>date, ținând seama de arhitectura sistemului.</p> <p>(b) Înregistratorul trebuie să utilizeze o metodă digitală de înregistrare și păstrare a datelor și informațiilor și o metodă de extragere rapidă a acestor date. Metoda de înregistrare trebuie să permită realizarea unei corespondențe între aceste date și datele înregistrate la sol.</p> <p>(c) Înregistratorul trebuie să aibă capacitatea de a reține date înregistrate pentru cel puțin aceeași perioadă prevăzută în cazul CVR la CAT.IDE.H.185.</p> <p>(d) Dacă înregistratorul nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă înregistratorul este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.</p> <p>(e) Cerințele aplicabile pentru pornirea și oprirea funcționării înregistratorului sunt aceleași cu cerințele aplicabile pentru pornirea și oprirea funcționării CVR cuprinse la CAT.IDE.H.185 lit.(d) și (e).</p>		
<p>CAT.IDE.H.200 Înregistratorul combinat format dintr-un înregistrator de date de zbor și un înregistrator de voce din carlingă Respectarea cerințelor privind CVR și FDR se poate realiza prin transportul la bord al unui înregistrator combinat.</p>	<p>CAT.IDE.H.200 Înregistratorul combinat format dintr-un înregistrator de date de zbor și un înregistrator de voce din carlingă</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	<p>Respectarea cerințelor privind CVR și FDR se poate realiza prin transportul la bord al unui înregistrator combinat.</p>		
<p>CAT.IDE.H.205 Scaune, centuri de siguranță ale scaunelor, sisteme de reținere și dispozitive de siguranță pentru copii (a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. un scaun sau o cușetă pentru fiecare persoană de la bord care are vârsta de cel puțin 24 de luni; 2. o centură de siguranță pentru fiecare scaun pentru pasageri și hamuri de siguranță pentru fiecare cușetă; 3. pentru elicopterele al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată la 1 august 1999 sau după această dată, o centură de siguranță cu sistem de reținere a bustului prevăzută pe fiecare scaun pentru pasageri destinat pasagerilor cu vârsta de cel puțin 24 de luni; 4. un dispozitiv de siguranță pentru copii (CRD) pentru fiecare persoană de la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni; 5. o centură de siguranță cu sistem de reținere a bustului incluzând un dispozitiv care va reține automat bustul ocupantului în cazul decelerării rapide pentru fiecare scaun al membrilor echipajului de zbor; 6. o centură de siguranță cu sistem de reținere a bustului pentru fiecare scaun destinat numărului minim necesar de membri ai echipajului de cabină. 	<p>CAT.IDE.H.205 Scaune, centuri de siguranță ale scaunelor, sisteme de reținere și dispozitive de siguranță pentru copii (a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. un scaun sau o cușetă pentru fiecare persoană de la bord care are vârsta de cel puțin 24 de luni; 2. o centură de siguranță pentru fiecare scaun pentru pasageri și hamuri de siguranță pentru fiecare cușetă; 3. pentru elicopterele al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată la 1 august 1999 sau după această dată, o centură de siguranță cu sistem de reținere a bustului prevăzută pe fiecare scaun pentru pasageri destinat pasagerilor cu vârsta de cel puțin 24 de luni; 4. un CRD pentru fiecare persoană de la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni; 5. o centură de siguranță cu sistem de reținere a bustului incluzând un dispozitiv care va reține automat bustul ocupantului în cazul decelerării rapide pentru fiecare scaun al membrilor echipajului de zbor; 6. o centură de siguranță cu sistem de reținere a bustului pentru fiecare scaun 	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(b) O centură de siguranță cu sistem de reținere a bustului trebuie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. să aibă un singur punct de eliberare; și 2. să includă, pentru scaunele echipajului de zbor și pentru scaunele pentru numărul minim necesar de membri ai echipajului de cabină, două chingi peste umăr și o centură de siguranță care pot fi folosite independent. 	<p>destinat numărului minim necesar de membri ai echipajului de cabină.</p> <p>(b) O centură de siguranță cu sistem de reținere a bustului trebuie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. să aibă un singur punct de eliberare; și 2. să includă, pentru scaunele echipajului de zbor și pentru scaunele pentru numărul minim necesar de membri ai echipajului de cabină, două chingi peste umăr și o centură de siguranță care pot fi folosite independent. 		
<p>CAT.IDE.H.210 Indicatoare de legare a centurilor de siguranță și de interzicere a fumatului</p> <p>Elicopterele în care nu sunt vizibile toate scaunele pentru pasageri de pe scaunul (scaunele) echipajului de zbor trebuie să fie echipate cu un mijloc care să indice tuturor pasagerilor și echipajului de cabină când trebuie să își lege centurile de siguranță și când fumatul nu este permis.</p>	<p>CAT.IDE.H.210 Indicatoare de legare a centurilor de siguranță și de interzicere a fumatului</p> <p>Elicopterele în care nu sunt vizibile toate scaunele pentru pasageri de pe scaunul (scaunele) echipajului de zbor trebuie să fie echipate cu un mijloc care să indice tuturor pasagerilor și echipajului de cabină când trebuie să își lege centurile de siguranță și când fumatul nu este permis.</p>	Compatibil	
<p>CAT.IDE.H.220 Truse de prim ajutor</p> <p>(a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu cel puțin o trusă de prim ajutor.</p> <p>(b) Trusele de prim ajutor trebuie să fie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ușor accesibile pentru folosire; 2. păstrate în termen de valabilitate. 	<p>CAT.IDE.H.220 Truse de prim ajutor</p> <p>(a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu cel puțin o trusă de prim ajutor.</p> <p>Trusele de prim ajutor trebuie să fie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ușor accesibile pentru folosire; 2. păstrate în termen de valabilitate. 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>CAT.IDE.H.240 Oxigen suplimentar – elicoptere nepresurizate Elicopterele nepresurizate exploatate la altitudini barometrice mai mari de 10 000 ft trebuie să fie dotate cu echipament de oxigen suplimentar care să aibă capacitatea de a stoca și distribui oxigenul în conformitate cu următoarele tabele.</p> <p><u>Tabelul 1</u> Cerințe minime de oxigen pentru elicoptere complexe nepresurizate</p> <p><u>Tabelul 2</u> Cerințe minime de oxigen pentru alte elicoptere decât cele complexe nepresurizate</p>	<p>CAT.IDE.H.240 Oxigen suplimentar – elicoptere nepresurizate Elicopterele nepresurizate exploatate la altitudini barometrice mai mari de 10 000 ft trebuie să fie dotate cu echipament de oxigen suplimentar care să aibă capacitatea de a stoca și a distribui oxigenul în conformitate cu următoarele tabele.</p> <p><u>Tabelul 1</u> Cerințe minime de oxigen pentru elicoptere complexe nepresurizate</p> <p><u>Tabelul 2</u> Cerințe minime de oxigen pentru alte elicoptere decât cele complexe nepresurizate</p>	Compatibil	
<p>CAT.IDE.H.250 Stingătoare de incendiu manuale (a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu cel puțin un stingător de incendiu manual în compartimentul pentru echipajul de zbor. (b) Cel puțin un stingător de incendiu manual trebuie să fie amplasat în fiecare oficiu care nu se află în compartimentul principal pentru pasageri sau să fie ușor accesibil spre utilizare din oficiu. (c) Cel puțin un stingător de incendiu manual trebuie să fie disponibil pentru utilizare în fiecare compartiment pentru încărcătură sau bagaje care este accesibil membrilor echipajului în timpul zborului. (d) Tipul și cantitatea agentului de stingere a incendiilor pentru stingătoarele de incendiu impuse trebuie să fie adecvate tipurilor de</p>	<p>CAT.IDE.H.250 Stingătoare de incendiu manuale (a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu cel puțin un stingător de incendiu manual în compartimentul pentru echipajul de zbor. (b) Cel puțin un stingător de incendiu manual trebuie să fie amplasat în fiecare oficiu care nu se află în compartimentul principal pentru pasageri sau să fie ușor accesibil spre utilizare din oficiu. (c) Cel puțin un stingător de incendiu manual trebuie să fie disponibil pentru utilizare în fiecare compartiment pentru încărcătură sau bagaje care este accesibil membrilor echipajului în timpul zborului. (d) Tipul și cantitatea agentului de stingere a incendiilor pentru stingătoarele de</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>incendii probabile a se produce în compartimentul în care stingătorul este prevăzut spre utilizare și, pentru compartimentele ocupate de persoane, să reducă riscul de acumulare a gazelor toxice.</p> <p>(e) Elicopterul trebuie să fie echipat cu cel puțin numărul de stingătoare de incendiu manuale indicat în tabelul 1, amplasate convenabil astfel încât să fie corespunzător accesibile spre utilizare în fiecare compartiment pentru pasageri.</p> <p><u>Tabelul 1</u> Număr de stingătoare de incendiu manuale</p>	<p>incendiu impuse trebuie să fie adecvate tipurilor de incendii probabile a se produce în compartimentul în care stingătorul este prevăzut spre utilizare și, pentru compartimentele ocupate de persoane, să reducă riscul de acumulare a gazelor toxice.</p> <p>(e) Elicopterul trebuie să fie echipat cu cel puțin numărul de stingătoare de incendiu manuale indicat în tabelul 1, amplasate convenabil astfel încât să fie corespunzător accesibile spre utilizare în fiecare compartiment pentru pasageri.</p> <p><u>Tabelul 1</u> Număr de stingătoare de incendiu manuale</p>		
<p>CAT.IDE.H.260 Marcarea punctelor de spargere</p> <p>Dacă pe elicopter sunt marcate zone ale fuzelajului adecvate pentru spargere de către echipele de salvare în caz de urgență, aceste zone trebuie să fie marcate după cum se indică în figura 1.</p> <p><u>Figura 1</u> Marcarea punctelor de spargere</p>	<p>CAT.IDE.H.260 Marcarea punctelor de spargere</p> <p>Dacă pe elicopter sunt marcate zone ale fuzelajului adecvate pentru spargere de către echipele de salvare în caz de urgență, aceste zone trebuie să fie marcate după cum se indică în figura 1.</p> <p><u>Figura 1.</u> Marcarea punctelor de spargere</p>	Compatibil	
<p>CAT.IDE.H.270 Megafoane</p> <p>Elicopterele cu o MOPSC de peste 19 locuri trebuie să fie echipate cu un megafon portabil alimentat cu baterii, ușor accesibil spre utilizare de către membrii echipajului în timpul unei evacuări în caz de urgență.</p>	<p>CAT.IDE.H.270 Megafoane</p> <p>Elicopterele cu o MOPSC de peste 19 locuri trebuie să fie echipate cu un megafon portabil alimentat cu baterii, ușor accesibil spre utilizare de către membrii</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	echipajului în timpul unei evacuări în caz de urgență.		
<p>CAT.IDE.H.275 Iluminarea și marcajele de urgență</p> <p>(a) Elicopterele cu o MOPSC de peste 19 locuri trebuie să fie echipate cu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. un sistem de iluminare în caz de urgență, care să aibă o sursă de alimentare independentă, pentru a asigura iluminarea generală a cabinei pentru a facilita evacuarea elicopterului; și 2. marcaje și semne de localizare pentru ieșirile de urgență, vizibile la lumina zilei sau pe întuneric. <p>(b) Elicopterele trebuie să fie echipate cu marcaje pentru ieșirile de urgență vizibile la lumina zilei și pe întuneric atunci când efectuează:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. operațiuni în clasa de performanță 1 sau 2 într-un zbor deasupra întinderilor de apă la o distanță față de țărm echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră; 2. operațiuni în clasa de performanță 3 într-un zbor deasupra întinderilor de apă la o distanță echivalentă cu mai mult de 3 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră. 	<p>CAT.IDE.H.275 Iluminarea și marcajele de urgență</p> <p>(a) Elicopterele cu o MOPSC de peste 19 locuri trebuie să fie echipate cu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. un sistem de iluminare în caz de urgență, care să aibă o sursă de alimentare independentă, pentru a asigura iluminarea generală a cabinei pentru a facilita evacuarea elicopterului; și 2. marcaje și semne de localizare pentru ieșirile de urgență, vizibile la lumina zilei sau pe întuneric. <p>(b) Elicopterele trebuie să fie echipate cu marcaje pentru ieșirile de urgență vizibile la lumina zilei și pe întuneric atunci când efectuează:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. operațiuni în clasa de performanță 1 sau 2 într-un zbor deasupra întinderilor de apă la o distanță față de țărm echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră; 2. operațiuni în clasa de performanță 3 într-un zbor deasupra întinderilor de apă la o distanță echivalentă cu mai mult de 3 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră. 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>CAT.IDE.H.280 Emițător pentru localizare în caz de urgență (ELT) (a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu cel puțin un ELT automat. (c) Un ELT de orice tip trebuie să aibă capacitatea de a transmite simultan pe 121,5 MHz și 406 MHz.</p>	<p>CAT.IDE.H.280 Emițător pentru localizare în caz de urgență (ELT) (a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu cel puțin un ELT automat. (b) Un ELT de orice tip trebuie să aibă capacitatea de a transmite simultan pe 121,5 MHz și 406 MHz.</p>	Compatibil	
<p>CAT.IDE.H.290 Veste de salvare (a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu veste de salvare pentru fiecare persoană de la bord sau cu dispozitive de flotabilitate echivalente pentru fiecare persoană de la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni, depozitat într-o poziție în care să fie ușor accesibil de pe scaunul sau din cușeta persoanei căreia îi este destinat, dacă se efectuează operațiuni: 1. în clasa de performanță 1 sau 2 într-un zbor deasupra întinderilor de apă la o distanță față de țărm echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră; 2. în clasa de performanță 3 într-un zbor deasupra întinderilor de apă la o distanță față de țărm mai mare decât distanța în autorotație; 3. în clasa de performanță 2 sau 3 atunci când decolează sau aterizează la un aerodrom sau un loc de operare unde traiectoria de decolare sau de apropiere este deasupra apei. (b) Fiecare vestă de salvare sau dispozitiv individual de flotabilitate echivalent trebuie să fie echipat cu un mijloc de iluminare electrică în scopul ușurării localizării persoanelor.</p>	<p>CAT.IDE.H.290 Veste de salvare (a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu veste de salvare pentru fiecare persoană de la bord sau cu dispozitive de flotabilitate echivalente pentru fiecare persoană de la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni, depozitat într-o poziție în care să fie ușor accesibil de pe scaunul sau din cușeta persoanei căreia îi este destinat, dacă se efectuează operațiuni: 1. în clasa de performanță 1 sau 2 într-un zbor deasupra întinderilor de apă la o distanță față de țărm echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră; 2. în clasa de performanță 3 într-un zbor deasupra întinderilor de apă la o distanță față de țărm mai mare decât distanța în autorotație; 3. în clasa de performanță 2 sau 3 atunci când decolează sau aterizează la un aerodrom sau un loc de operare unde traiectoria de decolare sau de apropiere este deasupra apei.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	Fiecare vestă de salvare sau dispozitiv individual de flotabilitate echivalent trebuie să fie echipat cu un mijloc de iluminare electrică în scopul ușurării localizării persoanelor.		
<p>CAT.IDE.H.295 Costume de supraviețuire pentru echipaj Fiecare membru al echipajului trebuie să poarte un costum de supraviețuire atunci când efectuează operațiuni în clasa de performanță 3 în cadrul unui zbor deasupra apei la o distanță față de țărm mai mare decât distanța de aterizare în autorotație sau distanța de aterizare forțată în condiții de siguranță, atunci când buletinul sau prognozele meteorologice disponibile comandantului indică o temperatură a apei mării mai mică de 10 °C pe durata zborului.</p>	<p>CAT.IDE.H.295 Costume de supraviețuire pentru echipaj Fiecare membru al echipajului trebuie să poarte un costum de supraviețuire atunci când efectuează operațiuni în clasa de performanță 3 în cadrul unui zbor deasupra apei la o distanță față de țărm mai mare decât distanța de aterizare în autorotație sau distanța de aterizare forțată în condiții de siguranță, atunci când buletinul sau prognozele meteorologice disponibile comandantului indică o temperatură a apei mării mai mică de 10 °C pe durata zborului.</p>	Compatibil	
<p>CAT.IDE.H.300 Bărci de salvare, ELT și echipamente de supraviețuire pentru zborurile extinse deasupra întinderilor de apă Elicopterele care efectuează operațiuni: (a) în clasa de performanță 1 sau 2 într-un zbor deasupra întinderilor de apă la o distanță față de țărm echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră; (b) în clasa de performanță 3 într-un zbor deasupra întinderilor de apă la o distanță echivalentă cu mai mult de 3 minute timp de</p>	<p>CAT.IDE.H.300 Bărci de salvare, ELT și echipamente de supraviețuire pentru zborurile extinse deasupra întinderilor de apă Elicopterele care efectuează operațiuni: (a) în clasa de performanță 1 sau 2 într-un zbor deasupra întinderilor de apă la o distanță față de țărm echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră; (b) în clasa de performanță 3 într-un zbor deasupra întinderilor de apă la o distanță</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>zbor la viteza normală de croazieră, trebuie să fie echipate cu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. în cazul elicopterelor care transportă mai puțin de 12 persoane, minim o barcă de salvare cu o capacitate nominală nu mai mică decât numărul maxim de persoane de la bord, depozitată astfel încât să se ușureze utilizarea sa imediată în caz de urgență; 2. în cazul elicopterelor care transportă mai mult de 11 persoane, minim două bărci de salvare, depozitate astfel încât să se ușureze utilizarea lor imediată în caz de urgență, cu o capacitate totală suficientă pentru a asigura un loc tuturor persoanelor care pot fi transportate la bord și, în cazul pierderii uneia dintre bărci, cea sau cele rămase având suficientă capacitate de supraîncărcare pentru toate persoanele din elicopter; 3. cel puțin un ELT de supraviețuire [ELT(S)] pentru fiecare barcă de salvare necesară; și 4. echipamente de salvare, inclusiv mijloace de susținere a vieții, adecvate zborului care urmează a fi efectuat. 	<p>echivalentă cu mai mult de 3 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră, trebuie să fie echipate cu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. în cazul elicopterelor care transportă mai puțin de 12 persoane, minimum o barcă de salvare cu o capacitate nominală nu mai mică decât numărul maxim de persoane de la bord, depozitată astfel încât să se ușureze utilizarea sa imediată în caz de urgență; 2. în cazul elicopterelor care transportă mai mult de 11 persoane, minimum două bărci de salvare, depozitate astfel încât să se ușureze utilizarea lor imediată în caz de urgență, cu o capacitate totală suficientă pentru a asigura un loc tuturor persoanelor care pot fi transportate la bord și, în cazul pierderii uneia dintre bărci, cea sau cele rămase având suficientă capacitate de supraîncărcare pentru toate persoanele din elicopter; 3. cel puțin un ELT de supraviețuire [ELT(S)] pentru fiecare barcă de salvare necesară; și 4. echipamente de salvare, inclusiv mijloace de susținere a vieții, adecvate zborului care urmează a fi efectuat. 		
<p>CAT.IDE.H.305 Echipamente de supraviețuire Elicopterele exploatate peste zone în care operațiunile de căutare și salvare ar fi deosebit de dificile trebuie să fie echipate cu:</p>	<p>CAT.IDE.H.305 Echipamente de supraviețuire Elicopterele exploatate peste zone în care operațiunile de căutare și salvare ar fi</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(a) echipamente de semnalizare pentru a produce semnale de pericol; (b) cel puțin un ELT(S); și (c) echipamente suplimentare de supraviețuire pentru ruta pe care urmează să se zboare, luând în considerare numărul persoanelor de la bord.	deosebit de dificile trebuie să fie echipate cu: (a) echipamente de semnalizare pentru a produce semnale de pericol; (b) cel puțin un ELT(S); și (c) echipamente suplimentare de supraviețuire pentru ruta pe care urmează să se zboare, luând în considerare numărul persoanelor de la bord.		
CAT.IDE.H.315 Elicoptere certificate pentru operațiuni pe apă – diverse echipamente Elicopterele certificate pentru operațiuni pe apă trebuie să fie echipate cu: (a) o ancoră pentru apă sau alt echipament necesar pentru a facilita amararea, ancorarea sau manevrarea elicopterului pe apă, adecvate mărimii, masei și caracteristicilor sale de manevrare, și (b) echipament pentru producerea semnalelor sonore prevăzute în reglementările internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, după caz.	CAT.IDE.H.315 Elicoptere certificate pentru operațiuni pe apă – diverse echipamente Elicopterele certificate pentru operațiuni pe apă trebuie să fie echipate cu: (a) ancoră pentru apă sau alt echipament necesar pentru a facilita amararea, ancorarea sau manevrarea elicopterului pe apă, adecvate mărimii, masei și caracteristicilor sale de manevrare; și (b) echipament pentru producerea semnalelor sonore prevăzute în reglementările internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, după caz.	Compatibil	
CAT.IDE.H.320 Toate elicopterele care efectuează zboruri deasupra întinderilor de apă – amerizarea de urgență (a) Elicopterele trebuie să fie proiectate pentru amerizare sau certificate pentru amerizare de urgență în conformitate cu specificația de certificare relevantă dacă operează în clasa de performanță 1 sau 2 într-un zbor deasupra întinderilor de apă la o distanță de uscat	CAT.IDE.H.320 Toate elicopterele care efectuează zboruri deasupra întinderilor de apă – amerizarea de urgență (a) Elicopterele trebuie să fie proiectate pentru amerizare sau certificate pentru amerizare de urgență în conformitate cu specificația de certificare relevantă dacă operează în clasa de performanță 1 sau 2	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră.</p> <p>(b) Elicopterele trebuie să fie proiectate pentru amerizare sau certificate pentru amerizare de urgență în conformitate cu specificația de certificare relevantă sau să fie dotate cu echipamente de flotabilitate în caz de urgență atunci când efectuează operațiuni în:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. clasa de performanță 1 sau 2 într-un zbor deasupra întinderilor de apă într-un mediu neostil la o distanță față de țărm echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră; 2. clasa de performanță 2, la decolare sau aterizare deasupra apei, cu excepția operațiunilor de servicii medicale de urgență cu elicopterul („HEMS”), în cazul cărora, în scopul minimizării expunerii, aterizarea sau decolarea într-un loc de operare HEMS situat într-un mediu aglomerat este executată deasupra apei; 3. clasa de performanță 3 într-un zbor deasupra întinderilor de apă la o distanță față de țărm mai mare decât distanța care asigură o aterizare forțată în siguranță pe uscat. 	<p>într-un zbor deasupra întinderilor de apă la o distanță de uscat echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră.</p> <p>(b) Elicopterele trebuie să fie proiectate pentru amerizare sau certificate pentru amerizare de urgență în conformitate cu specificația de certificare relevantă sau să fie dotate cu echipamente de flotabilitate în caz de urgență atunci când efectuează operațiuni în:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. clasa de performanță 1 sau 2 într-un zbor deasupra întinderilor de apă într-un mediu neostil la o distanță față de țărm echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră; 2. clasa de performanță 2, la decolare sau aterizare deasupra apei, cu excepția operațiunilor de servicii medicale de urgență cu elicopterul („HEMS”), în cazul cărora, în scopul minimizării expunerii, aterizarea sau decolarea într-un loc de operare HEMS situat într-un mediu aglomerat este executată deasupra apei; 3. clasa de performanță 3 într-un zbor deasupra întinderilor de apă la o distanță față de țărm mai mare decât distanța care asigură o aterizare forțată în siguranță pe uscat. 		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>CAT.IDE.H.325 Cască Ori de câte ori este necesar un sistem de radiocomunicații și/sau un sistem de radio navigație, elicopterele trebuie să fie echipate cu o cască cu microfon sau un dispozitiv echivalent și un buton de transmitere pe comenzile de zbor pentru fiecare pilot și/sau membru al echipajului necesar la postul de lucru desemnat.</p>	<p>CAT.IDE.H.325 Cască Ori de câte ori este necesar un sistem de radiocomunicații și/sau un sistem de radio navigație, elicopterele trebuie să fie echipate cu o cască cu microfon sau un dispozitiv echivalent și un buton de transmitere pe comenzile de zbor pentru fiecare pilot și/sau membru al echipajului necesar la postul de lucru desemnat.</p>	Compatibil	
<p>CAT.IDE.H.330 Echipament de radiocomunicații (a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu echipamentele de radiocomunicații necesare conform cerințelor spațiului aerian aplicabil. (b) Echipamentele de radiocomunicații asigură comunicațiile pe frecvența aeronautică de urgență de 121,5 MHz.</p>	<p>CAT.IDE.H.330 Echipament de radiocomunicații (a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu echipamentele de radiocomunicații necesare conform cerințelor spațiului aerian aplicabil. (b) Echipamentele de radiocomunicații asigură comunicațiile pe frecvența aeronautică de urgență de 121,5 MHz.</p>	Compatibil	
<p>CAT.IDE.H.335 Panoul de selectare audio Elicopterele exploatate în condiții IFR trebuie să fie echipate cu un panou de selectare audio accesibil din fiecare post de lucru al membrilor echipajului de zbor necesari.</p>	<p>CAT.IDE.H.335 Panoul de selectare audio Elicopterele exploatate în condiții IFR trebuie să fie echipate cu un panou de selectare audio accesibil din fiecare post de lucru al membrilor echipajului de zbor necesari.</p>	Compatibil	
<p>CAT.IDE.H.340 Echipament radio pentru operațiuni în condiții VFR pe rute pe care se navighează după repere vizuale terestre Elicopterele operate în condiții VFR pe rute pe care se poate naviga după repere vizuale terestre trebuie să fie echipate cu echipamentele de radiocomunicații necesare în condiții normale de</p>	<p>CAT.IDE.H.340 Echipament radio pentru operațiuni în condiții VFR pe rute pe care se navighează după repere vizuale terestre Elicopterele operate în condiții VFR pe rute pe care se poate naviga după repere vizuale terestre trebuie să fie echipate cu echipamentele de radiocomunicații</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>propagare a undelor radio pentru a îndeplini următoarele funcții:</p> <p>(a) comunicarea cu stațiile adecvate de la sol;</p> <p>(b) comunicarea cu stațiile ATC adecvate din orice punct din spațiul aerian controlat în care se intenționează executarea zborurilor; și</p> <p>(c) primirea informațiilor meteorologice.</p>	<p>necesare în condiții normale de propagare a undelor radio pentru a îndeplini următoarele funcții:</p> <p>(a) comunicarea cu stațiile adecvate de la sol;</p> <p>(b) comunicarea cu stațiile ATC adecvate din orice punct din spațiul aerian controlat în care se intenționează executarea zborurilor; și</p> <p>(c) primirea informațiilor meteorologice.</p>		
<p>CAT.IDE.H.345 Echipament de comunicații, de navigație și de supraveghere pentru operațiuni în condiții IFR sau în condiții VFR pe rute pe care nu se navighează după repere vizuale terestre</p> <p>(a) Elicopterele operate în condiții IFR sau în condiții VFR pe rute pe care nu se navighează după repere vizuale terestre trebuie să fie echipate cu echipamente de radiocomunicații, de navigație și de supraveghere în conformitate cu cerințele spațiului aerian aplicabil.</p> <p>(b) Echipamentele de radiocomunicații includ cel puțin două sisteme independente de radiocomunicații necesare în condiții de funcționare normală pentru a comunica cu o stație adecvată de la sol din orice punct de-a lungul rutei, inclusiv al devierilor.</p> <p>(c) Elicopterele trebuie să aibă suficiente echipamente de navigație pentru a se asigura că, în eventualitatea defectării unui echipament în orice etapă a zborului, restul echipamentelor</p>	<p>CAT.IDE.H.345 Echipament de comunicații, de navigație și de supraveghere pentru operațiuni în condiții IFR sau în condiții VFR pe rute pe care nu se navighează după repere vizuale terestre</p> <p>(a) Elicopterele operate în condiții IFR sau în condiții VFR pe rute pe care nu se navighează după repere vizuale terestre trebuie să fie echipate cu echipamente de radiocomunicații, de navigație și de supraveghere în conformitate cu cerințele spațiului aerian aplicabil.</p> <p>(b) Echipamentele de radiocomunicații includ cel puțin două sisteme independente de radiocomunicații necesare în condiții de funcționare normală pentru a comunica cu o stație adecvată de la sol din orice punct de-a lungul rutei, inclusiv al devierilor.</p> <p>(c) Elicopterele trebuie să aibă suficiente echipamente de navigație pentru a se asigura că, în eventualitatea defectării unui</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>permit navigarea sigură în conformitate cu planul de zbor.</p> <p>(d) Elicopterele care efectuează zboruri în care se prevede aterizarea în condiții IMC trebuie să fie echipate cu echipamente corespunzătoare care să poată asigura ghidarea spre un punct de la care poate fi efectuată o aterizare după repere vizuale pentru fiecare aerodrom la care este prevăzută aterizarea în condiții IMC și pentru orice aerodrom de rezervă desemnat.</p> <p>(e) Pentru operațiunile PBN, aeronava trebuie să îndeplinească cerințele de certificare a navigabilității pentru specificația de navigație corespunzătoare.</p>	<p>echipament în orice etapă a zborului, restul echipamentelor permit navigarea sigură în conformitate cu planul de zbor.</p> <p>(d) Elicopterele care efectuează zboruri în care se prevede aterizarea în condiții IMC trebuie să fie echipate cu echipamente corespunzătoare care să poată asigura ghidarea spre un punct de la care poate fi efectuată o aterizare după repere vizuale pentru fiecare aerodrom la care este prevăzută aterizarea în condiții IMC și pentru orice aerodrom de rezervă desemnat.</p> <p>(e) Pentru operațiunile PBN, aeronava trebuie să îndeplinească cerințele de certificare a navigabilității pentru specificația de navigație corespunzătoare.</p>		
<p>CAT.IDE.H.350 Transponderul</p> <p>Elicopterele trebuie să fie echipate cu un transponder radar secundar de supraveghere (SSR) care raportează altitudinea barometrică și cu orice altă funcție de transponder SSR necesară pentru ruta de zbor.</p>	<p>CAT.IDE.H.350 Transponderul</p> <p>Elicopterele trebuie să fie echipate cu un transponder radar secundar de supraveghere (SSR) care raportează altitudinea barometrică, și cu orice altă funcție de transponder SSR necesară pentru ruta de zbor.</p>	Compatibil	
<p>CAT.IDE.H.355 Gestionarea bazelor de date aeronautice</p> <p>(a) Bazele de date aeronautice utilizate în cadrul aplicațiilor sistemelor de aeronavă certificate respectă cerințele de calitate a datelor care sunt adecvate pentru utilizarea prevăzută a datelor.</p> <p>(b) Operatorul trebuie să asigure distribuția și introducerea în timp util a unor baze de date</p>	<p>CAT.IDE.H.355 Gestionarea datelor electronice de navigație</p> <p>(a) Bazele de date aeronautice utilizate în cadrul aplicațiilor sistemelor de aeronavă certificate respectă cerințele de calitate a datelor care sunt adecvate pentru utilizarea prevăzută a datelor.</p> <p>(b) Operatorul trebuie să asigure distribuția și introducerea în timp util a</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>aeronautice actuale și nemodificate în toate aeronavele cărora le sunt necesare.</p> <p>(c) În pofida oricăror alte cerințe de raportare a evenimentelor, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) nr. 376/2014, operatorul raportează furnizorului bazei de date cazurile de date eronate, inconsecvente sau lipsă despre care s-ar putea preconiza în mod rezonabil că ar constitui un pericol pentru zbor.</p> <p>În astfel de cazuri, operatorul informează echipajul de zbor și pe ceilalți membri ai personalului vizați și se asigură că datele afectate nu sunt utilizate.</p>	<p>unor baze de date aeronautice actuale și nemodificate în toate aeronavele cărora le sunt necesare.</p> <p>(c) În pofida oricăror alte cerințe de raportare a evenimentelor, astfel cum sunt definite în RAC-RAASEAC, operatorul raportează furnizorului bazei de date cazurile de date eronate, inconsecvente sau lipsă despre care s-ar putea preconiza în mod rezonabil că ar constitui un pericol pentru zbor.</p> <p>În astfel de cazuri, operatorul informează echipajul de zbor și pe ceilalți membri ai personalului vizați și se asigură că datele afectate nu sunt utilizate.</p>		
<p>ANEXA V APROBĂRI SPECIFICE [PARTEA-SPA]</p>		<p>Anexa nr.5 la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene APROBĂRI SPECIFICE (Partea SPA)</p>	
<p>SUBPARTEA A CERINȚE GENERALE SPA.GEN.100 Autoritatea competentă</p> <p>(a) Autoritatea competentă pentru eliberarea unei aprobări specifice este:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. pentru un operator comercial de avioane sau elicoptere, autoritatea statului membru în care operatorul își are sediul principal de activitate; 2. pentru un operator necomercial de avioane sau elicoptere, autoritatea din statul membru în 	<p>SUBPARTEA A CERINȚE GENERALE SPA.GEN.100 Autoritatea competentă</p> <p>(a) AAC este autoritatea competentă pentru eliberarea unei aprobări specifice pentru:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. operatorii comerciali de avioane sau elicoptere, care își au sediul principal de activitate în Republica Moldova; 2. operatorii necomerciali de avioane sau elicoptere, dacă Republica Moldova este 	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>care operatorul își are sediul principal de activitate, este stabilit sau își are reședința;</p> <p>3. pentru un operator IAM de aeronave cu capacitate VTOL (VCA), autoritatea din statul membru în care operatorul își are sediul principal de activitate sau în care își are reședința.</p> <p>(b) În pofida dispozițiilor de la litera (a) subpunctul 2, pentru operatorii necomerciali care folosesc un avion sau un elicopter înmatriculat într-o țară terță, cerințele aplicabile în temeiul prezentei anexe pentru aprobarea următoarelor operațiuni nu se aplică dacă aprobarea în cauză este eliberată de un stat de înmatriculare terț:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. navigația bazată pe performanțe (PBN); 2. specificații privind performanțele minime de navigație (MNPS); 3. spațiul aerian în care se aplică o eșalonare verticală minimă redusă (RVSM); 4. operațiunile în condiții de vizibilitate redusă (LVO). 	<p>statul în care își are sediul principal de activitate sau își are reședința operatorul.</p> <p>3. pentru un operator IAM de aeronave cu capacitate VTOL (VCA), autoritatea din statul membru în care operatorul își are sediul principal de activitate sau în care își are reședința.</p> <p>(b) În pofida dispozițiilor de la lit. (a) pct. 2, pentru operatorii necomerciali care folosesc aeronave înmatriculate într-un alt stat, cerințele aplicabile în temeiul anexe nr. 5 (Partea SPA) pentru aprobarea următoarelor operațiuni nu se aplică dacă aprobările în cauză sunt eliberate de statul de înmatriculare respectiv:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. PBN; 2. MNPS; 3. RVSM; 4. LVO. 		
<p>SPA.GEN.105 Solicitarea unei aprobări specifice</p> <p>(a) Operatorul care solicită eliberarea inițială a unei aprobări specifice trebuie să pună la dispoziția autorității competente documentele prevăzute în subpartea aplicabilă, împreună cu următoarele informații:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. numele, adresa și adresa de corespondență a solicitantului; 2. o descriere a operațiunii avute în vedere. 	<p>SPA.GEN.105 Solicitarea unei aprobări specifice</p> <p>(a) Operatorul care solicită eliberarea inițială a unei aprobări specifice trebuie să pună la dispoziția AAC documentele prevăzute în subpartea aplicabilă, împreună cu următoarele informații:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. numele, adresa și adresa de corespondență a solicitantului; 2. o descriere a operațiunii avute în vedere. 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(b) Operatorul trebuie să prezinte autorității competente dovada:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. conformității cu cerințele din subpartea aplicabilă; 2. faptului că sunt luate în considerare elementele relevante definite în partea obligatorie a datelor privind conformitatea operațională instituite în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 748/2012. <p>(c) Operatorul trebuie să păstreze înregistrări referitoare la literele (a) și (b) cel puțin pe durata operațiunii care necesită o aprobare specifică sau, dacă este cazul, în conformitate cu anexa III (partea ORO).</p>	<p>(b) Operatorul trebuie să prezinte AAC dovada:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. conformității cu cerințele din subpartea aplicabilă; 2. faptului că sunt luate în considerare elementele relevante definite în partea obligatorie a datelor privind conformitatea operațională instituite în conformitate cu Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție. <p>(c) Operatorul trebuie să păstreze înregistrări referitoare la lit. (a) și (b) cel puțin pe durata operațiunii care necesită o aprobare specifică sau, dacă este cazul, în conformitate cu anexa nr. 3 (Partea ORO).</p>		
<p>SPA.GEN.110 Privilegiile unui operator titular al unei aprobări specifice</p> <p>Sfera activității pe care un operator a primit aprobare să o desfășoare trebuie documentată și specificată:</p> <ol style="list-style-type: none"> (a) pentru operatorii titulari ai unui certificat de operator aerian (AOC), în specificațiile de operare anexate la AOC; (b) pentru toți ceilalți operatori, în lista de aprobări specifice. 	<p>SPA.GEN.110 Privilegiile unui operator titular al unei aprobări specifice</p> <p>Sfera activității pe care un operator a primit aprobare să o desfășoare trebuie documentată și specificată:</p> <ol style="list-style-type: none"> (a) pentru operatorii titulari ai unui AOC, în specificațiile de operare anexate la AOC; (b) pentru toți ceilalți operatori, în lista de aprobări specifice. 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>SPA.GEN.115 Modificări aduse unei aprobări specifice În cazul în care condițiile unei aprobări specifice sunt afectate de modificări, operatorul trebuie să pună la dispoziția autorității competente documentația relevantă și să obțină aprobarea prealabilă pentru operațiune.</p>	<p>SPA.GEN.115 Modificări aduse unei aprobări specifice În cazul în care condițiile unei aprobări specifice sunt afectate de modificări, operatorul trebuie să pună la dispoziția AAC documentația relevantă și să obțină aprobarea prealabilă pentru operațiune.</p>	Compatibil	
<p>SPA.GEN.120 Prelungirea valabilității unei aprobări specifice Aprobările specifice se eliberează pe durată nedeterminată și rămân valabile cu condiția ca operatorul să își mențină conformitatea cu cerințele asociate aprobării specifice și având în vedere elementele relevante definite în partea obligatorie a datelor privind conformitatea operațională instituite în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 748/2012.</p>	<p>SPA.GEN.120 Prelungirea valabilității unei aprobări specifice Aprobările specifice se eliberează pe durată nedeterminată și rămân valabile cu condiția ca operatorul să își mențină conformitatea cu cerințele asociate aprobării specifice și având în vedere elementele relevante definite în datele stabilite în partea obligatorie a datelor privind conformitatea operațională instituite în conformitate cu Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție.</p>	Compatibil	
<p>SUBPARTEA B OPERAȚIUNI DE NAVIGAȚIE BAZATĂ PE PERFORMANȚE (PBN) SPA.PBN.100 Operațiuni PBN (a) Este necesară o aprobare pentru fiecare dintre următoarele specificații PBN: 1. RNP AR APCH; și</p>	<p>SUBPARTEA B OPERAȚIUNI DENAVIGAȚIE BAZATĂ PE PERFORMANȚE (PBN) SPA.PBN.100 Operațiuni PBN (a) Este necesară o aprobare pentru fiecare din următoarele specificații PBN: 1. RNP AR APCH; și</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>2. RNP 0.3 pentru operațiuni cu elicoptere.</p> <p>(b) O aprobare pentru operațiuni RNP AR APCH permite efectuarea de operațiuni pe baza procedurilor publice de apropiere instrumentală care îndeplinesc criteriile aplicabile ale OACI privind concepția procedurilor.</p> <p>(c) O aprobare specifică procedurii pentru RNP AR APCH sau RNP 0.3 este necesară pentru procedurile private de apropiere instrumentală sau pentru orice procedură publică de apropiere instrumentală care nu îndeplinește criteriile aplicabile ale OACI privind concepția procedurilor ori atunci când este impusă de publicația de informare aeronautică (AIP) sau de autoritatea competentă.</p>	<p>2. RNP 0.3 pentru operațiuni cu elicoptere.</p> <p>(b) O aprobare pentru operațiuni RNP AR APCH permite efectuarea de operațiuni pe baza procedurilor publice de apropiere instrumentală care îndeplinesc criteriile aplicabile ale OACI privind concepția procedurilor.</p> <p>(c) O aprobare specifică procedurii pentru RNP AR APCH sau RNP 0.3 este necesară pentru procedurile private de apropiere instrumentală sau pentru orice procedură publică de apropiere instrumentală care nu îndeplinește criteriile aplicabile ale OACI privind concepția procedurilor ori atunci când este impusă de publicația de informare aeronautică (AIP) sau de AAC.</p>		
<p>SPA.PBN.105 Aprobare operațională PBN</p> <p>Pentru a obține o aprobare PBN specifică din partea autorității competente, operatorul trebuie să facă dovada că:</p> <p>(a) certificarea de navigabilitate relevantă, adecvată pentru operațiunea PBN prevăzută, este specificată în AFM sau în alt document care a fost aprobat de autoritatea de certificare în cadrul unei evaluări a navigabilității sau care se bazează pe o astfel de aprobare;</p> <p>(b) a fost instituit un program de pregătire pentru membrii echipajului de zbor și pentru membrii personalului relevant implicați în pregătirea zborurilor;</p> <p>(c) a fost efectuată o evaluare a siguranței;</p>	<p>SPA.PBN.105 Aprobare operațională PBN</p> <p>Pentru a obține o aprobare PBN specifică din partea AAC, operatorul trebuie să facă dovada că:</p> <p>(a) certificarea de navigabilitate relevantă, adecvată pentru operațiunea PBN prevăzută, este specificată în AFM sau în alt document în cadrul unei evaluări a navigabilității sau care se bazează pe o astfel de aprobare;</p> <p>(b) a fost instituit un program de pregătire pentru membrii echipajului de zbor și pentru membrii personalului relevant implicați în pregătirea zborurilor;</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(d) au fost instituite proceduri operaționale care precizează:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. echipamentele care trebuie transportate la bord, inclusiv limitările de operare ale acestora și articolele corespunzătoare din lista echipamentului minim (MEL); 2. componența, calificările și experiența echipajului de zbor; 3. procedurile pentru situații normale, anormale și de urgență; și 4. managementul datelor electronice de navigație; <p>(e) a fost specificată o listă a evenimentelor raportabile; și</p> <p>(f) a fost instituit un program de monitorizare a gestionării RNP pentru operațiuni RNP AR APCH, dacă este cazul.</p>	<p>(c) a fost efectuată o evaluare a siguranței;</p> <p>(d) au fost instituite proceduri operaționale care precizează:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. echipamentele care trebuie transportate la bord, inclusiv limitările de operare ale acestora și articolele corespunzătoare din MEL; 2. componența, calificările și experiența echipajului de zbor; 3. procedurile pentru situații normale, anormale și de urgență; și 4. managementul datelor electronice de navigație; <p>(e) a fost specificată o listă a evenimentelor raportabile; și</p> <p>(f) a fost instituit un program de monitorizare a gestionării RNP pentru operațiuni RNP AR APCH, dacă este cazul.</p>		
<p>SUBPARTEA C OPERAȚIUNI CU SPECIFICAȚII DE PERFORMANȚE DE NAVIGAȚIE MINIME (MNPS) SPA.MNPS.100 Operațiuni MNPS Avioanele și elicopterele se exploatează numai în cadrul spațiului aerian desemnat cu specificații de performanțe de navigație minime (MNPS) în conformitate cu procedurile suplimentare regionale, în care se prevăd MNPS, dacă operatorul a primit o aprobare</p>	<p>SUBPARTEA C OPERAȚIUNI CU SPECIFICAȚII DE PERFORMANȚE DE NAVIGAȚIE MINIME (MNPS) SPA.MNPS.100 Operațiuni MNPS Aeronavele se exploatează numai în cadrul spațiului aerian desemnat cu MNPS în conformitate cu procedurile suplimentare regionale, în care se prevăd specificații de performanțe de navigație minime, dacă operatorul a primit o aprobare pentru</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>pentru desfășurarea unor astfel de operațiuni din partea autorității competente.</p>	<p>desfășurarea unor astfel de operațiuni din partea AAC.</p>		
<p>SPA.MNPS.105 Aprobare operațională MNPS Pentru a obține o aprobare operațională MNPS din partea autorității competente, operatorul trebuie să facă dovada că: (a) echipamentul de navigație îndeplinește standardele de performanță necesare; (b) afișajele de navigație, indicatoarele și comenzile de zbor sunt vizibile și operabile de către fiecare pilot din postul său de lucru; (c) a instituit un program de pregătire pentru membrii echipajului de zbor angajați în aceste operațiuni; (d) procedurile de operare instituite specifică: 1. echipamentele care trebuie transportate la bord, inclusiv limitările de operare ale acestora și articolele corespunzătoare din MEL; 2. componența echipajului de zbor și cerințele privind experiența; 3. procedurile normale; 4. procedurile pentru situații de urgență, inclusiv cele specificate de autoritatea responsabilă pentru spațiul aerian în cauză; 5. monitorizarea și raportarea incidentelor.</p>	<p>SPA.MNPS.105 Aprobare operațională MNPS Pentru a obține o aprobare operațională MNPS din partea AAC, operatorul trebuie să facă dovada că: (a) echipamentul de navigație îndeplinește standardele de performanță necesare; (b) afișajele de navigație, indicatoarele și comenzile de zbor sunt vizibile și operabile de către fiecare pilot din postul său de lucru; (c) a instituit un program de pregătire pentru membrii echipajului de zbor angajați în aceste operațiuni; (d) procedurile de operare instituite specifică: 1. echipamentele care trebuie transportate la bord, inclusiv limitările de operare ale acestora și articolele corespunzătoare din MEL; 2. componența echipajului de zbor și cerințele privind experiența; 3. procedurile normale; 4. procedurile pentru situații de urgență, inclusiv cele specificate de autoritatea responsabilă pentru spațiul aerian în cauză; 5. monitorizarea și raportarea incidentelor.</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>SUBPARTEA D OPERAȚIUNI ÎN SPAȚIUL AERIAN CU EȘALONARE VERTICALĂ MINIMĂ (RVSM) SPA.RVSM.100 Operațiuni RVSM Avioanele și elicopterele se exploatează numai în spațiul aerian desemnat în cazul căruia se aplică o eșalonare verticală minimă de 300 m (1 000 ft) între nivelul de zbor (FL) 290 și FL 410, inclusiv, dacă operatorul a primit o aprobare pentru desfășurarea unor astfel de operațiuni din partea autorității competente.</p>	<p>SUBPARTEA D OPERAȚIUNI ÎN SPAȚIUL AERIAN CU EȘALONARE VERTICALĂ MINIMĂ (RVSM) SPA.RVSM.100 Operațiuni RVSM Aeronavele se exploatează numai în spațiul aerian desemnat în cazul căruia se aplică o eșalonare verticală minimă de 300 m (1 000 ft) între nivelul de zbor (FL) 290 și FL 410 inclusiv, dacă operatorul a primit o aprobare pentru desfășurarea unor astfel de operațiuni din partea AAC.</p>	Compatibil	
<p>SPA.RVSM.105 Aprobare operațională RVSM Pentru a obține o aprobare operațională RVSM din partea autorității competente, operatorul trebuie să facă dovada că: (a) a obținut certificarea de navigabilitate RVSM; (b) au fost instituite proceduri de monitorizare și de raportare a erorilor de menținere a înălțimii; (c) a instituit un program de pregătire pentru membrii echipajului de zbor angajați în aceste operațiuni; (d) procedurile de operare instituite specifică: 1. echipamentele care trebuie transportate la bord, inclusiv limitările de operare ale acestora și articolele corespunzătoare din MEL; 2. componența echipajului de zbor și cerințele privind experiența; 3. planificarea zborului; 4. procedurile înainte de zbor;</p>	<p>SPA.RVSM.105 Aprobare operațională RVSM Pentru a obține o aprobare operațională RVSM din partea AAC, operatorul trebuie să facă dovada că: (a) a obținut certificarea de navigabilitate RVSM; (b) au fost instituite proceduri de monitorizare și de raportare a erorilor de menținere a înălțimii; (c) a instituit un program de pregătire pentru membrii echipajului de zbor angajați în aceste operațiuni; (d) procedurile de operare instituite specifică: 1. echipamentele care trebuie transportate la bord, inclusiv limitările de operare ale acestora și articolele corespunzătoare din MEL;</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>5. procedurile înainte de intrarea în spațiul aerian RVSM; 6. procedurile în timpul zborului; 7. procedurile după zbor; 8. raportarea incidentelor; 9. procedurile operaționale regionale specifice.</p>	<p>2. componența echipajului de zbor și cerințele privind experiența; 3. planificarea zborului; 4. procedurile înainte de zbor; 5. procedurile înainte de intrarea în spațiul aerian RVSM; 6. procedurile în timpul zborului; 7. procedurile după zbor; 8. raportarea incidentelor; 9. procedurile operaționale regionale specifice.</p>		
<p>SPA.RVSM.110 Cerințe privind echipamentul RVSM Aeronavele utilizate pentru operațiuni în spațiul aerian RVSM trebuie să fie echipate cu: (a) două sisteme independente de măsurare a altitudinii; (b) un sistem de avertizare referitor la altitudine; (c) un sistem automat de control al altitudinii; (d) un radar secundar de supraveghere (SSR) cu un sistem de raportare a altitudinii care poate fi conectat la sistemul de măsurare a altitudinii utilizat pentru controlul acesteia.</p>	<p>SPA.RVSM.110 Cerințe privind echipamentul RVSM Aeronavele utilizate pentru operațiuni în spațiul aerian RVSM trebuie să fie echipate cu: (a) două sisteme independente de măsurare a altitudinii; (b) un sistem de avertizare referitor la altitudine; (c) un sistem automat de control al altitudinii; (d) un SSR cu un sistem de raportare a altitudinii care poate fi conectat la sistemul de măsurare a altitudinii utilizat pentru controlul acesteia.</p>	Compatibil	
<p>SPA.RVSM.115 Erori de menținere a înălțimii RVSM (a) Operatorul trebuie să raporteze evenimentele înregistrate sau comunicate referitoare la erori de menținere a înălțimii provocate de</p>	<p>SPA.RVSM.115 Erori de menținere a înălțimii RVSM (a) Operatorul trebuie să raporteze evenimentele înregistrate sau comunicate referitoare la erori de menținere a înălțimii</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>funcționarea defectuoasă a echipamentelor aeronavei sau de natură operațională, egale sau mai mari decât:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. o eroare verticală totală (TVE) de ± 90 m (± 300 ft); 2. o eroare a sistemului altimetric (ASE) de ± 75 m (± 245 ft); și 3. o deviere de la altitudinea desemnată (AAD) de ± 90 m (± 300 ft). <p>(b) Rapoartele cu privire la astfel de evenimente se trimit autorității competente în termen de 72 de ore. Rapoartele cuprind o analiză inițială a factorilor cauzali și a măsurilor întreprinse pentru prevenirea repetării evenimentelor.</p> <p>(c) Dacă se înregistrează sau se primesc erori de menținere a înălțimii, operatorul ia imediat măsuri de rectificare a condițiilor care au provocat erorile și pune la dispoziție rapoarte de urmărire, dacă autoritatea competentă solicită acest lucru.</p>	<p>provocate de funcționarea defectuoasă a echipamentelor aeronavei sau de natură operațională, egale sau mai mari decât:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. o eroare verticală totală (TVE) de ± 90 m (± 300 ft); 2. o eroare a sistemului altimetric (ASE) de ± 75 m (± 245 ft); și 3. o deviere de la altitudinea desemnată (AAD) de ± 90 m (± 300 ft). <p>(b) Rapoartele cu privire la astfel de evenimente se trimit AAC în termen de 72 de ore. Rapoartele cuprind o analiză inițială a factorilor cauzali și a măsurilor întreprinse pentru prevenirea repetării evenimentelor.</p> <p>(c) Dacă se înregistrează sau se primesc erori de menținere a înălțimii, operatorul ia imediat măsuri de rectificare a condițiilor care au provocat erorile și pune la dispoziție rapoarte de urmărire, dacă AAC solicită acest lucru.</p>		
<p>SUBPARTEA E Operațiuni în condiții de vizibilitate redusă (LVO) și operațiuni cu credite operaționale</p> <p>SPA.LVO.100 Operațiuni în condiții de vizibilitate redusă și operațiuni cu credite operaționale Operatorul de avioane sau elicoptere efectuează următoarele operațiuni numai dacă sunt aprobate de autoritatea competentă:</p> <p>(a) operațiuni la decolare în condiții de vizibilitate cu o RVR de sub 400 m;</p>	<p>SUBPARTEA E OPERAȚIUNI ÎN CONDIȚII DE VIZIBILITATE REDUSĂ (LVO) ȘI OPERAȚIUNI CU CREDITE OPERAȚIONALE</p> <p>SPA.LVO.100 Operațiuni în condiții de vizibilitate redusă și operațiuni cu credite operaționale Operatorul de avioane sau elicoptere efectuează următoarele operațiuni numai dacă sunt aprobate de AAC:</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(b) operațiuni de apropiere instrumentală în condiții de vizibilitate redusă și</p> <p>(c) operațiuni cu credite operaționale, cu excepția operațiunilor EFVS 200, care nu fac obiectul unei aprobări specifice.</p>	<p>(a) operațiuni la decolare în condiții de vizibilitate cu o RVR de sub 400 m;</p> <p>(b) operațiuni de apropiere instrumentală în condiții de vizibilitate redusă;</p> <p>(c) operațiuni cu credite operaționale, cu excepția operațiunilor EFVS 200, care nu fac obiectul unei aprobări specifice.</p>		
<p>SPA.LVO.105 Criterii pentru aprobarea specifică</p> <p>Pentru a obține o aprobare specifică în conformitate cu punctul SPA.LVO.100, operatorul trebuie să demonstreze că:</p> <p>(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;</p> <p>(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 punctul SPA.LVO.120;</p> <p>(c) au fost stabilite proceduri operaționale pentru operațiunile avute în vedere;</p> <p>(d) au fost efectuate toate modificările relevante ale listei echipamentului minim (MEL);</p> <p>(e) au fost efectuate toate modificările relevante ale programului de întreținere;</p> <p>(f) au fost stabilite proceduri pentru a se asigura faptul că aerodromurile, inclusiv procedurile de zbor instrumental, sunt adecvate pentru</p>	<p>SPA.LVO.105 Criterii pentru aprobarea specifică</p> <p>Pentru a obține o aprobare specifică, în conformitate cu SPA.LVO.100, operatorul trebuie să demonstreze că:</p> <p>(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;</p> <p>(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 personalului relevant implicat în pregătirea zborului, în conformitate cu SPA.LVO.120;</p> <p>(c) au fost stabilite proceduri operaționale pentru operațiunile avute în vedere;</p> <p>(d) au fost efectuate toate modificările relevante ale listei echipamentului minim (MEL);</p> <p>(e) au fost efectuate toate modificările relevante ale programului de întreținere;</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>operațiunile avute în vedere, în conformitate cu punctul 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.</p>	<p>(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; (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.</p>		
<p>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.</p>	<p>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.</p>	Compatibil	
<p>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;</p>	<p>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. Pregătirea și verificarea trebuie: 1. să includă pregătirea și verificarea inițială și cea periodică;</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>3. să fie adaptată la tipul de tehnologii utilizate în operațiunile avute în vedere; și</p> <p>4. să țină seama de riscurile legate de factorul uman care sunt asociate cu operațiunile avute în vedere.</p> <p>(c) Operatorul ține evidențe privind pregătirea și calificările membrilor echipajului de zbor.</p> <p>(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 I (partea FCL) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011.</p>	<p>2. să includă proceduri pentru situații normale, anormale și de urgență;</p> <p>3. să fie adaptate la tipul de tehnologii utilizate în operațiunile avute în vedere;</p> <p>4. să țină seama de riscurile legate de factorul uman care sunt asociate cu operațiunile avute în vedere.</p> <p>(c) Operatorul ține evidențe privind pregătirea și calificările membrilor echipajului de zbor.</p> <p>(d) Pregătirea și verificarea se efectuează de către personal calificat. În cazul pregătirii practice și al celei 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.</p>		
<p>SPA.LVO.125 Proceduri de operare</p> <p>(a) Operatorul instituie proceduri și instrucțiuni care trebuie utilizate pentru operațiunile LVO. Aceste proceduri și instrucțiuni se includ în manualul de operațiuni sau în manualul de proceduri și cuprind sarcinile echipajului de zbor în timpul rulajului la sol, decolării, apropierii, redresării, aterizării, decelerării și întreruperii apropierii, după caz.</p>	<p>SPA.LVO.125 Proceduri de operare</p> <p>(a) Operatorul instituie proceduri și instrucțiuni care trebuie utilizate pentru operațiunile LVO. Aceste proceduri și instrucțiuni se includ în manualul de operațiuni sau în manualul de proceduri și cuprind sarcinile echipajului de zbor în timpul rulajului la sol, decolării, apropierii, redresării, aterizării, decelerării și întreruperii apropierii, după caz.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(b) Înainte de inițierea unei operațiuni LVO, pilotul comandant/comandantul trebuie să se asigure că:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. starea dotărilor vizuale și nevizuale este satisfăcătoare; 2. sunt în vigoare LVP corespunzătoare în conformitate cu informațiile primite de la serviciile de trafic aerian (ATS); 3. membrii echipajului de zbor sunt calificați corespunzător. 	<p>(b) Înainte de inițierea unei operațiuni LVO, pilotul comandant/comandantul trebuie să se asigure că:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. starea dotărilor vizuale și nevizuale este satisfăcătoare; 2. sunt în vigoare LVP corespunzătoare în conformitate cu informațiile primite de la ATS; 3. membrii echipajului de zbor sunt calificați corespunzător. 		
<p>SPA.LVO.130 Echipament minim</p> <p>(a) Operatorul include echipamentul minim care trebuie să fie funcțional la începutul unei operațiuni LVO în conformitate cu manualul de zbor al aeronavei (AFM) sau alt document aprobat în manualul de operațiuni sau în manualul de proceduri, după caz.</p> <p>(b) Pilotul comandant/comandantul trebuie să se asigure că starea aeronavei și a sistemelor relevante de la bord este corespunzătoare pentru operațiunea care urmează a fi desfășurată.</p>	<p>SPA.LVO.130 Echipament minim</p> <p>(a) Operatorul include echipamentul minim care trebuie să fie funcțional la începutul unei operațiuni LVO în conformitate cu AFM sau alt document aprobat în manualul de operațiuni sau în manualul de proceduri, după caz.</p> <p>(b) Pilotul comandant/comandantul trebuie să se asigure că starea aeronavei și a sistemelor relevante de la bord este corespunzătoare pentru operațiunea care urmează a fi desfășurată.</p>	Compatibil	
<p>SUBPARTEA F OPERAȚIUNI PE RAZĂ EXTINSĂ CU AVIOANE BIMOTOARE (ETOPS) SPA.ETOPS.100 ETOPS</p> <p>În cadrul operațiunilor de transport aerian comercial, avioanele bimotoare se operează în afara limitei de distanță determinată în conformitate cu punctul CAT.OP.MPA.140 numai dacă operatorul a obținut o aprobare</p>	<p>SUBPARTEA F OPERAȚIUNI PE RAZĂ EXTINSĂ CU AVIOANE BIMOTOARE (ETOPS) SPA.ETOPS.100 ETOPS</p> <p>În cadrul operațiunilor de transport aerian comercial, avioanele bimotoare se operează în afara limitei de distanță determinată în conformitate cu CAT.OP.MPA.140 numai dacă operatorul</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>operațională ETOPS din partea autorității competente.</p>	<p>a obținut o aprobare operațională ETOPS din partea AAC.</p>		
<p>SPA.ETOPS.105 Aprobare operațională ETOPS Pentru a obține o aprobare operațională ETOPS din partea autorității competente, operatorul trebuie să facă dovada că: (a) combinația avion/motor deține o aprobare de tip și fiabilitate pentru ETOPS pentru operațiunea avută în vedere; (b) a instituit un program de pregătire pentru membrii echipajului de zbor și pentru întregul personal operațional angajat în aceste operațiuni, iar membrii echipajului de zbor și întregul personal operațional angajat sunt calificați corespunzător pentru desfășurarea operațiunii avute în vedere; (c) organizarea și experiența operatorului sunt corespunzătoare pentru a susține desfășurarea operațiunii avute în vedere; (d) a instituit proceduri de operare.</p>	<p>SPA.ETOPS.105 Aprobare operațională ETOPS Pentru a obține o aprobare operațională ETOPS din partea AAC, operatorul trebuie să facă dovada că: (a) combinația avion/motor deține o aprobare de tip și fiabilitate pentru ETOPS pentru operațiunea avută în vedere; (b) a instituit un program de pregătire pentru membrii echipajului de zbor și pentru întregul personal operațional angajat în aceste operațiuni, iar membrii echipajului de zbor și întregul personal operațional angajat sunt calificați corespunzător pentru desfășurarea operațiunii avute în vedere; (c) organizarea și experiența operatorului sunt corespunzătoare pentru a susține desfășurarea operațiunii avute în vedere; (d) a instituit proceduri de operare.</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>SPA.ETOPS.110 Aerodrom de rezervă pe o rută ETOPS (a) Un aerodrom de rezervă pe o rută ETOPS se consideră ca adecvat dacă, la momentul prevăzut pentru utilizare, aerodromul este disponibil și echipat cu serviciile auxiliare necesare, precum servicii de trafic aerian (ATS), iluminare suficientă, comunicații, rapoarte meteorologice,</p>	<p>SPA.ETOPS.110 Aerodrom de rezervă pe o rută ETOPS (a) Un aerodrom de rezervă pe o rută ETOPS se consideră ca adecvat dacă, la momentul prevăzut pentru utilizare, aerodromul este disponibil și echipat cu serviciile auxiliare necesare, precum ATS, iluminare suficientă, comunicații, rapoarte</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>sisteme de navigație și servicii de urgență și dacă dispune de cel puțin o procedură de apropiere instrumentală.</p> <p>(b) Înainte de efectuarea unui zbor ETOPS, operatorul trebuie să se asigure că este disponibil un aerodrom de rezervă pe o rută ETOPS, care se încadrează fie în timpul de deviere aprobat al operatorului, fie într-un timp de deviere bazat pe starea de operabilitate a avionului în funcție de MEL, luându-se în considerare timpul cel mai scurt dintre acestea.</p> <p>(c) Operatorul trebuie să indice în planul de zbor operațional și în planul de zbor ATS orice aerodrom (aerodromuri) de rezervă pe o rută ETOPS necesar(e).</p>	<p>meteorologice, sisteme de navigație și servicii de urgență și dacă dispune de cel puțin o procedură de apropiere instrumentală.</p> <p>(b) Înainte de efectuarea unui zbor ETOPS, operatorul trebuie să se asigure că este disponibil un aerodrom de rezervă pe o rută ETOPS, care se încadrează fie în timpul de deviere aprobat al operatorului, fie într-un timp de deviere bazat pe starea de operabilitate a avionului în funcție de MEL, luându-se în considerare timpul cel mai scurt dintre acestea.</p> <p>(c) Operatorul trebuie să indice în planul de zbor operațional și în planul de zbor ATS orice aerodrom (aerodromuri) de rezervă pe o rută ETOPS necesar(e).</p>		
<p>SPA.ETOPS.115 Minime pentru planificarea zborurilor pe un aerodrom de rezervă pe o rută ETOPS</p> <p>(a) Operatorul nu selectează un aerodrom ca aerodrom de rezervă pe o rută ETOPS decât în cazul în care rapoartele sau prognozele meteorologice corespunzătoare, sau orice combinație a acestora, indică faptul că, în intervalul dintre ora estimată de aterizare și o oră după ora maximă de aterizare posibilă, condițiile vor fi egale sau superioare minimelor pentru planificarea zborurilor calculate prin însumarea limitelor suplimentare din tabelul 1.</p>	<p>SPA.ETOPS.115 Minime pentru planificarea zborurilor pe un aerodrom de rezervă pe o rută ETOPS</p> <p>(a) Operatorul nu selectează un aerodrom ca aerodrom de rezervă pe o rută ETOPS decât în cazul în care rapoartele sau prognozele meteorologice corespunzătoare, sau orice combinație a acestora, indică faptul că, în intervalul dintre ora estimată de aterizare și o oră după ora maximă de aterizare posibilă, condițiile vor fi egale sau superioare minimelor pentru planificarea zborurilor</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(b) Operatorul include în manualul de operațiuni metoda de determinare a minimelor de operare la aerodromul de rezervă planificat pe o rută ETOPS.</p> <p><u>Tabelul 1</u> Minime pentru planificarea zborurilor pentru aerodromul de rezervă pe o rută ETOPS</p>	<p>calculate prin însumarea limitelor suplimentare din tabelul 1.</p> <p>(b) Operatorul include în manualul de operațiuni metoda de determinare a minimelor de operare la aerodromul de rezervă planificat pe o rută ETOPS.</p> <p><u>Tabelul 1</u> Minime pentru planificarea zborurilor pentru aerodromul de rezervă pe o rută ETOPS</p>		
<p>SUBPARTEA G TRANSPORTUL BUNURILOR PERICULOASE SPA.DG.100 Transportul bunurilor periculoase Cu excepția dispozițiilor din anexa IV (partea CAT), din anexa VI (partea NCC), din anexa VII (partea NCO), din anexa VIII (partea SPO) și din anexa IX (partea IAM) la prezentul regulament, operatorul transportă bunuri periculoase pe calea aerului numai dacă a obținut aprobarea din partea autorității competente.</p>	<p>SUBPARTEA G TRANSPORTUL BUNURILOR PERICULOASE SPA.DG.100 Transportul bunurilor periculoase Cu excepția dispozițiilor din anexa nr. 4 (Partea CAT), nr. 6 (Partea NCC), nr. 7 (Partea NCO), nr. 8 (Partea SPO), și nr. 9 (Partea IAM) operatorul transportă bunuri periculoase pe calea aerului numai dacă a obținut aprobarea din partea AAC, în conformitate cu CT-TABP.</p>	Compatibil	
<p>SPA.DG.105 Aprobarea pentru transportul de bunuri periculoase Pentru a obține aprobarea pentru transportul de bunuri periculoase, în conformitate cu instrucțiunile tehnice, operatorul trebuie: (a) să instituie și să mențină un program de pregătire pentru întregul personal implicat și să</p>	<p>SPA.DG.105 Aprobarea pentru transportul de bunuri periculoase Pentru a obține aprobarea pentru transportul de bunuri periculoase în conformitate cu CT-TABP, operatorul trebuie: (a) să instituie și să mențină un program de pregătire pentru întregul personal implicat</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>demonstreze autorității competente că întregul personal a beneficiat de pregătirea adecvată;</p> <p>(b) să instituie proceduri de operare pentru a asigura manipularea în siguranță a bunurilor periculoase pe parcursul tuturor fazelor transportului aerian, care să cuprindă informații și instrucțiuni referitoare la:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. politica operatorului privind transportul bunurilor periculoase; 2. cerințele privind acceptarea, manipularea, încărcarea, depozitarea și izolarea bunurilor periculoase; 3. acțiuni în caz de accident sau incident cu o aeronavă, atunci când se transportă bunuri periculoase; 4. răspunsul la situații de urgență care implică bunuri periculoase; 5. înlăturarea oricărei posibile contaminări; 6. sarcinile tuturor membrilor personalului implicați, în special în ceea ce privește manipularea la sol și în aeronavă; 7. inspecția pentru a detecta deteriorarea, scurgerile sau contaminarea; 8. raportarea accidentelor și a incidentelor care implică bunuri periculoase. 	<p>și să demonstreze AAC că întregul personal a beneficiat de pregătirea adecvată;</p> <p>(b) să instituie proceduri de operare pentru a asigura manipularea în siguranță a bunurilor periculoase pe parcursul tuturor fazelor transportului aerian, care să cuprindă informații și instrucțiuni referitoare la:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. politica operatorului privind transportul bunurilor periculoase; 2. cerințele privind acceptarea, manipularea, încărcarea, depozitarea și izolarea bunurilor periculoase; 3. acțiuni în caz de accident sau incident cu o aeronavă, atunci când se transportă bunuri periculoase; 4. răspunsul la situații de urgență care implică bunuri periculoase; 5. înlăturarea oricărei posibile contaminări; 6. sarcinile tuturor membrilor personalului implicați, în special în ceea ce privește manipularea la sol și în aeronavă; 7. inspecția pentru a detecta deteriorarea, scurgerile sau contaminarea; 8. raportarea accidentelor și a incidentelor care implică bunuri periculoase. 		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>SPA.DG.110 Informații și documente referitoare la bunuri periculoase În conformitate cu instrucțiunile tehnice, operatorul trebuie:</p> <p>(a) să pună la dispoziția pilotului comandant/comandantului informații scrise:</p> <p>1. referitoare la bunurile periculoase transportate pe aeronavă;</p> <p>2. care să fie utilizate atunci când se răspunde unor situații de urgență în timpul zborului;</p> <p>(b) să folosească o listă de acceptare;</p> <p>(c) să se asigure că bunurile periculoase sunt însoțite de documentul (documentele) de transport al bunurilor periculoase impus(e), completat(e) de persoana care a predat bunurile periculoase spre transport aerian, cu excepția cazului în care informațiile aplicabile bunurilor periculoase sunt furnizate sub formă electronică;</p> <p>(d) să se asigure că, în cazul în care un document de transport al bunurilor periculoase este furnizat în formă scrisă, o copie a documentului se păstrează la sol, unde poate fi consultat într-un interval de timp rezonabil până când bunurile ajung la destinația lor finală;</p> <p>(e) să se asigure că o copie a informațiilor furnizate pilotului comandant sau comandantului se păstrează la sol și că respectiva copie sau informațiile pe care le cuprinde sunt accesibile imediat dispecerului operațiunii de zbor, dispecerului de zbor sau personalului de la sol desemnat responsabil cu partea sa din operațiunile de zbor, până după</p>	<p>SPA.DG.110 Informații și documente referitoare la bunuri periculoase În conformitate cu CT-TABP și instrucțiunile tehnice (Doc 9284), operatorul trebuie:</p> <p>(a) să pună la dispoziția pilotului comandant/comandantului informații scrise:</p> <p>1. referitoare la bunurile periculoase transportate pe aeronavă;</p> <p>2. care să fie utilizate atunci când se răspunde unor situații de urgență în timpul zborului;</p> <p>(b) să folosească o listă de acceptare;</p> <p>(c) să se asigure că bunurile periculoase sunt însoțite de documentul (documentele) de transport al bunurilor periculoase impus(e), completat(e) de persoana care a predat bunurile periculoase spre transport aerian, cu excepția cazului în care informațiile aplicabile bunurilor periculoase sunt furnizate sub formă electronică;</p> <p>(d) să se asigure că, în cazul în care un document de transport al bunurilor periculoase este furnizat în formă scrisă, o copie a documentului se păstrează la sol, unde poate fi consultat într-un interval de timp rezonabil până când bunurile ajung la destinația lor finală;</p> <p>(e) să se asigure că o copie a informațiilor furnizate pilotului comandant sau comandantului se păstrează la sol și că</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>încheierea zborului la care se referă informațiile în cauză;</p> <p>(f) să păstreze lista de acceptare, documentul de transport și informațiile furnizate pilotului comandant/comandantului timp de cel puțin trei luni după încheierea zborului;</p> <p>(g) să păstreze documentele referitoare la pregătirea întregului personal timp de cel puțin trei ani.</p>	<p>respectiva copie sau informațiile pe care le cuprinde sunt accesibile imediat dispecerului operațiuni de zbor, dispecerului de zbor sau personalului de la sol desemnat responsabil cu partea sa din operațiunile de zbor, până după încheierea zborului la care se referă informațiile în cauză;</p> <p>(f) să păstreze lista de acceptare, documentul de transport și informațiile furnizate pilotului comandant/comandantului timp de cel puțin trei luni după încheierea zborului;</p> <p>(g) să păstreze documentele referitoare la pregătirea întregului personal timp de cel puțin trei ani.</p>		
<p>SUBPARTEA H OPERAȚIUNI CU ELICOPTERE CU AJUTORUL SISTEMELOR DE REDARE A IMAGINII PE TIMP DE NOAPTE SPA.NVIS.100 Operațiuni cu ajutorul sistemelor de redare a imaginii pe timp de noapte (NVIS)</p> <p>(a) Elicopterele se operează în condiții VFR pe timp de noapte cu ajutorul NVIS numai dacă operatorul a obținut aprobarea din partea autorității competente.</p> <p>(b) Pentru a obține o astfel de aprobare din partea autorității competente, operatorul trebuie:</p> <p>1. să își desfășoare activitatea în transportul aerian comercial (CAT) și să fie titularul unui</p>	<p>SUBPARTEA H OPERAȚIUNI CU ELICOPTERE CU AJUTORUL SISTEMELOR DE REDARE A IMAGINII PE TIMP DE NOAPTE SPA.NVIS.100 Operațiuni cu ajutorul sistemelor de redare a imaginii pe timp de noapte (NVIS)</p> <p>(a) Elicopterele se operează în condiții VFR pe timp de noapte cu ajutorul NVIS numai dacă operatorul a obținut aprobarea din partea AAC.</p> <p>(b) Pentru a obține o astfel de aprobare din partea AAC, operatorul trebuie:</p> <p>1. să își desfășoare activitatea în transportul aerian comercial (CAT) și să</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>AOC CAT în conformitate cu anexa III (partea ORO);</p> <p>2. să demonstreze autorității competente că:</p> <p>(i) respectă cerințele aplicabile din prezenta subparte;</p> <p>(ii) integrează cu succes toate elementele NVIS.</p>	<p>fie titularul unui AOC, în conformitate cu anexa nr. 3 (Partea ORO);</p> <p>2. să demonstreze AAC că:</p> <p>(i) respectă cerințele aplicabile din prezenta subparte;</p> <p>(ii) integrează cu succes toate elementele NVIS.</p>		
<p>SPA.NVIS.110 Cerințe referitoare la echipamentele pentru operațiuni NVIS</p> <p>(a) Înainte de a desfășura operațiuni NVIS, fiecare elicopter și toate echipamentele NVIS asociate trebuie să fi obținut certificarea de navigabilitate relevantă în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 748/2012.</p> <p>(b) Radioaltimetru. Elicopterul trebuie să fie echipat cu un radioaltimetru cu avertizare sonoră înaintea atingerii unei înălțimi prestabilite și o avertizare vizuală și sonoră la o înălțime care să poată fi selectată de pilot, decelabilă imediat în timpul tuturor fazelor de zbor NVIS.</p> <p>(c) Iluminarea compatibilă cu NVIS a aeronavei. Pentru a reduce efectul numărului diminuat de repere vizuale periferice și nevoia de îmbunătățire a conștientizării situației, se pun la dispoziție următoarele:</p> <p>1. iluminarea panoului de instrumente cu proiectoare compatibile cu NVIS, dacă sunt instalate, care să ilumineze toate instrumentele de zbor esențiale;</p> <p>2. lămpi utilitare compatibile cu NVIS;</p> <p>3. lanterne portabile compatibile cu NVIS; și</p>	<p>SPA.NVIS.110 Cerințe referitoare la echipamentele pentru operațiuni NVIS</p> <p>(a) Înainte de a desfășura operațiuni NVIS, fiecare elicopter și toate echipamentele NVIS asociate trebuie să fi obținut certificarea de navigabilitate relevantă în conformitate cu Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție.</p> <p>(b) Radioaltimetru. Elicopterul trebuie să fie echipat cu un radioaltimetru cu avertizare sonoră înaintea atingerii unei înălțimi prestabilite și o avertizare vizuală și sonoră la o înălțime care să poată fi selectată de pilot, decelabilă imediat în timpul tuturor fazelor de zbor NVIS.</p> <p>(c) Iluminarea compatibilă cu NVIS a aeronavei. Pentru a reduce efectul numărului diminuat de repere vizuale periferice și nevoia de îmbunătățire a</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>4. un mijloc de înlăturare sau stingere a luminilor interioare care nu sunt compatibile cu NVIS.</p> <p>(d) Echipamente NVIS suplimentare. Se furnizează următoarele echipamente NVIS suplimentare:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. o sursă de alimentare de rezervă sau secundară pentru ochelarii de vedere pe timp de noapte (NVG); 2. o cască cu NVG adecvați. <p>(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.</p> <p>(f) Menținerea navigabilității</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Procedurile de menținere a navigabilității trebuie să cuprindă informațiile necesare pentru realizarea operațiunilor de întreținere continuă și a inspecțiilor echipamentelor NVIS instalate pe elicopter și trebuie să acopere minimum: <ol style="list-style-type: none"> (i) parbrizul și ferestrele elicopterului; (ii) iluminarea NVIS; (iii) ochelarii de vedere pe timp de noapte; și (iv) orice echipament suplimentar care vine în sprijinul operațiunilor NVIS. 2. Orice modificare sau operațiune de întreținere ulterioară a aeronavei trebuie să fie conformă cu certificarea de navigabilitate a NVIS 	<p>conștientizării situației, se pun la dispoziție următoarele:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. iluminarea panoului de instrumente cu proiectoare compatibile cu NVIS, dacă sunt instalate, care să ilumineze toate instrumentele de zbor esențiale; 2. lămpi utilitare compatibile cu NVIS; 3. lanterne portabile compatibile cu NVIS; <p>și</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. un mijloc de înlăturare sau stingere a luminilor interioare care nu sunt compatibile cu NVIS. <p>(d) Echipamente NVIS suplimentare. Se furnizează următoarele echipamente NVIS suplimentare:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. o sursă de alimentare de rezervă sau secundară pentru ochelarii de vedere pe timp de noapte (NVG); 2. o cască cu NVG adecvați. <p>(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.</p> <p>(f) Menținerea navigabilității</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Procedurile de menținere a navigabilității trebuie să cuprindă informațiile necesare pentru realizarea operațiunilor de întreținere continuă și a inspecțiilor echipamentelor NVIS instalate pe elicopter și trebuie să acopere minimum: <ol style="list-style-type: none"> (i) parbrizul și ferestrele elicopterului; 		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	(ii) iluminarea NVIS; (iii) ochelarii de vedere pe timp de noapte; și (iv) orice echipament suplimentar care vine în sprijinul operațiunilor NVIS. 2. Orice modificare sau operațiune de întreținere ulterioară a aeronavei trebuie să fie conformă cu certificarea de navigabilitate a NVIS.		
SPA.NVIS.120 Minime de operare NVIS (a) Nu se desfășoară operațiuni sub minimele meteorologice pentru tipul de operațiuni pe timp de noapte desfășurate. (b) Operatorul trebuie să stabilească o înălțime minimă de tranziție de la care poate continua o schimbare spre/dinspre zborul asistat.	SPA.NVIS.120 Minime de operare NVIS (a) Nu se desfășoară operațiuni sub minimele meteorologice pentru tipul de operațiuni desfășurate pe timp de noapte. (b) Operatorul trebuie să stabilească o înălțime minimă de tranziție de la care poate continua o schimbare spre/dinspre zborul asistat.	Compatibil	
SPA.NVIS.130 Cerințe referitoare la echipaj pentru operațiuni NVIS (a) <i>Selecție.</i> Operatorul instituie criteriile de selecție a membrilor echipajului pentru sarcini NVIS. (b) <i>Experiență.</i> Experiența minimă pentru comandant nu poate fi de mai puțin de 20 de ore VFR pe timp de noapte în calitate de pilot comandant/comandant al unui elicopter înainte de începerea pregătirii. (c) <i>Pregătirea operațională.</i> Toți piloții trebuie să fi urmat pregătirea operațională în conformitate cu procedurile NVIS cuprinse în manualul de operațiuni.	SPA.NVIS.130 Cerințe referitoare la echipaj pentru operațiuni NVIS (a) <i>Selecție.</i> Operatorul instituie criteriile de selecție a membrilor echipajului pentru sarcini NVIS. (b) <i>Experiență.</i> Experiența minimă pentru comandant nu poate fi de mai puțin de 20 de ore VFR pe timp de noapte în calitate de pilot comandant/comandant al unui elicopter înainte de începerea pregătirii. (c) <i>Pregătirea operațională.</i> Toți piloții trebuie să fi urmat pregătirea operațională în conformitate cu procedurile NVIS cuprinse în manualul de operațiuni.	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(d) <i>Experiența recentă.</i> Toți piloții și membrii personalului tehnic NVIS care desfășoară operațiuni NVIS trebuie să fi efectuat trei zboruri NVIS în cursul ultimelor 90 de zile. Experiența recentă poate fi redobândită cu ocazia unui zbor de instruire pe elicopter sau pe un simulator complet de zbor (FFS) aprobat, care să cuprindă elementele de la litera (f) punctul 1.</p> <p>(e) <i>Componenta echipajului.</i> Numărul minim de membri ai echipajului trebuie să fie mai mare decât cel specificat:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. în manualul de zbor al aeronavei (AFM), 2. pentru activitatea în cauză; sau 3. în aprobarea operațională pentru operațiuni NVIS. <p>(f) <i>Pregătirea și verificarea echipajului</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pregătirea și verificarea se desfășoară în conformitate cu o programă detaliată aprobată de autoritatea competentă și inclusă în manualul de operațiuni. 2. Membrii echipajului <ol style="list-style-type: none"> (i) Programele de pregătire a echipajului trebuie să îmbunătățească cunoștințele despre mediul de lucru și echipamentele NVIS, să îmbunătățească coordonarea echipajului și să cuprindă măsuri de minimizare a riscurilor asociate intrării în condiții de vizibilitate redusă și proceduri NVIS normale și de urgență. (ii) Măsurile menționate la litera (f) punctul 2 subpunctul (i) se evaluează în timpul: (A) 	<p>(d) Experiența recentă. Toți piloții și membrii personalului tehnic NVIS care desfășoară operațiuni NVIS trebuie să fi efectuat trei zboruri NVIS în cursul ultimelor 90 de zile. Experiența recentă poate fi redobândită cu ocazia unui zbor de instruire pe elicopter sau pe un FFS aprobat, care să cuprindă elementele de la lit. (f) pct. 1.</p> <p>(e) Componenta echipajului. Numărul minim de membri ai echipajului trebuie să fie mai mare decât cel specificat:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. în AFM; 2. pentru activitatea în cauză; sau 3. în aprobarea operațională pentru operațiuni NVIS. <p>(f) Pregătirea și verificarea echipajului</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pregătirea și verificarea se desfășoară în conformitate cu o programă detaliată aprobată de AAC și inclusă în manualul de operațiuni. 2. Membrii echipajului <ol style="list-style-type: none"> (i) Programele de pregătire a echipajului trebuie să îmbunătățească cunoștințele despre mediul de lucru și echipamentele NVIS, să îmbunătățească coordonarea echipajului și să cuprindă măsuri de minimizare a riscurilor asociate intrării în condiții de vizibilitate redusă și proceduri NVIS normale și de urgență. (ii) Măsurile menționate la lit. (f) pct. 2 subpct. (i) se evaluează în timpul: 		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
verificării competenței pe timp de noapte; și (B) verificărilor în zbor de linie.	(A) verificării competenței pe timp de noapte; și (B) verificărilor în zbor de linie.		
SPA.NVIS.140 Informații și documentație Operatorul trebuie să se asigure că, în cadrul procesului de analiză și management al riscurilor, riscurile asociate mediului NVIS sunt reduse la minimum prin specificarea în manualul de operațiuni a: selecției, componentei și pregătirii echipajelor; nivelurilor de echipare și criteriilor de trimitere în operațiune; și procedurilor și minimelor de operare, astfel încât operațiunile normale și potențial anormale să fie descrise și reduse corespunzător.	SPA.NVIS.140 Informații și documentație Operatorul trebuie să se asigure că, în cadrul procesului de analiză și management al riscurilor, riscurile asociate mediului NVIS sunt reduse la minimum prin specificarea în manualul de operațiuni a: selecției, componentei și pregătirii echipajelor; nivelurilor de echipare și criteriilor de trimitere în operațiune; și procedurilor și minimelor de operare, astfel încât operațiunile normale și potențial anormale să fie descrise și reduse corespunzător.	Compatibil	
SUBPARTEA I OPERAȚIUNI CU ÎNCĂRCĂTURI SPECIALE EFECTUATE CU ELICOPTERUL SPA.HHO.100 Operațiuni cu încărcături speciale efectuate cu elicopterul (HHO) (a) Elicopterele se operează în scopul unor operațiuni cu încărcături speciale CAT numai dacă operatorul a obținut aprobarea din partea autorității competente. (b) Pentru a obține o astfel de aprobare din partea autorității competente, operatorul trebuie:	SUBPARTEA I OPERAȚIUNI CU ÎNCĂRCĂTURI SPECIALE EFECTUATE CU ELICOPTERUL SPA.HHO.100 Operațiuni cu încărcături speciale efectuate cu elicopterul (HHO) (a) Elicopterele se operează în scopul unor operațiuni cu încărcături speciale CAT numai dacă operatorul a obținut aprobarea din partea AAC.	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>1. să își desfășoare activitatea în CAT și să fie titularul unui AOC CAT în conformitate cu anexa III (partea ORO);</p> <p>2. să demonstreze autorității competente conformitatea cu cerințele din prezenta subparte.</p>	<p>(b) Pentru a obține o astfel de aprobare din partea AAC, operatorul trebuie:</p> <p>(i) să își desfășoare activitatea în CAT și să fie titularul unui AOC în conformitate cu anexa nr. 3 (Partea ORO);</p> <p>(ii) să demonstreze AAC conformitatea cu cerințele din prezenta subparte.</p>		
<p>SPA.HHO.110 Cerințe privind echipamentele pentru HHO</p> <p>(a) Instalarea tuturor echipamentelor pentru operațiuni cu încărcături speciale cu elicoptere altele decât un PCDS simplu, inclusiv a oricărui tip de echipament radio pentru respectarea punctului SPA.HHO.115, și orice modificări ulterioare trebuie să fie acoperite de o certificare de navigabilitate adecvată pentru funcția prevăzută. Echipamentele auxiliare trebuie să fie proiectate și testate la standardul corespunzător, conform cerințelor autorității competente.</p> <p>(b) Instrucțiunile de întreținere pentru echipamentele și sistemele HHO se stabilesc de către operator în colaborare cu producătorul și sunt introduse în programul operatorului de întreținere a elicopterului astfel cum se prevede în Regulamentul (UE) nr. 1321/2014.</p>	<p>SPA.HHO.110 Cerințe privind echipamentele pentru HHO</p> <p>(a) Instalarea tuturor echipamentelor pentru operațiuni cu încărcături speciale cu elicoptere, altele decât un sistem de dispozitive de transport al personalului (PCDS) simplu, inclusiv a oricărui tip de echipament radio pentru respectarea SPA.HHO.115. Orice modificări ulterioare trebuie să fie acoperite de o certificare de navigabilitate adecvată pentru funcția prevăzută. Echipamentele auxiliare trebuie să fie proiectate și testate la standardul corespunzător, conform cerințelor AAC.</p> <p>(b) Instrucțiunile de întreținere pentru echipamentele și sistemele HHO se stabilesc de către operator în colaborare cu producătorul și sunt introduse în programul de întreținere a elicopterului al operatorului, conform Regulamentului privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu.		
<p>SPA.HHO.115 Comunicații HHO Se stabilesc comunicații radio bidirecționale cu organizația pentru care se efectuează operațiuni HHO și, dacă este posibil, un mijloc de comunicare cu personalul de la sol din zona HHO pentru:</p> <p>(a) operațiuni deasupra mării pe timp de zi și de noapte;</p> <p>(b) operațiuni pe uscat pe timp de noapte, cu excepția operațiunilor HHO la un loc de operare pentru servicii medicale de urgență cu elicopterul (HEMS).</p>	<p>SPA.HHO.115 Comunicații HHO Se stabilesc comunicații radio bidirecționale cu organizația pentru care se efectuează operațiuni HHO și, dacă este posibil, un mijloc de comunicare cu personalul de la sol din zona HHO pentru:</p> <p>(a) operațiuni deasupra mării pe timp de zi și de noapte;</p> <p>(b) operațiuni pe uscat pe timp de noapte, cu excepția operațiunilor HHO la un loc de operare pentru servicii medicale de urgență cu elicopterul (HEMS).</p>	Compatibil	
<p>SPA.HHO.125 Cerințe privind performanțele pentru HHO Cu excepția operațiunilor HHO desfășurate într-un loc de operare HEMS, operațiunile HHO trebuie să poată fi continuate în cazul unei cedării a motorului critic cu motorul (motoarele) rămase funcționând în regim corespunzător fără a pune în pericol persoana (persoanele)/încărcătura suspendată, părțile terțe sau bunurile materiale.</p>	<p>SPA.HHO.125 Cerințe privind performanțele pentru HHO Cu excepția operațiunilor HHO desfășurate într-un loc de operare HEMS, operațiunile HHO trebuie să poată fi continuate în cazul unei cedării a motorului critic cu motorul (motoarele) rămase funcționând în regim corespunzător fără a pune în pericol persoana (persoanele)/încărcătura suspendată, părțile terțe sau bunurile materiale.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>SPA.HHO.130 Cerințe privind echipajul pentru HHO</p> <p>(a)<i>Selecție.</i> Operatorul instituie criteriile de selecție a membrilor echipajului de zbor pentru sarcinile aferente HHO, având în vedere experiența anterioară.</p> <p>(b)<i>Experiență.</i> Nivelul minim de experiență pentru comandanții care execută zboruri HHO nu este mai mic decât cel prevăzut în continuare:</p> <p>1. pe mare:</p> <p>(i) 1 000 de ore în calitate de pilot comandant/comandant pe elicoptere sau 1 000 de ore în calitate de copilot în cadrul HHO, din care 200 de ore în calitate de pilot comandant sub supraveghere; și</p> <p>(ii) 50 de cicluri de ridicare desfășurate deasupra mării, din care 20 de cicluri desfășurate pe timp de noapte în cazul în care se desfășoară operațiuni pe timp de noapte, unde un ciclu de ridicare înseamnă un ciclu de urcare-coborâre a cârligului troliului.</p> <p>2. pe uscat:</p> <p>(i) 500 de ore în calitate de pilot comandant/comandant pe elicoptere sau 500 de ore în calitate de copilot în cadrul HHO, din care 100 de ore în calitate de pilot comandant sub supraveghere;</p> <p>(ii) 200 de ore experiență operațională pe elicoptere dobândită într-un mediu operațional similar cu cel al operațiunii avute în vedere; și</p>	<p>SPA.HHO.130 Cerințe privind echipajul pentru HHO</p> <p>(a) <i>Selecție.</i> Operatorul instituie criteriile de selecție a membrilor echipajului de zbor pentru sarcinile aferente HHO, având în vedere experiența anterioară.</p> <p>(b) <i>Experiență.</i> Nivelul minim de experiență pentru comandanții care execută zboruri HHO nu este mai mic decât cel prevăzut în continuare:</p> <p>1. pe mare:</p> <p>(i) 1 000 de ore în calitate de pilot comandant/comandant pe elicoptere sau 1 000 de ore în calitate de copilot în cadrul HHO, din care 200 de ore în calitate de pilot comandant sub supraveghere; și</p> <p>(ii) 50 de cicluri de ridicare desfășurate deasupra mării, din care 20 de cicluri desfășurate pe timp de noapte în cazul în care se desfășoară operațiuni pe timp de noapte, unde un ciclu de ridicare înseamnă un ciclu de urcare-coborâre a cârligului troliului.</p> <p>2. pe uscat:</p> <p>(i) 500 de ore în calitate de pilot comandant/comandant pe elicoptere sau 500 de ore în calitate de copilot în cadrul HHO, din care 100 de ore în calitate de pilot comandant sub supraveghere;</p> <p>(ii) 200 de ore experiență operațională pe elicoptere dobândită într-un mediu operațional similar cu cel al operațiunii avute în vedere; și</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(iii) 50 de cicluri de ridicare, dintre care 20 de cicluri desfășurate pe timp de noapte, în cazul în care se desfășoară operațiuni pe timp de noapte.</p> <p>(c) <i>Pregătirea operațională și experiența.</i> Finalizarea cu succes a pregătirii în conformitate cu procedurile HHO cuprinse în manualul de operațiuni și experiența relevantă în rolul și în mediul în care se desfășoară operațiunile HHO.</p> <p>(d) <i>Experiența recentă.</i> Toți piloții și membrii echipajului HHO care desfășoară operațiuni HHO trebuie să fi finalizat în cursul ultimelor 90 de zile:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. dacă își desfășoară activitatea pe timp de zi: orice combinație de trei cicluri de ridicare pe timp de zi sau pe timp de noapte, fiecare dintre acestea cuprinzând o tranziție către și de la un punct fix; 2. dacă își desfășoară activitatea pe timp de noapte: trei cicluri de ridicare pe timp de noapte, fiecare dintre acestea cuprinzând o tranziție către și de la un punct fix. <p>(e) <i>Componenta echipajului.</i> Numărul minim de membri ai echipajului pentru operațiuni pe timp de zi sau de noapte trebuie să fie cel precizat în manualul de operațiuni. Numărul minim de membri ai echipajului va depinde de tipul de elicopter, condițiile meteorologice, tipul de sarcină de îndeplinit și, în plus pentru operațiunile HHO deasupra mării, de mediul zonei HHO, starea mării și mișcarea vasului. În niciun caz echipajul</p>	<p>(iii) 50 de cicluri de ridicare, dintre care 20 de cicluri desfășurate pe timp de noapte, în cazul în care se desfășoară operațiuni pe timp de noapte.</p> <p>(c) <i>Pregătirea operațională și experiența.</i> Finalizarea cu succes a pregătirii în conformitate cu procedurile HHO cuprinse în manualul de operațiuni și experiența relevantă în rolul și în mediul în care se desfășoară operațiunile HHO.</p> <p>(d) <i>Experiența recentă.</i> Toți piloții și membrii echipajului HHO care desfășoară operațiuni HHO trebuie să fi finalizat în cursul ultimelor 90 de zile:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. dacă își desfășoară activitatea pe timp de zi: orice combinație de trei cicluri de ridicare pe timp de zi sau pe timp de noapte, fiecare dintre acestea cuprinzând o tranziție către și de la un punct fix; 2. dacă își desfășoară activitatea pe timp de noapte: trei cicluri de ridicare pe timp de noapte, fiecare dintre acestea cuprinzând o tranziție către și de la un punct fix. <p>(e) <i>Componenta echipajului.</i> Numărul minim de membri ai echipajului pentru operațiuni pe timp de zi sau de noapte trebuie să fie cel precizat în manualul de operațiuni. Numărul minim de membri ai echipajului va depinde de tipul de elicopter, condițiile meteorologice, tipul de sarcină de îndeplinit și, în plus pentru operațiunile HHO deasupra mării, de mediul zonei HHO, starea mării și</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>minim nu poate cuprinde mai puțin de un pilot și un membru al echipajului HHO.</p> <p>(f) <i>Pregătirea și verificarea</i></p> <p>1. Pregătirea și verificarea se desfășoară în conformitate cu o programă detaliată aprobată de autoritatea competentă și inclusă în manualul de operațiuni.</p> <p>2. Membrii echipajului</p> <p>(i) Programele de pregătire a echipajului trebuie să îmbunătățească cunoștințele despre mediul de lucru și echipamentele HHO; să îmbunătățească coordonarea echipajului și să cuprindă măsuri de minimizare a riscurilor asociate procedurilor HHO normale și de urgență și descărcării electricității statice.</p> <p>(ii) Măsurile menționate la litera (f) punctul 2 subpunctul (i) se evaluează prin verificări ale competenței pe timp de zi în condiții meteorologice la vedere (VMC) sau pe timp de noapte în condiții VMC, dacă operatorul efectuează operațiuni HHO pe timp de noapte.</p>	<p>mișcarea vasului. În niciun caz echipajul minim nu poate cuprinde mai puțin de un pilot și un membru al echipajului HHO.</p> <p>(f) <i>Pregătirea și verificarea</i></p> <p>1. Pregătirea și verificarea se desfășoară în conformitate cu o programă detaliată aprobată de AAC și inclusă în manualul de operațiuni.</p> <p>2. Membrii echipajului</p> <p>(i) Programele de pregătire a echipajului trebuie să îmbunătățească cunoștințele despre mediul de lucru și echipamentele HHO; să îmbunătățească coordonarea echipajului și să cuprindă măsuri de minimizare a riscurilor asociate procedurilor HHO normale și de urgență și descărcării electricității statice.</p> <p>(ii) Măsurile menționate la lit. (f) pct. 2 subpct. (i) se evaluează prin verificări ale competenței pe timp de zi în condiții VMC sau pe timp de noapte în condiții VMC, dacă operatorul efectuează operațiuni HHO pe timp de noapte.</p>		
<p>SPA.HHO.135 Informarea pasagerilor HHO</p> <p>Înainte de orice zbor sau serie de zboruri HHO, pasagerii HHO trebuie informați și atenționați cu privire la pericolele descărcărilor de electricitate statică și la alte aspecte legate de HHO.</p>	<p>SPA.HHO.135 Informarea pasagerilor HHO</p> <p>Înainte de orice zbor sau serie de zboruri HHO, pasagerii HHO trebuie informați și atenționați cu privire la pericolele descărcărilor de electricitate statică și la alte aspecte legate de HHO.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>SPA.HHO.140 Informații și documentație (a) Operatorul trebuie să se asigure că, în cadrul procesului de analiză și management al riscurilor, riscurile asociate mediului HHO sunt reduse la minimum prin specificarea în manualul de operațiuni a: selecției, componenței și pregătirii echipajelor; nivelurilor de echipare și criteriilor de trimitere în operațiune; și procedurilor și minimelor de operare, astfel încât operațiunile normale și potențial anormale să fie descrise și reduse corespunzător. (b) Organizației pentru care se efectuează operațiunile HHO i se pun la dispoziție extrase relevante din manualul de operațiuni.</p>	<p>SPA.HHO.140 Informații și documentație (a) Operatorul trebuie să se asigure că, în cadrul procesului de analiză și management al riscurilor, riscurile asociate mediului HHO sunt reduse la minimum prin specificarea în manualul de operațiuni a selecției, componenței și pregătirii echipajelor; nivelurilor de echipare și criteriilor de trimitere în operațiune; și procedurilor și minimelor de operare, astfel încât operațiunile normale și potențial anormale să fie descrise și reduse corespunzător. (b) Organizației pentru care se efectuează operațiunile HHO i se pun la dispoziție extrase relevante din manualul de operațiuni.</p>	Compatibil	
<p>SUBPARTEA J OPERAȚIUNI DE SERVICII MEDICALE DE URGENȚĂ CU ELICOPTERUL SPA.HEMS.100 Operațiuni de servicii medicale de urgență cu elicopterul (HEMS) (a) Elicopterele se operează în scopul unor operațiuni HEMS numai dacă operatorul a obținut aprobarea din partea autorității competente. (b) Pentru a obține o astfel de aprobare din partea autorității competente, operatorul trebuie: 1. să își desfășoare activitatea în CAT și să fie titularul unui AOC CAT în conformitate cu anexa III (partea ORO);</p>	<p>SUBPARTEA J OPERAȚIUNI DE SERVICII MEDICALE DE URGENȚĂ CU ELICOPTERUL SPA.HEMS.100 Operațiuni de servicii medicale de urgență cu elicopterul (HEMS) (a) Elicopterele se operează în scopul unor operațiuni HEMS numai dacă operatorul a obținut aprobarea din partea AAC. (b) Pentru a obține o astfel de aprobare din partea AAC, operatorul trebuie: (i) să își desfășoare activitatea în CAT și să fie titularul unui AOC în conformitate cu anexa nr. 3 (Partea ORO);</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>2. să demonstreze autorității competente conformitatea cu cerințele din prezenta subparte.</p> <p>(c) Operațiunile pe timp de noapte către locuri de operare HEMS care nu au fost analizate în prealabil, aflate în afara zonelor aglomerate care oferă suficientă lumină ambiantă artificială, se efectuează în baza unei aprobări eliberate în conformitate cu punctul SPA.NVIS.100, În vigoare din 25.05.2026</p>	<p>(ii) să demonstreze AAC conformitatea cu cerințele din prezenta subparte.</p> <p>(c) Operațiunile pe timp de noapte către locuri de operare HEMS care nu au fost analizate în prealabil, aflate în afara zonelor aglomerate care oferă suficientă lumină ambiantă artificială, se efectuează în baza unei aprobări eliberate în conformitate cu SPA.NVIS.100.</p> <p><i>[Litera (c) din compartimentul SPA.HEMS.100, aplicabilă din data de 25 mai 2026]</i></p>		
<p>SPA.HEMS.105 Operațiuni HEC HEMS</p> <p>(a) Operațiunile HEC HEMS pot fi efectuate cu oricare dintre următoarele:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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). <p>(b) Pentru operațiunile HEC HEMS efectuate cu o chingă de ridicare, operatorul trebuie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. să respecte cerințele de la punctul SPO.SPEC.HEC.105 din anexa VIII; 2. să utilizeze un cârlig dublu de suspendare a încărcăturii sau un sistem de cârlige de suspendare a încărcăturii, aprobat în conformitate cu un standard de navigabilitate relevant; 	<p>SPA.HEMS.105 Operațiuni HEC HEMS</p> <p>(a) Operațiunile HEC HEMS pot fi efectuate cu oricare dintre următoarele:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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). <p>(b) Pentru operațiunile HEC HEMS efectuate cu o chingă de ridicare, operatorul trebuie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>3. să limiteze operațiunile la etapa tehnică a zborului pentru salvarea persoanelor rănite, bolnave sau aflate în pericol sau pentru transportarea persoanelor necesare misiunii;</p> <p>4. să se asigure că membrii echipajului tehnic care manevrează chinga sunt echipați, instruiți, verificați și informați în mod corespunzător;</p> <p>5. să elaboreze procedurile standard de operare (SOP) specifice pentru operațiunile HEC HEMS, după evaluarea riscurilor menționate la punctul SPA.HEMS.140;</p> <p>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.</p>	<p>cârlige de suspendare a încărcăturii, aprobat în conformitate cu un standard de navigabilitate relevant;</p> <p>3. să limiteze operațiunile la etapa tehnică a zborului pentru salvarea persoanelor rănite, bolnave sau aflate în pericol sau pentru transportarea persoanelor necesare misiunii;</p> <p>4. să se asigure că membrii echipajului tehnic care manevrează chinga sunt echipați, instruiți, verificați și informați în mod corespunzător;</p> <p>5. să elaboreze procedurile standard de operare (SOP) specifice pentru operațiunile HEC HEMS, după evaluarea riscurilor menționate la SPA.HEMS.140;</p> <p>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.</p>		
<p>SPA.HEMS.110 Cerințe referitoare la echipamente pentru operațiuni HEMS</p> <p>Instalarea tuturor echipamentelor medicale destinate utilizării pe elicoptere și orice modificări ulterioare și, dacă este cazul, manevrarea acestora trebuie să fie aprobate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 748/2012.</p> <p>Se înlocuiește cu – În vigoare din 25.05.2028</p>	<p>SPA.HEMS.110 Cerințe referitoare la echipamente pentru operațiuni HEMS</p> <p>(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</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>„SPA.HEMS.110 Cerințe referitoare la echipamente pentru operațiuni HEMS</p> <p>(a) Instalarea pe elicopter a tuturor echipamentelor medicale specifice și orice modificări ulterioare ale respectivelor echipamente și, dacă este cazul, manevrarea acestora trebuie să fie aprobate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 748/2012.</p> <p>(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</p>	<p>navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție.</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p> <p>(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 următoarele condiții:</p> <p>1. abaterea la peste 13 000 ft este necesară pentru îmbarcarea/debarcarea persoanelor sau pentru operațiuni HEC HEMS;</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>privind obstacolele trebuie să fie actualizate.</p> <p>(c) Prin derogare de la punctul CAT.IDE.H.240 din anexa IV, elicopterele complexe, nepresurizate utilizate în cadrul operațiunilor HEMS, cu o configurație maximă operațională a locurilor pentru pasageri (MOPSC) de cel mult nouă locuri trebuie să respecte cerințele privind oxigenul aplicabile altor tipuri de elicoptere decât cele complexe, nepresurizate.</p> <p>(d) Prin derogare de la punctele CAT.OP.MPA.285 și CAT.IDE.H.240 din anexa IV, pe timp de zi pot fi efectuate abateri scurte la peste 13 000 ft, fără a utiliza oxigen</p>	<p>2. zborul nu se desfășoară la peste 16 000 ft;</p> <p>3. durata abaterii la peste 10 000 ft fără oxigen este limitată la 30 de minute în cadrul unei misiunii HEMS;</p> <p>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;</p> <p>5. SOP-urile sunt incluse în manualul de operațiuni și acoperă punctele 1-4;</p> <p>6. experiența operatorului de a efectua operațiuni la altitudini mari fără a utiliza oxigen suplimentar este adecvată pentru operațiunile care urmează să fie efectuate;</p> <p>7. experiența fiecărui membru al echipajului și adaptarea sa fiziologică la altitudini mari sunt adecvate pentru operațiunile care urmează să fie efectuate;</p> <p>8. toți membrii echipajului implicați în operațiuni au beneficiat de pregătire inițială și periodică în materie de hipoxie;</p> <p>9. niciunul dintre membrii echipajului implicați în operațiuni nu a fost diagnosticat cu o afecțiune medicală care ar putea duce la hipoxie.</p> <p>(e) Pentru operațiunile cu un singur pilot efectuate pe timp de noapte, elicopterul trebuie să fie echipat după cum urmează:</p> <p>1. în cazul unui elicopter al cărui certificat individual de navigabilitate a fost eliberat</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>suplimentar, sub rezerva obținerii în prealabil a aprobării din partea autorității competente și dacă sunt îndeplinite toate condițiile următoare:</p> <p>1.abateră la peste 13 000 ft este necesară pentru îmbarcarea/debarcarea persoanelor sau pentru operațiuni HEC HEMS;</p> <p>2.zborul nu se desfășoară la peste 16 000 ft;</p> <p>3.durata abaterii la peste 10 000 ft fără oxigen este limitată la 30 de minute în cadrul unei misiunii HEMS;</p> <p>4.informarea privind siguranța în conformitate cu punctul CAT.OP.MPA.170 din anexa IV include</p>	<p>pentru prima dată înainte de 25 mai 2024 sau anterior acestei date, cu un sistem de creștere a stabilității sau un pilot automat adecvat;</p> <p>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.</p> <p><i>[Litera (e) din compartimentul SPA.HEMS.110, aplicabilă din data de 25 mai 2028]</i></p> <p>(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).</p> <p>(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.</p> <p>(h) Instrumentele și echipamentele prevăzute la literele (e) și (g) se aprobă în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile.</p> <p>(i) Operatorul se asigură că toate informațiile relevante sunt documentate în lista echipamentului minim.</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>informații adecvate pentru membrii echipajului și pasageri cu privire la efectele hipoxiei;</p> <p>5.SOP-urile sunt incluse în manualul de operațiuni și acoperă punctele 1-4;</p> <p>6.experiența operatorului de a efectua operațiuni la altitudini mari fără a utiliza oxigen suplimentar este adecvată pentru operațiunile care urmează să fie efectuate;</p> <p>7.experiența fiecărui membru al echipajului și adaptarea sa fiziologică la altitudini mari sunt adecvate pentru operațiunile care urmează să fie efectuate;</p>			

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>8.toți membrii echipajului implicați în operațiuni au beneficiat de pregătire inițială și periodică în materie de hipoxie;</p> <p>9.niciunul dintre membrii echipajului implicați în operațiuni nu a fost diagnosticat cu o afecțiune medicală care ar putea duce la hipoxie.</p> <p>(e)Pentru operațiunile cu un singur pilot efectuate pe timp de noapte, elicopterul trebuie să fie echipat după cum urmează:</p> <p>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</p>			

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>stabilității sau un pilot automat adecvat;</p> <p>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.</p> <p>(f) Pentru operațiunile HEMS efectuate pe timp de zi, elicopterul trebuie să fie echipat cu instrumentele de zbor prevăzute la punctul CAT.IDE.H.130 litera (a) subpunctele 6 și 7 din anexa IV.</p> <p>(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</p>			

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>înălțime selectabilă de către pilot.</p> <p>(h)Instrumentele și echipamentele prevăzute la literele (e) și (g) se aprobă în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile.</p> <p>(i)Operatorul se asigură că toate informațiile relevante sunt documentate în lista echipamentului minim.”;</p>			
<p>SPA.HEMS.115 Comunicații În plus față de cele prevăzute la punctul CAT.IDE.H, elicopterele care execută zboruri HEMS trebuie să fie echipate cu echipamente capabile să asigure comunicarea bilaterală cu organizația pentru care se execută HEMS și, dacă este posibil, pentru a comunica cu personalul serviciilor de urgență de la sol.</p>	<p>SPA.HEMS.115 Comunicații În plus față de cele prevăzute la CAT.IDE.H, elicopterele care execută zboruri HEMS trebuie să fie echipate cu echipamente capabile să asigure comunicarea bilaterală cu organizația pentru care se execută HEMS și, dacă este posibil, pentru a comunica cu personalul serviciilor de urgență de la sol.</p>	Compatibil	
<p>SPA.HEMS.120 Minime de operare HEMS (a) Zborurile HEMS efectuate în condiții VFR respectă minimele meteorologice specifice operațiunilor HEMS pentru trimiterea în</p>	<p>SPA.HEMS.120 Minime de operare HEMS (a) Zborurile HEMS efectuate în condiții VFR respectă minimele meteorologice specifice operațiunilor HEMS pentru</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>operațiune și pentru faza de zbor pe rută a zborului HEMS.</p> <p>(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.</p> <p>(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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. 	<p>trimiterea în operațiune și pentru faza de zbor pe rută a zborului HEMS.</p> <p>(b) În cazul în care, în timpul fazei de zbor pe rută, condițiile meteorologice scad sub minimele referitoare la baza norilor sau la 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 modul corespunzător.</p> <p>(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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. <p><u>Tabelul 1</u> Minime de operare HEMS</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	(b)Minimele meteorologice pentru trimiterea în operațiune și faza de zbor pe rută a unui zbor HEMS executat în clasa de performanță 3 sunt un plafon al norilor de 600 ft și o vizibilitate de 1 500 m. Vizibilitatea poate fi redusă la 800 m pentru perioade scurte de timp când este vizibil pământul și dacă elicopterul este manevrat la o viteză care va oferi posibilitatea observării oricărui obstacol în timp util pentru a evita o coliziune.		
<p>SPA.HEMS.125 Cerințe referitoare la performanțe pentru operațiuni HEMS</p> <p>(a) Operațiunile din clasa de performanță 3, deasupra unui mediu ostil, se efectuează numai dacă este îndeplinită una dintre următoarele condiții:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 dintr-o categorie echivalentă, după cum stabilește AAC; 2. operațiunea HEMS planificată nu necesită transportarea personalului medical, a articolelor medicale sau a 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 condițiile următoare: 	<p>SPA.HEMS.125 Cerințe referitoare la performanțe pentru operațiuni HEMS</p> <p>(a) Operațiunile din clasa de performanță 3, deasupra unui mediu ostil, se efectuează numai dacă este îndeplinită una dintre următoarele condiții:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 dintr-o categorie echivalentă, după cum stabilește AAC; 2. operațiunea HEMS planificată nu necesită transportarea personalului medical, a articolelor medicale sau a 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 condițiile următoare: 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(i) elicopterul este echipat cu sisteme de alimentare cu combustibil rezistente la coliziune;</p> <p>(ii) elicopterul este echipat cu o centură de siguranță cu sistem de reținere a bustului, prevăzută pe fiecare scaun, destinată pasagerilor cu vârsta de cel puțin 24 de luni;</p> <p>(iii) altitudinea a cel puțin unuia dintre locurile de operare HEMS utilizate în timpul operațiunii HEMS nu este mai mică de 3 000 ft;</p> <p>(iv) operatorul a primit o aprobare din partea AAC în conformitate cu CAT.POL.H.420 din anexa nr. 4 (Partea CAT);</p> <p>3. cel puțin unul dintre locurile de operare HEMS utilizate pentru operațiuni de decolare, de aterizare sau HEC HEMS în timpul operațiunii HEMS este situat la o altitudine de cel puțin 8 000 ft și sunt îndeplinite condițiile următoare:</p> <p>(i) elicopterul este echipat cu sisteme de alimentare cu combustibil rezistente la coliziune;</p> <p>(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;</p> <p>(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:</p> <p>A. marje de performanță insuficiente pentru a opera în locul de operare HEMS sau lipsa</p>	<p>(i) elicopterul este echipat cu sisteme de alimentare cu combustibil rezistente la coliziune;</p> <p>(ii) elicopterul este echipat cu o centură de siguranță cu sistem de reținere a bustului, prevăzută pe fiecare scaun, destinată pasagerilor cu vârsta de cel puțin 24 de luni;</p> <p>(iii) altitudinea a cel puțin unuia dintre locurile de operare HEMS utilizate în timpul operațiunii HEMS nu este mai mică de 3 000 ft;</p> <p>(iv) operatorul a primit o aprobare din partea AAC în conformitate cu CAT.POL.H.420 din anexa nr. 4 (Partea CAT);</p> <p>3. cel puțin unul dintre locurile de operare HEMS utilizate pentru operațiuni de decolare, de aterizare sau HEC HEMS în timpul operațiunii HEMS este situat la o altitudine de cel puțin 8 000 ft și sunt îndeplinite condițiile următoare:</p> <p>(i) elicopterul este echipat cu sisteme de alimentare cu combustibil rezistente la coliziune;</p> <p>(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;</p> <p>(iii) un elicopter certificat drept elicopter din categoria A sau o categorie echivalentă nu este disponibil sau nu este adecvat</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>capacității de a efectua operațiuni HEC HEMS, dacă este cazul;</p> <p>B. elicopterele certificate ca fiind 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;</p> <p>(iv) operatorul a stabilit o procedură pentru a asigura conformitatea cu subpunctul (iii);</p> <p>(v) operatorul a primit o aprobare din partea AAC, în conformitate cu CAT.POL.H.420 din anexa nr. 4 (Partea CAT);</p> <p>(vi) operatorul înregistrează toate misiunile efectuate cu un elicopter care nu este certificat ca fiind din categoria A sau din o categorie echivalentă.</p> <p>(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.</p> <p>(c) Decolarea și aterizarea</p> <p>1. elicopterele care efectuează zboruri către sau dinspre o 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;</p> <p>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</p>	<p>pentru operațiune din oricare dintre următoarele motive:</p> <p>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;</p> <p>B. elicopterele certificate ca fiind 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;</p> <p>(iv) operatorul a stabilit o procedură pentru a asigura conformitatea cu subpunctul (iii);</p> <p>(v) operatorul a primit o aprobare din partea AAC, în conformitate cu CAT.POL.H.420 din anexa nr. 4 (Partea CAT);</p> <p>(vi) operatorul înregistrează toate misiunile efectuate cu un elicopter care nu este certificat ca fiind din categoria A sau din o categorie echivalentă.</p> <p>(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.</p> <p>(c) Decolarea și aterizarea</p> <p>1. elicopterele care efectuează zboruri către sau dinspre o FATO către un spital</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>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;</p> <p>3. elicopterele care efectuează operațiuni către sau dinspre un loc de operare HEMS situat într-un mediu ostil trebuie să fie:</p> <p>(i) operate în conformitate cu clasa de performanță 2 sau, dacă sunt îndeplinite condițiile enumerate la litera (a), în clasa de performanță 3;</p> <p>(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);</p> <p>4. caracteristicile locului de operare HEMS asigură o distanță adecvată față de toate obstacolele și față de 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</p>	<p>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;</p> <p>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;</p> <p>3. elicopterele care efectuează operațiuni către sau dinspre un loc de operare HEMS situat într-un mediu ostil trebuie să fie:</p> <p>(i) operate în conformitate cu clasa de performanță 2 sau, dacă sunt îndeplinite condițiile enumerate la litera (a), în clasa de performanță 3;</p> <p>(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);</p> <p>4. caracteristicile locului de operare HEMS asigură o distanță adecvată față de toate obstacolele și față de 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</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>SPA.HEMS.130 Cerințe privind echipajul</p> <p>(a) Selecția. Operatorul stabilește criteriile de selecție a membrilor echipajului de zbor pentru sarcinile aferente HEMS ținând cont de experiența lor anterioară.</p> <p>(b) Experiență. Nivelul minim de experiență pentru comandanții care execută zboruri HEMS nu este mai mic de:</p> <p>1. fie:</p> <p>(i) 1 000 de ore în calitate de pilot comandant/comandant de aeronavă, din care 500 de ore în calitate de pilot comandant/comandant pe elicoptere; fie</p> <p>(ii) 1 000 de ore în calitate de copilot în operațiuni HEMS, din care 500 de ore în calitate de pilot comandant sub supraveghere și 100 de ore în calitate de pilot comandant/comandant pe elicoptere;</p> <p>2. 500 de ore experiență operațională pe elicoptere dobândită într-un mediu operațional similar cu cel al operațiunii avute în vedere; și</p> <p>3. pentru piloți angrenați în operațiuni pe timp de noapte, 20 de ore VMC pe timp de noapte în calitate de pilot comandant/comandant.</p> <p>(c) Pregătirea operațională. Membrii echipajului trebuie să finalizeze cu succes pregătirea operațională în conformitate cu procedurile HEMS cuprinse în manualul de operațiuni.</p> <p>(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</p>	<p>SPA.HEMS.130 Cerințe privind echipajul</p> <p>(a) Selecția. Operatorul stabilește criteriile de selecție a membrilor echipajului de zbor pentru sarcinile aferente HEMS ținând cont de experiența lor anterioară.</p> <p>(b) Experiență. Nivelul minim de experiență pentru comandanții care execută zboruri HEMS nu este mai mic de:</p> <p>1. fie:</p> <p>(i) 1 000 de ore în calitate de pilot comandant/comandant de aeronavă, din care 500 de ore în calitate de pilot comandant/comandant pe elicoptere; fie</p> <p>(ii) 1 000 de ore în calitate de copilot în operațiuni HEMS, din care 500 de ore în calitate de pilot comandant sub supraveghere și 100 de ore în calitate de pilot comandant/comandant pe elicoptere;</p> <p>2. 500 de ore experiență operațională pe elicoptere dobândită într-un mediu operațional similar cu cel al operațiunii avute în vedere; și</p> <p>3. pentru piloți angrenați în operațiuni pe timp de noapte, 20 de ore VMC pe timp de noapte în calitate de pilot comandant/comandant.</p> <p>(c) Pregătirea operațională. Membrii echipajului trebuie să finalizeze cu succes pregătirea operațională în conformitate cu procedurile HEMS cuprinse în manualul de operațiuni.</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>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 de a face față unor condiții IMC neintenționate. Perioada de valabilitate a pregătirii pentru zbor este de șase luni calendaristice.</p> <p>(e) Componenta echipajului</p> <p>1. Zbor pe timp de zi. Componenta minimă a echipajului trebuie să îndeplinească cel puțin următoarele cerințe:</p> <p>(i) să includă fie doi piloți, fie un pilot și un membru al echipajului tehnic HEMS;</p> <p>(ii) 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:</p> <p>(A) comandantul trebuie să aducă articole medicale suplimentare, să alimenteze sau să rezoneze elicopterul, în timp ce membrul echipajului tehnic HEMS oferă asistență medicală la sol;</p> <p>(B) pasagerul cu pregătire medicală solicită asistența membrului personalului tehnic HEMS în zbor;</p> <p>(C) membrul echipajului tehnic HEMS debarcă pentru a supraveghea o operațiune HEC HEMS de transport cu o chingă de ridicare din afara elicopterului;</p>	<p>(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 de a face față unor condiții IMC neintenționate. Perioada de valabilitate a pregătirii pentru zbor este de șase luni calendaristice.</p> <p>(e) Componenta echipajului</p> <p>1. Zbor pe timp de zi. Componenta minimă a echipajului trebuie să îndeplinească cel puțin următoarele cerințe:</p> <p>(i) să includă fie doi piloți, fie un pilot și un membru al echipajului tehnic HEMS;</p> <p>(ii) 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:</p> <p>(A) comandantul trebuie să aducă articole medicale suplimentare, să alimenteze sau să rezoneze elicopterul, în timp ce</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>2. Zbor pe timp de noapte. Componenta minimă a echipajului este următoarea:</p> <p>(i) fie doi piloți, fie un pilot și un membru al echipajului tehnic HEMS;</p> <p>(ii) un pilot, în cazul în care sunt îndeplinite următoarele condiții:</p> <p>(A) pasagerul cu pregătire medicală necesită asistența membrului personalului tehnic HEMS în timpul zborului;</p> <p>(B) nici locul de plecare, nici locul de destinație nu reprezintă un loc de operare HEMS;</p> <p>3. Operatorul asigură menținerea continuității conceptului de echipaj pe întreaga durată a misiunii HEMS.</p> <p>(f) Pregătirea și verificarea echipajului de zbor și echipajului tehnic</p> <p>1. Pregătirea și verificarea sunt efectuate de personal calificat, în conformitate cu o programă detaliată inclusă în manualul de operațiuni și aprobată de autoritatea competentă.</p> <p>2. Membrii echipajului</p> <p>(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, precum și 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.</p>	<p>membrul echipajului tehnic HEMS oferă asistență medicală la sol;</p> <p>(B) pasagerul cu pregătire medicală solicită asistența membrului personalului tehnic HEMS în zbor;</p> <p>(C) membrul echipajului tehnic HEMS debarcă pentru a supraveghea o operațiune HEC HEMS de transport cu o chingă de ridicare din afara elicopterului;</p> <p>2. Zbor pe timp de noapte. Componenta minimă a echipajului este următoarea:</p> <p>(i) fie doi piloți, fie un pilot și un membru al echipajului tehnic HEMS;</p> <p>(ii) un pilot, în cazul în care sunt îndeplinite următoarele condiții:</p> <p>(A) pasagerul cu pregătire medicală necesită asistența membrului personalului tehnic HEMS în timpul zborului;</p> <p>(B) nici locul de plecare, nici locul de destinație nu reprezintă un loc de operare HEMS;</p> <p>3. Operatorul asigură menținerea continuității conceptului de echipaj pe întreaga durată a misiunii HEMS.</p> <p>(f) Pregătirea și verificarea echipajului de zbor și echipajului tehnic</p> <p>1. Pregătirea și verificarea sunt efectuate de personal calificat, în conformitate cu o programă detaliată inclusă în manualul de operațiuni și aprobată de AAC.</p> <p>2. Membrii echipajului</p> <p>(i) Toate elementele relevante ale programelor de pregătire a echipajului</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(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.</p> <p>(iii) Componentele HEMS ale verificărilor competenței și ale verificărilor în zbor de linie menționate la subpunctul (ii) au o perioadă de valabilitate de 12 luni calendaristice.</p>	<p>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, precum și 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.</p> <p>(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.</p> <p>(iii) Componentele HEMS ale verificărilor competenței și ale verificărilor în zbor de linie menționate la subpunctul (ii) au o perioadă de valabilitate de 12 luni calendaristice.</p>		
<p>SPA.HEMS.135 Informarea HEMS a pasagerului cu pregătire medicală și a altor membri ai personalului (a) <i>Pasager cu pregătire medicală.</i> Înainte de orice zbor sau serie de zboruri HEMS, pasagerii cu pregătire medicală trebuie să fie informați</p>	<p>SPA.HEMS.135 Informarea HEMS a pasagerului cu pregătire medicală și a altor membri ai personalului (a) Pasager cu pregătire medicală. Înainte de orice zbor sau serie de zboruri HEMS, pasagerii cu pregătire medicală trebuie să</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>pentru a se asigura faptul că sunt familiarizați cu mediul de lucru și echipamentele HEMS, că pot manevra echipamentele medicale și de urgență de la bord și că pot lua parte la proceduri de intrare și ieșire normale și de urgență.</p> <p>(b) <i>Personalul serviciilor de urgență de la sol.</i> Operatorul ia toate măsurile rezonabile pentru a se asigura că personalul serviciilor de urgență de la sol este familiarizat cu mediul de lucru și echipamentele HEMS și cu riscurile asociate operațiunilor de la sol într-un loc de operare HEMS.</p> <p>(c) <i>Pacient.</i> Fără a aduce atingere dispozițiilor de la punctul CAT.OP.MPA.170, informarea acestuia se realizează numai în cazul în care starea sa de sănătate permite acest lucru.</p>	<p>fie informați pentru a se asigura faptul că sunt familiarizați cu mediul de lucru și echipamentele HEMS, că pot manevra echipamentele medicale și de urgență de la bord și că pot lua parte la proceduri de intrare și ieșire normale și de urgență.</p> <p>(b) Personalul serviciilor de urgență de la sol. Operatorul ia toate măsurile rezonabile pentru a se asigura că personalul serviciilor de urgență de la sol este familiarizat cu mediul de lucru și echipamentele HEMS și cu riscurile asociate operațiunilor de la sol într-un loc de operare HEMS.</p> <p>(c) Pacient. Fără a aduce atingere dispozițiilor CAT.OP.MPA.170, informarea acestuia se realizează numai în cazul în care starea sa de sănătate permite acest lucru.</p>		
<p>SPA.HEMS.140 Informații, proceduri și documentație</p> <p>(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.</p> <p>(b) Operatorul se asigură că comandantul HEMS evaluează riscurile specifice asociate respectivei misiuni HEMS.</p> <p>(c) În pofida punctului CAT.OP.MPA.175 din anexa IV, operatorul nu trebuie să completeze un plan de zbor operațional în cazul în care</p>	<p>SPA.HEMS.140 Informații, proceduri și documentație</p> <p>(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.</p> <p>(b) Operatorul se asigură că comandantul HEMS evaluează riscurile specifice asociate respectivei misiuni HEMS.</p> <p>(c) În pofida dispozițiilor CAT.OP.MPA.175 din anexa nr. 4 (Partea</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>misiunea HEMS include un zbor către sau dinspre un loc de operare HEMS care nu a fost analizat în prealabil.</p> <p>(d) Organizației pentru care operatorul efectuează operațiuni HEMS i se pun la dispoziție extrase relevante din manualul de operațiuni.</p>	<p>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.</p> <p>(d) Organizației pentru care operatorul efectuează operațiuni HEMS i se pun la dispoziție extrase relevante din manualul de operațiuni.</p>		
<p>SPA.HEMS.145 Facilitățile bazei de operare HEMS</p> <p>(a) Dacă membrilor echipajului li se cere să stea în așteptare cu un timp de reacție mai mic de 45 de minute, sunt furnizate spații adaptate specifice în apropierea fiecărei baze de operare.</p> <p>(b) La fiecare bază de operare, piloților li se oferă mijloace de a obține informații despre starea curentă și probabilă a vremii și li se asigură o legătură de comunicație adecvată cu unitățile serviciilor de trafic aerian (ATS) corespunzătoare. Se pun la dispoziție mijloacele adecvate pentru planificarea tuturor sarcinilor.</p>	<p>SPA.HEMS.145 Facilitățile bazei de operare HEMS</p> <p>(a) Dacă membrilor echipajului li se cere să stea în așteptare cu un timp de reacție mai mic de 45 de minute, sunt furnizate spații adaptate specifice în apropierea fiecărei baze de operare.</p> <p>(b) La fiecare bază de operare, piloților li se oferă mijloace de a obține informații despre starea curentă și probabilă a vremii și li se asigură o legătură de comunicație adecvată cu unitățile serviciilor de trafic aerian (ATS) corespunzătoare. Se pun la dispoziție mijloacele adecvate pentru planificarea tuturor sarcinilor.</p>	Compatibil	
<p>SPA.HEMS.150 Aprovizionarea cu combustibil/energie – relaxare</p> <p>Ca alternativă la punctul CAT.OP.MPA.191 literele (b), (c) și (d), atunci când o misiune de zbor pentru îndeplinirea serviciului medical de urgență pe elicopter (HEMS) se desfășoară în conformitate cu regulile de zbor la vedere (VFR)</p>	<p>SPA.HEMS.150 Aprovizionarea cu combustibil/energie – relaxare</p> <p>Ca alternativă la punctul CAT.OP.MPA.191 lit. (b), (c) și (d), atunci când o misiune de zbor pentru îndeplinirea serviciului medical de urgență pe elicopter (HEMS) se desfășoară în conformitate cu</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>în cadrul unei zone geografice locale și definite, politica privind combustibilul/energia trebuie să asigure faptul că, la finalizarea misiunii, rezerva finală de combustibil/energie este suficientă pentru:</p> <p>(a) o durată de zbor de 30 de minute la viteză optimă sau</p> <p>(b) o durată de zbor de 20 de minute la viteză optimă pe timp de zi, atunci când se operează într-o zonă care asigură locuri de operare continue și adecvate.</p>	<p>regulile de zbor la vedere (VFR) în cadrul unei zone geografice locale și definite, politica privind combustibilul/energia trebuie să asigure faptul că, la finalizarea misiunii, rezerva finală de combustibil/energie este suficientă pentru:</p> <p>(a) o durată de zbor de 30 de minute la viteză optimă; sau</p> <p>(b) o durată de zbor de 20 de minute la viteză optimă pe timp de zi, atunci când se operează într-o zonă care asigură locuri de operare continue și adecvate.</p>		
<p>SPA.HEMS.151 Sistemul de urmărire a aeronavelor</p> <p>Operatorul instituie și menține un sistem monitorizat de urmărire a aeronavelor pentru operațiunile HEMS pe întreaga durată a misiunii HEMS.</p>	<p>SPA.HEMS.151 Sistemul de urmărire a aeronavelor</p> <p>Operatorul instituie și menține un sistem monitorizat de urmărire a aeronavelor pentru operațiunile HEMS pe întreaga durată a misiunii HEMS.</p>	Compatibil	
<p>SPA.HEMS.155 Realimentarea cu pasageri la bord</p> <p>Trebuie prevăzută o procedură de realimentare fie cu rotoarele oprite, fie cu rotoarele în funcțiune, în conformitate cu punctul CAT.OP.MPA.200 „Realimentarea sau extragerea combustibilului aeronavei în regim special”.</p>	<p>SPA.HEMS.155 Realimentarea cu pasageri la bord</p> <p>Trebuie prevăzută o procedură de realimentare fie cu rotoarele oprite, fie cu rotoarele în funcțiune, în conformitate cu CAT.OP.MPA.200 „Realimentarea sau extragerea combustibilului aeronavei în regim special”.</p>	Compatibil	
<p>SUBPARTEA K OPERAȚIUNI DEASUPRA MĂRII CU ELICOPTERE SPA.HOFO.100 Operațiuni deasupra mării cu elicoptere (HOFO) Cerințele prezentei subpărți se aplică:</p>	<p>SUBPARTEA K OPERAȚIUNI DEASUPRA MĂRII CU ELICOPTERE SPA.HOFO.100 Operațiuni deasupra mării cu elicoptere (HOFO) Cerințele prezentei subpărți se aplică:</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(a) unui operator de transport aerian comercial care deține un AOC valabil în conformitate cu partea ORO;</p> <p>(b) unui operator de operațiuni specializate care și-a declarat activitatea în conformitate cu partea ORO; sau</p> <p>(c) unui operator necomercial care și-a declarat activitatea în conformitate cu partea ORO.</p>	<p>(a) unui operator de transport aerian comercial care deține un AOC valabil în conformitate cu anexa nr.3 (Partea ORO);</p> <p>(b) unui operator de operațiuni comerciale specializate care deține autorizația pentru operațiuni comerciale specializate valabilă în conformitate cu Partea ORO; sau</p> <p>(c) unui operator necomercial care și-a declarat activitatea în conformitate cu Partea ORO.</p>		
<p>SPA.HOFO.105 Aprobarea operațiunilor deasupra mării cu elicoptere</p> <p>(a) Înainte de implicarea în operațiunile menționate în prezenta subparte, autoritatea competentă trebuie să fi eliberat operatorului o aprobare specifică.</p> <p>(b) Pentru a obține o astfel de aprobare, operatorul trebuie să depună o cerere la autoritatea competentă, conform punctului SPA.GEN.105, și trebuie să demonstreze că respectă cerințele din prezenta subparte.</p> <p>(c) Înainte de a desfășura operațiuni cu pornire dintr-un alt stat membru decât statul membru care a eliberat aprobarea menționată la litera (a), operatorul trebuie să informeze autoritățile competente din ambele state membre cu privire la operațiunea avută în vedere.</p>	<p>SPA.HOFO.105 Aprobarea operațiunilor deasupra mării cu elicoptere</p> <p>(a) Înainte de implicarea în operațiunile menționate în prezenta subparte, AAC trebuie să fi eliberat operatorului o aprobare specifică.</p> <p>(b) Pentru a obține o astfel de aprobare, operatorul trebuie să depună o cerere la AAC, conform SPA.GEN.105, și trebuie să demonstreze că respectă cerințele din prezenta subparte.</p> <p>(c) Înainte de a desfășura operațiuni cu pornire dintr-un alt stat decât statul care a eliberat aprobarea menționată la lit.(a), operatorul trebuie să informeze autoritățile competente din ambele state cu privire la operațiunea avută în vedere.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>SPA.HOFO.110 Proceduri operaționale (a) În cadrul procesului său de management al siguranței, operatorul trebuie să diminueze și să reducă la minimum riscurile și pericolele specifice operațiunilor deasupra mării cu elicoptere. Operatorul trebuie să specifice, în manualul de operațiuni:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. selecția, componența și pregătirea echipajelor; 2. sarcinile și responsabilitățile membrilor echipajului și ale altor membri ai personalului implicați; 3. echipamentul necesar și criteriile de trimitere în operațiune; și 4. procedurile și minimele de operare, astfel încât operațiunile normale și potențial anormale să fie descrise și tratate în mod corespunzător. <p>(b) Operatorul trebuie să se asigure că:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. înainte de fiecare zbor este elaborat un plan de zbor operațional; 2. informațiile de siguranță pentru pasageri includ, de asemenea, orice informație specifică privind elementele legate de operarea deasupra mării și sunt puse la dispoziție înainte de îmbarcarea în elicopter; 3. fiecare membru al echipajului de zbor poartă un costum de supraviețuire aprobat: <p>(i) atunci când buletinul sau prognozele meteorologice disponibile pilotului comandant/comandantului indică o temperatură a apei mării mai mică de 10 °C pe durata zborului; sau</p>	<p>SPA.HOFO.110 Proceduri operaționale (a) În cadrul procesului său de management al siguranței, operatorul trebuie să diminueze și să reducă la minimum riscurile și pericolele specifice operațiunilor deasupra mării cu elicoptere. Operatorul trebuie să specifice, în manualul de operațiuni:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. selecția, componența și pregătirea echipajelor; 2. sarcinile și responsabilitățile membrilor echipajului și ale altor membri ai personalului implicați; 3. echipamentul necesar și criteriile de trimitere în operațiune; și 4. procedurile și minimele de operare, astfel încât operațiunile normale și potențial anormale să fie descrise și tratate în mod corespunzător. <p>(b) Operatorul trebuie să se asigure că:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. înainte de fiecare zbor este elaborat un plan de zbor operațional; 2. informațiile de siguranță pentru pasageri includ, de asemenea, orice informație specifică privind elementele legate de operarea deasupra mării și sunt puse la dispoziție înainte de îmbarcarea în elicopter; 3. fiecare membru al echipajului de zbor poartă un costum de supraviețuire aprobat: <p>(i) atunci când buletinul sau prognozele meteorologice disponibile pilotului comandant/comandantului indică o</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(ii) atunci când timpul estimat necesar salvării depășește timpul de supraviețuire calculat; sau</p> <p>(iii) atunci când zborul este planificat a fi efectuat pe timp de noapte într-un mediu ostil;</p> <p>4. este respectată structura rutei de zbor deasupra mării pusă la dispoziție de unitatea ATS corespunzătoare, dacă este stabilită o asemenea structură;</p> <p>5. piloții utilizează în mod optim sistemele automate de control al zborului (AFCS) pe parcursul întregului zbor;</p> <p>6. sunt stabilite profiluri specifice de apropiere deasupra mării, inclusiv parametri de apropiere stabili și măsurile corective care trebuie luate în cazul în care o apropiere devine instabilă;</p> <p>7. în cazul operațiunilor multipilot, sunt stabilite procedurile pentru monitorizarea instrumentelor de zbor de către un membru al echipajului de zbor în timpul unui zbor deasupra mării, în special pe parcursul apropierii sau al plecării, pentru a asigura menținerea unei traiectorii de zbor sigure;</p> <p>8. echipajul de zbor ia măsuri imediate și corespunzătoare atunci când se declanșează o alertă de altitudine;</p> <p>9. sunt stabilite proceduri care să impună ca sistemele de flotație pentru cazuri de urgență să fie armate, atunci când acest lucru poate fi făcut în condiții de siguranță, în cazul tuturor operațiunilor de sosire și de plecare desfășurate deasupra apei; și</p> <p>10. operațiunile sunt efectuate în conformitate cu orice restricții de pe rutele sau din zonele de</p>	<p>temperatură a apei mării mai mică de 10 °C pe durata zborului; sau</p> <p>(ii) atunci când timpul estimat necesar salvării depășește timpul de supraviețuire calculat; sau</p> <p>(iii) atunci când zborul este planificat a fi efectuat pe timp de noapte într-un mediu ostil;</p> <p>1. este respectată structura rutei de zbor deasupra mării pusă la dispoziție de unitatea ATS corespunzătoare, dacă este stabilită o asemenea structură;</p> <p>2. piloții utilizează în mod optim sistemele automate de control al zborului (AFCS) pe parcursul întregului zbor;</p> <p>3. sunt stabilite profiluri specifice de apropiere deasupra mării, inclusiv parametri de apropiere stabili și măsurile corective care trebuie luate în cazul în care o apropiere devine instabilă;</p> <p>4. în cazul operațiunilor multipilot, sunt stabilite procedurile pentru monitorizarea instrumentelor de zbor de către un membru al echipajului de zbor în timpul unui zbor deasupra mării, în special pe parcursul apropierii sau al plecării, pentru a asigura menținerea unei traiectorii de zbor sigure;</p> <p>5. echipajul de zbor ia măsuri imediate și corespunzătoare atunci când se declanșează o alertă de altitudine;</p> <p>6. sunt stabilite proceduri care să impună ca sistemele de flotație pentru cazuri de urgență să fie armate, atunci când acest</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
operare specificate de autoritatea competentă sau de autoritatea relevantă responsabilă pentru spațiul aerian.	lucru poate fi făcut în condiții de siguranță, în cazul tuturor operațiunilor de sosire și de plecare desfășurate deasupra apei; și 7. operațiunile sunt efectuate în conformitate cu orice restricții de pe rutele sau din zonele de operare specificate de AAC sau de autoritatea relevantă responsabilă pentru spațiul aerian.		
SPA.HOFO.115 Utilizarea locațiilor din larg Operatorul utilizează numai locațiile din larg care sunt adecvate pentru dimensiunea și masa tipului de elicopter și pentru operațiunile avute în vedere.	SPA.HOFO.115 Utilizarea locațiilor din larg Operatorul utilizează numai locațiile din larg care sunt adecvate pentru dimensiunea și masa tipului de elicopter și pentru operațiunile avute în vedere.	Compatibil	
SPA.HOFO.120 Selectarea aerodromurilor și a locurilor de operare (a) <i>Aerodrom de rezervă la destinație pe uscat.</i> În pofida punctelor 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. (b) <i>Helipunte de rezervă la destinație în larg.</i> Operatorul poate selecta o helipunte de rezervă la destinație în larg atunci când sunt îndeplinite toate criteriile următoare: 1. O helipunte de rezervă la destinație în larg trebuie utilizată numai după punctul de la care întoarcerea nu mai este posibilă (PNR) și atunci	SPA.HOFO.120 Selectarea aerodromurilor și a locurilor de operare (a) <i>Aerodrom de rezervă la destinație pe uscat.</i> În pofida dispozițiilor 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: 1. aerodromul de destinație este definit ca un aerodrom de coastă; sau 2. sunt îndeplinite următoarele criterii:	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>când, din punct de vedere geografic, nu este disponibil un aerodrom de rezervă la destinație pe uscat. Înainte de PNR, se utilizează un aerodrom de rezervă la destinație pe uscat.</p> <p>2. Posibilitatea de aterizare cu un motor inoperant (OEI) trebuie să fie realizabilă la helipuntea de rezervă la destinație din larg.</p> <p>3. În măsura posibilului, disponibilitatea helipunții trebuie să fie garantată înaintea atingerii PRN. Dimensiunile, configurația și distanța de trecere peste obstacole caracteristice fiecărei helipunți sau altor locuri trebuie să fie adecvate pentru utilizarea acestora ca helipunte de rezervă de către fiecare tip de elicopter prevăzut a fi utilizat.</p> <p>4. Minimele meteorologice trebuie stabilite luând în considerare exactitatea și fiabilitatea informațiilor meteorologice.</p> <p>5. MEL conține prevederi specifice pentru acest tip de operațiune.</p> <p>6. O helipunte de rezervă la destinație în larg trebuie selectată numai dacă operatorul a stabilit o procedură în manualul de operațiuni.</p>	<p>(i) aerodromul de destinație dispune de o procedură de apropiere instrumentală publicată;</p> <p>(ii) timpul de zbor este mai mic de 3 ore; precum și</p> <p>(iii) în prognozele meteorologice publicate valabile cu 1 oră înainte și la 1 oră după ora de aterizare prevăzută se specifică următoarele:</p> <p>(A) baza norilor este la cel puțin 700 ft deasupra minimelor asociate cu apropierea instrumentală sau la 1 000 ft deasupra aerodromului de destinație, oricare dintre aceste valori este mai mare; precum și</p> <p>(B) vizibilitatea este de cel puțin 2 500 de metri.</p> <p>(b) Helipunte de rezervă la destinație în larg. Operatorul poate selecta o helipunte de rezervă la destinație în larg atunci când sunt îndeplinite toate criteriile următoare:</p> <p>1. O helipunte de rezervă la destinație în larg trebuie utilizată numai după punctul de la care întoarcerea nu mai este posibilă (PNR) și atunci când, din punct de vedere geografic, nu este disponibil un aerodrom de rezervă la destinație pe uscat. Înainte de PNR, se utilizează un aerodrom de rezervă la destinație pe uscat.</p> <p>2. Posibilitatea de aterizare cu un motor inoperant (OEI) trebuie să fie realizabilă la helipuntea de rezervă la destinație din larg.</p> <p>3. În măsura posibilului, disponibilitatea helipunții trebuie să fie garantată înaintea</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	<p>atingerii PRN. Dimensiunile, configurația și distanța de trecere peste obstacole caracteristice fiecărei helipunți sau altor locuri trebuie să fie adecvate pentru utilizarea acestora sau acestora ca helipunte de rezervă de către fiecare tip de elicopter prevăzut a fi utilizat.</p> <p>4. Minimele meteorologice trebuie stabilite luând în considerare exactitatea și fiabilitatea informațiilor meteorologice.</p> <p>5. MEL conține prevederi specifice pentru acest tip de operațiune.</p> <p>6. O helipunte de rezervă la destinație în larg trebuie selectată numai dacă operatorul a stabilit o procedură în manualul de operațiuni.</p>		
<p>SPA.HOFO.125 Proceduri de apropiere standard în larg (OSAP)</p> <p>(a) Un operator stabilește proceduri pentru a se asigura că se urmează procedurile de apropiere standard în larg (OSAP) numai dacă:</p> <p>1. elicopterul este capabil să furnizeze informații de navigație și privind obstacolele din împrejurimi în timp real, pentru trecerea peste obstacole și</p> <p>2. fie:</p> <p>(i) înălțimea minimă de coborâre (MDH) este determinată de un radioaltimetru sau de un dispozitiv care asigură performanțe echivalente, fie</p>	<p>SPA.HOFO.125 Proceduri de apropiere standard în larg (OSAP)</p> <p>(a) Un operator stabilește proceduri pentru a se asigura că se urmează procedurile de apropiere standard în larg (OSAP) numai dacă:</p> <p>1. elicopterul este capabil să furnizeze informații de navigație și privind obstacolele din împrejurimi în timp real, pentru trecerea peste obstacole și</p> <p>2. fie:</p> <p>(i) înălțimea minimă de coborâre (MDH) este determinată de un radioaltimetru sau de un dispozitiv care asigură performanțe echivalente, fie</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(ii) se aplică altitudinea minimă de coborâre (MDA), care include o marjă adecvată.</p> <p>(b) Dacă operatorul urmează OSAP pentru un zbor către platforme sau către nave aflate în tranzit, zborul se efectuează în operare multipilot.</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p> <p>(e) Pentru operațiunile cu un singur pilot se fac adăugiri corespunzătoare la MDA/H și la distanța de decizie.</p> <p>(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.</p> <p>(g) Operatorul include OSAP în programele sale de pregătire și de verificare inițială și periodică.</p>	<p>(ii) se aplică altitudinea minimă de coborâre (MDA), care include o marjă adecvată.</p> <p>(b) Dacă operatorul urmează OSAP pentru un zbor către platforme sau către nave aflate în tranzit, zborul se efectuează în operare multipilot.</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p> <p>(e) Pentru operațiunile cu un singur pilot se fac adăugiri corespunzătoare la MDA/H și la distanța de decizie.</p> <p>(f) Atunci când se urmează o OSAP pentru un zbor către un loc fix din larg (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.</p> <p>(g) Operatorul include OSAP în programele sale de pregătire și de verificare inițială și periodică</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>SPA.HOFO.130 Condiții meteorologice În pofida punctelor CAT.OP.MPA.247, NCC.OP.180 și SPO.OP.170, în cazul zborurilor dintre locații din larg aflate într-un spațiu aerian de clasa G în care sectorul de deasupra apei este mai mic de 10 MN, se pot desfășura zboruri în condiții VFR dacă limitele sunt egale sau superioare următoarelor valori:</p> <p><u>TABEL</u> Minimele pentru zborul între locații din larg aflate într-un spațiu aerian de clasa G</p>	<p>SPA.HOFO.130 Condiții meteorologice În pofida CAT.OP.MPA.247, NCC.OP.180 și SPO.OP.170, în cazul zborurilor dintre locații din larg aflate într-un spațiu aerian de clasa G în care sectorul de deasupra apei este mai mic de 10 MN, se pot desfășura zboruri în condiții VFR dacă limitele sunt egale sau superioare următoarelor valori:</p> <p><u>TABEL</u> Minimele pentru zborul între locații din larg aflate într-un spațiu aerian de clasa G</p>	Compatibil	
<p>SPA.HOFO.135 Limitări legate de vânt pentru operațiunile către locații din larg Operațiunile către o locație din larg se efectuează numai atunci când viteza vântului la helipunte este raportată ca fiind de maximum 60 de noduri, inclusiv rafalele.</p>	<p>SPA.HOFO.135 Limitări legate de vânt pentru operațiunile către locații din larg Operațiunile către o locație din larg se efectuează numai atunci când viteza vântului la helipunte este raportată ca fiind de maximum 60 de noduri, inclusiv rafalele.</p>	Compatibil	
<p>SPA.HOFO.140 Cerințe de performanță la locațiile din larg Elicopterele care decolează de la locații din larg și care aterizează în locații din larg trebuie să fie operate în conformitate cu cerințele de performanță incluse în anexa corespunzătoare, în funcție de tipul operațiunii.</p>	<p>SPA.HOFO.140 Cerințe de performanță la locațiile din larg Elicopterele care decolează de la locații din larg și care aterizează în locații din larg trebuie să fie operate în conformitate cu cerințele de performanță incluse în anexa corespunzătoare, în funcție de tipul operațiunii.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>SPA.HOFO.145 Programul de monitorizare a datelor de zbor (FDM) (a) În cazul efectuării unor operațiuni CAT cu un elicopter echipat cu un înregistrator de date de zbor, operatorul trebuie ca, până la 1 ianuarie 2019, să instituie și să mențină un program FDM în cadrul sistemului său de management integrat. (b) Programul FDM trebuie să nu fie punitiv și trebuie să cuprindă măsuri adecvate de protecție a sursei (surselor) de date.</p>	<p>SPA.HOFO.145 Programul de monitorizare a datelor de zbor (FDM) (a) În cazul efectuării unor operațiuni CAT cu un elicopter echipat cu un înregistrator de date de zbor, operatorul trebuie să instituie și să mențină un program FDM în cadrul sistemului său de management integrat. (b) Programul FDM trebuie să nu fie punitiv și să cuprindă măsuri adecvate de protecție a sursei (surselor) de date.</p>	Compatibil	
<p>SPA.HOFO.150 Sistemul de urmărire a aeronavelor Operatorul trebuie să instituie și să mențină un sistem de urmărire a aeronavelor monitorizat pentru operațiunile deasupra mării efectuate într-un mediu ostil, din momentul plecării elicopterului până la sosirea acestuia la destinația finală.</p>	<p>SPA.HOFO.150 Sistemul de urmărire a aeronavelor Operatorul trebuie să instituie și să mențină un sistem de urmărire a aeronavelor monitorizat pentru operațiunile deasupra mării efectuate într-un mediu ostil, din momentul plecării elicopterului până la sosirea acestuia la destinația finală.</p>	Compatibil	
<p>SPA.HOFO.155 Sistemul de monitorizare a vibrațiilor (VHM) (a) Până la 1 ianuarie 2019, următoarele elicoptere care efectuează operațiuni CAT deasupra mării într-un mediu ostil trebuie să fie echipate cu un sistem VHM capabil să monitorizeze starea sistemelor esențiale ale rotoarelor și a sistemelor de acționare a rotoarelor: 1. elicopterele motorizate complexe al căror certificat de navigabilitate individual a fost obținut după 31 decembrie 2016;</p>	<p>SPA.HOFO.155 Sistemul de monitorizare a vibrațiilor (VHM) (a) Următoarele elicoptere care efectuează operațiuni CAT deasupra mării într-un mediu ostil trebuie să fie echipate cu un sistem VHM capabil să monitorizeze starea sistemelor esențiale ale rotoarelor și a sistemelor de acționare a rotoarelor: 1. elicopterele motorizate complexe al căror certificat de navigabilitate individual a fost obținut după 31 decembrie 2016; 2. toate elicopterele cu o configurație maximă operațională a locurilor pentru</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>2. toate elicopterele cu o configurație maximă operațională a locurilor pentru pasageri (MOPSC) mai mare de 9, al căror certificat de navigabilitate individual a fost obținut înainte de 1 ianuarie 2017;</p> <p>3. toate elicopterele al căror certificat de navigabilitate individual a fost obținut după 31 decembrie 2018.</p> <p>(b) Operatorul trebuie să dispună de un sistem pentru:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. colectarea datelor, inclusiv a alertelor generate de sistem; 2. analizarea și determinarea bunei funcționări a componentelor; și 3. intervenția în cazul defecțiunilor detectate în stadiu incipient. 	<p>pasageri (MOPSC) mai mare de 9, al căror certificat de navigabilitate individual a fost obținut înainte de 1 ianuarie 2017;</p> <p>3. toate elicopterele al căror certificat de navigabilitate individual a fost obținut după 31 decembrie 2018.</p> <p>(b) Operatorul trebuie să dispună de un sistem pentru:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. colectarea datelor, inclusiv a alertelor generate de sistem; 2. analizarea și determinarea bunei funcționări a componentelor; și 3. intervenția în cazul defecțiunilor detectate în stadiu incipient. 		
<p>SPA.HOFO.160 Cerințe privind echipamentele</p> <p>(a) Operatorul trebuie să respecte următoarele cerințe privind echipamentele:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Un sistem de sonorizare (PA) în elicopterele utilizate pentru operațiuni CAT și necomerciale cu elicoptere motorizate complexe (NCC): <ol style="list-style-type: none"> (i) elicopterele cu o configurație maximă operațională a locurilor pentru pasageri (MOPSC) mai mare de 9 trebuie echipate cu un sistem PA; (ii) elicopterele cu o MOPSC de 9 sau mai mică nu trebuie echipate cu un sistem PA dacă operatorul poate demonstra că vocea pilotului poate fi înțeleasă de pe toate scaunele de pasageri în timpul zborului. 	<p>SPA.HOFO.160 Cerințe privind echipamentele</p> <p>(a) Operatorul trebuie să respecte următoarele cerințe privind echipamentele:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Un sistem de sonorizare (PA) în elicopterele utilizate pentru operațiuni CAT și necomerciale cu elicoptere motorizate complexe (NCC): <ol style="list-style-type: none"> (i) elicopterele cu o configurație maximă operațională a locurilor pentru pasageri (MOPSC) mai mare de 9 trebuie echipate cu un sistem PA; (ii) elicopterele cu o MOPSC de 9 sau mai mică nu trebuie echipate cu un sistem PA dacă operatorul poate demonstra că vocea 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>2. <i>Radioaltimetru</i> Elicopterele trebuie să fie echipate cu un radioaltimetru capabil să emită o avertizare sonoră sub o înălțime preselectată și o avertizare vizuală la o înălțime selectabilă de către pilot.</p> <p>(b) <i>Ieșirile de urgență</i> Toate ieșirile de urgență, inclusiv ieșirile de urgență pentru echipaj, și eventualele uși, ferestre sau alte deschizături care se pretează a fi utilizate pentru evacuarea de urgență, precum și mijloacele de deschidere a acestora trebuie să fie marcate în mod clar pentru ghidarea ocupanților care le utilizează la lumina zilei sau pe întuneric. Aceste marcaje trebuie proiectate astfel încât să rămână vizibile dacă elicopterul este răsturnat sau cabina este sub apă.</p> <p>(c) <i>Sistemul de avertizare și de informare asupra configurației terenului pentru elicoptere (HTAWS)</i> Elicopterele utilizate în operațiuni CAT cu o masă maximă certificată la decolare de peste 3 175 kg sau cu o MOPSC mai mare de 9, al căror certificat de navigabilitate individual a fost obținut după 31 decembrie 2018, trebuie să fie echipate cu un sistem HTAWS care să respecte cerințele pentru echipamentele de clasa A specificate într-un standard admisibil.</p>	<p>pilotului poate fi înțeleasă de pe toate scaunele de pasageri în timpul zborului.</p> <p>2. <i>Radioaltimetru.</i> Elicopterele trebuie să fie echipate cu un radioaltimetru capabil să emită o avertizare sonoră sub o înălțime preselectată și o avertizare vizuală la o înălțime selectabilă de către pilot.</p> <p>(b) <i>Ieșirile de urgență.</i> Toate ieșirile de urgență, inclusiv ieșirile de urgență pentru echipaj, și eventualele uși, ferestre sau alte deschizături potrivite a fi utilizate pentru evacuarea de urgență, precum și mijloacele de deschidere a acestora trebuie să fie marcate în mod clar pentru ghidarea ocupanților care le utilizează la lumina zilei sau pe întuneric. Aceste marcaje trebuie proiectate astfel încât să rămână vizibile dacă elicopterul este răsturnat sau cabina este sub apă.</p> <p>(c) <i>Sistemul de avertizare și de informare asupra configurației terenului pentru elicoptere (HTAWS).</i> Elicopterele utilizate în operațiuni CAT cu o masă maximă certificată la decolare de peste 3 175 kg sau cu o MOPSC mai mare de 9, al căror certificat de navigabilitate individual a fost obținut după 31 decembrie 2018, trebuie să fie echipate cu un sistem HTAWS care să respecte cerințele pentru echipamentele de clasa A specificate într-un standard admisibil.</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>SPA.HOFO.165 Proceduri și echipamente suplimentare pentru operațiuni efectuate într-un mediu ostil</p> <p>(a) <i>Veste de salvare</i> Toate persoanele de la bord trebuie să poarte în permanență veste de salvare aprobate, cu excepția cazului în care poartă costume de supraviețuire integrate care respectă cerințele combinate privind costumele de supraviețuire și vestele de salvare.</p> <p>(b) <i>Costume de supraviețuire</i> Toți pasagerii de la bord trebuie să poarte costume de supraviețuire aprobate: (1) atunci când buletinul sau prognozele meteorologice disponibile comandantului/pilotului comandant indică faptul că temperatura apei mării va fi mai mică de 10 °C pe durata zborului; sau (2) atunci când timpul estimat necesar salvării depășește timpul de supraviețuire calculat; sau (3) atunci când zborul este planificat a fi efectuat pe timp de noapte.</p> <p>(c) <i>Sistemul de respirație de urgență</i> Toate persoanele de la bord trebuie să fie echipate cu sisteme de respirație în situații de urgență și să fie instruite cu privire la utilizarea acestora.</p> <p>(d) <i>Plute de salvare</i> 1. Toate plutele de salvare transportate trebuie instalate astfel încât să poată fi utilizate în condițiile de pe mare în care au fost evaluate pentru certificare caracteristicile de amerizare de</p>	<p>SPA.HOFO.165 Proceduri și echipamente suplimentare pentru operațiuni efectuate într-un mediu ostil</p> <p>(a) Veste de salvare. Toate persoanele de la bord trebuie să poarte în permanență veste de salvare aprobate, cu excepția cazului în care poartă costume de supraviețuire integrate care respectă cerințele combinate privind costumele de supraviețuire și vestele de salvare.</p> <p>(b) Costume de supraviețuire. Toți pasagerii de la bord trebuie să poarte costume de supraviețuire aprobate: 1. atunci când buletinul sau prognozele meteorologice disponibile comandantului/pilotului comandant indică faptul că temperatura apei mării va fi mai mică de 10 °C pe durata zborului; sau 2. atunci când timpul estimat necesar salvării depășește timpul de supraviețuire calculat; sau 3. atunci când zborul este planificat a fi efectuat pe timp de noapte.</p> <p>(c) Sistemul de respirație de urgență. Toate persoanele de la bord trebuie să fie echipate cu sisteme de respirație în situații de urgență și să fie instruite cu privire la utilizarea acestora.</p> <p>(d) Plute de salvare 1. Toate plutele de salvare transportate trebuie instalate astfel încât să poată fi utilizate în condițiile de pe mare în care au fost evaluate pentru certificare</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>urgență, de flotabilitate și de echilibru ale elicopterului.</p> <p>2. Toate plutele de salvare transportate trebuie instalate astfel încât să poată fi utilizate imediat în caz de urgență.</p> <p>3. Numărul de plute de salvare instalate:</p> <p>(i) în cazul elicopterelor care transportă mai puțin de 12 persoane, minimum o plută de salvare cu o capacitate nominală corespunzând cel puțin numărului maxim de persoane de la bord; sau</p> <p>(ii) în cazul elicopterelor care transportă mai mult de 11 persoane, minimum două plute de salvare, cu o capacitate totală suficientă pentru a asigura un loc tuturor persoanelor care pot fi transportate la bord și, în cazul pierderii uneia dintre plute, cea sau cele rămase având suficientă capacitate de supraîncărcare pentru a transporta toate persoanele din elicopter.</p> <p>4. Fiecare plută de salvare trebuie să fie echipată cu cel puțin un emițător de supraviețuire pentru localizare în caz de urgență [(ELT(S)). și</p> <p>5. Fiecare plută de salvare trebuie să fie echipată cu echipamente de salvare, inclusiv cu mijloace de susținere a vieții, adecvate zborului care urmează a fi efectuat.</p> <p>(e) Sistemul de iluminare a cabinei în caz de urgență</p> <p>Elicopterul trebuie să fie echipat cu un sistem de iluminare în caz de urgență care să aibă o sursă de alimentare independentă, pentru a asigura iluminarea generală a cabinei în vederea facilitării evacuării elicopterului.</p>	<p>caracteristicile de amerizare de urgență, de flotabilitate și de echilibru ale elicopterului.</p> <p>2. Toate plutele de salvare transportate trebuie instalate astfel încât să poată fi utilizate imediat în caz de urgență.</p> <p>3. Numărul de plute de salvare instalate:</p> <p>(i) în cazul elicopterelor care transportă mai puțin de 12 persoane, minimum o plută de salvare cu o capacitate nominală corespunzând cel puțin numărului maxim de persoane de la bord; sau</p> <p>(ii) în cazul elicopterelor care transportă mai mult de 11 persoane, minimum două plute de salvare, cu o capacitate totală suficientă pentru a asigura un loc tuturor persoanelor care pot fi transportate la bord și, în cazul pierderii uneia dintre plute, cea sau cele rămase având suficientă capacitate de supraîncărcare pentru a transporta toate persoanele din elicopter.</p> <p>4. Fiecare plută de salvare trebuie să fie echipată cu cel puțin un emițător de supraviețuire pentru localizare în caz de urgență [(ELT(S)); și</p> <p>5. Fiecare plută de salvare trebuie să fie echipată cu echipamente de salvare, inclusiv cu mijloace de susținere a vieții, adecvate zborului care urmează a fi efectuat.</p> <p>(e) Sistemul de iluminare a cabinei în caz de urgență.</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(f) Emițător de supraviețuire pentru localizare în caz de urgență cu declanșare automată [ELT(AD)] Elicopterul trebuie să fie echipat cu un ELT(AD) care să fie capabil să transmită simultan pe frecvențele de 121,5 MHz și de 406 MHz.</p> <p>(g) Securizarea ușilor care nu se pot desprinde Ușile care nu se pot desprinde și care sunt proiectate ca ieșiri de urgență în cazul unei amerizări de urgență trebuie să dispună de un mijloc de menținere a acestora în poziție deschisă în așa fel încât să nu împiedice ieșirea ocupanților în orice condiții de pe mare, până la condițiile maxime de pe mare necesare pentru evaluarea privind amerizarea de urgență și flotabilitatea.</p> <p>(h) Ieșirile de urgență și trapele de evacuare Toate ieșirile de urgență, inclusiv ieșirile de urgență pentru echipaj și eventualele uși, ferestre sau alte deschizături care se pretează a fi utilizate în scopul evacuării sub apă trebuie să fie echipate astfel încât să poată fi utilizate în caz de urgență.</p> <p>(i) În pofida literelor (a), (b) și (c) de mai sus, operatorul poate, pe baza unei evaluări a riscurilor, să permită pasagerilor aflați într-o stare de incapacitate medicală la o locație din larg să poarte parțial sau să nu poarte vestele de salvare, costumele de supraviețuire sau sistemele de respirație în situații de urgență în timpul zborurilor de întoarcere sau în timpul zborurilor între locații din larg.</p>	<p>Elicopterul trebuie să fie echipat cu un sistem de iluminare în caz de urgență care să aibă o sursă de alimentare independentă, pentru a asigura iluminarea generală a cabinei, în vederea facilitării evacuării elicopterului.</p> <p>(f) Emițător de supraviețuire pentru localizare în caz de urgență cu declanșare automată [ELT(AD)]. Elicopterul trebuie să fie echipat cu un ELT(AD) care să fie capabil să transmită simultan pe frecvențele de 121,5 MHz și de 406 MHz.</p> <p>Securizarea ușilor care nu se pot desprinde. Ușile care nu se pot desprinde și care sunt proiectate ca ieșiri de urgență în cazul unei amerizări de urgență trebuie să dispună de un mijloc de menținere a acestora în poziție deschisă, în așa fel încât să nu împiedice ieșirea ocupanților în orice condiții de pe mare, până la condițiile maxime de pe mare necesare pentru evaluarea privind amerizarea de urgență și flotabilitatea.</p> <p>(h) Ieșirile de urgență și trapele de evacuare. Toate ieșirile de urgență, inclusiv ieșirile de urgență pentru echipaj și eventualele uși, ferestre sau alte deschizături care se pretează a fi utilizate în scopul evacuării sub apă, trebuie să fie echipate astfel încât să poată fi utilizate în caz de urgență.</p> <p>(i) În pofida lit. (a), (b) și (c) de mai sus, operatorul poate, pe baza unei evaluări a</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	<p>riscurilor, să permită pasagerilor aflați într-o stare de incapacitate medicală la o locație din larg să poarte parțial sau să nu poarte vestele de salvare, costumele de supraviețuire sau sistemele de respirație în situații de urgență în timpul zborurilor de întoarcere sau în timpul zborurilor între locații din larg.</p>		
<p>SPA.HOFO.170 Cerințe referitoare la echipaj (a) Operatorul trebuie să instituie: 1. criterii de selecție a membrilor echipajului de zbor, ținând seama de experiența anterioară a acestora; 2. un nivel minim de experiență pentru un comandant/pilot comandant care intenționează să efectueze operațiuni deasupra mării; și 3. un program de pregătire și de verificare a echipajului de zbor pe care fiecare membru al echipajului de zbor trebuie să îl finalizeze cu succes. Acest program trebuie să fie adaptat la mediul din larg și să includă proceduri pentru condiții normale, anormale și de urgență, pregătire în domeniul managementului resurselor de echipaj, al intrării în apă și al supraviețuirii pe mare. (b) <i>Cerințe privind experiența recentă</i> Un pilot nu poate opera un elicopter care transportă pasageri: 1. către o locație din larg, în calitate de comandant sau de pilot comandant sau copilot, decât atunci când a efectuat, în ultimele 90 de</p>	<p>SPA.HOFO.170 Cerințe referitoare la echipaj (a) Operatorul trebuie să instituie: 1. criterii de selecție a membrilor echipajului de zbor, ținând seama de experiența anterioară a acestora; 2. un nivel minim de experiență pentru un comandant/pilot comandant care intenționează să efectueze operațiuni deasupra mării; și 3. un program de pregătire și de verificare a echipajului de zbor pe care fiecare membru al echipajului de zbor trebuie să îl finalizeze cu succes. Acest program trebuie să fie adaptat la mediul din larg și să includă proceduri pentru condiții normale, anormale și de urgență, pregătire în domeniul managementului resurselor de echipaj, al intrării în apă și al supraviețuirii pe mare. (b) <i>Cerințe privind experiența recentă</i> Un pilot nu poate opera un elicopter care transportă pasageri:</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>zile, cel puțin 3 decolări, plecări, apropieri și aterizări la o locație din larg cu un elicopter de același tip sau cu un simulator complet de zbor (FFS) care reprezintă respectivul tip de elicopter; sau</p> <p>2. pe timp de noapte către o locație din larg, în calitate de comandant sau de pilot comandant sau copilot, decât atunci când a efectuat, în ultimele 90 de zile, cel puțin 3 decolări, plecări, apropieri și aterizări pe timp de noapte la o locație din larg cu un elicopter de același tip sau cu un FFS care reprezintă respectivul tip de elicopter.</p> <p>Cele trei decolări și aterizări trebuie executate fie în operațiuni multipilot, fie în operațiuni cu un singur pilot, în funcție de operațiunea care urmează să fie efectuată.</p> <p>(c) Cerințe specifice pentru operațiuni CAT:</p> <p>1. Perioada de 90 de zile menționată la litera (b) punctele 1 și 2 de mai sus poate fi prelungită la 120 de zile, atât timp cât pilotul efectuează zboruri de linie sub supravegherea unui examinator sau a unui instructor pentru calificare de tip.</p> <p>2. Dacă pilotul nu respectă cerințele prevăzute la punctul 1, el trebuie să finalizeze un zbor de pregătire cu elicopterul sau cu un FFS de tipul elicopterului care urmează să fie utilizat, care să includă cel puțin cerințele descrise la litera (b) punctele 1 și 2, înainte de a-și putea exercita privilegiile.</p>	<p>1. către o locație din larg, în calitate de comandant sau de pilot comandant sau copilot, decât atunci când a efectuat, în ultimele 90 de zile, cel puțin 3 decolări, plecări, apropieri și aterizări la o locație din larg cu un elicopter de același tip sau cu un FFS care reprezintă respectivul tip de elicopter; sau</p> <p>2. pe timp de noapte către o locație din larg, în calitate de comandant sau de pilot comandant sau copilot, decât atunci când a efectuat, în ultimele 90 de zile, cel puțin 3 decolări, plecări, apropieri și aterizări pe timp de noapte la o locație din larg cu un elicopter de același tip sau cu un FFS care reprezintă respectivul tip de elicopter.</p> <p>Cele trei decolări și aterizări trebuie executate fie în operațiuni multipilot, fie în operațiuni cu un singur pilot, în funcție de operațiunea care urmează să fie efectuată.</p> <p>(c) Cerințe specifice pentru operațiuni CAT:</p> <p>1. Perioada de 90 de zile menționată la lit. (b) pct. 1 și 2 de mai sus poate fi prelungită la 120 de zile, atât timp cât pilotul efectuează zboruri de linie sub supravegherea unui examinator sau a unui instructor pentru calificare de tip.</p> <p>2. Dacă pilotul nu respectă cerințele prevăzute la pct.1, el trebuie să finalizeze un zbor de pregătire cu elicopterul sau cu un FFS de tipul elicopterului care urmează să fie utilizat, care să includă cel puțin</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	cerințele descrise la lit. (b) pct. 1 și 2, înainte de a-și putea exercita privilegiile.		
<p>SUBPARTEA L OPERAȚIUNI CU AVIOANE MONOMOTOR CU TURBINĂ PE TIMP DE NOAPTE SAU ÎN CONDIȚII METEOROLOGICE DE ZBOR INSTRUMENTAL (SET-IMC)</p> <p>Operațiuni SPA.SET-IMC.100 SET-IMC În transportul aerian comercial (CAT), avioanele monomotor cu turbină sunt operate pe timp de noapte sau în condiții IMC numai dacă operatorul a primit o aprobare SET-IMC din partea autorității competente.</p>	<p>SUBPARTEA L OPERAȚIUNI CU AVIOANE MONOMOTOR CU TURBINĂ PE TIMP DE NOAPTE SAU ÎN CONDIȚII METEOROLOGICE DE ZBOR INSTRUMENTAL (SET-IMC) SPA.SET-IMC.100 SET-IMC Operațiuni În transportul aerian comercial (CAT), avioanele monomotor cu turbină sunt operate pe timp de noapte sau în condiții IMC numai dacă operatorul a primit o aprobare SET-IMC din partea AAC.</p>	Compatibil	
<p>Aprobarea operațiunilor SPA.SET-IMC.105 SET-IMC Pentru a obține o aprobare SET-IMC din partea autorității competente, operatorul trebuie să facă dovada că toate condițiile de mai jos sunt îndeplinite: (a) este constatat în exploatare la nivelul flotei mondiale un nivel acceptabil de fiabilitate a motorului cu turbină pentru combinația specifică corp aeronavă-motor; (b) au fost elaborate și incluse în programul de întreținere a aeronavei al operatorului, în conformitate cu Regulamentul (UE)</p>	<p>SPA.SET-IMC.105 Aprobarea operațiunilor Pentru a obține o aprobare SET-IMC din partea AAC, operatorul trebuie să facă dovada că toate condițiile de mai jos sunt îndeplinite: (a) este constatat în exploatare la nivelul flotei mondiale un nivel acceptabil de fiabilitate a motorului cu turbină pentru combinația specifică corp aeronavă-motor; (b) au fost elaborate și incluse în programul de întreținere a aeronavei al operatorului, în conformitate cu Regulamentul privind</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>nr. 1321/2014, instrucțiuni și proceduri de întreținere specifice pentru a asigura nivelurile preconizate de menținere a navigabilității și de fiabilitate a avionului și a sistemului său de propulsie, inclusiv toate elementele următoare:</p> <p>1. un program de monitorizare a tendințelor motorului, cu excepția avioanelor cărora li s-a emis pentru prima dată un certificat individual de navigabilitate după 31 decembrie 2004 și care dispun de un sistem automat de monitorizare a tendințelor;</p> <p>2. un program de fiabilitate a sistemului de propulsie și a sistemelor asociate;</p> <p>(c) au fost stabilite componența echipajului de zbor și un program de formare/verificare pentru membrii echipajului de zbor implicați în aceste operațiuni;</p> <p>(d) au fost instituite proceduri operaționale care specifică toate elementele următoare:</p> <p>1. echipamentele care trebuie transportate la bord, inclusiv limitările de operare ale acestora și articolele corespunzătoare din MEL;</p> <p>2. planul de zbor;</p> <p>3. procedurile normale;</p> <p>4. procedurile de urgență, inclusiv procedurile care trebuie aplicate în cazul unei defecțiuni a sistemului de propulsie, precum și procedurile de aterizare forțată în toate condițiile meteorologice;</p> <p>5. monitorizarea și raportarea incidentelor;</p> <p>(e) a fost realizată o evaluare a riscurilor în materie de siguranță, incluzând determinarea</p>	<p>menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu, instrucțiuni și proceduri de întreținere specifice pentru a asigura nivelurile preconizate de menținere a navigabilității și de fiabilitate a avionului și a sistemului său de propulsie, inclusiv toate elementele următoare:</p> <p>1. un program de monitorizare a tendințelor motorului, cu excepția avioanelor cărora li s-a emis pentru prima dată un certificat individual de navigabilitate după 31 decembrie 2004 și care dispun de un sistem automat de monitorizare a tendințelor;</p> <p>2. un program de fiabilitate a sistemului de propulsie și a sistemelor asociate.</p> <p>(c) au fost stabilite componența echipajului de zbor și un program de formare/verificare pentru membrii echipajului de zbor implicați în aceste operațiuni;</p> <p>(d) au fost instituite proceduri operaționale care specifică toate elementele următoare:</p> <p>1. echipamentele care trebuie transportate la bord, inclusiv limitările de operare ale acestora și articolele corespunzătoare din MEL;</p> <p>2. planul de zbor;</p> <p>3. procedurile normale;</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>unei perioade acceptabile a riscului dacă operatorul intenționează să facă uz de aceasta.</p>	<p>4. procedurile de urgență, inclusiv procedurile care trebuie aplicate în cazul unei defecțiuni a sistemului de propulsie, precum și procedurile de aterizare forțată în toate condițiile meteorologice; 5. monitorizarea și raportarea incidentelor; (e) a fost realizată o evaluare a riscurilor în materie de siguranță, incluzând determinarea unei perioade acceptabile a riscului dacă operatorul intenționează să facă uz de aceasta.</p>		
<p>SPA.SET-IMC.110 Cerințe referitoare la echipamente pentru operațiuni SET-IMC Avioanele utilizate pentru operațiuni SET-IMC trebuie dotate cu toate echipamentele următoare: (a) două sisteme separate de generare a energiei electrice, fiecare dintre acestea capabile să furnizeze energia electrică necesară pentru toate instrumentele de zbor esențiale, pentru sistemele de navigație și pentru sistemele avionului necesare continuării zborului până la destinație sau la aerodromul de rezervă; (b) doi indicatori de atitudine alimentați din surse independente; (c) pentru transporturile de pasageri, un ham sau o centură de siguranță peste umăr cu o centură diagonală peste umăr pentru fiecare scaun pentru pasageri; (d) echipament la bord de detecție meteo; (e) într-un avion presurizat, suficient oxigen de subzistență pentru toți ocupanții pentru a permite coborârea, ca urmare a cedării motorului, de la altitudinea de croazieră maximă</p>	<p>SPA.SET-IMC.110 Cerințe referitoare la echipamente pentru operațiuni SET-IMC Avioanele utilizate pentru operațiuni SET-IMC trebuie dotate cu toate echipamentele următoare: (a) două sisteme separate de generare a energiei electrice, fiecare dintre acestea capabile să furnizeze energia electrică necesară pentru toate instrumentele de zbor esențiale, pentru sistemele de navigație și pentru sistemele avionului necesare continuării zborului până la destinație sau la aerodromul de rezervă; (b) doi indicatori de atitudine alimentați din surse independente; (c) pentru transporturile de pasageri, un ham sau o centură de siguranță peste umăr cu o centură diagonală peste umăr pentru fiecare scaun pentru pasageri; (d) echipament la bord de detecție meteo;</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>certificată până la altitudini mai mici de 13 000 ft, în planare la viteză și configurație de planare optime, presupunând o rată de depresurizare maximă a cabinei;</p> <p>(f) un sistem de navigație de suprafață în care pot fi programate pozițiile locurilor de aterizare și care furnizează echipajului navigant ghidare laterală pentru a ajunge la locurile respective;</p> <p>(g) un radio-altimetru;</p> <p>(h) un far de aterizare, capabil să lumineze punctul de contact cu solul pe traiectoria de planare de la o distanță de 200 ft;</p> <p>(i) un sistem de alimentare cu electricitate în caz de urgență cu o capacitate și o duranță suficiente pentru a putea furniza energie, după o pană a tuturor sistemelor de producere de energie, pentru sarcinile suplimentare necesare tuturor elementelor următoare:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. instrumentele de zbor și de navigație de suprafață esențiale în timpul coborârii de la altitudinea maximă de operare după cedarea motorului; 2. mijloacele care permit o încercare de repornire a motorului; 3. dacă este cazul, ieșirea trenului de aterizare și acționarea flapsurilor; 4. utilizarea radioaltimetrului pe tot parcursul încercării de aterizare; 5. farul de aterizare; 6. un încălzitor pentru tubul Pitot; 7. în cazul în care sunt instalate, mijloacele electrice necesare pentru a oferi suficiență 	<p>(e) într-un avion presurizat, suficient oxigen de subzistență pentru toți ocupanții pentru a permite coborârea, ca urmare a cedării motorului, de la altitudinea de croazieră maximă certificată până la altitudini mai mici de 13 000 ft, în planare la viteză și configurație de planare optime, presupunând o rată de depresurizare maximă a cabinei;</p> <p>(f) un sistem de navigație de suprafață în care pot fi programate pozițiile locurilor de aterizare și care furnizează echipajului navigant ghidare laterală pentru a ajunge la locurile respective;</p> <p>(g) un radioaltimetru;</p> <p>(h) un far de aterizare, capabil să lumineze punctul de contact cu solul pe traiectoria de planare de la o distanță de 200 ft;</p> <p>(e) un sistem de alimentare cu electricitate în caz de urgență cu o capacitate și o duranță suficiente pentru a putea furniza energie, după o pană a tuturor sistemelor de producere de energie, pentru sarcinile suplimentare necesare tuturor elementelor următoare:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. instrumentele de zbor și de navigație de suprafață esențiale în timpul coborârii de la altitudinea maximă de operare după cedarea motorului; 2. mijloacele care permit o încercare de repornire a motorului; 3. dacă este cazul, ieșirea trenului de aterizare și acționarea flapsurilor; 		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>protecție împotriva deprecierii câmpului vizual al piloților la aterizare;</p> <p>(j) un sistem de aprindere care se activează automat sau poate fi pus în funcțiune manual, pentru decolare, pentru aterizare și pe durata zborului, în condiții de umiditate vizibilă;</p> <p>(k) un mijloc de monitorizare permanentă a sistemului de lubrifiere a grupului motopropulsor pentru a detecta prezența de deșeuri asociate cu defectarea iminentă a unei componente a sistemului de transmisie, inclusiv o indicație de avertizare în cabina echipajului de zbor;</p> <p>(l) un dispozitiv de control al puterii motorului de avarie care permite continuarea funcționării motorului într-un domeniu de putere suficient pentru a încheia zborul în siguranță în eventualitatea oricăror defecțiuni previzibile în mod rezonabil ale unității de control al debitului de combustibil/energie.</p>	<p>4. utilizarea radioaltimetrului pe tot parcursul încercării de aterizare;</p> <p>5. farul de aterizare;</p> <p>6. un încălzitor pentru tubul Pitot;</p> <p>7. în cazul în care sunt instalate, mijloacele electrice necesare pentru a oferi suficientă protecție împotriva deprecierii câmpului vizual al piloților la aterizare;</p> <p>(j) un sistem de aprindere care se activează automat sau poate fi pus în funcțiune manual, pentru decolare, pentru aterizare și pe durata zborului, în condiții de umiditate vizibilă;</p> <p>(k) un mijloc de monitorizare permanentă a sistemului de lubrifiere a grupului motopropulsor pentru a detecta prezența de deșeuri asociate cu defectarea iminentă a unei componente a sistemului de transmisie, inclusiv o indicație de avertizare în cabina echipajului de zbor;</p> <p>(kk) un sistem de avertizare a incendiului;</p> <p>(l) un dispozitiv de control al puterii motorului de avarie care permite continuarea funcționării motorului într-un domeniu de putere suficient pentru a încheia zborul în siguranță în eventualitatea oricăror defecțiuni previzibile în mod rezonabil ale unității de control al debitului de combustibil/energie.</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>SUBPARTEA M DOCUMENTAȚIA DE ZBOR ÎN FORMAT ELECTRONIC (EFB) SPA.EFB.100 Utilizarea documentației de zbor în format electronic (EFB) – aprobare operațională</p> <p>(a) Un operator de transport aerian comercial de avioane sau elicoptere sau un operator IAM trebuie să utilizeze o cerere EFB de tip B numai dacă operatorul a primit o aprobare din partea autorității competente pentru o astfel de utilizare.</p> <p>(b) Pentru a obține, din partea autorității competente, o aprobare operațională pentru utilizarea unei aplicații EFB de tip B, operatorul trebuie să facă dovada că:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. s-a efectuat o evaluare a riscurilor legată de utilizarea dispozitivului EFB care găzduiește aplicația, precum și de aplicația EFB și de funcția sau funcțiile asociate, în cadrul căreia s-au identificat riscurile asociate și s-a asigurat că acestea sunt gestionate și reduse în mod corespunzător; 2. interfețele om-mașină ale dispozitivului EFB și ale aplicației EFB au fost evaluate în raport cu principiile legate de factorii umani; 3. a instituit un sistem de administrare a EFB și a elaborat și implementat proceduri și cerințe de pregătire pentru administrarea și utilizarea dispozitivului EFB și a aplicației EFB. Este vorba despre proceduri: <ol style="list-style-type: none"> (i) de utilizare a EFB; 	<p>SUBPARTEA M DOCUMENTAȚIA DE ZBOR ÎN FORMAT ELECTRONIC (EFB) SPA.EFB.100 Utilizarea documentației de zbor în format electronic (EFB) – aprobare operațională</p> <p>(a) Un operator de transport aerian comercial utilizează o aplicație EFB de tip B numai dacă AAC a acordat respectivului operator o aprobare pentru o astfel de utilizare.</p> <p>(b) Pentru a obține, din partea AAC, o aprobare operațională pentru utilizarea unei aplicații EFB de tip B, operatorul trebuie să facă dovada că:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. s-a efectuat o evaluare a riscurilor legată de utilizarea dispozitivului EFB care găzduiește aplicația, precum și de aplicația EFB și de funcția sau funcțiile asociate, în cadrul căreia s-au identificat riscurile asociate și s-a asigurat că acestea sunt gestionate și reduse în mod corespunzător; 2. interfețele om-mașină ale dispozitivului EFB și ale aplicației EFB au fost evaluate în raport cu principiile legate de factorii umani; 3. a instituit un sistem de administrare a EFB și a elaborat și a implementat proceduri și cerințe de pregătire pentru administrarea și utilizarea dispozitivului EFB și a aplicației EFB. Este vorba despre proceduri: <ol style="list-style-type: none"> (i) de utilizare a EFB; 	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(ii) de management al schimbărilor aduse sistemului EFB; (iii) de gestionare a datelor EFB; (iv) de întreținere a EFB; și (v) de securitate a EFB; 4. platforma-gazdă pentru EFB este adecvată pentru utilizarea prevăzută a aplicației EFB. Această demonstrație trebuie să fie specifică aplicației EFB și platformei-gazdă pentru EFB pe care este instalată aplicația.</p>	<p>(ii) de management al schimbărilor aduse sistemului EFB; (iii) de gestionare a datelor EFB; (iv) de întreținere a EFB; și (v) de securitate a EFB; 4. platforma-gazdă pentru EFB este adecvată pentru utilizarea prevăzută a aplicației EFB. Această demonstrație trebuie să fie specifică aplicației EFB și platformei-gazdă pentru EFB pe care este instalată aplicația.</p>		
<p>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 reduse (a) Operatorul utilizează minime de operare VFR reduse numai în cazul în care sunt îndeplinite următoarele două condiții: 1. operațiunile nu sunt efectuate în baza unei aprobări HEMS; 2. operatorul a primit o aprobare din partea autorității competente. (b) Minimele de operare VFR reduse se aplică numai unui zbor cu elicopterul care include un segment de zbor în condiții IFR și numai în unul dintre următoarele cazuri:</p>	<p>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 reduse (a) Operatorul utilizează minime de operare VFR reduse numai în cazul în care sunt îndeplinite următoarele 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 reduse se aplică numai unui zbor cu elicopterul care</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>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;</p> <p>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;</p> <p>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.</p> <p>(c) Operatorul definește procedurile de operare care se aplică zborurilor cu minime de operare VFR reduse.</p> <p>(d) Operatorul se asigură că membrii echipajului de zbor au experiența și pregătirea necesare pentru a opera în condițiile unor minime de operare VFR reduse.</p>	<p>include un segment de zbor în condiții IFR și numai în unul dintre următoarele cazuri:</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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.</p> <p>(c) Operatorul definește procedurile de operare care se aplică zborurilor cu minime de operare VFR reduse.</p> <p>(d) Operatorul se asigură că membrii echipajului de zbor au experiența și pregătirea necesare pentru a opera în condițiile unor minime de operare VFR reduse.</p>		
<p>SUBPARTEA O OPERAȚIUNI PENTRU SERVICII MEDICALE DE URGENȚĂ CU AERONAVE VTOL CU PILOT LA BORD (VEMS)</p>	<p>SUBPARTEA O OPERAȚIUNI PENTRU SERVICII MEDICALE DE URGENȚĂ CU AERONAVE VTOL CU PILOT LA BORD (VEMS)</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>SPA.VEMS.100 Operațiuni pentru servicii medicale de urgență cu aeronave cu capacitate VTOL cu pilot la bord (VEMS)</p> <p>(a) Operatorul IAM efectuează operațiuni pentru servicii medicale de urgență cu aeronave cu capacitate VTOL cu pilot la bord (VEMS) numai dacă a primit o aprobare din partea autorității competente pentru astfel de operațiuni.</p> <p>(b) Pentru a obține o astfel de aprobare din partea autorității competente, operatorul IAM trebuie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. să dețină un AOC în conformitate cu anexa III (partea ORO); 2. să desfășoare operațiuni în conformitate cu cerințele relevante din anexa IX (partea IAM); și 3. să demonstreze autorității competente conformitatea cu cerințele din prezenta subparte. <p>(c) Operatorul IAM utilizează vertiporturi adecvate pentru baza sa de operare VEMS și pentru unitățile spitalicești, cu excepția cazului în care autoritatea competentă a aprobat utilizarea unei zone de interes public (PIS) într-o unitate spitalicească.</p> <p>(d) Operatorul IAM poate utiliza locuri de operare adecvate în scopul misiunilor VEMS sau al zborurilor de pregătire VEMS, luând în considerare:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. cerințele privind performanța aeronavei, aplicabile la decolare și aterizare; 2. caracteristicile locului de operare, inclusiv dimensiunile, obstacolele și starea suprafeței; 	<p>SPA.VEMS.100 Operațiuni pentru servicii medicale de urgență cu aeronave cu capacitate VTOL cu pilot la bord (VEMS)</p> <p>(a) Operatorul IAM efectuează operațiuni pentru servicii medicale de urgență cu aeronave cu capacitate VTOL cu pilot la bord (VEMS) numai dacă a primit o aprobare din partea autorității competente pentru astfel de operațiuni.</p> <p>(b) Pentru a obține o astfel de aprobare din partea autorității competente, operatorul IAM trebuie: 1. să dețină un AOC în conformitate cu anexa III (partea ORO); 2. să desfășoare operațiuni în conformitate cu cerințele relevante din anexa IX (partea IAM); și 3. să demonstreze autorității competente conformitatea cu cerințele din prezenta subparte.</p> <p>(c) Operatorul IAM utilizează vertiporturi adecvate pentru baza sa de operare VEMS și pentru unitățile spitalicești, cu excepția cazului în care autoritatea competentă a aprobat utilizarea unei zone de interes public (PIS) într-o unitate spitalicească.</p> <p>(d) Operatorul IAM poate utiliza locuri de operare adecvate în scopul misiunilor VEMS sau al zborurilor de pregătire VEMS, luând în considerare: 1. cerințele privind performanța aeronavei, aplicabile la decolare și aterizare; 2. caracteristicile locului de operare, inclusiv dimensiunile, obstacolele și starea suprafeței; 3.</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>3. separarea în siguranță a aeronavelor cu capacitate VTOL (VCA) de persoanele de la sol; și</p> <p>4. protecția vieții private, protecția datelor, răspunderea, asigurarea, securitatea și cerințele de protecție a mediului.</p>	<p>separarea în siguranță a aeronavelor cu capacitate VTOL (VCA) de persoanele de la sol; și 4. protecția vieții private, protecția datelor, răspunderea, asigurarea, securitatea și cerințele de protecție a mediului</p>		
<p>SPA.VEMS.110 Cerințe referitoare la echipamente pentru operațiuni VEMS</p> <p>(a) Instalarea pe o aeronavă cu capacitate VTOL (VCA) a tuturor echipamentelor medicale specifice și orice modificări ulterioare aduse respectivei instalări și, dacă este cazul, operarea acesteia trebuie să fie aprobate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 748/2012.</p> <p>(b) Pentru zborurile VFR pe timp de zi deasupra unor rute sau zone pe care se navighează după repere vizuale terestre, VCA trebuie să fie echipată cu instrumente care să afișeze poziția proprie a aeronavei și obstacolele pe un ecran cu hartă mobilă. Harta și baza (bazele) de date privind obstacolele trebuie să fie actualizate.</p> <p>(c) Pentru zborurile VFR pe timp de zi, VCA trebuie să fie echipată cu un mijloc de măsurare și de afișare a atitudinii și a direcției stabilizate sau cu alte instrumente echivalente, vizibile de către pilot, pentru a atenua dezorientarea pilotului în cazul unor repere vizuale insuficiente.</p> <p>(d) Orice VCA utilizată în misiunile VEMS trebuie să fie echipată cu instrumente cu capacitate de ieșire ADS-B.</p>	<p>SPA VEMS.110 Cerințe referitoare la echipamente pentru operațiuni VEMS</p> <p>(a) Instalarea pe o aeronavă cu capacitate VTOL (VCA) a tuturor echipamentelor medicale specifice și orice modificări ulterioare aduse respectivei instalări și, dacă este cazul, operarea acesteia trebuie să fie aprobate în conformitate cu Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu sau declarația de conformitate a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și cerințele referitoare la capacitatea organizațiilor de proiectare și producție, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 91/2024. (b) Pentru zborurile VFR pe timp de zi deasupra unor rute sau zone pe care se navighează după repere vizuale terestre, VCA trebuie să fie echipată cu instrumente care să afișeze poziția proprie a aeronavei și obstacolele pe un ecran cu hartă mobilă. Harta și baza (bazele) de date privind obstacolele trebuie să fie actualizate. (c) Pentru zborurile VFR pe timp de zi, VCA</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(e) Instrumentele și echipamentele necesare în temeiul literei (d) se certifică în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile.</p> <p>(f) Operatorul IAM se asigură că toate informațiile relevante sunt documentate în lista echipamentului minim (MEL).</p>	<p>trebuie să fie echipată cu un mijloc de măsurare și de afișare a atitudinii și a direcției stabilizate sau cu alte instrumente echivalente, vizibile de către pilot, pentru a atenua dezorientarea pilotului în cazul unor repere vizuale insuficiente. (d) Orice VCA utilizată în misiunile VEMS trebuie să fie echipată cu instrumente cu capacitate de ieșire ADS-B. (e) Instrumentele și echipamentele necesare în temeiul literei (d) se certifică în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile. (f) Operatorul IAM se asigură că toate informațiile relevante sunt documentate în lista echipamentului minim (MEL).</p>		
<p>SPA.VEMS.115 Comunicații</p> <p>În plus față de cerințele pentru instrumente și echipamente, care sunt aplicabile VCA în configurația cu pilot la bord, VCA utilizate la zborurile VEMS trebuie să dispună de echipamente de comunicații capabile să asigure comunicarea bidirecțională cu organizația pentru care se efectuează zborul VEMS și, dacă este posibil, capabile să comunice cu personalul serviciilor de urgență de la sol aflat la locul operațiunii.</p>	<p>SPA.VEMS.115 Comunicații</p> <p>În plus față de cerințele pentru instrumente și echipamente, care sunt aplicabile VCA în configurația cu pilot la bord, VCA utilizate la zborurile VEMS trebuie să dispună de echipamente de comunicații capabile să asigure comunicarea bidirecțională cu organizația pentru care se efectuează zborul VEMS și, dacă este posibil, capabile să comunice cu personalul serviciilor de urgență de la sol aflat la locul operațiunii.</p>	Compatibil	
<p>SPA.VEMS.120 Minimele de vizibilitate și de distanță față de nori</p> <p>Minimele pentru faza de trimitere în operațiune și pentru faza de zbor pe rută ale zborului VEMS sunt cele stabilite în conformitate cu punctul SERA.5001. În cazul în care, în timpul fazei de</p>	<p>SPA.VEMS.120 Minimele de vizibilitate și de distanță față de nori</p> <p>Minimele pentru faza de trimitere în operațiune și pentru faza de zbor pe rută ale zborului VEMS sunt cele stabilite în conformitate cu punctul SERA.5001. În</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>zbor pe rută, condițiile meteorologice scad sub minimele aplicabile;</p> <p>(a) VCA certificate pentru zboruri numai în condiții VFR pe timp de zi aterizează cât mai curând posibil sau se întorc la baza VEMS.</p> <p>(b) Rezervat.</p>	<p>cazul în care, în timpul fazei de zbor pe rută, condițiile meteorologice scad sub minimele aplicabile, VCA certificate pentru zboruri numai în condiții VFR pe timp de zi aterizează cât mai curând posibil sau se întorc la baza VEMS.</p>		
<p>SPA.VEMS.125 Cerințe referitoare la performanțe pentru operațiuni VEMS</p> <p>VCA utilizate pentru operațiuni VEMS se operează în conformitate cu cerințele de performanță aplicabile stabilite la punctul UAM.POL.VCA.100.</p>	<p>SPA.VEMS.125 Cerințe referitoare la performanțe pentru operațiuni VEMS</p> <p>VCA utilizate pentru operațiuni VEMS se operează în conformitate cu cerințele de performanță aplicabile stabilite la punctul UAM.POL.VCA.100</p>	Compatibil	
<p>SPA.VEMS.130 Cerințe privind echipajul</p> <p>(a) <i>Selecție.</i> Operatorul IAM stabilește criteriile de selecție a membrilor echipajului de zbor pentru operațiunile VEMS, ținând cont de experiența lor anterioară.</p> <p>(b) <i>Pregătirea operațională.</i> Membrii echipajului trebuie să finalizeze cu succes pregătirea operațională în conformitate cu procedurile VEMS cuprinse în manualul de operațiuni.</p> <p>(c) Rezervat.</p> <p>(d) <i>Componenta echipajului</i></p> <p>1. <i>Zbor pe timp de zi.</i> Componenta minimă a echipajului la momentul trimiterii în operațiune pentru un zbor VEMS în condiții VFR pe timp de zi este de doi piloți sau de un pilot și un membru al echipajului tehnic VEMS.</p> <p>După aterizarea la locul de operare VEMS, zborurile ulterioare pot fi efectuate doar de un pilot;</p>	<p>SPA.VEMS.130 Cerințe privind echipajul</p> <p>(a) <i>Selecție.</i> Operatorul IAM stabilește criteriile de selecție a membrilor echipajului de zbor pentru operațiunile VEMS, ținând cont de experiența lor anterioară.</p> <p>(b) <i>Pregătirea operațională.</i> Membrii echipajului trebuie să finalizeze cu succes pregătirea operațională în conformitate cu procedurile VEMS cuprinse în manualul de operațiuni.</p> <p>(c) <i>Componenta echipajului:</i> 1. <i>Zbor pe timp de zi.</i> Componenta minimă a echipajului la momentul trimiterii în operațiune pentru un zbor VEMS în condiții VFR pe timp de zi este de doi piloți sau de un pilot și un membru al echipajului tehnic VEMS. După aterizarea la locul de operare VEMS,</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(i) dacă este nevoie de articole medicale suplimentare, de alimentare/încărcare a bateriei sau de re poziționare în timp ce membrul echipajului tehnic VEMS oferă asistență medicală la sol; sau</p> <p>(ii) dacă membrul personalului tehnic al VEMS oferă asistență medicală pacientului medical în zbor sau în timpul transportului cu un alt vehicul.</p> <p>2. <i>Rezervat.</i></p> <p>3. Operatorul IAM asigură menținerea continuității conceptului de echipaj pe întreaga durată a misiunii VEMS.</p> <p>(e) <i>Pregătirea și verificarea echipajului de zbor și echipajului tehnic</i></p> <p>1. Pregătirea și verificarea sunt efectuate de personal calificat în mod corespunzător, în conformitate cu o programă inclusă în manualul de operațiuni și aprobată de autoritatea competentă.</p> <p>2. Membrii echipajului</p> <p>(i) Toate elementele relevante ale programului de pregătire a echipajului îmbunătățesc cunoștințele echipajului cu privire la mediul de lucru și echipamentele VEMS, îmbunătățesc coordonarea echipajului și includ măsuri de reducere la minimum a riscurilor asociate tranzitului pe rută în condiții de vizibilitate redusă, selectarea locurilor de operare VEMS și profilurile de apropiere și plecare.</p> <p>(ii) Măsurile menționate la subpunctul (i) sunt evaluate pe parcursul ambelor tipuri de verificări de mai jos:</p>	<p>zborurile ulterioare pot fi efectuate doar de un pilot: (i) dacă este nevoie de articole medicale suplimentare, de alimentare/încărcare a bateriei sau de re poziționare în timp ce membrul echipajului tehnic VEMS oferă asistență medicală la sol; sau (ii) dacă membrul personalului tehnic al VEMS oferă asistență medicală pacientului medical în zbor sau în timpul transportului cu un alt vehicul.</p> <p>2. Operatorul IAM asigură menținerea continuității conceptului de echipaj pe întreaga durată a misiunii VEMS.</p> <p>(d) Pregătirea și verificarea echipajului de zbor și echipajului tehnic: 1. Pregătirea și verificarea sunt efectuate de personal calificat în mod corespunzător, în conformitate cu o programă inclusă în manualul de operațiuni și aprobată de autoritatea competentă. 2. Membrii echipajului: (i) Toate elementele relevante ale programului de pregătire a echipajului îmbunătățesc cunoștințele echipajului cu privire la mediul de lucru și echipamentele VEMS, îmbunătățesc coordonarea echipajului și includ măsuri de reducere la minimum a riscurilor asociate tranzitului pe rută în condiții de vizibilitate redusă, selectarea locurilor de operare VEMS și profilurile de apropiere și plecare. (ii) Măsurile menționate la subpunctul (i) sunt evaluate pe parcursul</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>A. verificări ale competenței VMC pe timp de zi;</p> <p>B. verificări în zbor de linie.</p> <p>(iii) Componentele VEMS ale verificărilor competenței și ale verificărilor în zbor de linie menționate la subpunctul (ii) au o perioadă de valabilitate de 6 și, respectiv, de 12 luni calendaristice.</p>	<p>ambelor tipuri de verificări de mai jos: A. verificări ale competenței VMC pe timp de zi; B. verificări în zbor de linie. (iii) Componentele VEMS ale verificărilor competenței și ale verificărilor în zbor de linie menționate la subpunctul (ii) au o perioadă de valabilitate de 6 și, respectiv, de 12 luni calendaristice.</p>		
<p>SPA.VEMS.135 Informarea pasagerilor cu pregătire medicală și a altor membri ai personalului</p> <p>(a) <i>Pasageri cu pregătire medicală.</i> Înainte de orice zbor VEMS sau de orice serie de zboruri VEMS, pasagerii cu pregătire medicală trebuie să fie informați pentru a se asigura faptul că sunt familiarizați cu mediul de lucru și echipamentele VEMS, că pot manevra echipamentele de urgență de la bord și că pot lua parte la proceduri de intrare și ieșire normale și de urgență.</p> <p>(b) <i>Personalul serviciilor de urgență de la sol.</i> În cazul în care se recurge la angajarea de personal al serviciilor de urgență la sol, operatorul IAM ia toate măsurile necesare pentru a se asigura că acest personal este familiarizat cu mediul de lucru și cu echipamentele VEMS, precum și cu riscurile asociate operațiunilor la sol pe un loc de operare VEMS.</p> <p>(c) <i>Pacienți.</i> Fără a aduce atingere punctului UAM.OP.MVCA.170 din anexa IX (partea IAM), se organizează o sesiune de informare</p>	<p>SPA.VEMS.135 Informarea pasagerilor cu pregătire medicală și a altor membri ai personalului</p> <p>(a) <i>Pasageri cu pregătire medicală.</i> Înainte de orice zbor VEMS sau de orice serie de zboruri VEMS, pasagerii cu pregătire medicală trebuie să fie informați pentru a se asigura faptul că sunt familiarizați cu mediul de lucru și echipamentele VEMS, că pot manevra echipamentele de urgență de la bord și că pot lua parte la proceduri de intrare și ieșire normale și de urgență.</p> <p>(b) <i>Personalul serviciilor de urgență de la sol.</i> În cazul în care se recurge la angajarea de personal al serviciilor de urgență la sol, operatorul IAM ia toate măsurile necesare pentru a se asigura că acest personal este familiarizat cu mediul de lucru și cu echipamentele VEMS, precum și cu riscurile asociate operațiunilor la sol pe un loc de operare VEMS.</p> <p>(c) <i>Pacienți.</i> Fără a aduce atingere punctului UAM.OP.MVCA.170 din Anexa nr. 9 (partea IAM), se organizează</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
numai dacă starea de sănătate a pacientului face posibil acest lucru.	o sesiune de informare numai dacă starea de sănătate a pacientului face posibil acest lucru.		
<p>SPA.VEMS.140 Informații, proceduri și documentație</p> <p>(a) Operatorul IAM evaluează, atenuează și reduce la minimum riscurile asociate mediului VEMS ca parte a procesului său de analiză și gestionare a riscurilor. Operatorul IAM își descrie măsurile de atenuare, inclusiv procedurile operaționale, în manualul de operațiuni.</p> <p>(b) Operatorul IAM se asigură că pilotul comandant (PIC) evaluează riscurile specifice asociate unui anumit zbor VEMS.</p> <p>(c) Organizației pentru care se efectuează operațiuni VEMS i se pun la dispoziție extrase relevante din manualul de operațiuni.</p>	<p>SPA.VEMS.140 Informații, proceduri și documentație</p> <p>(a) Operatorul IAM evaluează, atenuează și reduce la minimum riscurile asociate mediului VEMS ca parte a procesului său de analiză și gestionare a riscurilor. Operatorul IAM își descrie măsurile de atenuare, inclusiv procedurile operaționale, în manualul de operațiuni.</p> <p>(b) Operatorul IAM se asigură că pilotul comandant (PIC) evaluează riscurile specifice asociate unui anumit zbor VEMS. (c) Organizației pentru care se efectuează operațiuni VEMS i se pun la dispoziție extrase relevante din manualul de operațiuni.</p>	Compatibil	
<p>SPA.VEMS.145 Mijloace disponibile la baza de operare VEMS</p> <p>(a) Dacă membrilor echipajului li se cere să fie în perioada de rezervă, cu un timp de reacție mai mic de 45 de minute, li se pun la dispoziție spații adaptate specifice de cazare în apropierea fiecărei baze de operare VEMS.</p> <p>(b) La fiecare bază de operare VEMS, echipajului de zbor i se acordă acces la mijloace de a obține informații despre starea curentă și probabilă a vremii și li se asigură o legătură de</p>	<p>SPA.VEMS.145 Mijloace disponibile la baza de operare VEMS</p> <p>(a) Dacă membrilor echipajului li se cere să fie în perioada de rezervă, cu un timp de reacție mai mic de 45 de minute, li se pun la dispoziție spații adaptate specifice de cazare în apropierea fiecărei baze de operare VEMS.</p> <p>(b) La fiecare bază de operare VEMS, echipajului de zbor i se acordă acces la mijloace de a obține informații despre</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>comunicație adecvată cu unitățile de servicii de trafic aerian (ATS) corespunzătoare. Se pun la dispoziție mijloacele adecvate pentru planificarea tuturor sarcinilor aferente.</p>	<p>starea curentă și probabilă a vremii și li se asigură o legătură de comunicație adecvată cu unitățile de servicii de trafic aerian (ATS) corespunzătoare. Se pun la dispoziție mijloacele adecvate pentru planificarea tuturor sarcinilor aferente.</p>		
<p>SPA.VEMS.150 Încărcarea/descărcarea de combustibil/încărcarea bateriilor/schimbarea bateriilor în timp ce pasagerii se îmbarcă, se află la bord sau debarcă Procedurile de încărcare/descărcare de combustibil/încărcare a bateriilor/schimb al bateriilor cu unitățile de portanță și de propulsie acționate sau oprite se efectuează numai în conformitate cu punctul UAM.OP.MVCA.200 sau cu punctul UAM.OP.OP.MVCA.205, după caz.</p>	<p>SPA.VEMS.150 Încărcarea/descărcarea de combustibil/încărcarea bateriilor/schimbarea bateriilor în timp ce pasagerii se îmbarcă, se află la bord sau debarcă Procedurile de încărcare/descărcare de combustibil/încărcare a bateriilor/schimb al bateriilor cu unitățile de portanță și de propulsie acționate sau oprite se efectuează numai în conformitate cu punctul UAM.OP.MVCA.200 sau cu punctul UAM.OP.OP.MVCA.205, după caz</p>	Compatibil	
<p>SPA.VEMS.155 Sistemul de urmărire a aeronavelor Operatorul IAM instituie și menține un sistem monitorizat de urmărire a aeronavelor pentru operațiunile VEMS pe întreaga durată a zborului VEMS.</p>	<p>SPA.VEMS.155 Sistemul de urmărire a aeronavelor Operatorul IAM instituie și menține un sistem monitorizat de urmărire a aeronavelor pentru operațiunile VEMS pe întreaga durată a zborului VEMS.</p>	Compatibil	
<p>ANEXA VI OPERAȚIUNI AERIENE NECOMERCIALE EFECTUATE CU AERONAVE MOTORIZATE COMPLEXE [PARTEA NCC]</p>		<p>Anexa nr. 6 la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene OPERAȚIUNI AERIENE NECOMERCIALE EFECTUATE CU AERONAVE MOTORIZATE COMPLEXE (Partea NCC)</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>SUBPARTEA A CERINȚE GENERALE NCC.GEN.100 Autoritatea competentă Autoritatea competentă este autoritatea desemnată de statul membru în care operatorul își are sediul principal de activitate, este stabilit sau își are reședința.</p>	<p>SUBPARTEA A CERINȚE GENERALE NCC.GEN.100 Autoritatea competentă AAC este autoritatea competentă pentru operatorul care își are sediul principal de activitate, este stabilit sau își are reședința în Republica Moldova.</p>	Compatibil	
<p>NCC.GEN.101 Cerințe suplimentare pentru organizațiile de pregătire pentru zbor Organizațiile de pregătire aprobate care trebuie să se conformeze prezentei anexe trebuie, de asemenea, să respecte: (a) punctul ORO.GEN.310, după caz, și (b) punctul ORO.MLR.105.</p>	<p>NCC.GEN.101 Cerințe suplimentare pentru organizațiile de pregătire pentru zbor Organizațiile de pregătire aprobate (ATO) care trebuie să se conformeze prezentei anexe trebuie, de asemenea, să respecte: (a) ORO.GEN.310, după caz; și (b) ORO.MLR.105.</p>	Compatibil	
<p>NCC.GEN.105 Responsabilitățile echipajului (a) Membrul echipajului este responsabil de executarea corespunzătoare a îndatoririlor sale care sunt: 1. legate de siguranța aeronavei și a ocupanților acesteia; și 2. precizate în instrucțiunile și procedurile din manualul de operațiuni. (b) În timpul fazelor critice ale zborului sau ori de câte ori pilotul comandant consideră că este necesar din motive de siguranță, membrul echipajului trebuie să rămână așezat la postul său și să nu efectueze nicio activitate în afara celor necesare pentru operarea aeronavei în condiții de siguranță.</p>	<p>NCC.GEN.105 Responsabilitățile echipajului (a) Membrul echipajului este responsabil de executarea corespunzătoare a îndatoririlor sale care sunt: 1. legate de siguranța aeronavei și a ocupanților acesteia; și 2. precizate în instrucțiunile și procedurile din manualul de operațiuni. (b) În timpul fazelor critice ale zborului sau ori de câte ori pilotul comandant consideră că este necesar din motive de siguranță, membrul echipajului trebuie să rămână așezat la postul său și să nu efectueze nicio activitate în afara celor necesare pentru operarea aeronavei în condiții de siguranță.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(c) În timpul zborului, membrul echipajului de zbor își păstrează centura de siguranță cuplată atunci când se află la postul său.</p> <p>(d) În timpul zborului, cel puțin un membru calificat al echipajului de zbor trebuie să se afle la comenzile aeronavei în orice moment.</p> <p>(e) Membrul echipajului nu îndeplinește sarcini pe o aeronavă:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. dacă știe sau suspectează că suferă de oboseală, după cum se menționează la punctul 7.f din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008, sau dacă se simte inapt din alte motive, într-o așa măsură încât zborul poate fi pus în pericol; sau 2. în cazul în care se află sub influența unor substanțe psihoactive ori din alte motive, așa cum se menționează la punctul 7.g din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008. <p>(f) Membrul echipajului care îndeplinește sarcini pentru mai mult de un operator trebuie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. să țină la zi evidențele proprii referitoare la timpul de zbor și de serviciu și la perioadele de odihnă, menționate în anexa III (partea ORO) subpartea FTL la Regulamentul (UE) nr. 965/2012; și 2. să pună la dispoziția fiecărui operator datele necesare pentru programarea activităților în conformitate cu cerințele fTL aplicabile. <p>(g) Membrul echipajului trebuie să raporteze pilotului comandant:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. orice pană, defecțiune, funcționare necorespunzătoare sau defect care, în opinia sa, ar putea afecta starea de navigabilitate sau 	<p>(c) În timpul zborului, membrul echipajului de zbor își păstrează centura de siguranță cuplată atunci când se află la postul său.</p> <p>(d) În timpul zborului, cel puțin un membru calificat al echipajului de zbor trebuie să se afle la comenzile aeronavei în orice moment.</p> <p>(e) Membrul echipajului nu îndeplinește sarcini pe o aeronavă:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. dacă știe sau suspectează că suferă de oboseală, după cum se menționează la pct.26 din anexa nr.3 la Codul aerian, sau dacă se simte inapt din alte motive, într-o așa măsură încât zborul poate fi pus în pericol; sau 2. în cazul în care se află sub influența unor substanțe psihoactive ori din alte motive, așa cum se menționează la pct.27 din anexa nr.3 la Codul aerian. <p>(f) Membrul echipajului care îndeplinește sarcini pentru mai mult de un operator trebuie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. să țină la zi evidențele proprii referitoare la timpul de zbor și de serviciu și la perioadele de odihnă, menționate în subpartea FTL din anexa nr.3 (Partea ORO); și 2. să pună la dispoziția fiecărui operator datele necesare pentru programarea activităților în conformitate cu cerințele FTL aplicabile. 		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>operarea în siguranță a aeronavei, inclusiv a sistemelor de urgență; și</p> <p>2. orice incident care a pus sau ar putea pune în pericol siguranța operării.</p>	<p>(g) Membrul echipajului trebuie să raporteze pilotului comandant:</p> <p>1. orice pană, defecțiune, funcționare necorespunzătoare sau defect care, în opinia sa, ar putea afecta starea de navigabilitate sau operarea în siguranță a aeronavei, inclusiv a sistemelor de urgență; și</p> <p>2. orice incident care a pus sau ar putea pune în pericol siguranța operării.</p>		
<p>NCC.GEN.106 Responsabilitățile și autoritatea pilotului comandant</p> <p>(a) Pilotul comandant răspunde de:</p> <p>1. siguranța aeronavei și a tuturor membrilor echipajului, a pasagerilor și a încărcăturii de la bord în timpul operațiunilor cu aeronava, după cum se menționează la punctul 1.c din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008;</p> <p>2. inițierea, continuarea, încheierea sau devierea unui zbor din motive de siguranță;</p> <p>3. asigurarea faptului că toate instrucțiunile, procedurile operaționale și listele de verificare sunt respectate în conformitate cu manualul de operațiuni și după cum se menționează la punctul 1.b din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008;</p> <p>4. inițierea unui zbor numai în cazul în care este convins că sunt respectate toate limitările operaționale menționate la punctul 2.a.3 din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008, după cum urmează:</p> <p>(i) aeronava îndeplinește condițiile de navigabilitate;</p>	<p>NCC.GEN.106 Responsabilitățile și autoritatea pilotului comandant</p> <p>(a) Pilotul comandant răspunde de:</p> <p>1. siguranța aeronavei și a tuturor membrilor echipajului, a pasagerilor și a încărcăturii de la bord în timpul operațiunilor cu aeronava, după cum se menționează la pct.3 din anexa nr.3 la Codul aerian;</p> <p>2. inițierea, continuarea, încheierea sau devierea unui zbor din motive de siguranță;</p> <p>3. asigurarea faptului că toate instrucțiunile, procedurile operaționale și listele de verificare sunt respectate în conformitate cu manualul de operațiuni și după cum se menționează la pct.2 din anexa nr.3 la Codul aerian;</p> <p>4. inițierea unui zbor numai în cazul în care este convins că sunt respectate toate limitările operaționale menționate la pct.6 alin.3) din anexa nr.3 la Codul aerian, după cum urmează:</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(ii) aeronava este înmatriculată corespunzător;</p> <p>(iii) instrumentele și echipamentele necesare pentru efectuarea respectivului zbor sunt instalate în aeronavă și sunt funcționale, cu excepția cazului în care lista echipamentului minim (MEL) sau un document echivalent permite operarea cu echipamente nefuncționale, conform prevederilor de la NCC.IDE.A.105 sau NCC.IDE.H.105;</p> <p>(iv) masa aeronavei și poziția centrului său de greutate permit efectuarea zborului în limitele prevăzute în documentația de navigabilitate;</p> <p>(v) toate bagajele transportate în cabină și în cală, precum și mărfurile au fost încărcate și asigurate corespunzător;</p> <p>(vi) limitările de operare ale aeronavei, precizate în manualul de zbor al aeronavei (AFM), nu vor fi depășite în niciun moment al zborului;</p> <p>(vii) fiecare membru al echipajului de zbor deține o licență valabilă în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 1178/2011;</p> <p>(viii) membrii echipajului de zbor sunt evaluați corespunzător și îndeplinesc cerințele privind competența și experiența recentă; și</p> <p>(ix) orice bază de date de navigație necesară pentru navigația bazată pe performanțe este corespunzătoare și actuală;</p> <p>5. neinițierea unui zbor în cazul în care un membru al echipajului de zbor se află în incapacitatea de a-și îndeplini atribuțiile din cauze precum vătămare corporală, boală, oboseală sau efecte ale unor substanțe psihoactive;</p>	<p>(i) aeronava îndeplinește condițiile de navigabilitate;</p> <p>(ii) aeronava este înmatriculată corespunzător;</p> <p>(iii) instrumentele și echipamentele necesare pentru efectuarea respectivului zbor sunt instalate în aeronavă și sunt funcționale, cu excepția cazului în care MEL sau un document echivalent permite operarea cu echipamente nefuncționale, conform prevederilor de la NCC.IDE.A.105 sau NCC.IDE.H.105;</p> <p>(iv) masa aeronavei și poziția centrului său de greutate permit efectuarea zborului în limitele prevăzute în documentația de navigabilitate;</p> <p>(v) toate bagajele transportate în cabină și în cală, precum și mărfurile au fost încărcate și asigurate corespunzător;</p> <p>(vi) limitările de operare ale aeronavei, precizate în AFM, nu vor fi depășite în niciun moment al zborului;</p> <p>(vii) fiecare membru al echipajului de zbor deține certificat valabil în conformitate cu Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă;</p> <p>(viii) membrii echipajului de zbor sunt evaluați corespunzător și îndeplinesc cerințele privind competența și experiența recentă; și</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>6. necontinuarea unui zbor dincolo de cel mai apropiat aerodrom sau loc de operare cu condiții meteorologice admisibile în cazul în care capacitatea oricărui membru al echipajului de zbor de a-și îndeplini atribuțiile este semnificativ redusă din cauze precum oboseală, boală sau lipsă de oxigen;</p> <p>7. decizia referitoare la acceptarea unei aeronave care prezintă elemente inutilizabile permise de lista derogărilor de configurație (CDL) sau de lista echipamentului minim (MEL), după caz;</p> <p>8. înregistrarea datelor de utilizare și a tuturor defecțiunilor cunoscute sau suspectate din aeronavă în jurnalul tehnic al aeronavei sau în jurnalul de bord al acesteia la încheierea zborului sau a seriei de zboruri; și</p> <p>9. se asigură că:</p> <p>(i) înregistratoarele de zbor nu sunt dezactivate sau oprite pe timpul zborului;</p> <p>(ii) în cazul unui eveniment, altul decât un accident sau un incident grav, care este raportat în conformitate cu ORO.GEN.160 litera (a), înregistrările înregistratoarelor de zbor nu sunt șterse intenționat; și</p> <p>(iii) în cazul unui accident sau al unui incident grav, sau dacă păstrarea înregistrărilor înregistratoarelor de zbor este dispusă de autoritatea responsabilă de investigare:</p> <p>(A) înregistrările înregistratoarelor de zbor nu sunt șterse intenționat;</p> <p>(B) înregistratoarele de zbor sunt dezactivate imediat după încheierea zborului; și</p>	<p>(ix) orice bază de date de navigație necesară pentru navigația bazată pe performanțe este corespunzătoare și actuală.</p> <p>5. neinițierea unui zbor în cazul în care un membru al echipajului de zbor se află în incapacitatea de a-și îndeplini atribuțiile din cauze precum vătămare corporală, boală, oboseală sau efecte ale unor substanțe psihoactive;</p> <p>6. necontinuarea unui zbor dincolo de cel mai apropiat aerodrom sau loc de operare cu condiții meteorologice admisibile în cazul în care capacitatea oricărui membru al echipajului de zbor de a-și îndeplini atribuțiile este semnificativ redusă din cauze precum oboseală, boală sau lipsă de oxigen;</p> <p>7. decizia referitoare la acceptarea unei aeronave care prezintă elemente inutilizabile permise de CDL sau de MEL, după caz;</p> <p>8. înregistrarea datelor de utilizare și a tuturor defecțiunilor cunoscute sau suspectate din aeronavă în jurnalul tehnic al aeronavei sau în jurnalul de bord al acesteia la încheierea zborului sau a seriei de zboruri; și</p> <p>9. se asigură că:</p> <p>(i) înregistratoarele de zbor nu sunt dezactivate sau oprite pe timpul zborului;</p> <p>(ii) în cazul unui eveniment, altul decât un accident sau un incident grav, care este</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(C) înainte de ieșirea din compartimentul echipajului de zbor se iau măsuri de precauție pentru a păstra înregistrările înregistratoarelor de zbor.</p> <p>(b) Pilotul comandant este autorizat să refuze transportul sau să debarce orice persoană, bagaj sau marfă care poate reprezenta un pericol potențial pentru siguranța aeronavei sau a ocupanților acesteia.</p> <p>(c) Pilotul comandant raportează, cât mai curând posibil, serviciilor de trafic aerian (ATS) corespunzătoare orice condiții meteorologice sau condiții de zbor periculoase întâlnite care ar putea afecta siguranța altor aeronave.</p> <p>(d) Fără a aduce atingere dispoziției de la litera (a) punctul 6, în cadrul operațiunilor cu echipaj multiplu, pilotul comandant poate continua un zbor dincolo de cel mai apropiat aerodrom cu condiții meteorologice admisibile atunci când există proceduri adecvate de reducere a riscurilor.</p> <p>(e) Într-o situație de urgență care necesită decizii și acțiuni imediate, pilotul comandant ia toate măsurile pe care le consideră necesare în circumstanțele respective, în conformitate cu punctul 7.d din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008. În astfel de cazuri, acesta se poate abate, din motive de siguranță, de la reguli, proceduri și metode operaționale.</p> <p>(f) Pilotul comandant înaintează fără întârziere autorității competente un raport cu privire la un act de intervenție ilicită și informează autoritatea locală desemnată.</p>	<p>raportat în conformitate cu ORO.GEN.160 lit.(a), înregistrările înregistratoarelor de zbor nu sunt șterse intenționat; și</p> <p>(iii) în cazul unui accident sau al unui incident grav, sau dacă păstrarea înregistrărilor înregistratoarelor de zbor este dispusă de autoritatea responsabilă de investigare:</p> <p>(A) înregistrările înregistratoarelor de zbor nu sunt șterse intenționat;</p> <p>(B) înregistratoarele de zbor sunt dezactivate imediat după încheierea zborului; și</p> <p>(C) înainte de ieșirea din compartimentul echipajului de zbor se iau măsuri de precauție pentru a păstra înregistrările înregistratoarelor de zbor.</p> <p>(b) Pilotul comandant este autorizat să refuze transportul sau să debarce orice persoană, bagaj sau marfă care poate reprezenta un pericol potențial pentru siguranța aeronavei sau a ocupanților acesteia.</p> <p>(c) Pilotul comandant raportează, cât mai curând posibil, serviciilor de trafic aerian (ATS) corespunzătoare orice condiții meteorologice sau condiții de zbor periculoase întâlnite care ar putea afecta siguranța altor aeronave.</p> <p>(d) Fără a aduce atingere dispoziției de la lit.(a) pct.6, în cadrul operațiunilor cu echipaj multiplu, pilotul comandant poate continua un zbor dincolo de cel mai</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(g) Pilotul comandant înștiințează cea mai apropiată autoritate competentă, prin cele mai rapide mijloace disponibile cu privire la orice accident care implică aeronava și care are ca rezultat vătămări corporale grave sau decesul unei persoane sau daune semnificative provocate aeronavei sau bunurilor.</p>	<p>apropiat aerodrom cu condiții meteorologice admisibile atunci când există proceduri adecvate de reducere a riscurilor.</p> <p>(e) Într-o situație de urgență care necesită decizii și acțiuni imediate, pilotul comandant ia toate măsurile pe care le consideră necesare în circumstanțele respective, în conformitate cu pct.24 din anexa nr.3 la Codul aerian. În astfel de cazuri, acesta se poate abate, din motive de siguranță, de la reguli, proceduri și metode operaționale.</p> <p>(f) Pilotul comandant înaintează fără întârziere AAC un raport cu privire la un act de intervenție ilicită și informează autoritatea locală desemnată.</p> <p>(g) Pilotul comandant înștiințează AAC și autoritatea responsabilă de investigare, prin cele mai rapide mijloace disponibile cu privire la orice accident care implică aeronava și care are ca rezultat vătămări corporale grave sau decesul unei persoane sau daune semnificative provocate aeronavei sau bunurilor.</p>		
<p>NCC.GEN.110 Respectarea actelor cu putere de lege și a procedurilor</p> <p>(a) Pilotul comandant respectă actele cu putere de lege și procedurile statelor în care se derulează operațiunile.</p> <p>(b) Pilotul comandant trebuie să cunoască actele cu putere de lege și procedurile relevante pentru</p>	<p>NCC.GEN.110 Respectarea actelor cu putere de lege și a procedurilor</p> <p>(a) Pilotul comandant respectă actele cu putere de lege și procedurile statelor în care se derulează operațiunile.</p> <p>(b) Pilotul comandant trebuie să cunoască actele cu putere de lege și procedurile</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
îndeplinirea atribuțiilor sale, prevăzute pentru zonele care urmează a fi traversate, pentru aerodromurile sau locurile de operare care urmează a fi utilizate și pentru infrastructurile de navigație aeriană conexe, după cum se menționează la punctul 1.a din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008.	relevante pentru îndeplinirea atribuțiilor sale, prevăzute pentru zonele care urmează a fi traversate, pentru aerodromurile sau locurile de operare care urmează a fi utilizate și pentru infrastructurile de navigație aeriană conexe, după cum se menționează la pct.1 din anexa nr.3 la Codul aerian.		
NCC.GEN.115 Limbă comună Operatorul se asigură că toți membrii echipajului pot comunica între ei într-o limbă comună.	NCC.GEN.115 Limbă comună Operatorul se asigură că toți membrii echipajului pot comunica între ei într-o limbă comună.	Compatibil	
NCC.GEN.119 Rulajul la sol al aeronavelor Operatorul stabilește proceduri pentru rulajul la sol în scopul de a asigura operarea în condiții de siguranță și de a spori siguranța pistei.	NCC.GEN.119 Rulajul la sol al aeronavelor Operatorul stabilește proceduri pentru rulajul la sol în scopul de a asigura operarea în condiții de siguranță și de a spori siguranța pistei.	Compatibil	
NCC.GEN.120 Rularea la sol a avioanelor Operatorul se asigură că un avion este rulat pe suprafața de mișcare a unui aerodrom numai dacă persoana aflată la comenzi: (a) este un pilot calificat corespunzător; sau (b) a fost desemnată de operator și: 1. este calificată să ruleze avionul; 2. este calificată să folosească radiotelefonie dacă sunt necesare radiocomunicațiile; 3. a fost instruită cu privire la configurația, rutele, semnele, marcajele, luminile aerodromului, precum și la semnalele,	NCC.GEN.120 Rularea la sol a avioanelor Operatorul se asigură că un avion este rulat pe suprafața de mișcare a unui aerodrom numai dacă persoana aflată la comenzi: (a) este un pilot calificat corespunzător; sau (b) a fost desemnată de operator și: 1. este calificată să ruleze avionul; 2. este calificată să folosească radiotelefonie dacă sunt necesare radiocomunicațiile;	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>instrucțiunile, frazeologia și procedurile de control al traficului aerian (ATC); și</p> <p>4. se poate conforma standardelor operaționale necesare pentru deplasarea în siguranță a avionului pe aerodrom.</p>	<p>3. a fost instruită cu privire la configurația, rutele, semnele, marcajele, luminile aerodromului, precum și la semnalele, instrucțiunile, frazeologia și procedurile ATC; și</p> <p>4. se poate conforma standardelor operaționale necesare pentru deplasarea în siguranță a avionului pe aerodrom.</p>		
<p>NCC.GEN.125 Pornirea rotoarelor – elicoptere</p> <p>Un rotor al unui elicopter se pornește numai în scopul efectuării unui zbor cu un pilot calificat la comenzi.</p>	<p>NCC.GEN.125 Pornirea rotoarelor – elicoptere</p> <p>Un rotor al unui elicopter se pornește numai în scopul efectuării unui zbor cu un pilot calificat la comenzi.</p>	Compatibil	
<p>NCC.GEN.130 Dispozitive electronice portabile</p> <p>Operatorul nu permite niciunei persoane să utilizeze la bordul unei aeronave un dispozitiv electronic portabil (PED) care poate afecta negativ performanțele sistemelor și ale echipamentelor aeronavei.</p>	<p>NCC.GEN.130 Dispozitive electronice portabile</p> <p>Operatorul nu permite niciunei persoane să utilizeze la bordul unei aeronave un dispozitiv electronic portabil (PED) care poate afecta negativ performanțele sistemelor și ale echipamentelor aeronavei.</p>	Compatibil	
<p>NCC.GEN.131 Utilizarea documentației de zbor în format electronic (EFB)</p> <p>(a) În cazul în care se utilizează EFB la bordul unei aeronave, operatorul se asigură că EFB nu afectează negativ performanțele sistemelor sau ale echipamentelor aeronavei ori capacitatea membrului echipajului de zbor de a opera aeronava.</p> <p>(b) Înainte de a utiliza o aplicație EFB de tip B, operatorul are obligația:</p> <p>1. de a efectua o evaluare a riscurilor legată de utilizarea dispozitivului EFB care găzduiește aplicația, precum și de aplicația EFB în cauză și</p>	<p>NCC.GEN.131 Utilizarea documentației de zbor în format electronic (EFB)</p> <p>(a) În cazul în care se utilizează EFB la bordul unei aeronave, operatorul se asigură că EFB nu afectează negativ performanțele sistemelor sau ale echipamentelor aeronavei ori capacitatea membrului echipajului de zbor de a opera aeronava.</p> <p>(b) Înainte de a utiliza o aplicație EFB de tip B, operatorul are obligația:</p> <p>1. de a efectua o evaluare a riscurilor legată de utilizarea dispozitivului EFB care</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>de funcția sau funcțiile asociate, în cadrul căreia se identifică riscurile asociate și se asigură că acestea sunt gestionate și reduse în mod corespunzător. Evaluarea riscurilor abordează riscurile asociate interfeței om-mașină a dispozitivului EFB și a aplicației EFB în cauză; și</p> <p>2. de a institui un sistem de administrare a EFB, inclusiv proceduri și cerințe de pregătire pentru administrarea și utilizarea dispozitivului și a aplicației EFB.</p>	<p>găzduiește aplicația, precum și de aplicația EFB în cauză și de funcția sau funcțiile asociate, în cadrul căreia se identifică riscurile asociate și se asigură că acestea sunt gestionate și reduse în mod corespunzător. Evaluarea riscurilor abordează riscurile asociate interfeței om-mașină a dispozitivului EFB și a aplicației EFB în cauză; și</p> <p>2. de a institui un sistem de administrare a EFB, inclusiv proceduri și cerințe de pregătire pentru administrarea și utilizarea dispozitivului și a aplicației EFB.</p>		
<p>NCO.GEN.135 Informații privind echipamentele de urgență și de supraviețuire transportate</p> <p>Operatorul trebuie să aibă permanent liste cu informații privind echipamentele de urgență și de supraviețuire de la bord, care să fie disponibile pentru comunicarea imediată către centrele de coordonare a acțiunilor de căutare și salvare (RCC).</p>	<p>NCC.GEN.135 Informații privind echipamentele de urgență și de supraviețuire transportate</p> <p>Operatorul trebuie să aibă permanent liste cu informații privind echipamentele de urgență și de supraviețuire de la bord, care să fie disponibile pentru comunicarea imediată către RCC.</p>	Compatibil	
<p>NCC.GEN.140 Documente, manuale și informații care trebuie păstrate la bord</p> <p>(a) Următoarele documente, manuale și informații se păstrează la bord în timpul fiecărui zbor, în original sau copie, cu excepția cazurilor în care există dispoziții contrare:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. AFM sau un document ori documente echivalente; 2. certificatul de înmatriculare în original; 	<p>NCC.GEN.140 Documente, manuale și informații care trebuie păstrate la bord</p> <p>(a) Următoarele documente, manuale și informații se păstrează la bord în timpul fiecărui zbor, în original sau copie, cu excepția cazurilor în care există dispoziții contrare:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. AFM sau un document ori documente echivalent(e); 2. certificatul de înmatriculare în original; 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>3. certificatul de navigabilitate (CofA) în original;</p> <p>4. certificatul de zgomot;</p> <p>5. declarația prevăzută la punctul ORO.DEC.100 din anexa III (partea ORO) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012;</p> <p>6. lista aprobărilor specifice, dacă este cazul;</p> <p>7. autorizația pentru stația radio a aeronavei, dacă este cazul;</p> <p>8. certificatul (certIFICATELE) de asigurare pentru răspundere civilă față de terți;</p> <p>9. jurnalul de bord al aeronavei sau un document echivalent;</p> <p>10. detaliile planului de zbor ATS depus, dacă este cazul;</p> <p>11. hărți aeronautice actualizate și corespunzătoare pentru ruta zborului propus și pentru toate rutele pe care este rezonabil să se prevadă că poate fi deviat zborul;</p> <p>12. procedurile și informațiile privind semnalele vizuale care trebuie utilizate de aeronava interceptoare și aeronava interceptată;</p> <p>13. informații privind serviciile de căutare și salvare pentru zona zborului avut în vedere;</p> <p>14. părțile în vigoare ale manualului de operațiuni relevante pentru atribuțiile membrilor echipajului, care trebuie să fie ușor accesibile membrilor echipajului;</p> <p>15. MEL sau CDL;</p> <p>16. avizele către navigatori (NOTAM) și documentația de informare AIS (servicii de informare aeronautică) corespunzătoare;</p> <p>17. informațiile meteorologice corespunzătoare;</p>	<p>3. CofA în original;</p> <p>4. certificatul de zgomot;</p> <p>5. declarația prevăzută la ORO.DEC.100;</p> <p>6. lista aprobărilor specifice, dacă este cazul;</p> <p>7. autorizația pentru stația radio a aeronavei, dacă este cazul;</p> <p>8. copia contractului (contractelor) de asigurare și a certificatului/poliței (certificatelor/polițelor) de asigurare pentru răspunderea civilă față de pasageri, bagaje și mărfuri, precum și pentru răspunderea civilă față de părți terțe;</p> <p>9. jurnalul de bord al aeronavei sau un document echivalent;</p> <p>10. detaliile planului de zbor ATS depus, dacă este cazul;</p> <p>11. hărți aeronautice actualizate și corespunzătoare pentru ruta zborului propus și pentru toate rutele pe care este rezonabil să se prevadă că poate fi deviat zborul;</p> <p>12. procedurile și informațiile privind semnalele vizuale care trebuie utilizate de aeronava interceptoare și aeronava interceptată;</p> <p>13. informații privind serviciile de căutare și salvare pentru zona zborului avut în vedere;</p> <p>14. părțile în vigoare ale manualului de operațiuni relevante pentru atribuțiile membrilor echipajului, care trebuie să fie ușor accesibile membrilor echipajului;</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>18. manifestul mărfurilor și/sau lista de pasageri, dacă este cazul; și</p> <p>19. orice alte documente care pot fi relevante pentru zbor sau care sunt cerute de statele implicate în zborul respectiv.</p> <p>(b) În cazul pierderii sau furtului documentelor indicate la litera (a) punctele 2-8, se permite continuarea operațiunii până când zborul ajunge la destinație sau într-un loc în care se pot furniza documente înlocuitoare.</p>	<p>15. MEL sau CDL;</p> <p>16. NOTAM și documentația de informare AIS corespunzătoare;</p> <p>17.informațiile meteorologice corespunzătoare;</p> <p>18. manifestul mărfurilor și/sau lista de pasageri, dacă este cazul; și</p> <p>19. orice alte documente care pot fi relevante pentru zbor sau care sunt cerute de statele implicate în zborul respectiv.</p> <p>(b) În cazul pierderii sau furtului documentelor indicate la lit.(a) pct. 2-8, se permite continuarea operațiunii până când zborul ajunge la destinație sau într-un loc în care se pot furniza documente înlocuitoare</p>		
<p>NCC.GEN.145 Tratarea înregistrărilor efectuate de înregistratoarele de zbor: păstrare, producere, protejare și utilizare</p> <p>(a) După un accident, un incident grav sau un eveniment identificat de autoritatea responsabilă cu investigarea, operatorul unei aeronave trebuie să păstreze datele originale înregistrate de înregistratoarele de zbor timp de 60 de zile sau până la primirea unor dispoziții contrare din partea autorității responsabile cu investigarea.</p> <p>(b) Operatorul trebuie să realizeze verificări și evaluări operaționale ale înregistrărilor pentru a asigura buna funcționare neîntreruptă a înregistratoarelor de zbor care trebuie să fie transportate la bord.</p> <p>(c) Operatorul trebuie să asigure păstrarea înregistrărilor parametrilor de zbor și ale</p>	<p>NCC.GEN.145 Tratarea înregistrărilor efectuate de înregistratoarele de zbor: păstrare, producere, protejare și utilizare</p> <p>(a) După un accident, un incident grav sau un eveniment identificat de autoritatea responsabilă de investigare, operatorul unei aeronave trebuie să păstreze datele originale înregistrate de înregistratoarele de zbor timp de 60 de zile sau până la primirea unor dispoziții contrare din partea autorității responsabile de investigare.</p> <p>(b) Operatorul trebuie să realizeze verificări și evaluări operaționale ale înregistrărilor pentru a asigura buna funcționare neîntreruptă a</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>mesajelor comunicărilor prin legături de date care trebuie înregistrate de înregistratoarele de zbor. Cu toate acestea, în scopul încercării și întreținerii acestor înregistratoare de zbor, se poate șterge, în momentul încercării, până la o oră din cel mai vechi material înregistrat.</p> <p>(d) Operatorul trebuie să păstreze și să țină la zi documentația care prezintă informațiile necesare pentru transformarea datelor de zbor neprelucrate în parametri de zbor exprimați prin unități operabile.</p> <p>(e) Operatorul trebuie să pună la dispoziție orice înregistrări efectuate de un înregistrator de zbor care au fost păstrate, dacă autoritatea competentă decide astfel.</p> <p>(f) Fără a aduce atingere Regulamentelor (UE) nr. 996/2010 și (UE) 2016/679:</p> <p>1. Cu excepția cazului în care se urmărește asigurarea bunei funcționări a înregistratorului de zbor, înregistrările audio efectuate de un înregistrator de zbor nu sunt divulgate sau utilizate decât dacă se îndeplinesc toate condițiile următoare:</p> <p>(i) există o procedură referitoare la tratarea acestor înregistrări audio și a transcrierii lor;</p> <p>(ii) toți membrii echipajului și întregul personal de întreținere implicat și-au dat acordul în prealabil;</p> <p>(iii) aceste înregistrări audio sunt utilizate numai pentru menținerea sau îmbunătățirea siguranței.</p> <p>1a. Atunci când se inspectează înregistrările audio efectuate de înregistratorul de zbor pentru a se asigura buna funcționare a înregistratorului</p>	<p>înregistratoarelor de zbor care trebuie să fie transportate la bord.</p> <p>(c) Operatorul trebuie să asigure păstrarea înregistrărilor parametrilor de zbor și ale mesajelor comunicărilor prin legături de date care trebuie înregistrate de înregistratoarele de zbor. Cu toate acestea, în scopul încercării și întreținerii acestor înregistratoare de zbor, se poate șterge, în momentul încercării, până la o oră din cel mai vechi material înregistrat.</p> <p>(d) Operatorul trebuie să păstreze și să țină la zi documentația care prezintă informațiile necesare pentru transformarea datelor de zbor exprimați prin unități operabile.</p> <p>(e) Operatorul trebuie să pună la dispoziție orice înregistrări efectuate de un înregistrator de zbor care au fost păstrate, dacă AAC decide astfel.</p> <p>(f) Fără a aduce atingere cadrului normativ cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor din aviația civilă și cadrului normativ privind protecția datelor cu caracter personal</p> <p>1. Cu excepția cazului în care se urmărește asigurarea bunei funcționări a înregistratorului de zbor, înregistrările audio efectuate de un înregistrator de zbor nu sunt divulgate sau utilizate decât dacă se îndeplinesc toate condițiile următoare:</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>de zbor, operatorul trebuie să protejeze confidențialitatea acestor înregistrări audio și să se asigure că nu sunt divulgate sau folosite în alte scopuri decât pentru a asigura buna funcționare a înregistratorului de zbor.</p> <p>2. Parametrii de zbor sau mesajele comunicate prin legături de date înregistrate de un înregistrator de zbor nu se folosesc în alte scopuri decât pentru investigarea unui accident sau incident a cărui raportare este obligatorie, cu excepția cazurilor în care aceste înregistrări îndeplinesc una dintre condițiile următoare:</p> <p>(i) sunt folosite de operator exclusiv în scopuri de navigabilitate sau de întreținere;</p> <p>(ii) sunt anonimizate;</p> <p>(iii) sunt divulgate în cadrul unor proceduri securizate.</p> <p>3. Cu excepția cazului în care se urmărește asigurarea bunei funcționări a înregistratorului de zbor, imaginile din compartimentul echipajului de zbor care sunt înregistrate de un înregistrator de zbor nu sunt divulgate sau utilizate decât dacă se îndeplinesc toate condițiile următoare:</p> <p>(i) există o procedură referitoare la tratarea acestor înregistrări de imagini;</p> <p>(ii) toți membrii echipajului și întregul personal de întreținere implicat și-au dat acordul în prealabil;</p> <p>(iii) aceste înregistrări de imagini sunt utilizate numai pentru menținerea sau îmbunătățirea siguranței.</p>	<p>(i) există o procedură referitoare la tratarea acestor înregistrări audio și a transcrierii lor;</p> <p>(ii) toți membrii echipajului și întregul personal de întreținere implicat și-au dat acordul în prealabil;</p> <p>(iii) aceste înregistrări audio sunt utilizate numai pentru menținerea sau îmbunătățirea siguranței.</p> <p>1a. Atunci când se inspectează înregistrările audio efectuate de înregistratorul de zbor pentru a se asigura buna funcționare a înregistratorului de zbor, operatorul trebuie să protejeze confidențialitatea acestor înregistrări audio și să se asigure că nu sunt divulgate sau folosite în alte scopuri decât pentru a asigura buna funcționare a înregistratorului de zbor.</p> <p>2. Parametrii de zbor sau mesajele comunicate prin legături de date înregistrate de un înregistrator de zbor nu se folosesc în alte scopuri decât pentru investigarea unui accident sau incident a cărui raportare este obligatorie, cu excepția cazurilor în care aceste înregistrări îndeplinesc una dintre condițiile următoare:</p> <p>(i) sunt folosite de operator exclusiv în scopuri de navigabilitate sau de întreținere;</p> <p>(ii) sunt anonimizate;</p> <p>(iii) sunt divulgate în cadrul unor proceduri securizate.</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>3a. Atunci când imaginile din compartimentul echipajului de zbor care sunt înregistrate de un înregistrator de zbor sunt inspectate pentru a se asigura buna funcționare a înregistratorului de zbor:</p> <p>(i) aceste imagini nu sunt divulgate sau utilizate în alte scopuri decât pentru a asigura buna funcționare a înregistratorului de zbor;</p> <p>(ii) dacă există probabilitatea ca în imagini să fie vizibile părți ale corpului membrilor echipajului, operatorul trebuie să asigure confidențialitatea acestor imagini.</p>	<p>3. Cu excepția cazului în care se urmărește asigurarea bunei funcționări a înregistratorului de zbor, imaginile din compartimentul echipajului de zbor care sunt înregistrate de un înregistrator de zbor nu sunt divulgate sau utilizate decât dacă se îndeplinesc toate condițiile următoare:</p> <p>(i) există o procedură referitoare la tratarea acestor înregistrări de imagini;</p> <p>(ii) toți membrii echipajului și întregul personal de întreținere implicat și-au dat acordul în prealabil;</p> <p>(iii) aceste înregistrări de imagini sunt utilizate numai pentru menținerea sau îmbunătățirea siguranței.</p> <p>3a. Atunci când imaginile din compartimentul echipajului de zbor care sunt înregistrate de un înregistrator de zbor sunt inspectate pentru a se asigura buna funcționare a înregistratorului de zbor:</p> <p>(i) aceste imagini nu sunt divulgate sau utilizate în alte scopuri decât pentru a asigura buna funcționare a înregistratorului de zbor;</p> <p>(ii) dacă există probabilitatea ca în imagini să fie vizibile părți ale corpului membrilor echipajului, operatorul trebuie să asigure confidențialitatea acestor imagini.</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>NCC.GEN.150 Transportul bunurilor periculoase</p> <p>(a) Transportul aerian al bunurilor periculoase se desfășoară în conformitate cu anexa 18 la Convenția de la Chicago așa cum a fost modificată și detaliată ultima dată prin <i>Instrucțiunile tehnice privind siguranța transportului aerian al bunurilor periculoase</i> (documentul 9284-AN/905 al OACI), incluzând orice alte adăugiri, anexe sau rectificări.</p> <p>(b) Bunurile periculoase pot fi transportate numai de către un operator aprobat în conformitate cu subpartea G din anexa V (partea SPA) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012, cu excepția cazului în care:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. nu fac obiectul Instrucțiunilor tehnice în conformitate cu partea 1 a acestor instrucțiuni; sau 2. sunt transportate de pasageri sau de membri ai echipajului sau se află în bagaje, în conformitate cu partea 8 a Instrucțiunilor tehnice. <p>(c) Operatorul instituie proceduri care să asigure luarea tuturor măsurilor rezonabile pentru prevenirea transportului neintenționat de bunuri periculoase la bord.</p> <p>(d) Operatorul pune la dispoziția personalului informațiile necesare care să îi permită acestuia să își îndeplinească responsabilitățile, așa cum se prevede în Instrucțiunile tehnice.</p> <p>(e) În conformitate cu Instrucțiunile tehnice, dacă au loc orice incidente sau accidente legate de bunurile periculoase, operatorul raportează</p>	<p>NCC.GEN.150 Transportul bunurilor periculoase</p> <p>(a) Transportul aerian al bunurilor periculoase se desfășoară în conformitate cu CT-TABP și instrucțiunile tehnice (Doc 9284).</p> <p>(b) Bunurile periculoase pot fi transportate numai de către un operator care a obținut aprobarea din partea AAC în conformitate cu CT-TABP și subpartea G din anexa nr.5 (Partea SPA), cu excepția cazului în care:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. nu fac obiectul instrucțiunilor tehnice (Doc 9284) în conformitate cu partea 1 a acestor instrucțiuni; sau 2. sunt transportate de pasageri sau de membri ai echipajului sau se află în bagaje, în conformitate cu partea 8 a instrucțiunilor tehnice (Doc 9284). <p>(c) Operatorul instituie proceduri care să asigure luarea tuturor măsurilor rezonabile pentru prevenirea transportului neintenționat de bunuri periculoase la bord.</p> <p>(d) Operatorul pune la dispoziția personalului informațiile necesare care să îi permită acestuia să își îndeplinească responsabilitățile, așa cum se prevede în Instrucțiunile tehnice.</p> <p>(e) În conformitate cu CT-TABP și instrucțiunile tehnice (Doc 9284), dacă au loc orice incidente sau accidente legate de bunurile periculoase, operatorul raportează fără întârziere autorității responsabile de</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>fără întârziere autorității competente și autorității corespunzătoare a statului în care a avut loc evenimentul.</p> <p>(f) Operatorul se asigură că pasagerii sunt informați în legătură cu bunurile periculoase în conformitate cu Instrucțiunile tehnice.</p> <p>(g) Operatorul se asigură că la punctele de acceptare a mărfurilor sunt disponibile afișe care oferă informații despre transportul bunurilor periculoase, conform prevederilor din Instrucțiunile tehnice.</p>	<p>investigare, AAC și autorității corespunzătoare a statului în care a avut loc evenimentul.</p> <p>(f) Operatorul se asigură că pasagerii sunt informați în legătură cu bunurile periculoase în conformitate cu CT-TABP și instrucțiunile tehnice (Doc 9284).</p> <p>(g) Operatorul se asigură că la punctele de acceptare a mărfurilor sunt disponibile afișe care oferă informații despre transportul bunurilor periculoase, conform prevederilor CT-TABP și instrucțiunile tehnice (Doc 9284).</p>		
<p>SUBPARTEA B PROCEDURI OPERAȚIONALE NCC.OP.100 Folosirea aerodromurilor și a locurilor de operare Operatorul utilizează numai aerodromuri sau locuri de operare care sunt adecvate tipului de aeronavă și operațiunii în cauză.</p>	<p>SUBPARTEA B PROCEDURI OPERAȚIONALE NCC.OP.100 Folosirea aerodromurilor și a locurilor de operare Operatorul utilizează numai aerodromuri sau locuri de operare care sunt adecvate tipului de aeronavă și operațiunii în cauză.</p>	Compatibil	
<p>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.</p>	<p>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.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>NCC.OP.105 Specificarea aerodromurilor izolate – avioane</p> <p>Pentru politica de selectare a aerodromurilor de rezervă și pentru politica de planificare a combustibilului/energiei și de replanificare în timpul zborului, operatorul trebuie să nu considere un aerodrom ca aerodrom izolat decât dacă timpul de zbor până la cel mai apropiat aerodrom de rezervă la destinație cu condiții meteorologice admisibile este mai mare de:</p> <p>(a) pentru avioane cu motoare cu piston, 60 de minute sau</p> <p>(b) pentru avioane cu motor cu turbină, 90 de minute.</p>	<p>NCC.OP.105 Specificarea aerodromurilor izolate – avioane</p> <p>Pentru politica de selectare a aerodromurilor de rezervă și pentru politica de planificare a combustibilului/energiei și de replanificare în timpul zborului, operatorul trebuie să nu considere un aerodrom ca aerodrom izolat decât dacă timpul de zbor până la cel mai apropiat aerodrom de rezervă la destinație cu condiții meteorologice admisibile este mai mare de:</p> <p>(a) pentru avioane cu motoare cu piston, 60 de minute; sau</p> <p>(b) pentru avioane cu motor cu turbină, 90 de minute.</p>	Compatibil	
<p>NCC.OP.110 Minime de operare pe aerodrom – generalități</p> <p>(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.</p> <p>(b) Metoda utilizată pentru stabilirea minimelor de operare pe aerodrom trebuie să țină seama de toate elementele următoare:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. tipul, performanța și caracteristicile de maniabilitate ale aeronavei; 2. echipamentele disponibile pe aeronavă pentru navigație, pentru găsirea reperelor vizuale și/sau 	<p>NCC.OP.110 Minime de operare pe aerodrom – generalități</p> <p>(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.</p> <p>(b) Metoda utilizată pentru stabilirea minimelor de operare pe aerodrom trebuie să țină seama de următoarele elemente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. tipul, performanța și caracteristicile de maniabilitate ale aeronavei; 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>pentru controlul traiectoriei de zbor în timpul decolării, al apropierii, al aterizării, precum și al apropierii ratate;</p> <p>3. toate condițiile sau limitările menționate în manualul de zbor al aeronavei (AFM);</p> <p>4. dimensiunile și caracteristicile pistelor/zonelor de apropiere finală și de aterizare (FATO) care pot fi selectate în vederea utilizării;</p> <p>5. adecvarea și performanța infrastructurii și mijloacelor vizuale și nevizuale disponibile;</p> <p>6. altitudinea/înălțimea de trecere peste obstacole (OCA/H) pentru procedurile de apropiere instrumentală (IAP);</p> <p>7. obstacolele din zonele de urcare și marjele de trecere liberă necesare;</p> <p>8. orice caracteristici nestandardizate ale aerodromului, ale IAP sau ale mediului înconjurător;</p> <p>9. componența, competența și experiența echipajului de zbor;</p> <p>10. IAP;</p> <p>11. caracteristicile aerodromului și serviciile de navigație aeriană (ANS) disponibile;</p> <p>12. toate minimele care este posibil să fie promulgate de statul aerodromului;</p> <p>13. condițiile prevăzute în orice aprobări specifice pentru operațiuni în condiții de vizibilitate redusă (LVO) sau pentru operațiuni cu credite operaționale; și</p> <p>14. experiența operațională relevantă a operatorului.</p>	<p>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;</p> <p>3. toate condițiile sau limitările menționate în AFM;</p> <p>4. dimensiunile și caracteristicile pistelor/FATO care pot fi selectate în vederea utilizării;</p> <p>5. adecvarea și performanța infrastructurii și mijloacelor vizuale și nevizuale disponibile;</p> <p>6. altitudinea/înălțimea de trecere peste obstacole (OCA/H) pentru procedurile de apropiere instrumentală (IAP);</p> <p>7. obstacolele din zonele de urcare și marjele de trecere liberă necesare;</p> <p>8. orice caracteristici nestandardizate ale aerodromului, ale IAP sau ale mediului înconjurător;</p> <p>9. componența, competența și experiența echipajului de zbor;</p> <p>10. IAP;</p> <p>11. caracteristicile aerodromului și ANS disponibile;</p> <p>12. toate minimele care pot fi promulgate de statul aerodromului;</p> <p>13. condițiile prevăzute în orice aprobări specifice pentru operațiuni în LVO sau pentru operațiuni cu credite operaționale;</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(c) Operatorul specifică o metodă de determinare a minimelor de operare pe aerodrom în manualul de operațiuni.	14. experiența operațională relevantă a operatorului. (c) Operatorul specifică o metodă de determinare a minimelor de operare pe aerodrom în manualul de operațiuni.		
<p>NCC.OP.112 Minime de operare pe aerodrom – operațiuni de apropiere cu manevre la vedere efectuate cu avioane</p> <p>(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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. <p>(b) Vizibilitatea minimă pentru o operațiune de apropiere cu manevre la vedere cu avioane trebuie să fie cea mai mare dintre următoarele:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. <p><u>Tabelul 1</u> MDH și vizibilitatea minimă pentru apropierea cu manevre la vedere pe categorii de avioane</p>	<p>NCC.OP.112 Minime de operare pe aerodrom – operațiuni de apropiere cu manevre la vedere efectuate cu avioane</p> <p>(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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. <p>(b) Vizibilitatea minimă pentru o operațiune de apropiere cu manevre la vedere cu avioane trebuie să fie cea mai mare dintre următoarele:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. <p><u>Tabelul 1</u> MDH și vizibilitatea minimă pentru apropierea cu manevre la vedere pe categorii de avioane</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>NCC.OP.113 Minime de operare pentru aerodromuri – operațiuni de apropiere cu manevre la vedere pe uscat efectuate cu elicoptere MDH pentru o operațiune de apropiere cu manevre la vedere pe uscat cu elicoptere nu trebuie să fie mai mică de 250 ft, iar vizibilitatea meteorologică nu trebuie să fie mai mică de 800 m.</p>	<p>NCC.OP.113 Minime de operare pentru aerodromuri – operațiuni de apropiere cu manevre la vedere pe uscat efectuate cu elicoptere MDH pentru o operațiune de apropiere cu manevre la vedere pe uscat cu elicoptere nu trebuie să fie mai mică de 250 ft, iar vizibilitatea meteorologică nu trebuie să fie mai mică de 800 m.</p>	Compatibil	
<p>NCC.OP.115 Proceduri de plecare și de apropiere (a) Pilotul comandant utilizează procedurile de plecare și de apropiere stabilite de statul aerodromului, dacă astfel de proceduri au fost publicate pentru pista sau FATO care urmează a fi utilizată. (b) Fără a aduce atingere literei (a), pilotul comandant acceptă o autorizare ATC de a se abate de la o procedură publicată numai: 1. cu condiția să se respecte criteriile de trecere a obstacolelor și să se țină seama în totalitate de condițiile de operare; sau 2. dacă este dirijat radar de către o unitate ATC. (c) În orice caz, segmentul de apropiere finală trebuie parcurs în zbor după repere vizuale sau în conformitate cu procedurile de apropiere publicate.</p>	<p>NCC.OP.115 Proceduri de plecare și de apropiere (a) Pilotul comandant utilizează procedurile de plecare și de apropiere stabilite pentru aerodromul respectiv, dacă astfel de proceduri au fost publicate pentru pista sau FATO care urmează a fi utilizată. (b) Fără a aduce atingere lit.(a), pilotul comandant acceptă o autorizare ATC de a se abate de la o procedură publicată numai: 1. cu condiția să se respecte criteriile de trecere a obstacolelor și să se țină seama în totalitate de condițiile de operare; sau 2. dacă este dirijat radar de către o unitate ATC. (c) În orice caz, segmentul de apropiere finală trebuie parcurs în zbor după repere vizuale sau în conformitate cu procedurile de apropiere publicate.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>NCC.OP.116 Navigația bazată pe performanțe – avioane și elicoptere Operatorul se asigură că, atunci când PBN este necesară pentru ruta sau procedura de zbor:</p> <p>(a) specificația PBN relevantă este precizată în AFM sau în alt document care a fost aprobat de autoritatea de certificare în cadrul unei evaluări a navigabilității sau care se bazează pe o astfel de aprobare; și</p> <p>(b) aeronava este operată în conformitate cu specificația de navigație și cu limitările relevante indicate în AFM sau în celălalt document menționat mai sus.</p>	<p>NCC.OP.116 Navigația bazată pe performanțe – avioane și elicoptere Operatorul se asigură că, atunci când PBN este necesară pentru ruta sau procedura de zbor:</p> <p>(a) specificația PBN relevantă este precizată în AFM sau în alt document care a fost aprobat de autoritatea de certificare în cadrul unei evaluări a navigabilității sau care se bazează pe o astfel de aprobare; și</p> <p>(b) aeronava este operată în conformitate cu specificația de navigație și cu limitările relevante indicate în AFM sau în celălalt document menționat mai sus.</p>	Compatibil	
<p>NCC.OP.120 Proceduri de reducere a zgomotului Operatorul elaborează proceduri operaționale ținând seama de necesitatea de a reduce la minimum efectul zgomotului produs de aeronave, asigurând în același timp prioritatea siguranței față de reducerea zgomotului.</p>	<p>NCC.OP.120 Proceduri de reducere a zgomotului Operatorul elaborează proceduri operaționale ținând seama de necesitatea de a reduce la minimum efectul zgomotului produs de aeronave, asigurând în același timp prioritatea siguranței față de reducerea zgomotului.</p>	Compatibil	
<p>NCC.OP.125 Altitudini minime de trecere a obstacolelor – zboruri în condiții IFR (a) Operatorul specifică o metodă de stabilire a altitudinilor minime de zbor care asigură distanța necesară pentru depășirea obstacolelor de la sol pentru toate segmentele de rută care urmează să fie parcurse în condiții IFR. (b) Pilotul comandant stabilește altitudinile minime de zbor pentru fiecare zbor pe baza acestei metode. Altitudinile minime de zbor</p>	<p>NCC.OP.125 Altitudini minime de trecere a obstacolelor – zboruri în condiții IFR (a) Operatorul specifică o metodă de stabilire a altitudinilor minime de zbor care asigură distanța necesară pentru depășirea obstacolelor de la sol pentru toate segmentele de rută care urmează să fie parcurse în condiții IFR. (b) Pilotul comandant stabilește altitudinile minime de zbor pentru fiecare</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
trebuie să nu fie mai mici decât cele publicate de statul survolat.	zbor pe baza acestei metode. Altitudinile minime de zbor trebuie să nu fie mai mici decât cele publicate de statul survolat.		
<p>NCC.OP.130 Schema de combustibil/energie – avioane și elicoptere</p> <p>(a) Operatorul trebuie să stabilească, să implementeze și să mențină o schemă de combustibil/energie care să cuprindă:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. o politică de planificare a combustibilului/energiei și de replanificare în timpul zborului; precum și 2. o politică de gestionare a combustibilului/energiei în timpul zborului. <p>(b) Schema de combustibil/energie trebuie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. să fie adecvată pentru tipul sau tipurile de operațiuni efectuate; precum și 2. să corespundă capacității operatorului de a sprijini implementarea sa. 	<p>NCC.OP.130 Schema de combustibil/energie – avioane și elicoptere</p> <p>(a) Operatorul trebuie să stabilească, să implementeze și să mențină o schemă de combustibil/energie care să cuprindă:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. o politică de planificare a combustibilului/energiei și de replanificare în timpul zborului; precum și 2. o politică de gestionare a combustibilului/energiei în timpul zborului. <p>(b) Schema de combustibil/energie trebuie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. să fie adecvată pentru tipul sau tipurile de operațiuni efectuate; precum și 2. să corespundă capacității operatorului de a sprijini implementarea sa. 	Compatibil	
<p>NCC.OP.131 Schema de combustibil/energie – politica de planificare a combustibilului/energiei și de replanificare în timpul zborului – avioane și elicoptere</p> <p>(a) Ca parte a schemei de combustibil/energie, operatorul trebuie să stabilească o politică de planificare a combustibilului/energiei și de replanificare în timpul zborului pentru a se asigura că aeronava transportă o cantitate suficientă de combustibil/energie utilizabil(ă) pentru a finaliza în condiții de siguranță zborul</p>	<p>NCC.OP.131 Schema de combustibil/energie – politica de planificare a combustibilului/energiei și de replanificare în timpul zborului – avioane și elicoptere</p> <p>(a) Ca parte a schemei de combustibil/energie, operatorul trebuie să stabilească o politică de planificare a combustibilului/energiei și de replanificare în timpul zborului pentru a se asigura că aeronava transportă o cantitate suficientă</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>planificat și pentru a permite devieri de la operațiunea planificată.</p> <p>(b) Operatorul trebuie să se asigure că planificarea zborurilor din punctul de vedere al combustibilului/energiei se bazează cel puțin pe următoarele elemente:</p> <p>1. proceduri cuprinse în manualul de operațiuni, precum și:</p> <p>(i) date actuale specifice aeronavei, obținute dintr-un sistem de monitorizare a consumului de combustibil/energie sau, dacă nu sunt disponibile;</p> <p>(ii) date furnizate de producătorul aeronavei; precum și</p> <p>2. condițiile de operare în care urmează să se desfășoare zborul, inclusiv:</p> <p>(i) date privind consumul de combustibil/energie;</p> <p>(ii) masele anticipate;</p> <p>(iii) condițiile meteorologice preconizate;</p> <p>(iv) efectele elementelor de întreținere amânate sau ale abaterilor de configurație sau ambele; precum și</p> <p>(v) întârzierile anticipate.</p> <p>(c) Pentru avioane, operatorul trebuie să se asigure că în calculul combustibilului/energiei utilizabil(e) necesar(e) pentru un zbor, efectuat înainte de începerea zborului, sunt incluse:</p> <p>1. combustibilul/energia pentru rulajul la sol, care trebuie să nu fie sub cantitatea preconizată a fi utilizată înainte de decolare;</p> <p>2. combustibilul/energia pentru zborul pe rută, care trebuie să fie cantitatea de</p>	<p>de combustibil/energie utilizabil(ă) pentru a finaliza în condiții de siguranță zborul planificat și pentru a permite devieri de la operațiunea planificată.</p> <p>(b) Operatorul trebuie să se asigure că planificarea zborurilor din punctul de vedere al combustibilului/energiei se bazează cel puțin pe următoarele elemente:</p> <p>1. proceduri cuprinse în manualul de operațiuni, precum și:</p> <p>(i) date actuale specifice aeronavei, obținute dintr-un sistem de monitorizare a consumului de combustibil/energie sau, dacă nu sunt disponibile;</p> <p>(ii) date furnizate de producătorul aeronavei; precum și</p> <p>2. condițiile de operare în care urmează să se desfășoare zborul, inclusiv:</p> <p>(i) date privind consumul de combustibil/energie;</p> <p>(ii) masele anticipate;</p> <p>(iii) condițiile meteorologice preconizate;</p> <p>(iv) efectele elementelor de întreținere amânate sau ale abaterilor de configurație sau ambele; precum și</p> <p>(v) întârzierile anticipate.</p> <p>(c) Pentru avioane, operatorul trebuie să se asigure că în calculul combustibilului/energiei utilizabil(e) necesar(e) pentru un zbor, efectuat înainte de începerea zborului, sunt incluse:</p> <p>1. combustibilul/energia pentru rulajul la sol, care trebuie să nu fie sub cantitatea</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>combustibil/energie necesară pentru a permite avionului să zboare de la decolare sau de la punctul de replanificare în timpul zborului până la aterizarea pe aerodromul de destinație;</p> <p>3. rezerva operațională de combustibil/energie, care trebuie să fie cantitatea de combustibil/energie necesară pentru a compensa factorii neprevăzuți;</p> <p>4. combustibilul/energia pentru aerodromul de rezervă la destinație:</p> <p>(i) atunci când un zbor este operat cu cel puțin un aerodrom de rezervă la destinație, acesta/aceasta trebuie să fie cantitatea de combustibil/energie necesară pentru a zbura de la aerodromul de destinație la aerodromul de rezervă la destinație sau</p> <p>(ii) atunci când un zbor este operat fără un aerodrom de rezervă la destinație, acesta/aceasta trebuie să fie cantitatea de combustibil/energie necesară pentru a aștepta la aerodromul de destinație, în scopul de a compensa lipsa unui aerodrom de rezervă la destinație;</p> <p>5. rezerva finală de combustibil/energie care reprezintă cantitatea de combustibil/energie calculată la viteza de așteptare la 1 500 ft (450 m) deasupra cotei aerodromului în condiții standard, în conformitate cu masa estimată a aeronavei la sosirea la aerodromul de rezervă la destinație sau la aerodromul de destinație atunci când nu este necesar un aerodrom de rezervă la destinație, și care trebuie să nu fie mai mică de:</p> <p>(i) pentru avioanele cu motoare cu piston care efectuează zboruri în conformitate cu regulile de</p>	<p>preconizată a fi utilizată înainte de decolare;</p> <p>2. combustibilul/energia pentru zborul pe rută, care trebuie să fie cantitatea de combustibil/energie necesară pentru a permite avionului să zboare de la decolare sau de la punctul de replanificare în timpul zborului până la aterizarea pe aerodromul de destinație;</p> <p>3. rezerva operațională de combustibil/energie, care trebuie să fie cantitatea de combustibil/energie necesară pentru a compensa factorii neprevăzuți;</p> <p>4. combustibilul/energia pentru aerodromul de rezervă la destinație:</p> <p>(i) atunci când un zbor este operat cu cel puțin un aerodrom de rezervă la destinație, acesta/aceasta trebuie să fie cantitatea de combustibil/energie necesară pentru a zbura de la aerodromul de destinație la aerodromul de rezervă la destinație; sau</p> <p>(ii) atunci când un zbor este operat fără un aerodrom de rezervă la destinație, acesta/aceasta trebuie să fie cantitatea de combustibil/energie necesară pentru a aștepta la aerodromul de destinație, în scopul de a compensa lipsa unui aerodrom de rezervă la destinație;</p> <p>5. rezerva finală de combustibil/energie care reprezintă cantitatea de combustibil/energie calculată la viteza de așteptare la 1 500 ft (450 m) deasupra cotei aerodromului în condiții standard, în</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>zbor la vedere (VFR) pe timp de noapte și zboruri în conformitate cu regulile de zbor instrumental (IFR), combustibilul/energia necesar(ă) pentru a zbura timp de 45 de minute sau</p> <p>(ii) pentru avioanele cu motoare cu piston care efectuează zboruri VFR pe timp de zi, combustibilul/energia necesar(ă) pentru a zbura timp de 30 de minute;</p> <p>(iii) pentru avioanele cu motor cu turbină, combustibilul/energia necesar(ă) pentru a zbura timp de 30 de minute;</p> <p>6. combustibilul/energia suplimentar(ă), dacă este necesar(ă) pentru tipul de operațiune în cauză; acesta/aceasta este cantitatea de combustibil/energie care permite avionului să efectueze o aterizare în siguranță la un aerodrom de rezervă pe rută pentru combustibil/energie (scenariu critic cu ERA pentru combustibil/energie) în eventualitatea unei defecțiuni la motoare sau a depresurizării, oricare dintre acestea necesită cantitatea cea mai mare de combustibil/energie, pe baza ipotezei că această defecțiune survine în punctul cel mai critic de-a lungul rutei; acest combustibil/această energie suplimentar(ă) este necesar(ă) numai în cazul în care cantitatea minimă de combustibil/energie calculată în conformitate cu litera (c) subpunctele 2-5 nu este suficientă pentru o astfel de eventualitate;</p> <p>7. combustibilul/energia suplimentar(ă) pentru a ține seama de constrângerile operaționale specifice sau de întârzierile anticipate; precum și</p>	<p>conformitate cu masa estimată a aeronavei la sosirea la aerodromul de rezervă la destinație sau la aerodromul de destinație atunci când nu este necesar un aerodrom de rezervă la destinație, și care trebuie să nu fie mai mică de:</p> <p>(i) pentru avioanele cu motoare cu piston care efectuează zboruri în conformitate cu regulile de zbor la vedere (VFR) pe timp de noapte și zboruri în conformitate cu regulile de zbor instrumental (IFR), combustibilul/energia necesar(ă) pentru a zbura timp de 45 de minute; sau</p> <p>(ii) pentru avioanele cu motoare cu piston care efectuează zboruri VFR pe timp de zi, combustibilul/energia necesar(ă) pentru a zbura timp de 30 de minute;</p> <p>(iii) pentru avioanele cu motor cu turbină, combustibilul/energia necesar(ă) pentru a zbura timp de 30 de minute;</p> <p>6. combustibilul/energia suplimentar(ă), dacă este necesar(ă) pentru tipul de operațiune în cauză; acesta/aceasta este cantitatea de combustibil/energie care permite avionului să efectueze o aterizare în siguranță la un aerodrom de rezervă pe rută pentru combustibil/energie (scenariu critic cu ERA pentru combustibil/energie) în eventualitatea unei defecțiuni la motoare sau a depresurizării, oricare dintre acestea necesită cantitatea cea mai mare de combustibil/energie, pe baza ipotezei că această defecțiune survine în punctul cel</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>8. combustibilul/energia discreționar(ă), dacă este solicitat(ă) de comandant.</p> <p>(d) Pentru elicoptere, operatorul trebuie să se asigure că în calculul combustibilului/energiei utilizabil(e) necesar(e) pentru un zbor, efectuat înainte de începerea zborului, sunt incluse toate cele de mai jos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. combustibilul/energia necesar(ă) pentru a zbura către aerodromul sau locul de operare unde este prevăzută aterizarea; 2. dacă este necesar un aerodrom de rezervă la destinație, combustibilul/energia pentru aerodromul de rezervă la destinație, care trebuie să fie cantitatea de combustibil/energie necesară pentru a executa o apropiere întreruptă la aerodromul sau locul de operare unde este prevăzută aterizarea și, după aceea, pentru a zbura până la aerodromul de rezervă la destinație specificat, pentru a se apropia și a ateriza; precum și 3. rezerva finală de combustibil/energie, care nu trebuie să fie mai mică de: <ol style="list-style-type: none"> (i) pentru zborurile VFR, combustibilul/energia necesar(ă) pentru a zbura timp de cel puțin 20 de minute la viteză optimă sau (ii) pentru zborurile IFR, combustibilul/energia necesar(ă) pentru a zbura timp de cel puțin 30 de minute la viteza de așteptare la 450 m (1 500 ft) deasupra aerodromului sau locului de operare unde este prevăzută aterizarea sau a locului de rezervă la destinație, în condiții de temperatură standard. 	<p>mai critic de-a lungul rutei; acest combustibil/această energie suplimentar(ă) este necesar(ă) numai în cazul în care cantitatea minimă de combustibil/energie calculată în conformitate cu lit. (c) subpct. 2-5 nu este suficientă pentru o astfel de eventualitate;</p> <ol style="list-style-type: none"> 7. combustibilul/energia suplimentar(ă) pentru a ține seama de constrângerile operaționale specifice sau de întârzierile anticipate; precum și 8. combustibilul/energia discreționar(ă), dacă este solicitat(ă) de comandant. <p>(d) Pentru elicoptere, operatorul trebuie să se asigure că în calculul combustibilului/energiei utilizabil(e) necesar(e) pentru un zbor, efectuat înainte de începerea zborului, sunt incluse toate cele de mai jos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. combustibilul/energia necesar(ă) pentru a zbura către aerodromul sau locul de operare unde este prevăzută aterizarea; 2. dacă este necesar un aerodrom de rezervă la destinație, combustibilul/energia pentru aerodromul de rezervă la destinație, care trebuie să fie cantitatea de combustibil/energie necesară pentru a executa o apropiere întreruptă la aerodromul sau locul de operare unde este prevăzută aterizarea și, după aceea, pentru a zbura până la aerodromul de rezervă la destinație specificat, pentru a se apropia și a ateriza; precum și 		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(e) Operatorul trebuie să se asigure că, dacă un zbor trebuie să se îndrepte către alt aerodrom de destinație decât cel planificat inițial, sunt disponibile proceduri de replanificare în timpul zborului pentru a calcula combustibilul/energia necesar(ă), proceduri care respectă dispozițiile literei (c) subpunctele 2-7 pentru avioane și ale literei (d) pentru elicoptere.</p> <p>(f) Pilotul comandant nu inițiază un zbor și nici nu îl continuă în eventualitatea unei replanificări în timpul zborului decât după ce s-a asigurat de faptul că aeronava are la bord cel puțin cantitatea planificată de combustibil/energie și de ulei utilizabil(ă) pentru a finaliza zborul în condiții de siguranță.</p>	<p>3. rezerva finală de combustibil/energie, care nu trebuie să fie mai mică de:</p> <p>(i) pentru zborurile VFR, combustibilul/energia necesar(ă) pentru a zbura timp de cel puțin 20 de minute la viteză optimă; sau</p> <p>(ii) pentru zborurile IFR, combustibilul/energia necesar(ă) pentru a zbura timp de cel puțin 30 de minute la viteza de așteptare la 450 m (1 500 ft) deasupra aerodromului sau a locului de operare unde este prevăzută aterizarea sau a locului de rezervă la destinație, în condiții de temperatură standard.</p> <p>(e) Operatorul trebuie să se asigure că, dacă un zbor trebuie să se îndrepte către alt aerodrom de destinație decât cel planificat inițial, sunt disponibile proceduri de replanificare în timpul zborului pentru a calcula combustibilul/energia necesar(ă), proceduri care respectă dispozițiile lit. (c) subpct. 2-7 pentru avioane și ale lit. (d) pentru elicoptere.</p> <p>(f) Pilotul comandant nu inițiază un zbor și nici nu îl continuă în eventualitatea unei replanificări în timpul zborului decât după ce s-a asigurat de faptul că aeronava are la bord cel puțin cantitatea planificată de combustibil/energie și de ulei utilizabil(ă) pentru a finaliza zborul în condiții de siguranță.</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>NCC.OP.135 Depozitarea bagajelor și a mărfurilor Operatorul instituie proceduri pentru a se asigura că: (a) în compartimentul pentru pasageri sunt admise numai bagajele de mână care pot fi depozitate în mod corespunzător și în siguranță; și (b) toate bagajele și mărfurile aflate la bord care, dacă s-ar deplasa de la locurile lor, ar putea produce vătămări corporale sau daune sau ar putea să blocheze coridoarele de trecere și ieșirile sunt depozitate astfel încât să se prevină deplasarea lor.</p>	<p>NCC.OP.135 Depozitarea bagajelor și a mărfurilor Operatorul instituie proceduri pentru a se asigura că: (a) în compartimentul pentru pasageri sunt admise numai bagajele de mână care pot fi depozitate în mod corespunzător și în siguranță; și (b) toate bagajele și mărfurile aflate la bord care, dacă s-ar deplasa de la locurile lor, ar putea produce vătămări corporale sau daune sau ar putea să blocheze coridoarele de trecere și ieșirile sunt depozitate astfel încât să se prevină deplasarea lor.</p>	Compatibil	
<p>NCC.OP.140 Informarea pasagerilor Pilotul comandant se asigură că: (a) înainte de decolare, pasagerii au fost informați cu privire la amplasamentul și modul de utilizare al următoarelor: 1. centurile de siguranță; 2. ieșirile de urgență; și 3. fișele de informare a pasagerilor cu privire la situațiile de urgență; precum și, dacă este cazul: 4. vestele de salvare; 5. echipamentele de distribuire a oxigenului; 6. plutele de salvare; și 7. alte echipamente de urgență puse la dispoziția pasagerilor pentru uz individual; și (b) într-o situație de urgență pe durata zborului, pasagerii sunt instruiți cu privire la acțiunile de urgență adecvate circumstanțelor.</p>	<p>NCC.OP.140 Informarea pasagerilor Pilotul comandant se asigură că: (a) înainte de decolare, pasagerii au fost informați cu privire la amplasamentul și modul de utilizare al următoarelor: 1. centurile de siguranță; 2. ieșirile de urgență; și 3. fișele de informare a pasagerilor cu privire la situațiile de urgență; precum și, dacă este cazul: 4. vestele de salvare; 5. echipamentele de distribuire a oxigenului; 6. plutele de salvare; și 7. alte echipamente de urgență puse la dispoziția pasagerilor pentru uz individual; (b) într-o situație de urgență pe durata zborului, pasagerii sunt instruiți cu privire</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	la acțiunile de urgență adecvate circumstanțelor.		
<p>NCC.OP.145 Pregătirea zborului</p> <p>(a) Înainte de a iniția un zbor, pilotul comandant se asigură, prin toate mijloacele rezonabile disponibile, că instalațiile spațiale, de la sol și/sau de pe apă, inclusiv echipamentele de comunicare și mijloacele de navigație disponibile și necesare în mod direct pentru respectivul zbor în vederea operării în siguranță a aeronavei, sunt adecvate pentru tipul de operațiune în cadrul căreia urmează să fie efectuat zborul.</p> <p>(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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. 	<p>NCC.OP.145 Pregătirea zborului</p> <p>(a) Înainte de a iniția un zbor, pilotul comandant se asigură, prin toate mijloacele rezonabile disponibile, că instalațiile spațiale, de la sol și/sau de pe apă, inclusiv echipamentele de comunicare și mijloacele de navigație disponibile și necesare în mod direct pentru respectivul zbor în vederea operării în siguranță a aeronavei, sunt adecvate pentru tipul de operațiune în cadrul căreia urmează să fie efectuat zborul.</p> <p>(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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. un studiu al rapoartelor și prognozelor meteorologice actuale disponibile; 2. un plan de acțiune alternativ pentru cazul în care zborul nu se poate efectua după cum s-a planificat din cauza condițiilor meteorologice. 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>NCC.OP.147 Minime aplicabile pentru planificarea zborului în ceea ce privește aerodromurile de rezervă la destinație – avioane</p> <p>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,</p> <p>(a) în cazul unui aerodrom de rezervă cu o operațiune de apropiere instrumentală disponibilă cu DH mai mică de 250 ft,</p> <p>1. un plafon de cel puțin 200 ft deasupra DH sau MDH asociate cu operațiunea de apropiere instrumentală; și</p> <p>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,</p> <p>(b) în cazul unui aerodrom de rezervă cu o operațiune de apropiere instrumentală cu DH sau MDH de 250 ft sau mai mult,</p> <p>1. un plafon de cel puțin 400 ft deasupra DH sau MDH asociate cu operațiunea de apropiere instrumentală; și</p> <p>2. o vizibilitate de cel puțin 3 000 m sau,</p> <p>(c) în cazul unui aerodrom de rezervă fără procedură de apropiere instrumentală,</p>	<p>NCC.OP.147 Minime aplicabile pentru planificarea zborului în ceea ce privește aerodromurile de rezervă la destinație – avioane</p> <p>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 timpul estimat de sosire sau între ora reală de plecare și o oră după timpul estimat de sosire, luându-se în considerare perioada cea mai scurtă:</p> <p>(a) în cazul unui aerodrom de rezervă cu o operațiune de apropiere instrumentală disponibilă cu DH mai mică de 250 ft:</p> <p>1. un plafon de cel puțin 200 ft deasupra DH sau MDH asociate cu operațiunea de apropiere instrumentală;</p> <p>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</p> <p>(b) în cazul unui aerodrom de rezervă cu o operațiune de apropiere instrumentală cu DH sau MDH de 250 ft sau mai mult:</p> <p>1. un plafon de cel puțin 400 ft deasupra DH sau MDH asociate cu operațiunea de apropiere instrumentală;</p> <p>2. o vizibilitate de cel puțin 3 000 m; sau</p> <p>(c) în cazul unui aerodrom de rezervă fără procedură de apropiere instrumentală:</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>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</p> <p>2. o vizibilitate de cel puțin 5 000 m.</p>	<p>1. un plafon cel puțin egal cu cea mai mare dintre valorile de 2 000 ft și înălțimea minimă de siguranță în condiții IFR;</p> <p>2. o vizibilitate de cel puțin 5 000 m.</p>		
<p>NCC.OP.148 Minime aplicabile pentru planificarea zborului în ceea ce privește aerodromurile de rezervă la destinație – elicoptere</p> <p>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,</p> <p>(a) în cazul unui aerodrom de rezervă cu o procedură de apropiere instrumentală (IAP),</p> <p>1. un plafon de cel puțin 200 ft deasupra DH sau MDH asociate cu IAP și</p> <p>2. o vizibilitate de cel puțin 1 500 m pe timp de zi sau 3 000 m pe timp de noapte sau,</p> <p>(b) în cazul unui aerodrom de rezervă fără IAP,</p> <p>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</p> <p>2. o vizibilitate de cel puțin 1 500 m pe timp de zi sau 3 000 m pe timp de noapte.</p>	<p>NCC.OP.148 Minime aplicabile pentru planificarea zborului în ceea ce privește aerodromurile de rezervă la destinație – elicoptere</p> <p>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 timpul estimat de sosire sau între ora reală de plecare și o oră după timpul estimat de sosire, luându-se în considerare perioada cea mai scurtă:</p> <p>(a) în cazul unui aerodrom de rezervă cu o IAP:</p> <p>1. un plafon de cel puțin 200 ft deasupra DH sau MDH asociate cu IAP;</p> <p>2. o vizibilitate de cel puțin 1 500 m pe timp de zi sau 3 000 m pe timp de noapte; sau</p> <p>(b) în cazul unui aerodrom de rezervă fără IAP:</p> <p>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;</p> <p>2. o vizibilitate de cel puțin 1 500 m pe timp de zi sau 3 000 m pe timp de noapte.</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>NCC.OP.150 Aerodromuri de rezervă la decolare – avioane</p> <p>(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.</p> <p>(b) Aerodromul de rezervă la decolare trebuie să se afle la următoarea distanță față de aerodromul de plecare:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. pentru avioanele cu două motoare, nu mai mult de o distanță echivalentă cu un timp de zbor de o oră la viteza de croazieră cu un singur motor în condiții standard de atmosferă calmă; și 2. pentru avioanele cu trei sau mai multe motoare, nu mai mult de o distanță echivalentă cu un timp de zbor de două ore la viteza de croazieră cu un motor inoperant (OEI) în conformitate cu AFM, în condiții standard de atmosferă calmă. <p>(c) Pentru ca un aerodrom să fie selectat ca aerodrom de rezervă la decolare, informațiile disponibile trebuie să indice că, la momentul estimat al utilizării, condițiile vor fi la nivelul sau peste nivelul minimelor de operare ale aerodromului pentru respectiva operațiune.</p>	<p>NCC.OP.150 Aerodromuri de rezervă la decolare – avioane</p> <p>(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.</p> <p>(b) Aerodromul de rezervă la decolare trebuie să se afle la următoarea distanță față de aerodromul de plecare:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. pentru avioanele cu două motoare, nu mai mult de o distanță echivalentă cu un timp de zbor de o oră la viteza de croazieră cu un singur motor în condiții standard de atmosferă calmă; și 2. pentru avioanele cu trei sau mai multe motoare, nu mai mult de o distanță echivalentă cu un timp de zbor de două ore la viteza de croazieră cu un motor inoperant (OEI) în conformitate cu AFM, în condiții standard de atmosferă calmă. <p>(c) Pentru ca un aerodrom să fie selectat ca aerodrom de rezervă la decolare, informațiile disponibile trebuie să indice că, la momentul estimat al utilizării, condițiile vor fi la nivelul sau peste nivelul minimelor de operare ale aerodromului pentru respectiva operațiune.</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>NCC.OP.151 Aerodromuri de rezervă la destinație – avioane</p> <p>Pentru zborurile în condiții IFR, pilotul comandant trebuie să specifice în planul de zbor cel puțin un aerodrom de rezervă la destinație cu condiții meteorologice admisibile, cu excepția cazului în care:</p> <p>(a) informațiile meteorologice curente disponibile indică faptul că, în perioada cuprinsă între o oră înainte și o oră după ora estimată de sosire sau între ora reală de plecare și o oră după ora estimată de sosire, luându-se în considerare perioada mai scurtă dintre acestea, apropierea și aterizarea pot fi efectuate în condiții meteorologice de zbor la vedere (VMC); sau</p> <p>(b) locul avut în vedere pentru aterizare este desemnat ca aerodrom izolat și:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. pentru aerodromul avut în vedere pentru aterizare este prevăzută o procedură de apropiere instrumentală; precum și 2. informațiile meteorologice curente disponibile indică faptul că, în perioada cuprinsă între 2 ore înainte și 2 ore după ora estimată de sosire, vor exista următoarele condiții meteorologice: <ol style="list-style-type: none"> (i) baza norilor este cu cel puțin 300 m (1 000 ft) peste minima asociată procedurii de apropiere instrumentală; precum și (ii) vizibilitatea este de cel puțin 5,5 km sau cu 4 km peste minima asociată procedurii. 	<p>NCC.OP.151 Aerodromuri de rezervă la destinație – avioane</p> <p>Pentru zborurile în condiții IFR, pilotul comandant trebuie să specifice în planul de zbor cel puțin un aerodrom de rezervă la destinație cu condiții meteorologice admisibile, cu excepția cazului în care:</p> <p>(a) informațiile meteorologice curente disponibile indică faptul că, în perioada cuprinsă între o oră înainte și o oră după ora estimată de sosire sau între ora reală de plecare și o oră după ora estimată de sosire, luându-se în considerare perioada mai scurtă dintre acestea, apropierea și aterizarea pot fi efectuate în condiții VMC; sau</p> <p>(b) locul avut în vedere pentru aterizare este desemnat ca aerodrom izolat și:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. pentru aerodromul avut în vedere pentru aterizare este prevăzută o procedură de apropiere instrumentală; precum și 2. informațiile meteorologice curente disponibile indică faptul că, în perioada cuprinsă între 2 ore înainte și 2 ore după ora estimată de sosire, vor exista următoarele condiții meteorologice: <ol style="list-style-type: none"> (i) baza norilor este cu cel puțin 300 m (1 000 ft) peste minima asociată procedurii de apropiere instrumentală; precum și (ii) vizibilitatea este de cel puțin 5,5 km sau cu 4 km peste minima asociată procedurii. 	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>NCC.OP.152 Aerodromuri de rezervă la destinație – elicoptere</p> <p>Pentru zborurile în condiții IFR, pilotul comandant trebuie să specifice în planul de zbor cel puțin un aerodrom de rezervă la destinație cu condiții meteorologice admisibile, cu excepția cazului în care:</p> <p>(a) pentru aerodromul avut în vedere pentru aterizare este prevăzută o procedură de apropiere instrumentală, iar informațiile meteorologice curente disponibile indică faptul că, în perioada cuprinsă între două ore înainte și două ore după ora estimată de sosire sau între ora reală de plecare și două ore după ora estimată de sosire, luându-se în considerare perioada mai scurtă dintre acestea, vor exista următoarele condiții meteorologice:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. baza norilor este cu cel puțin 120 m (400 ft) peste minima asociată procedurii de apropiere instrumentală; și 2. vizibilitatea este cu cel puțin 1 500 m peste minima asociată procedurii; sau <p>(b) locul prevăzut pentru aterizare este izolat și:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. pentru aerodromul avut în vedere pentru aterizare este prevăzută o procedură de apropiere instrumentală; 2. informațiile meteorologice curente disponibile indică faptul că, în perioada cuprinsă între două ore înainte și două ore după ora estimată de sosire, vor exista următoarele condiții meteorologice: 	<p>NCC.OP.152 Aerodromuri de rezervă la destinație – elicoptere</p> <p>Pentru zborurile în condiții IFR, pilotul comandant trebuie să specifice în planul de zbor cel puțin un aerodrom de rezervă la destinație cu condiții meteorologice admisibile, cu excepția cazului în care:</p> <p>(a) pentru aerodromul avut în vedere pentru aterizare este prevăzută o procedură de apropiere instrumentală, iar informațiile meteorologice curente disponibile indică faptul că, în perioada cuprinsă între două ore înainte și două ore după ora estimată de sosire sau între ora reală de plecare și două ore după ora estimată de sosire, luându-se în considerare perioada mai scurtă dintre acestea, vor exista următoarele condiții meteorologice:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. baza norilor este cu cel puțin 120 m (400 ft) peste minima asociată procedurii de apropiere instrumentală; și 2. vizibilitatea este cu cel puțin 1 500 m peste minima asociată procedurii; sau <p>(b) locul prevăzut pentru aterizare este izolat și:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. pentru aerodromul avut în vedere pentru aterizare este prevăzută o procedură de apropiere instrumentală; 2. informațiile meteorologice curente disponibile indică faptul că, în perioada cuprinsă între două ore înainte și două ore după ora estimată de sosire, vor exista următoarele condiții meteorologice: 	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(i) baza norilor este cu cel puțin 120 m (400 ft) peste minima asociată procedurii de apropiere instrumentală;</p> <p>(ii) vizibilitatea este cu cel puțin 1 500 m peste minima asociată procedurii.</p>	<p>(i) baza norilor este cu cel puțin 120 m (400 ft) peste minima asociată procedurii de apropiere instrumentală;</p> <p>(ii) vizibilitatea este cu cel puțin 1 500 m peste minima asociată procedurii;</p>		
<p>NCC.OP.153 Aerodromuri de destinație – operațiuni de apropiere instrumentală</p> <p>Pilotul comandant trebuie să se asigure că sunt disponibile mijloace suficiente pentru navigare și pentru aterizarea la aerodromul de destinație sau la orice aerodrom de rezervă la destinație în cazul pierderii de capacitate pentru apropierea și aterizarea avute în vedere.</p>	<p>NCC.OP.153 Aerodromuri de destinație – operațiuni de apropiere instrumentală</p> <p>Pilotul comandant trebuie să se asigure că sunt disponibile mijloace suficiente pentru navigare și pentru aterizarea la aerodromul de destinație sau la orice aerodrom de rezervă la destinație în cazul pierderii de capacitate pentru apropierea și aterizarea avute în vedere.</p>	Compatibil	
<p>NCC.OP.155 Realimentarea pe durata îmbarcării sau debarcării pasagerilor sau în timp ce pasagerii se află la bord</p> <p>(a) Aeronava nu se realimentează cu combustibil de aviație (AVGAS) sau cu combustibil de tip fracțiune largă sau cu un amestec din aceste tipuri de combustibil pe durata îmbarcării sau debarcării pasagerilor sau în timp ce aceștia se află la bord.</p> <p>(b) Pentru toate celelalte tipuri de combustibil/energie, trebuie să se ia măsurile necesare de precauție, iar la bordul aeronavei trebuie asigurat personal calificat, pregătit să inițieze și să conducă o evacuare a aeronavei prin cele mai practice și rapide mijloace disponibile.</p>	<p>NCC.OP.155 Realimentarea pe durata îmbarcării sau debarcării pasagerilor sau în timp ce pasagerii se află la bord</p> <p>(a) Aeronava nu se realimentează cu combustibil de aviație (AVGAS) sau cu combustibil de tip fracțiune largă sau cu un amestec din aceste tipuri de combustibil pe durata îmbarcării sau debarcării pasagerilor sau în timp ce aceștia se află la bord.</p> <p>(b) Pentru toate celelalte tipuri de combustibil/energie, trebuie să se ia măsurile necesare de precauție, iar la bordul aeronavei trebuie asigurat personal calificat, pregătit să inițieze și să conducă o evacuare a aeronavei prin cele mai practice și rapide mijloace disponibile.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>NCC.OP.157 Realimentarea cu motorul (motoarele) și/sau cu rotoarele în funcțiune – elicoptere</p> <p>(a) Realimentarea cu motorul (motoarele) și/sau cu rotoarele în funcțiune se efectuează numai:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. dacă nu există pasageri care se îmbarcă sau debarcă; 2. dacă operatorul aerodromului/locului de operare permite astfel de operațiuni; 3. în conformitate cu orice proceduri și limitări specifice din manualul de zbor al aeronavei (AFM); 4. cu tipurile de combustibil JET A sau JET A-1; precum și 5. în prezența instalațiilor sau echipamentelor adecvate de salvare și de stingere a incendiilor (RFF). <p>(b) Operatorul trebuie să evalueze riscurile asociate realimentării cu motorul (motoarele) și/sau cu rotoarele în funcțiune.</p> <p>(c) Operatorul trebuie să stabilească proceduri adecvate care trebuie urmate de către întregul personal implicat, precum membrii echipajului și personalul operațional de la sol.</p> <p>(d) Operatorul trebuie să își pregătească membrii echipajului și să se asigure că personalul operațional de la sol implicat este pregătit în mod corespunzător.</p> <p>(e) Operatorul trebuie să se asigure că procedura de realimentare a elicopterului cu motorul (motoarele) și/sau cu rotoarele în funcțiune este specificată în manualul de operațiuni. Această procedură, precum și orice modificare a sa</p>	<p>NCC.OP.157 Realimentarea cu motorul (motoarele) și/sau cu rotoarele în funcțiune – elicoptere</p> <p>(a) Realimentarea cu motorul (motoarele) și/sau cu rotoarele în funcțiune se efectuează numai:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. dacă nu există pasageri care se îmbarcă sau debarcă; 2. dacă operatorul aerodromului/locului de operare permite astfel de operațiuni; 3. în conformitate cu orice proceduri și limitări specifice din manualul de zbor al aeronavei (AFM); 4. cu tipurile de combustibil JET A sau JET A-1; precum și 5. în prezența instalațiilor sau echipamentelor adecvate de salvare și de stingere a incendiilor (RFF). <p>(b) Operatorul trebuie să evalueze riscurile asociate realimentării cu motorul (motoarele) și/sau cu rotoarele în funcțiune.</p> <p>(c) Operatorul trebuie să stabilească proceduri adecvate care trebuie urmate de către întregul personal implicat, precum membrii echipajului și personalul operațional de la sol.</p> <p>(d) Operatorul trebuie să își pregătească membrii echipajului și să se asigure că personalul operațional de la sol implicat este pregătit în mod corespunzător.</p> <p>(e) Operatorul trebuie să se asigure că procedura de realimentare a elicopterului</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
necesită aprobarea prealabilă a autorității competente.	cu motorul (motoarele) și/sau cu rotoarele în funcțiune este specificată în manualul de operațiuni. Această procedură, precum și orice modificare a sa necesită aprobarea prealabilă a AAC.		
<p>NCC.OP.160 Folosirea căștii</p> <p>(a) Fiecare membru al echipajului de zbor care trebuie să fie prezent în compartimentul echipajului de zbor trebuie să poarte o cască sau un dispozitiv echivalent. Casca se folosește ca dispozitiv principal pentru comunicațiile vocale cu ATS:</p> <p>1. la sol:</p> <p>(i) când se primește autorizarea de plecare din partea ATC prin intermediul comunicațiilor vocale; și</p> <p>(ii) când motoarele sunt pornite;</p> <p>2. în zbor:</p> <p>(i) sub altitudinea de tranziție; sau</p> <p>(ii) la 10 000 ft, luându-se în considerare valoarea mai mare; și</p> <p>3. ori de câte ori pilotul comandant consideră că este necesar.</p> <p>(b) În condițiile enumerate la litera (a), microfonul de cască sau dispozitivul echivalent trebuie să fie într-o poziție care să permită utilizarea sa pentru comunicații radio bidireționale.</p>	<p>NCC.OP.160 Folosirea căștii</p> <p>(a) Fiecare membru al echipajului de zbor care trebuie să fie prezent în compartimentul echipajului de zbor trebuie să poarte o cască sau un dispozitiv echivalent. Casca se folosește ca dispozitiv principal pentru comunicațiile vocale cu ATS: 1. la sol: (i) când se primește autorizarea de plecare din partea ATC prin intermediul comunicațiilor vocale; și (ii) când motoarele sunt pornite; 2. în zbor: (i) sub altitudinea de tranziție; sau (ii) la 10 000 ft, luându-se în considerare valoarea mai mare; și 3. ori de câte ori pilotul comandant consideră că este necesar. (b) În condițiile enumerate la litera (a), microfonul de cască sau dispozitivul echivalent trebuie să fie într-o poziție care să permită utilizarea sa pentru comunicații radio bidireționale</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>NCC.OP.165 Transportul pasagerilor Operatorul instituie proceduri pentru a se asigura că:</p> <p>(a) pasagerii sunt așezați în așa fel încât, în cazul în care se impune o evacuare de urgență, aceștia pot contribui la evacuarea aeronavei și nu împiedică desfășurarea acestei acțiuni;</p> <p>(b) înaintea și în timpul rulajului la sol, decolării și aterizării, precum și ori de câte ori pilotul comandant consideră că este necesar din motive de siguranță, fiecare pasager aflat la bord ocupă un scaun sau o cușetă și are centura de siguranță sau dispozitivul de reținere cuplat(ă) în mod corespunzător; și</p> <p>(c) ocuparea unui scaun al avionului de către mai mult de o persoană este permisă numai pentru anumite scaune, ocupate de un adult și un copil de vârstă mică asigurat în mod corespunzător cu o centură suplimentară ventrală sau cu alt dispozitiv de siguranță.</p>	<p>NCC.OP.165 Transportul pasagerilor Operatorul instituie proceduri pentru a se asigura că:</p> <p>(a) pasagerii sunt așezați în așa fel încât, în cazul în care se impune o evacuare de urgență, aceștia pot contribui la evacuarea aeronavei și nu împiedică desfășurarea acestei acțiuni;</p> <p>(b) înaintea și în timpul rulajului la sol, decolării și aterizării, precum și ori de câte ori pilotul comandant consideră că este necesar din motive de siguranță, fiecare pasager aflat la bord ocupă un scaun sau o cușetă și are centura de siguranță sau dispozitivul de reținere cuplat(ă) în mod corespunzător; și</p> <p>(c) ocuparea unui scaun al avionului de către mai mult de o persoană este permisă numai pentru anumite scaune, ocupate de un adult și un copil de vârstă mică asigurat în mod corespunzător cu o centură suplimentară ventrală sau cu alt dispozitiv de siguranță.</p>	Compatibil	
<p>NCC.OP.170 Asigurarea compartimentului pentru pasageri și a bucătăriei (bucătăriilor) Pilotul comandant se asigură că:</p> <p>(a) înainte de rulajul la sol, decolare și aterizare, toate ieșirile și căile de evacuare sunt libere; și</p> <p>(b) înainte de decolare și aterizare și ori de câte ori se consideră necesar din motive de siguranță, toate echipamentele și bagajele sunt asigurate în mod corespunzător.</p>	<p>NCC.OP.170 Asigurarea compartimentului pentru pasageri și a bucătăriei (bucătăriilor) Pilotul comandant se asigură că:</p> <p>(a) înainte de rulajul la sol, decolare și aterizare, toate ieșirile și căile de evacuare sunt libere; și</p> <p>(b) înainte de decolare și aterizare și ori de câte ori se consideră necesar din motive de</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	siguranță, toate echipamentele și bagajele sunt asigurate în mod corespunzător.		
<p>NCC.OP.175 Fumatul la bord Pilotul comandant nu permite fumatul la bord:</p> <p>(a) ori de câte ori se consideră că este necesar din motive de siguranță;</p> <p>(b) pe durata alimentării cu combustibil a aeronavei;</p> <p>(c) atât timp cât aeronava se află la sol, cu excepția cazului în care operatorul a instituit proceduri pentru reducerea riscurilor pe durata operațiunilor la sol;</p> <p>(d) în afara zonelor desemnate pentru fumat, pe culoarul (culoarele) de trecere și în toaletă (toailete);</p> <p>(e) în compartimentele de marfă și/sau în alte zone în care se transportă mărfuri care nu sunt depozitate în recipiente rezistente la foc sau acoperite cu materiale textile rezistente la foc; și</p> <p>(f) în acele zone ale compartimentelor pentru pasageri în care se furnizează oxigen.</p>	<p>NCC.OP.175 Fumatul la bord Pilotul comandant nu permite fumatul la bord:</p> <p>(a) ori de câte ori se consideră că este necesar din motive de siguranță;</p> <p>(b) pe durata alimentării cu combustibil a aeronavei;</p> <p>(c) atât timp cât aeronava se află la sol, cu excepția cazului în care operatorul a instituit proceduri pentru reducerea riscurilor pe durata operațiunilor la sol;</p> <p>(d) în afara zonelor desemnate pentru fumat, pe culoarul (culoarele) de trecere și în toaletă (toailete);</p> <p>(e) în compartimentele de marfă și/sau în alte zone în care se transportă mărfuri care nu sunt depozitate în recipiente rezistente la foc sau acoperite cu materiale textile rezistente la foc; și</p> <p>(f) în acele zone ale compartimentelor pentru pasageri în care se furnizează oxigen.</p>	Compatibil	
<p>NCC.OP.180 Condiții meteorologice (a) Pilotul comandant inițiază sau continuă un zbor în condiții VFR numai dacă cele mai recente informații meteorologice disponibile indică faptul că, de-a lungul rutei și la destinația avută în vedere, în momentul estimat al</p>	<p>NCC.OP.180 Condiții meteorologice (a) Pilotul comandant inițiază sau continuă un zbor în condiții VFR numai dacă cele mai recente informații meteorologice disponibile indică faptul că, de-a lungul rutei și la destinația avută în vedere, în</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>utilizării, condițiile meteorologice vor fi la nivelul sau peste nivelul minimelor de operare VFR aplicabile.</p> <p>(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.</p> <p>(c) Dacă un zbor conține segmente VFR și IFR, informațiile meteorologice menționate la literele (a) și (b) se aplică în măsura în care sunt relevante.</p>	<p>momentul estimat al utilizării, condițiile meteorologice vor fi la nivelul sau peste nivelul minimelor de operare VFR aplicabile.</p> <p>(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.</p> <p>(c) Dacă un zbor conține segmente VFR și IFR, informațiile meteorologice menționate la lit.(a) și (b) se aplică în măsura în care sunt relevante.</p>		
<p>NCC.OP.185 Gheața și alți contaminanți – proceduri la sol</p> <p>(a) Operatorul instituie proceduri care trebuie urmate în cazul în care sunt necesare operațiuni de dejivrare și antijivraj la sol și inspecții conexe ale aeronavei pentru a permite operarea în siguranță a acesteia.</p> <p>(b) Pilotul comandant nu trebuie să inițieze decolarea decât atunci când aeronava nu prezintă nicio depunere care ar putea afecta negativ performanța sau posibilitatea de control al aeronavei, cu excepția cazurilor permise în conformitate cu procedurile menționate la litera (a) și în conformitate cu AFM.</p>	<p>NCC.OP.185 Gheața și alți contaminanți – proceduri la sol</p> <p>(a) Operatorul instituie proceduri care trebuie urmate în cazul în care sunt necesare operațiuni de dejivrare și antijivraj la sol și inspecții conexe ale aeronavei pentru a permite operarea în siguranță a acesteia.</p> <p>(b) Pilotul comandant nu trebuie să inițieze decolarea decât atunci când aeronava nu prezintă nicio depunere care ar putea afecta negativ performanța sau posibilitatea de control al aeronavei, cu excepția cazurilor permise în conformitate cu procedurile</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
------------------------------	--	---------------------------------	--------------------

	menționate la litera (a) și în conformitate cu AFM.		
<p>NCC.OP.190 Gheața și alți contaminanți – proceduri în zbor</p> <p>(a) Operatorul instituie proceduri pentru zboruri desfășurate în condiții probabile sau certe de jivraj.</p> <p>(b) Pilotul comandant nu inițiază zborul și nici nu zboară intenționat în condiții de jivraj probabile sau certe decât în cazul în care aeronava este certificată și echipată pentru a face față unor astfel de condiții, după cum se menționează la punctul 2.a.5 din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008.</p> <p>(c) Dacă jivrajul depășește intensitatea pentru care aeronava este certificată sau dacă o aeronavă necertificată pentru zborul în condiții cunoscute de jivraj se confruntă cu condiții de jivraj, pilotul comandant părăsește fără întârziere zona cu condiții de jivraj, printr-o modificare de nivel și/sau rută, declarând, dacă este necesar, o urgență la ATC.</p>	<p>NCC.OP.190 Gheața și alți contaminanți – proceduri în zbor</p> <p>(a) Operatorul instituie proceduri pentru zboruri desfășurate în condiții probabile sau certe de jivraj.</p> <p>(b) Pilotul comandant nu inițiază zborul și nici nu zboară intenționat în condiții de jivraj probabile sau certe decât în cazul în care aeronava este certificată și echipată pentru a face față unor astfel de condiții, după cum se menționează la pct.6 alin.5) din anexa nr.3 la Codul aerian.</p> <p>(c) Dacă jivrajul depășește intensitatea pentru care aeronava este certificată sau dacă o aeronavă necertificată pentru zborul în condiții cunoscute de jivraj se confruntă cu condiții de jivraj, pilotul comandant părăsește fără întârziere zona cu condiții de jivraj, printr-o modificare de nivel și/sau rută, declarând, dacă este necesar, o urgență la ATC.</p>	Compatibil	
<p>NCC.OP.195 Condiții de decolare – avioane și elicoptere</p> <p>Înainte de a iniția decolarea, pilotul comandant trebuie să se asigure că:</p> <p>(a) condițiile meteorologice la aerodrom sau la locul de operare și starea pistei/FATO care</p>	<p>NCC.OP.195 Condiții de decolare – avioane și elicoptere</p> <p>Înainte de a iniția decolarea, pilotul comandant trebuie să se asigure că:</p> <p>(a) condițiile meteorologice la aerodrom sau la locul de operare și starea pistei/FATO care urmează a fi utilizată nu</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>urmează a fi utilizată nu vor împiedica decolarea și plecarea în condiții de siguranță și</p> <p>(b) minimele de operare pe aerodromul selectat sunt conforme cu toate elementele următoare:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. echipamentele operaționale de la sol; 2. sistemele operaționale ale aeronavei; 3. performanța aeronavei; 4. calificările echipajului de zbor. 	<p>vor împiedica decolarea și plecarea în condiții de siguranță;</p> <p>(b) minimele de operare pe aerodromul selectat sunt conforme cu următoarele elemente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. echipamentele operaționale de la sol; 2. sistemele operaționale ale aeronavei; 3. performanța aeronavei; 4. calificările echipajului de zbor. 		
<p>NCC.OP.200 Situații simulate în zbor</p> <p>(a) Atunci când transportă pasageri sau mărfuri, pilotul comandant nu simulează:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. situații care necesită aplicarea procedurilor pentru situații anormale și de urgență; sau 2. zborul în condiții meteorologice instrumentale (IMC). <p>(b) În pofida dispozițiilor de la litera (a), atunci când se efectuează zboruri de pregătire de către o organizație de pregătire menționată la articolul 10a din Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei, astfel de situații pot fi simulate cu elevi piloți la bord.</p>	<p>NCC.OP.200 Situații simulate în zbor</p> <p>(a) Atunci când transportă pasageri sau mărfuri, pilotul comandant nu simulează:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. situații care necesită aplicarea procedurilor pentru situații anormale și de urgență; sau 2. zborul IMC. <p>(b) În pofida dispozițiilor de la lit.(a), atunci când se efectuează zboruri de pregătire de către o organizație de pregătire menționate în capitolul XII din Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă, astfel de situații pot fi simulate cu elevi-piloți la bord.</p>	Compatibil	
<p>NCC.OP.205 Schema de combustibil/energie – Politica de gestionare a combustibilului/energiei în timpul zborului</p> <p>(a) Operatorul trebuie să instituie proceduri prin care să se asigure că în timpul zborului sunt efectuate verificări ale combustibilului/energiei și gestionarea combustibilului/energiei.</p>	<p>NCC.OP.205 Schema de combustibil/energie – politica de gestionare a combustibilului/energiei în timpul zborului</p> <p>(a) Operatorul trebuie să instituie proceduri prin care să se asigure că în timpul zborului sunt efectuate verificări ale</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(b) Pilotul comandant trebuie să monitorizeze cantitatea de combustibil/energie utilizabil(ă) rămasă la bord, pentru a se asigura că este protejată și că nu este mai mică decât cantitatea de combustibil/energie necesară pentru a se îndrepta către un aerodrom sau loc de operare unde se poate efectua o aterizare în siguranță.</p> <p>(c) Pilotul comandant trebuie să informeze controlul traficului aerian (ATC) cu privire la o stare de „combustibil/energie minim(ă)” declarând „MINIMUM FUEL” atunci când pilotul comandant:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. a hotărât să aterizeze pe un anumit aerodrom sau loc de operare; precum și 2. a calculat că orice modificare a autorizării existente pentru aerodromul sau locul de operare respectiv ori alte întârzieri în traficul aerian pot avea ca rezultat aterizarea cu mai puțin decât rezerva finală de combustibil/energie planificată. <p>(d) Pilotul comandant trebuie să declare o situație de „urgență de combustibil/energie” prin difuzarea mesajului „MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL” atunci când cantitatea de combustibil/energie utilizabil(ă) estimată a fi disponibilă la aterizarea la cel mai apropiat aerodrom sau loc de operare unde se poate efectua o aterizare în siguranță este mai mică decât rezerva finală de combustibil/energie planificată.</p>	<p>combustibilului/energiei și gestionarea combustibilului/energiei.</p> <p>(b) Pilotul comandant trebuie să monitorizeze cantitatea de combustibil/energie utilizabil(ă) rămasă la bord, pentru a se asigura că este protejată și că nu este mai mică decât cantitatea de combustibil/energie necesară pentru a se îndrepta către un aerodrom sau loc de operare unde se poate efectua o aterizare în siguranță.</p> <p>(c) Pilotul comandant trebuie să informeze controlul traficului aerian (ATC) cu privire la o stare de „combustibil/energie minim(ă)” declarând MINIMUM FUEL atunci când pilotul comandant:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. a hotărât să aterizeze pe un anumit aerodrom sau loc de operare; precum și 2. a calculat că orice modificare a autorizării existente pentru aerodromul sau locul de operare respectiv ori alte întârzieri în traficul aerian pot avea ca rezultat aterizarea cu mai puțin decât rezerva finală de combustibil/energie planificată. <p>(d) Pilotul comandant trebuie să declare o situație de „urgență de combustibil/energie” prin difuzarea mesajului «MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL» atunci când cantitatea de combustibil/energie utilizabil(ă) estimată a fi disponibilă la aterizarea la cel mai apropiat aerodrom sau loc de operare unde se poate efectua o aterizare în</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	siguranță este mai mică decât rezerva finală de combustibil/energie planificată.		
<p>NCC.OP.210 Utilizarea oxigenului suplimentar</p> <p>Pilotul comandant se asigură că atât el/ea, cât și membrii echipajului de zbor implicați în îndeplinirea sarcinilor esențiale pentru operarea în siguranță a unei aeronave în zbor folosesc continuu oxigen suplimentar ori de câte ori altitudinea cabinei depășește 10 000 ft pentru o perioadă mai lungă de 30 de minute și ori de câte ori altitudinea cabinei depășește 13 000 ft.</p>	<p>NCC.OP.210 Utilizarea oxigenului suplimentar</p> <p>Pilotul comandant se asigură că atât el/ea, cât și membrii echipajului de zbor implicați în îndeplinirea sarcinilor esențiale pentru operarea în siguranță a unei aeronave în zbor folosesc continuu oxigen suplimentar ori de câte ori altitudinea cabinei depășește 10 000 ft pentru o perioadă mai lungă de 30 de minute și ori de câte ori altitudinea cabinei depășește 13 000 ft.</p>	Compatibil	
<p>NCC.OP.215 Detectarea apropierii de sol</p> <p>Atunci când se detectează o apropiere nedorită față de sol, de către un membru al echipajului de zbor sau de către un sistem de avertizare privind apropierea față de sol, pilotul aflat la comenzi ia imediat acțiuni corective pentru a stabili condiții de zbor în siguranță.</p>	<p>NCC.OP.215 Detectarea apropierii de sol</p> <p>Atunci când se detectează o apropiere nedorită față de sol, de către un membru al echipajului de zbor sau de către un sistem de avertizare privind apropierea față de sol, pilotul aflat la comenzi ia imediat acțiuni corective pentru a stabili condiții de zbor în siguranță.</p>	Compatibil	
<p>NCC.OP.220 Sistemul de evitare a coliziunii în zbor (ACAS)</p> <p>Atunci când ACAS este instalat și în stare de funcțiune, operatorul stabilește proceduri operaționale și programe de pregătire astfel încât echipajul de zbor să fie pregătit în mod</p>	<p>NCC.OP.220 Sistemul de evitare a coliziunii în zbor (ACAS)</p> <p>Atunci când ACAS este instalat și în stare de funcțiune, operatorul stabilește proceduri operaționale și programe de pregătire astfel încât echipajul de zbor să</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
corespunzător pentru evitarea coliziunilor și să fie calificat pentru utilizarea de echipamente ACAS II.	fie pregătit în mod corespunzător pentru evitarea coliziunilor și să fie calificat pentru utilizarea de echipamente ACAS II.		
<p>NCC.OP.225 Condiții de apropiere și de aterizare – avioane și elicoptere</p> <p>Înainte de a iniția o operațiune de apropiere, pilotul comandant trebuie să se asigure că:</p> <p>(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 <i>go-around</i> în condiții de siguranță, având în vedere informațiile privind performanța cuprinse în manualul de operațiuni și</p> <p>(b) minimele de operare pe aerodromul selectat sunt conforme cu toate elementele următoare:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. echipamentele operaționale de la sol; 2. sistemele operaționale ale aeronavei; 3. performanța aeronavei; și 4. calificările echipajului de zbor. 	<p>NCC.OP.225 Condiții de apropiere și de aterizare – avioane și elicoptere</p> <p>Înainte de a iniția o operațiune de apropiere, pilotul comandant trebuie să se asigure că:</p> <p>(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 <i>go-around</i> în condiții de siguranță, având în vedere informațiile privind performanța cuprinse în manualul de operațiuni;</p> <p>(b) minimele de operare pe aerodromul selectat sunt conforme cu următoarele elemente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. echipamentele operaționale de la sol; 2. sistemele operaționale ale aeronavei; 3. performanța aeronavei; 4. calificările echipajului de zbor. 	Compatibil	
<p>NCC.OP.226 Condiții de apropiere și de aterizare – elicoptere</p> <p>Înainte de a iniția o apropiere în vederea aterizării, pilotul-comandant trebuie să se asigure că, potrivit informațiilor disponibile, condițiile meteorologice la aerodrom sau la locul de operare și starea zonei de apropiere finală și de decolare (FATO) care urmează să fie</p>	<p>NCC.OP.226 Condiții de apropiere și de aterizare – elicoptere</p> <p>Înainte de a iniția o apropiere în vederea aterizării, pilotul comandant trebuie să se asigure că, potrivit informațiilor disponibile, condițiile meteorologice la aerodrom sau la locul de operare și starea FATO care urmează să fie utilizată nu ar</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
utilizată nu ar împiedica o apropiere, o aterizare sau o apropiere întreruptă în condiții de siguranță.	împiedica o apropiere, o aterizare sau o apropiere întreruptă în condiții de siguranță.		
<p>NCC.OP.230 Inițierea și continuarea apropierii</p> <p>(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:</p> <ol style="list-style-type: none"> dincolo de un punct în care avionul este cu 1 000 ft deasupra cotei aerodromului sau în segmentul de apropiere finală (FAS), dacă DH sau MDH este mai mare de 1 000 ft. <p>(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:</p> <ol style="list-style-type: none"> dincolo de un punct în care elicopterul este cu 1 000 ft deasupra cotei aerodromului sau în FAS, dacă DH sau MDH este mai mare de 1 000 ft. <p>(c) Dacă reperul vizual necesar nu este stabilit, se execută o apropiere întreruptă la DA/H sau MDA/H sau înainte de aceasta.</p> <p>(d) Dacă reperul vizual necesar nu este menținut după DA/H sau MDA/H, se execută imediat o manevră <i>go-around</i>.</p>	<p>NCC.OP.230 Inițierea și continuarea apropierii</p> <p>(a) În cazul avioanelor, dacă VIS raportată 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:</p> <ol style="list-style-type: none"> dincolo de un punct în care avionul este cu 1 000 ft deasupra cotei aerodromului; sau în segmentul de apropiere finală (FAS), dacă DH sau MDH este mai mare de 1 000 ft. <p>(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:</p> <ol style="list-style-type: none"> dincolo de un punct în care elicopterul este cu 1 000 ft deasupra cotei aerodromului; sau în FAS, dacă DH sau MDH este mai mare de 1 000 ft. 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(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.</p> <p>(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.</p>	<p>(c) Dacă reperul vizual necesar nu este stabilit, se execută o apropiere întreruptă la DA/H sau MDA/H, sau înainte de aceasta.</p> <p>(d) Dacă reperul vizual necesar nu este menținut după DA/H sau MDA/H, se execută imediat o manevră go-around.</p> <p>(e) În pofida dispozițiilor literei (a), în cazul în care nu se raportează nicio RVR, iar VIS raportată este mai mică decât minima aplicabilă, dar CMV este mai mare sau egală cu minima aplicabilă, apropierea instrumentală poate fi continuată până la DA/H sau MDA/H.</p> <p>(f) În pofida dispozițiilor 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.</p>		
<p>NCC.OP.235 Operațiuni EFVS 200</p> <p>(a) Un operator care intenționează să efectueze operațiuni EFVS 200 cu credite operaționale și fără o aprobare specifică trebuie să se asigure că:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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; 	<p>NCC.OP.235 Operațiuni EFVS 200</p> <p>(a) Un operator care intenționează să efectueze operațiuni EFVS 200 cu credite operaționale și fără o aprobare specifică trebuie să se asigure că:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 acestora și a 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>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 autoritatea competentă.</p>	<p>personalului 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; 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 dispozițiilor 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.</p>		
<p>SUBPARTEA C PERFORMANȚELE AERONAVEI ȘI LIMITĂRILE DE OPERARE ALE ACESTEIA NCC.POL.100 Limitări de operare – toate aeronavele (a) În orice fază a operării, încărcarea, masa și poziția centrului de greutate (CG) ale aeronavei trebuie să respecte orice limitare specificată în AFM sau în manualul de operațiuni, în cazul în care acesta este mai restrictiv.</p>	<p>SUBPARTEA C PERFORMANȚELE AERONAVEI ȘI LIMITĂRILE DE OPERARE ALE ACESTEIA NCC.POL.100 Limitări de operare – toate aeronavele (a) În orice fază a operării, încărcarea, masa și poziția CG ale aeronavei trebuie să respecte orice limitare specificată în AFM sau în manualul de operațiuni, în cazul în care acesta este mai restrictiv.</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(b) Plăcile, listele, marcajele instrumentelor sau combinațiile acestora care conțin respectivele limitări de operare prevăzute în AFM pentru prezentarea vizuală trebuie afișate în aeronavă.	(b) Plăcile, listele, marcajele instrumentelor sau combinațiile acestora care conțin respectivele limitări de operare prevăzute în AFM pentru prezentarea vizuală trebuie afișate în aeronavă.		
<p>NCC.POL.105 Masa și centrajul, încărcarea</p> <p>(a) Operatorul stabilește masa și CG ale oricărei aeronave prin cântărire efectivă înainte de darea în exploatare inițială. Efectele cumulate ale modificărilor și reparațiilor asupra masei și centrajului trebuie să fie motivate și dovedite în mod corespunzător prin documente. Aeronavele trebuie să fie recântărite atunci când efectul modificărilor asupra masei și centrajului nu se cunoaște cu precizie.</p> <p>(b) Cântărirea se efectuează de producătorul aeronavei sau de o organizație de întreținere aprobată.</p> <p>(c) Operatorul stabilește masa tuturor elementelor de operare și a membrilor echipajului, inclusă în masa operațională a aeronavei goale, prin cântărire efectivă, incluzând toate bagajele echipajului, sau prin utilizarea de mase standard. Influența poziției lor asupra CG al aeronavei trebuie să fie determinată. Atunci când se utilizează masele standard, trebuie folosite următoarele valori ale masei pentru membrii echipajului în vederea stabilirii masei operaționale a aeronavei goale: 1. 85 kg, inclusiv bagajele de mână, pentru membrii echipajului de zbor/personalului tehnic; și</p>	<p>NCC.POL.105 Masa și centrajul, încărcarea</p> <p>(a) Operatorul stabilește masa și CG ale oricărei aeronave prin cântărire efectivă înainte de darea în exploatare inițială. Efectele cumulate ale modificărilor și reparațiilor asupra masei și centrajului trebuie să fie motivate și dovedite în mod corespunzător prin documente. Aeronavele trebuie să fie recântărite atunci când efectul modificărilor asupra masei și centrajului nu se cunoaște cu precizie.</p> <p>(b) Cântărirea se efectuează de producătorul aeronavei sau de o organizație de întreținere aprobată (AMO).</p> <p>(c) Operatorul stabilește masa tuturor elementelor de operare și a membrilor echipajului, inclusă în masa operațională a aeronavei goale, prin cântărire efectivă, incluzând toate bagajele echipajului, sau prin utilizarea de mase standard. Influența poziției lor asupra CG al aeronavei trebuie să fie determinată. Atunci când se utilizează masele standard, trebuie folosite următoarele valori ale masei pentru membrii echipajului în vederea stabilirii masei operaționale a aeronavei goale:</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>2. 75 kg pentru membrii echipajului de cabină. (d) Operatorul instituie proceduri pentru a permite pilotului comandant stabilirea masei încărcăturii transportate, inclusiv orice balast, prin:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. cântărire efectivă; 2. determinarea masei încărcăturii transportate în conformitate cu masele standard ale pasagerilor și bagajelor; sau 3. calculul masei pasagerilor pe baza unei declarații efectuate de fiecare pasager sau în numele acestuia și adunarea acestei mase la o masă prestabilită a bagajelor de mână și îmbrăcămintei, atunci când numărul de locuri pentru pasageri disponibile în aeronavă este: <ol style="list-style-type: none"> (i) mai mic de 10 pentru avioane; sau (ii) mai mic de șase pentru elicoptere. <p>(e) Atunci când se utilizează mase standard, trebuie utilizate următoarele valori ale masei:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. pentru pasageri, cele din tabelele 1 și 2, în care sunt incluse bagajele de mână și masa oricărui copil de vârstă mică ținut în brațe de un adult pe un loc de pasager: <p><u>Tabelul 1</u> Mase standard pentru pasageri – aeronave cu un număr total de locuri pentru pasageri de 20 sau mai mult</p> <p><u>Tabelul 2</u> Mase standard pentru pasageri – aeronave cu un număr total de locuri pentru pasageri de 19 sau mai puțin</p> <p><u>Tabelul 3</u></p>	<p>1. 85 kg, inclusiv bagajele de mână, pentru membrii echipajului de zbor/personalului tehnic; și</p> <p>2. 75 kg pentru membrii echipajului de cabină.</p> <p>(d) Operatorul instituie proceduri pentru a permite pilotului comandant stabilirea masei încărcăturii transportate, inclusiv orice balast, prin:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. cântărire efectivă; 2. determinarea masei încărcăturii transportate în conformitate cu masele standard ale pasagerilor și bagajelor; sau 3. calculul masei pasagerilor pe baza unei declarații efectuate de fiecare pasager sau în numele acestuia și adunarea acestei mase la o masă prestabilită a bagajelor de mână și îmbrăcămintei, atunci când numărul de locuri pentru pasageri disponibile în aeronavă este: <ol style="list-style-type: none"> (i) mai mic de 10 pentru avioane; sau (ii) mai mic de 6 pentru elicoptere. <p>(e) Atunci când se utilizează mase standard, trebuie utilizate următoarele valori ale masei:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. pentru pasageri, cele din tabelele 1 și 2, în care sunt incluse bagajele de mână și masa oricărui copil de vârstă mică ținut în brațe de un adult pe un loc de pasager: <p><u>Tabelul 1</u> Mase standard pentru pasageri – aeronave cu un număr total de locuri pentru pasageri de 20 sau mai mult</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>Mase standard pentru bagaje – avioane cu un număr total de locuri pentru pasageri de 20 sau mai mult</p> <p>(ii) pentru elicoptere, dacă numărul total de locuri pentru pasageri disponibil în elicopter este de 20 sau mai mult, valoarea standard a masei pentru bagajele înregistrate de 13 kg.</p> <p>(f) Pentru aeronavele cu 19 locuri pentru pasageri sau mai puțin, masa reală a bagajelor înregistrate se stabilește:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. prin cântărire; sau 2. prin calcul, pe baza unei declarații efectuate de fiecare pasager sau în numele acestuia. În cazul în care acest lucru nu este posibil din punct de vedere practic, se utilizează o masă standard minimă de 13 kg. <p>(g) Operatorul instituie proceduri care să permită pilotului comandant să determine masa combustibilului transportat folosind densitatea reală sau, în cazul în care aceasta nu este cunoscută, densitatea calculată după o metodă specificată în manualul de operațiuni.</p> <p>(h) Pilotul comandant se asigură că încărcarea:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. aeronavei se efectuează sub supravegherea personalului calificat; și a 2. încărcăturii transportate se face în conformitate cu datele utilizate pentru calculul masei și centrului aeronavei. <p>(i) Operatorul instituie proceduri care să permită pilotului comandant să respecte limitele structurale suplimentare, cum ar fi limitările de rezistență a podelei, sarcina maximă pe metru liniar, masa maximă pentru fiecare</p>	<p><u>Tabelul 2</u> Mase standard pentru pasageri – aeronave cu un număr total de locuri pentru pasageri de 19 sau mai puțin</p> <p><u>Tabelul 3</u> Mase standard pentru bagaje – avioane cu un număr total de locuri pentru pasageri de 20 sau mai mult</p> <p>(i) pentru elicoptere, dacă numărul total de locuri pentru pasageri disponibil în elicopter este de 20 sau mai mult, valoarea standard a masei pentru bagajele înregistrate de 13 kg.</p> <p>(f) Pentru aeronavele cu 19 locuri pentru pasageri sau mai puțin, masa reală a bagajelor înregistrate se stabilește:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. prin cântărire; sau 2. prin calcul, pe baza unei declarații efectuate de fiecare pasager sau în numele acestuia. În cazul în care acest lucru nu este posibil din punct de vedere practic, se utilizează o masă standard minimă de 13 kg. <p>(g) Operatorul instituie proceduri care să permită pilotului comandant să determine masa combustibilului transportat folosind densitatea reală sau, în cazul în care aceasta nu este cunoscută, densitatea calculată după o metodă specificată în manualul de operațiuni.</p> <p>(h) Pilotul comandant se asigură că încărcarea:</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>compartiment de marfă și limita maximă de locuri.</p> <p>(j) Operatorul trebuie să specifice, în manualul de operațiuni, principiile și metodele folosite în procesul de încărcare și în sistemul de masă și centraj care îndeplinesc cerințele de la literele (a)-(i). Acest sistem trebuie să acopere toate tipurile de operațiuni avute în vedere.</p>	<p>1.aeronavei se efectuează sub supravegherea personalului calificat; și</p> <p>2. încărcăturii transportate se face în conformitate cu datele utilizate pentru calculul masei și centrajului aeronavei.</p> <p>(i) Operatorul instituie proceduri care să permită pilotului comandant să respecte limitele structurale suplimentare, cum ar fi limitările de rezistență a podelei, sarcina maximă pe metru liniar, masa maximă pentru fiecare compartiment de marfă și limita maximă de locuri.</p> <p>(j) Operatorul trebuie să specifice, în manualul de operațiuni, principiile și metodele folosite în procesul de încărcare și în sistemul de masă și centraj care îndeplinesc cerințele de la lit. (a)-(i). Acest sistem trebuie să acopere toate tipurile de operațiuni avute în vedere.</p>		
<p>NCC.POL.110 Datele și documentația referitoare la masă și centraj</p> <p>(a) Operatorul trebuie să stabilească datele privind masa și centrajul și să întocmească documentația privind masa și centrajul înainte de fiecare zbor, specificând încărcătura și repartizarea acesteia, în așa fel încât limitele de masă și centraj ale aeronavei să nu fie depășite. Documentația privind masa și centrajul trebuie să conțină următoarele informații:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. înmatricularea și tipul aeronavei; 2. numărul și data de identificare ale zborului, după caz; 	<p>NCC.POL.110 Datele și documentația referitoare la masă și centraj</p> <p>(a) Operatorul trebuie să stabilească datele privind masa și centrajul și să întocmească documentația privind masa și centrajul înainte de fiecare zbor, specificând încărcătura și repartizarea acesteia, în așa fel încât limitele de masă și centraj ale aeronavei să nu fie depășite. Documentația privind masa și centrajul trebuie să conțină următoarele informații:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. înmatricularea și tipul aeronavei; 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>3. numele pilotului comandant; 4. numele persoanei care a întocmit documentul; 5. masa operațională a aeronavei goale și CG corespunzător al aeronavei; 6. masa combustibilului/energiei la decolare și masa combustibilului/energiei pentru zborul pe rută; 7. masa altor consumabile în afara combustibilului/energiei, dacă este cazul; 8. componentele încărcăturii, inclusiv pasageri, bagaje, marfă și balast; 9. masa la decolare, masa la aterizare și masa fără combustibil/energie; 10. pozițiile aplicabile ale CG al aeronavei; și 11. valorile de limită ale masei și CG.</p> <p>(b) Atunci când datele și documentația privind masa și centrajul sunt generate de un sistem computerizat de masă și centraj, operatorul trebuie să verifice integritatea datelor rezultate.</p> <p>(c) Dacă încărcarea aeronavei nu este supravegheată de pilotul comandant, persoana care supraveghează încărcarea aeronavei trebuie să confirme prin semnătură sau o metodă echivalentă faptul că încărcătura și repartizarea acesteia sunt în conformitate cu documentația privind masa și centrajul întocmită de pilotul comandant. Pilotul comandant își declară acceptul prin contrasemnare sau o metodă echivalentă.</p> <p>(d) Operatorul trebuie să specifice proceduri pentru schimbări de ultim moment ale încărcăturii pentru a se asigura că:</p>	<p>2. numărul și data de identificare ale zborului, după caz; 3. numele pilotului comandant; 4. numele persoanei care a întocmit documentul; 5. masa operațională a aeronavei goale și CG corespunzător al aeronavei; 6. masa combustibilului/energiei la decolare și masa combustibilului/energiei pentru zborul pe rută; 7. masa altor consumabile în afara combustibilului/energiei, dacă este cazul; 8. componentele încărcăturii, inclusiv pasageri, bagaje, marfă și balast; 9. masa la decolare, masa la aterizare și masa fără combustibil/energie; 10. pozițiile aplicabile ale CG al aeronavei; și 11. valorile de limită ale masei și CG.</p> <p>(b) Atunci când datele și documentația privind masa și centrajul sunt generate de un sistem computerizat de masă și centraj, operatorul trebuie să verifice integritatea datelor rezultate.</p> <p>(c) Dacă încărcarea aeronavei nu este supravegheată de pilotul comandant, persoana care supraveghează încărcarea aeronavei trebuie să confirme prin semnătură sau o metodă echivalentă faptul că încărcătura și repartizarea acesteia sunt în conformitate cu documentația privind masa și centrajul întocmită de pilotul comandant. Pilotul comandant își declară</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>1. orice schimbare de ultim moment apărută după finalizarea documentației privind masa și centrajul este introdusă în documentele de planificare a zborului care cuprind documentația privind masa și centrajul;</p> <p>2. este specificată limita maximă a numărului de pasageri sau a încărcăturii în cală care poate fi acceptată ca schimbare de ultim moment; și</p> <p>3. în cazul în care se depășește această valoare maximă, se întocmește o nouă documentație privind masa și centrajul.</p>	<p>acceptul prin contrasemnare sau o metodă echivalentă.</p> <p>(d) Operatorul trebuie să specifice proceduri pentru schimbări de ultim moment ale încărcăturii pentru a se asigura că:</p> <p>1. orice schimbare de ultim moment apărută după finalizarea documentației privind masa și centrajul este introdusă în documentele de planificare a zborului care cuprind documentația privind masa și centrajul;</p> <p>2. este specificată limita maximă a numărului de pasageri sau a încărcăturii în cală care poate fi acceptată ca schimbare de ultim moment; și</p> <p>3. în cazul în care se depășește această valoare maximă, se întocmește o nouă documentație privind masa și centrajul.</p>		
<p>NCC.POL.111 Datele și documentația referitoare la masă și centraj – cerințe mai puțin restrictive</p> <p>Fără a aduce atingere dispozițiilor de la NCC.POL.110 litera (a) punctul 5, nu este neapărat necesar ca poziția CG să apară în documentația privind masa și centrajul, dacă repartizarea încărcăturii este conformă cu tabelul centrajului calculat în prealabil sau dacă se poate demonstra că, pentru operațiunile planificate, se poate asigura un centraj corect, oricare ar fi încărcătura reală.</p>	<p>NCC.POL.111 Datele și documentația referitoare la masă și centraj – cerințe mai puțin restrictive</p> <p>Fără a aduce atingere dispozițiilor de la NCC.POL.110 lit.(a) pct.5, nu este neapărat necesar ca poziția CG să apară în documentația privind masa și centrajul, dacă repartizarea încărcăturii este conformă cu tabelul centrajului calculat în prealabil sau dacă se poate demonstra că, pentru operațiunile planificate, se poate asigura un centraj corect, oricare ar fi încărcătura reală.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>NCC.POL.115 Performanța – generalități Pilotul comandant operează aeronava numai în cazul în care performanța este suficientă pentru a se conforma reglementărilor aeronautice aplicabile și oricăror alte restricții aplicabile zborului, spațiului aerian sau aerodromurilor ori locurilor de operare utilizate, ținând seama de precizia graficelor din orice diagrame și hărți utilizate.</p>	<p>NCC.POL.115 Performanța – generalități Pilotul comandant operează aeronava numai în cazul în care performanța este suficientă pentru a se conforma reglementărilor aeronautice aplicabile și oricăror alte restricții aplicabile zborului, spațiului aerian sau aerodromurilor ori locurilor de operare utilizate, ținând seama de precizia graficelor din orice diagrame și hărți utilizate.</p>	Compatibil	
<p>NCC.POL.120 Limitări privind masa la decolare – avioane Operatorul se asigură că: (a) masa avionului la începutul decolării nu depășește limitările de masă: 1. la decolare, după cum se prevede la NCC.POL.125; 2. în timpul zborului pe rută cu un motor inoperant (OEI), după cum se prevede la NCC.POL.130; și 3. la aterizare, după cum se prevede la NCC.POL.135; ținând cont de reducerile prevăzute de masă pe parcursul desfășurării zborului și de largarea combustibilului. (b) masa la începutul decolării nu depășește niciodată masa maximă la decolare specificată în AFM pentru altitudinea barometrică corespunzătoare altitudinii aerodromului sau locului de operare, iar dacă se utilizează ca parametru pentru a determina masa maximă la</p>	<p>NCC.POL.120 Limitări privind masa la decolare – avioane Operatorul se asigură că: (a) masa avionului la începutul decolării nu depășește limitările de masă: 1. la decolare, după cum se prevede la NCC.POL.125; 2. în timpul zborului pe rută cu un motor inoperant (OEI), după cum se prevede la NCC.POL.130; și 3. la aterizare, după cum se prevede la NCC.POL.135; ținând cont de reducerile prevăzute de masă pe parcursul desfășurării zborului și de largarea combustibilului. (b) masa la începutul decolării nu depășește niciodată masa maximă la decolare specificată în AFM pentru altitudinea barometrică corespunzătoare altitudinii aerodromului sau locului de operare, iar dacă se utilizează ca parametru pentru a determina masa maximă la</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>decolare, pentru orice altă condiție atmosferică locală; și</p> <p>(c) masa estimată pentru ora preconizată de aterizare la aerodromul sau locul de operare prevăzut pentru aterizare sau la orice alt aerodrom de rezervă la destinație nu depășește niciodată masa maximă la aterizare specificată în AFM pentru altitudinea barometrică corespunzătoare altitudinii respectivelor aerodromuri sau locuri de operare, iar dacă se utilizează ca parametru pentru a determina masa maximă la aterizare, pentru orice altă condiție atmosferică locală.</p>	<p>decolare, pentru orice altă condiție atmosferică locală; și</p> <p>(c) masa estimată pentru ora preconizată de aterizare la aerodromul sau locul de operare prevăzut pentru aterizare sau la orice alt aerodrom de rezervă la destinație nu depășește niciodată masa maximă la aterizare specificată în AFM pentru altitudinea barometrică corespunzătoare altitudinii respectivelor aerodromuri sau locuri de operare, iar dacă se utilizează ca parametru pentru a determina masa maximă la aterizare, pentru orice altă condiție atmosferică locală.</p>		
<p>NCC.POL.125 Decolarea – avioane</p> <p>(a) La determinarea masei maxime la decolare, pilotul comandant ține seama de următoarele:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. distanța de decolare calculată nu trebuie să depășească distanța de decolare disponibilă, cu o lungime a prelungirii degajate care să nu depășească jumătate din distanța de rulare la decolare disponibilă; 2. distanța de rulare la decolare calculată nu trebuie să depășească distanța de rulare la decolare disponibilă; 3. se utilizează o singură valoare a V_1 în cazul decolării întrerupte sau continuate, în cazul în care în AFM se specifică o V_1; și 4. pe o pistă udă sau contaminată, masa la decolare nu trebuie să depășească masa permisă pentru decolarea de pe o pistă uscată în aceleași condiții. 	<p>NCC.POL.125 Decolarea – avioane</p> <p>(a) La determinarea masei maxime la decolare, pilotul comandant ține seama de următoarele:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. distanța de decolare calculată nu trebuie să depășească distanța de decolare disponibilă, cu o lungime a prelungirii degajate care să nu depășească jumătate din distanța de rulare la decolare disponibilă; 2. distanța de rulare la decolare calculată nu trebuie să depășească distanța de rulare la decolare disponibilă; 3. se utilizează o singură valoare a V_1 în cazul decolării întrerupte sau continuate, în cazul în care în AFM se specifică o V_1; și 4. pe o pistă udă sau contaminată, masa la decolare nu trebuie să depășească masa 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(b) Cu excepția unui avion echipat cu motoare turbopropulsoare, care are o masă maximă la decolare de maximum 5 700 kg, în cazul cedării unui motor în timpul decolării, pilotul comandant trebuie să se asigure că avionul are capacitatea:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. de a întrerupe decolarea și de a se opri pe distanța de accelerare-oprire disponibilă sau pe pista disponibilă; sau 2. de a continua decolarea și de a depăși toate obstacolele de pe traiectoria de zbor cu o marjă adecvată până când avionul se află în poziția în care se conformează dispozițiilor de la NCC.POL.130. 	<p>permisă pentru decolarea de pe o pistă uscată în aceleași condiții;</p> <p>(b) Cu excepția unui avion echipat cu motoare turbopropulsoare, care are o masă maximă la decolare de maximum 5 700 kg, în cazul cedării unui motor în timpul decolării, pilotul comandant trebuie să se asigure că avionul are capacitatea:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. de a întrerupe decolarea și de a se opri pe distanța de accelerare-oprire disponibilă sau pe pista disponibilă; sau 2. de a continua decolarea și de a depăși toate obstacolele de pe traiectoria de zbor cu o marjă adecvată până când avionul se află în poziția în care se conformează dispozițiilor de la NCC.POL.130. 		
<p>NCC.POL.130 Zborul pe rută – un motor inoperant – avioane</p> <p>Pilotul comandant se asigură că, în eventualitatea în care un motor devine inoperant în orice punct de-a lungul rutei, un avion multimotor are capacitatea de a continua zborul către un aerodrom sau loc de operare adecvat fără să zboare în niciun punct sub altitudinea minimă de trecere a obstacolelor.</p>	<p>NCC.POL.130 Zborul pe rută – un motor inoperant – avioane</p> <p>Pilotul comandant se asigură că, în eventualitatea în care un motor devine inoperant în orice punct de-a lungul rutei, un avion multimotor are capacitatea de a continua zborul către un aerodrom sau loc de operare adecvat fără să zboare în niciun punct sub altitudinea minimă de trecere a obstacolelor.</p>	Compatibil	
<p>NCC.POL.135 Aterizarea – avioane</p> <p>Pilotul comandant se asigură că la orice aerodrom sau loc de operare, după depășirea tuturor obstacolelor de pe traiectoria de apropiere cu o marjă de siguranță, avionul poate</p>	<p>NCC.POL.135 Aterizarea – avioane</p> <p>Pilotul comandant se asigură că la orice aerodrom sau loc de operare, după depășirea tuturor obstacolelor de pe traiectoria de apropiere cu o marjă de</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>să aterizeze și să oprească sau, în cazul unui hidroavion, să ajungă la o viteză suficient de scăzută, pe distanța de aterizare disponibilă. Se prevăd toleranțe pentru variații prevăzute în tehnicile de apropiere și de aterizare, în cazul în care nu s-au prevăzut astfel de toleranțe la programarea datelor de performanță.</p>	<p>siguranță, avionul poate să aterizeze și să oprească sau, în cazul unui hidroavion, să ajungă la o viteză suficient de scăzută, pe distanța de aterizare disponibilă. Se prevăd toleranțe pentru variații prevăzute în tehnicile de apropiere și de aterizare, în cazul în care nu s-au prevăzut astfel de toleranțe la programarea datelor de performanță.</p>		
<p>SUBPARTEA D INSTRUMENTE, DATE ȘI ECHIPAMENTE SECȚIUNEA 1 Avioane NCC.IDE.A.100 Instrumente și echipamente – generalități</p> <p>(a) Instrumentele și echipamentele obligatorii conform prezentei subpărți trebuie să fie aprobate în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile dacă sunt:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. utilizate de echipajul de zbor pentru a controla traiectoria de zbor; 2. utilizate pentru a respecta NCC.IDE.A.245; 3. utilizate pentru a respecta NCC.IDE.A.250; sau 4. instalate în avion. <p>(b) Pentru următoarele elemente, atunci când sunt obligatorii conform prezentei subpărți, nu este necesară aprobarea echipamentului:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. siguranțe de rezervă; 2. lanterne autonome; 3. un mijloc precis de indicare a timpului; 4. suport pentru hărți; 	<p>SUBPARTEA D INSTRUMENTE, DATE ȘI ECHIPAMENTE Secțiunea 1 Avioane NCC.IDE.A.100 Instrumente și echipamente – generalități</p> <p>(a) Instrumentele și echipamentele obligatorii conform prezentei subpărți trebuie să fie aprobate în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile dacă sunt:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. utilizate de echipajul de zbor pentru a controla traiectoria de zbor; 2. utilizate pentru a respecta NCC.IDE.A.245; 3. utilizate pentru a respecta NCC.IDE.A.250; sau 4. instalate în avion. <p>(b) Pentru următoarele elemente, atunci când sunt obligatorii conform prezentei subpărți, nu este necesară aprobarea echipamentului:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. siguranțe de rezervă; 	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>5. truse de prim ajutor; 6. echipamente de supraviețuire și de semnalizare; 7. ancoră plutitoare și echipamente pentru amarare; și 8. dispozitive de siguranță pentru copii. (c) Instrumentele și echipamentele sau accesoriile care nu sunt impuse de prezenta anexă, precum și orice alte echipamente care nu sunt impuse de prezentul regulament, dar care sunt transportate la bord în timpul unui zbor respectă următoarele cerințe: 1. informațiile oferite de aceste instrumente, echipamente sau accesorii nu se folosesc de către membrii echipajului de zbor pentru a se conforma anexei II la Regulamentul (UE) 2018/1139 sau punctelor NCC.IDE.A.245 și NCC.IDE.A.250 din prezenta anexă; 2. instrumentele și echipamentele nu afectează navigabilitatea avionului, nici în cazul defectării sau al proastei funcționări. (d) Instrumentele și echipamentele trebuie să fie utilizabile rapid sau ușor accesibile din postul la care este așezat membrul echipajului de zbor care are nevoie să le utilizeze. (e) Acele instrumente care sunt folosite de un membru al echipajului de zbor trebuie dispuse astfel încât să permită membrului echipajului de zbor să vadă rapid indicațiile de la postul său, cu devierea minimă posibilă a poziției și a direcției privirii adoptate în mod normal de acesta atunci când privește înainte, în sensul traiectoriei de zbor.</p>	<p>2. lanterne autonome; 3. un mijloc precis de indicare a timpului; 4. suport pentru hărți; 5. truse de prim ajutor; 6. echipamente de supraviețuire și de semnalizare; 7. ancoră plutitoare și echipamente pentru amarare; și 8. dispozitive de siguranță pentru copii. (c) Instrumentele și echipamentele sau accesoriile care nu sunt impuse de anexa nr.6 (Partea NCC), precum și orice alte echipamente care nu sunt impuse de Regulament, dar care sunt transportate la bord în timpul unui zbor respectă următoarele cerințe: 1. informațiile oferite de aceste instrumente, echipamente sau accesorii nu se folosesc de către membrii echipajului de zbor pentru a se conforma anexei nr.1 la Codul aerian sau NCC.IDE.A.245 și NCC.IDE.A.250; 2. instrumentele și echipamentele nu afectează navigabilitatea avionului, nici în cazul defectării sau al proastei funcționări. (d) Instrumentele și echipamentele trebuie să fie utilizabile rapid sau ușor accesibile din postul la care este așezat membrul echipajului de zbor care are nevoie să le utilizeze. (e) Acele instrumente care sunt folosite de un membru al echipajului de zbor trebuie dispuse astfel încât să permită membrului</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(f) Toate echipamentele de urgență obligatorii trebuie să fie ușor accesibile pentru utilizare imediată.	echipajului de zbor să vadă rapid indicațiile de la postul său, cu devierea minimă posibilă a poziției și a direcției privirii adoptate în mod normal de acesta atunci când privește înainte, în sensul traiectoriei de zbor. (f) Toate echipamentele de urgență obligatorii trebuie să fie ușor accesibile pentru utilizare imediată.		
<p>NCC.IDE.A.105 Echipamentul minim de zbor</p> <p>Nu se inițiază un zbor în momentul în care oricare dintre instrumentele, echipamentele sau funcțiile avionului necesare pentru zborul avut în vedere este nefuncțional(ă) sau lipsește, cu excepția cazului în care:</p> <p>(a) avionul este operat în conformitate cu lista echipamentului minim (MEL) a operatorului;</p> <p>(b) operatorul are aprobarea autorității competente de a opera avionul în limitele listei master a echipamentului minim („MMEL”) în conformitate cu anexa III punctul ORO.MLR.105 litera (j) sau</p> <p>(c) avionul dispune de o autorizație de zbor emisă în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile.</p>	<p>NCC.IDE.A.105 Echipamentul minim de zbor</p> <p>Nu se inițiază un zbor în momentul în care oricare dintre instrumentele, echipamentele sau funcțiile avionului necesare pentru zborul avut în vedere este nefuncțional(ă) sau lipsește, cu excepția cazului în care:</p> <p>(a) avionul este operat în conformitate cu MEL a operatorului;</p> <p>(b) operatorul are aprobarea AAC de a opera avionul în limitele MMEL în conformitate cu ORO.MLR.105 lit. (j), sau</p> <p>(c) avionul dispune de o autorizație de zbor emisă în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile.</p>	Compatibil	
<p>NCC.IDE.A.110 Siguranțe electrice de rezervă</p> <p>Avioanele trebuie să fie echipate cu siguranțe electrice de rezervă, cu puterile nominale prevăzute pentru protecția integrală a circuitului,</p>	<p>NCC.IDE.A.110 Siguranțe electrice de rezervă</p> <p>Avioanele trebuie să fie echipate cu siguranțe electrice de rezervă, cu puterile nominale prevăzute pentru protecția integrală a circuitului, pentru înlocuirea</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>pentru înlocuirea acelor siguranțe a căror înlocuire este permisă în zbor.</p>	<p>acelor siguranțe a căror înlocuire este permisă în zbor.</p>		
<p>NCC.IDE.A.115 Lumini de operare Avioanele operate pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu: (a) un sistem de lumini anticoliziune; (b) lumini de navigație/poziție; (c) lumină de aterizare; (d) un sistem de lumini alimentat de la sistemul electric al avionului pentru asigurarea unei iluminări adecvate a tuturor instrumentelor și echipamentelor esențiale pentru operarea în siguranță a avionului; (e) un sistem de lumini alimentat de la sistemul electric al avionului pentru asigurarea iluminării în toate compartimentele pentru pasageri; (f) o lanternă autonomă pentru fiecare post de membru al echipajului; și (g) lumini pentru a respecta reglementările internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, dacă avionul este exploatat ca hidroavion.</p>	<p>NCC.IDE.A.115 Lumini de operare Avioanele operate pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu: (a) un sistem de lumini anticoliziune; (b) lumini de navigație/poziție; (c) lumină de aterizare; (d) un sistem de lumini alimentat de la sistemul electric al avionului pentru asigurarea unei iluminări adecvate a tuturor instrumentelor și echipamentelor esențiale pentru operarea în siguranță a avionului; (e) un sistem de lumini alimentat de la sistemul electric al avionului pentru asigurarea iluminării în toate compartimentele pentru pasageri; (f) o lanternă autonomă pentru fiecare post de membru al echipajului; și (g) lumini pentru a respecta reglementările internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, dacă avionul este exploatat ca hidroavion.</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>NCC.IDE.A.120 Operațiuni în condiții VFR – instrumente de zbor și de navigație și echipamente asociate</p> <p>(a) Avioanele operate în condiții VFR pe timp de zi trebuie să fie echipate cu un mijloc de măsurare și afișare a următoarelor:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. capul magnetic; 2. timpul în ore, minute și secunde; 3. altitudinea barometrică; 4. viteza față de aer indicată; 5. glisada; și 6. numărul Mach, ori de câte ori limitările de viteză se exprimă cu ajutorul numărului Mach. <p>(b) Avioanele operate în condiții meteorologice de zbor la vedere (VMC) deasupra apei fără a vedea țărmul, în condiții VMC pe timp de noapte sau în condiții în care avionul nu poate fi menținut pe o traiectorie de zbor dorită fără a se recurge la unul sau mai multe instrumente suplimentare trebuie să fie echipate, în plus față de cele de la litera (a), cu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. un mijloc de măsurare și afișare a următoarelor: <ol style="list-style-type: none"> (i) virajul și glisada; (ii) atitudinea; (iii) viteza verticală; și (iv) direcția stabilizată; 2. un mijloc de indicare a momentului în care alimentarea cu energie electrică a instrumentelor giroscopice nu este corespunzătoare; și 3. un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase, din cauza condensului sau 	<p>NCC.IDE.A.120 Operațiuni în condiții VFR – instrumente de zbor și de navigație și echipamente asociate</p> <p>(a) Avioanele operate în condiții VFR pe timp de zi trebuie să fie echipate cu un mijloc de măsurare și afișare a următoarelor:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. capul magnetic; 2. timpul în ore, minute și secunde; 3. altitudinea barometrică; 4. viteza față de aer indicată; 5. glisada; și 6. numărul Mach, ori de câte ori limitările de viteză se exprimă cu ajutorul numărului Mach. <p>(b) Avioanele operate în condiții VMC deasupra apei fără a vedea țărmul, în condiții VMC pe timp de noapte sau în condiții în care avionul nu poate fi menținut pe o traiectorie de zbor dorită fără a se recurge la unul sau mai multe instrumente suplimentare trebuie să fie echipate, în plus față de cele de la lit.(a), cu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. un mijloc de măsurare și afișare a următoarelor: <ol style="list-style-type: none"> (i) virajul și glisada; (ii) atitudinea; (iii) viteza verticală; și (iv) direcția stabilizată; 2. un mijloc de indicare a momentului în care alimentarea cu energie electrică a 	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>jivrajului, a sistemului de indicare a vitezei față de aer obligatoriu conform literei (a) punctul 4.</p> <p>(c) În cazul în care sunt necesari doi piloți pentru operare, avioanele trebuie să fie echipate cu un mijloc separat suplimentar de afișare a următoarelor:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. altitudinea barometrică; 2. viteza față de aer indicată; 3. glisada sau virajul și glisada, după caz; 4. atitudinea, dacă este cazul; 5. viteza verticală, dacă este cazul; 6. direcția stabilizată, dacă este cazul; și 7. numărul Mach, ori de câte ori limitările de viteză se exprimă cu ajutorul numărului Mach, dacă este cazul. 	<p>instrumentelor giroscopice nu este corespunzătoare; și</p> <p>3. un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase, din cauza condensului sau jivrajului, a sistemului de indicare a vitezei față de aer obligatoriu conform lit.(a) pct.4.</p> <p>(c) În cazul în care sunt necesari doi piloți pentru operare, avioanele trebuie să fie echipate cu un mijloc separat suplimentar de afișare a următoarelor:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. altitudinea barometrică; 2. viteza față de aer indicată; 3. glisada sau virajul și glisada, după caz; 4. atitudinea, dacă este cazul; 5. viteza verticală, dacă este cazul; 6. direcția stabilizată, dacă este cazul; și 7. numărul Mach, ori de câte ori limitările de viteză se exprimă cu ajutorul numărului Mach, dacă este cazul. 		
<p>NCC.IDE.A.125 Operațiuni în condiții IFR – instrumente de zbor și de navigație și echipamente asociate</p> <p>Avioanele operate în condiții IFR trebuie să fie echipate cu:</p> <p>(a) un mijloc de măsurare și afișare a următoarelor:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. capul magnetic; 2. timpul în ore, minute și secunde; 3. altitudinea barometrică; 4. viteza față de aer indicată; 5. viteza verticală; 6. virajul și glisada; 7. atitudinea; 	<p>NCC.IDE.A.125 Operațiuni în condiții IFR – instrumente de zbor și de navigație și echipamente asociate</p> <p>Avioanele operate în condiții IFR trebuie să fie echipate cu:</p> <p>(a) un mijloc de măsurare și afișare a următoarelor:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. capul magnetic; 2. timpul în ore, minute și secunde; 3. altitudinea barometrică; 4. viteza față de aer indicată; 5. viteza verticală; 6. virajul și glisada; 7. atitudinea; 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>8. direcția stabilizată;</p> <p>9. temperatura aerului exterior; și</p> <p>10. numărul Mach, ori de câte ori limitările de viteză se exprimă cu ajutorul numărului Mach;</p> <p>(b) un mijloc de indicare a momentului în care alimentarea cu energie electrică a instrumentelor giroscopice nu este corespunzătoare;</p> <p>(c) în cazul în care sunt necesari doi piloți pentru operare, un mijloc separat suplimentar de afișare pentru al doilea pilot pentru:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. altitudinea barometrică; 2. viteza față de aer indicată; 3. viteza verticală; 4. virajul și glisada; 5. atitudinea; 6. direcția stabilizată; și 7. numărul Mach, ori de câte ori limitările de viteză se exprimă cu ajutorul numărului Mach, dacă este cazul; <p>(d) un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase, din cauza condensului sau jivrajului, a sistemelor de indicare a vitezei față de aer obligatorii conform literei (a) punctul 4 și literei (c) punctul 2;</p> <p>(e) o sursă alternativă de presiune statică;</p> <p>(f) un suport pentru hărți într-o poziție ușor de citit, care poate fi iluminat pentru operațiuni pe timp de noapte;</p> <p>(g) un mijloc de rezervă independent de măsurare și afișare a altitudinii; și</p> <p>(h) o sursă de alimentare de urgență cu energie electrică, separată de generatorul electric principal, pentru operarea și iluminarea unui</p>	<p>8. direcția stabilizată;</p> <p>9. temperatura aerului exterior; și</p> <p>10. numărul Mach, ori de câte ori limitările de viteză se exprimă cu ajutorul numărului Mach;</p> <p>(b) un mijloc de indicare a momentului în care alimentarea cu energie electrică a instrumentelor giroscopice nu este corespunzătoare;</p> <p>(c) în cazul în care sunt necesari doi piloți pentru operare, un mijloc separat suplimentar de afișare pentru al doilea pilot pentru:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. altitudinea barometrică; 2. viteza față de aer indicată; 3. viteza verticală; 4. virajul și glisada; 5. atitudinea; 6. direcția stabilizată; și 7. numărul Mach, ori de câte ori limitările de viteză se exprimă cu ajutorul numărului Mach, dacă este cazul; <p>(d) un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase, din cauza condensului sau jivrajului, a sistemelor de indicare a vitezei față de aer obligatorii conform lit.(a) pct.4 și lit.(c) pct.2;</p> <p>(e) o sursă alternativă de presiune statică;</p> <p>(f) un suport pentru hărți într-o poziție ușor de citit, care poate fi iluminat pentru operațiuni pe timp de noapte;</p> <p>(g) un mijloc de rezervă independent de măsurare și afișare a altitudinii; și</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
sistem de indicare a altitudinii timp de minimum 30 de minute. Sursa de alimentare de urgență intră în funcțiune în mod automat după defectarea totală a generatorului electric principal, iar pe instrument sau pe panoul de instrumente trebuie să se semnaleze în mod clar faptul că indicatorul de altitudine funcționează pe baza sursei de alimentare de urgență.	(h) o sursă de alimentare de urgență cu energie electrică, separată de generatorul electric principal, pentru operarea și iluminarea unui sistem de indicare a altitudinii timp de minimum 30 de minute. Sursa de alimentare de urgență intră în funcțiune în mod automat după defectarea totală a generatorului electric principal, iar pe instrument sau pe panoul de instrumente trebuie să se semnaleze în mod clar faptul că indicatorul de altitudine funcționează pe baza sursei de alimentare de urgență.		
<p>NCC.IDE.A.130 Echipamente suplimentare pentru operațiuni în condiții IFR cu un singur pilot</p> <p>Avioanele operate în condiții IFR cu un singur pilot trebuie să fie echipate cu un pilot automat care să dispună cel puțin de modurile de menținere a altitudinii și a capului-compass.</p>	<p>NCC.IDE.A.130 Echipamente suplimentare pentru operațiuni în condiții IFR cu un singur pilot</p> <p>Avioanele operate în condiții IFR cu un singur pilot trebuie să fie echipate cu un pilot automat care să dispună cel puțin de modurile de menținere a altitudinii și a capului-compass.</p>	Compatibil	
<p>NCC.IDE.A.135 Sistemul de avertizare și de informare asupra configurației terenului (TAWS)</p> <p>Avioanele cu motor cu turbină cu o masă maximă certificată la decolare (MCTOM) de peste 5 700 kg sau cu o configurație maximă operațională a locurilor pentru pasageri (MOPSC) de peste nouă locuri trebuie să fie echipate cu un TAWS care îndeplinește cerințele necesare pentru:</p> <p>(a) echipamente de clasă A, așa cum se specifică într-un standard admisibil, în cazul avioanelor</p>	<p>NCC.IDE.A.135 Sistemul de avertizare și de informare asupra configurației terenului (TAWS)</p> <p>Avioanele cu motor cu turbină cu o MCTOM de peste 5 700 kg sau cu o MOPSC de peste nouă locuri trebuie să fie echipate cu un TAWS care îndeplinește cerințele necesare pentru:</p> <p>(a) echipamente de clasă A, așa cum se specifică într-un standard admisibil, în cazul avioanelor pentru care CofA</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>pentru care certificatul individual de navigabilitate (CofA) a fost eliberat prima dată după 1 ianuarie 2011; sau</p> <p>(b) echipamente de clasă B, așa cum se specifică într-un standard admisibil, în cazul avioanelor pentru care CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2011 sau înainte de această dată.</p>	<p>individual a fost eliberat prima dată după 1 ianuarie 2011; sau</p> <p>(b) echipamente de clasă B, așa cum se specifică într-un standard admisibil, în cazul avioanelor pentru care CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2011 sau înainte de această dată.</p>		
<p>NCC.IDE.A.140 Sistemul de evitare a coliziunii în zbor (ACAS)</p> <p>Cu excepția cazului în care Regulamentul (UE) nr. 1332/2011 prevede altfel, avioanele echipate cu motor cu turbină cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg sau cu o MOPSC de peste 19 locuri trebuie să fie echipate cu ACAS II.</p>	<p>NCC.IDE.A.140 Sistemul de evitare a coliziunii în zbor (ACAS)</p> <p>Cu excepția cazului în care CT-ACAS II prevăd altfel, avioanele echipate cu motor cu turbină cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg sau cu o MOPSC de peste 19 locuri trebuie să fie echipate cu ACAS II</p>	Compatibil	
<p>NCC.IDE.A.145 Echipamentul radar meteorologic la bord</p> <p>Următoarele tipuri de avioane trebuie să fie echipate cu echipament radar meteorologic la bord dacă sunt operate pe timp de noapte sau în condiții IMC în zone în care sunt probabile, de-a lungul rutei, furtuni sau alte condiții meteorologice potențial periculoase considerate detectabile cu ajutorul unui echipament radar meteorologic la bord:</p> <p>(a) avioane presurizate;</p> <p>(b) avioane nepresurizate cu o MCTOM de peste 5 700 kg; și</p> <p>(c) avioane nepresurizate cu o MOPSC de peste nouă locuri.</p>	<p>NCC.IDE.A.145 Echipamentul radar meteorologic la bord</p> <p>Următoarele tipuri de avioane trebuie să fie echipate cu echipament radar meteorologic la bord dacă sunt operate pe timp de noapte sau în condiții IMC în zone în care sunt probabile, de-a lungul rutei, furtuni sau alte condiții meteorologice potențial periculoase considerate detectabile cu ajutorul unui echipament radar meteorologic la bord:</p> <p>(a) avioane presurizate;</p> <p>(b) avioane nepresurizate cu o MCTOM de peste 5 700 kg; și</p> <p>(c) avioane nepresurizate cu o MOPSC de peste nouă locuri.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>NCC.IDE.A.150 Echipamente suplimentare pentru operațiuni în condiții de jivraj pe timp de noapte</p> <p>(a) Avioanele operate în condiții probabile sau certe de jivraj pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu un mijloc de iluminare sau de detectare a jivrajului.</p> <p>(b) Tipul de mijloc de iluminare a jivrajului utilizat trebuie să nu producă orbirea sau reflexia, ceea ce ar împiedica membrii echipajului de zbor să își îndeplinească sarcinile.</p>	<p>NCC.IDE.A.150 Echipamente suplimentare pentru operațiuni în condiții de jivraj pe timp de noapte</p> <p>(a) Avioanele operate în condiții probabile sau certe de jivraj pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu un mijloc de iluminare sau de detectare a jivrajului.</p> <p>(b) Tipul de mijloc de iluminare a jivrajului utilizat trebuie să nu producă orbirea sau reflexia, ceea ce ar împiedica membrii echipajului de zbor să își îndeplinească sarcinile.</p>	Compatibil	
<p>NCC.IDE.A.155 Sistemul interfon al echipajului de zbor</p> <p>Avioanele operate de un echipaj de zbor format din mai mult de un membru trebuie să fie echipate cu un sistem interfon pentru echipajul de zbor, care să includă căști și microfoane destinate utilizării de către toți membrii echipajului de zbor.</p>	<p>NCC.IDE.A.155 Sistemul interfon al echipajului de zbor</p> <p>Avioanele operate de un echipaj de zbor format din mai mult de un membru trebuie să fie echipate cu un sistem interfon pentru echipajul de zbor, care să includă căști și microfoane destinate utilizării de către toți membrii echipajului de zbor.</p>	Compatibil	
<p>NCC.IDE.A.160 Înregistratorul de voce din carlingă</p> <p>(a) Următoarele tipuri de avioane trebuie să fie echipate cu un CVR:</p> <p>1. avioanele cu o MCTOM de peste 27 000 kg al căror CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată; și</p> <p>2. avioanele cu o MCTOM de peste 2 250 kg:</p> <p>(i) certificate pentru a fi operate cu un echipaj minim format din cel puțin doi piloți;</p> <p>(ii) echipate cu unul sau mai multe motoare turboreactoare sau cu mai mult de un motor turbopropulsor; și</p>	<p>NCC.IDE.A.160 Înregistratorul de voce din carlingă</p> <p>(a) Următoarele tipuri de avioane trebuie să fie echipate cu un CVR:</p> <p>1. avioanele cu o MCTOM de peste 27 000 kg al căror CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată; și</p> <p>2. avioanele cu o MCTOM de peste 2 250 kg:</p> <p>(i) certificate pentru a fi operate cu un echipaj minim format din cel puțin doi piloți;</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(iii) al căror certificat de tip a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată.</p> <p>(b) CVR trebuie să aibă capacitatea de a păstra datele înregistrate cel puțin în timpul:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. cele 25 de ore anterioare, pentru avioanele cu o MCTOM mai mare de 27 000 kg al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat pentru prima oară la 1 ianuarie 2022 sau după această dată sau 2. ultimele 2 ore în toate celelalte cazuri. <p>(c) CVR înregistrează în raport cu o scală de timp:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. comunicațiile vocale transmise din sau recepționate în compartimentul echipajului de zbor prin radio; 2. comunicațiile vocale ale membrilor echipajului de zbor cu ajutorul sistemului interfon și al sistemului de adresare către pasageri, dacă este instalat; 3. mediul sonor din compartimentul echipajului de zbor, incluzând, fără întrerupere, semnalele audio recepționate de la fiecare microfon de cască și de mască în uz; și 4. semnalele vocale sau audio de identificare a echipamentelor de navigație sau de apropiere transmise într-o cască sau într-un difuzor. <p>(d) CVR trebuie să înceapă automat să înregistreze înainte ca avionul să înceapă deplasarea prin mijloace proprii și să continue înregistrarea până la încheierea zborului, când avionul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.</p>	<p>(ii) echipate cu unul sau mai multe motoare turboreactoare sau cu mai mult de un motor turbopropulsor; și</p> <p>(iii) al căror certificat de tip a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată.</p> <p>(b) CVR trebuie să aibă capacitatea de a păstra datele înregistrate cel puțin în timpul:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. celor 25 de ore anterioare, pentru avioanele cu o MCTOM de mai mult de 27 000 kg și pentru care s-a emis un certificat individual de navigabilitate la data de 1 ianuarie 2022 sau ulterior; sau 2. ultimelor 2 ore în toate celelalte cazuri. <p>(c) CVR înregistrează în raport cu o scală de timp:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. comunicațiile vocale transmise din sau recepționate în compartimentul echipajului de zbor prin radio; 2. comunicațiile vocale ale membrilor echipajului de zbor cu ajutorul sistemului interfon și al sistemului de adresare către pasageri, dacă este instalat; 3. mediul sonor din compartimentul echipajului de zbor, incluzând, fără întrerupere, semnalele audio recepționate de la fiecare microfon de cască și de mască în uz; și 4. semnalele vocale sau audio de identificare a echipamentelor de navigație sau de apropiere transmise într-o cască sau într-un difuzor. 		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(e) În plus față de litera (d), în funcție de disponibilitatea energiei electrice, CVR trebuie să înceapă să înregistreze cât mai devreme posibil în timpul verificărilor din carlingă efectuate înainte de pornirea motoarelor la începutul zborului, până la verificările din carlingă efectuate imediat după oprirea motoarelor la sfârșitul zborului.</p> <p>(f) Dacă CVR nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Până la 1 ianuarie 2020 cel târziu, acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă CVR este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.</p>	<p>(d) CVR trebuie să înceapă automat să înregistreze înainte ca avionul să înceapă deplasarea prin mijloace proprii și să continue înregistrarea până la încheierea zborului, când avionul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.</p> <p>(e) În plus față de lit.(d), în funcție de disponibilitatea energiei electrice, CVR trebuie să înceapă să înregistreze cât mai devreme posibil în timpul verificărilor din carlingă efectuate înainte de pornirea motoarelor la începutul zborului, până la verificările din carlingă efectuate imediat după oprirea motoarelor la sfârșitul zborului.</p> <p>(f) Dacă CVR nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă CVR este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.</p>		
<p>NCC.IDE.A.165 Înregistratorul de date de zbor</p> <p>(a) Avioanele cu o MCTOM de peste 5 700 kg al căror CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată trebuie să fie echipate cu un FDR care utilizează o metodă digitală de înregistrare și stocare a datelor și pentru care este disponibilă o metodă de extragere rapidă a datelor din mediul de stocare.</p>	<p>NCC.IDE.A.165 Înregistratorul de date de zbor</p> <p>(a) Avioanele cu o MCTOM de peste 5 700 kg al căror CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată trebuie să fie echipate cu un FDR care utilizează o metodă digitală de înregistrare și stocare a datelor și pentru care este disponibilă o metodă de extragere rapidă a datelor din mediul de stocare.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(b) FDR trebuie să înregistreze parametrii necesari pentru determinarea cu acuratețe a traiectoriei de zbor, vitezei, atitudinii, puterii motorului, configurației și funcționării avionului și să aibă capacitatea de a păstra cel puțin datele înregistrate în timpul ultimelor 25 de ore.</p> <p>(c) Datele se obțin de la sursele avionului care permit corelarea cu acuratețe cu informațiile afișate pentru echipajul de zbor.</p> <p>(d) FDR trebuie să înceapă automat să înregistreze datele înainte ca avionul să se poată deplasa prin mijloace proprii și să se oprească automat după ce avionul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.</p> <p>(e) Dacă FDR nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Până la 1 ianuarie 2020 cel târziu, acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă FDR este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.</p>	<p>(b) FDR trebuie să înregistreze parametrii necesari pentru determinarea cu acuratețe a traiectoriei de zbor, vitezei, atitudinii, puterii motorului, configurației și funcționării avionului și să aibă capacitatea de a păstra cel puțin datele înregistrate în timpul ultimelor 25 de ore.</p> <p>(c) Datele se obțin de la sursele avionului care permit corelarea cu acuratețe cu informațiile afișate pentru echipajul de zbor.</p> <p>(d) FDR trebuie să înceapă automat să înregistreze datele înainte ca avionul să se poată deplasa prin mijloace proprii și să se oprească automat după ce avionul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.</p> <p>(e) Dacă FDR nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă FDR este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.</p>		
<p>NCC.IDE.A.170 Înregistrarea transmisiunilor prin legături de date</p> <p>(a) Avioanele al căror CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată, care au capacitatea de a utiliza comunicațiile prin legături de date și pentru care este obligatorie echiparea cu un CVR trebuie să înregistreze pe un înregistrator, dacă este cazul:</p> <p>1. mesajele comunicărilor prin legături de date referitoare la comunicările ATS adresate către și</p>	<p>NCC.IDE.A.170 Înregistrarea transmisiunilor prin legături de date</p> <p>(a) Avioanele al căror CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată, care au capacitatea de a utiliza comunicațiile prin legături de date și pentru care este obligatorie echiparea cu un CVR trebuie să înregistreze pe un înregistrator, dacă este cazul:</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>dinspre avion, inclusiv mesajele aplicabile următoarelor aplicații:</p> <p>(i) inițierea de transmisiuni prin legături de date;</p> <p>(ii) comunicarea controlor-pilot;</p> <p>(iii) supraveghere specifică;</p> <p>(iv) transmiterea de informații referitoare la zbor;</p> <p>(v) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, supravegherea semnalului de la aeronavă;</p> <p>(vi) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, datele privind controlul operațional al aeronavei; și</p> <p>(vii) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, graficele;</p> <p>2. informații care permit corelarea cu orice înregistrări asociate referitoare la comunicările prin legături de date și păstrate separat de avion; și</p> <p>3. informații privind ora și prioritatea mesajelor comunicărilor prin legături de date, având în vedere arhitectura sistemului.</p> <p>(b) Înregistratorul trebuie să utilizeze o metodă digitală de înregistrare și stocare a datelor și informațiilor și o metodă de extragere rapidă a acestor date. Metoda de înregistrare trebuie să permită realizarea unei corespondențe între aceste date și datele înregistrate la sol.</p> <p>(c) Înregistratorul trebuie să aibă capacitatea de a reține date înregistrate pentru cel puțin aceeași perioadă prevăzută în cazul CVR la NCC.IDE.A.160.</p>	<p>1. mesajele comunicărilor prin legături de date referitoare la comunicările ATS adresate către și dinspre avion, inclusiv mesajele aplicabile următoarelor aplicații:</p> <p>(i) inițierea de transmisiuni prin legături de date;</p> <p>(ii) comunicarea controlor-pilot;</p> <p>(iii) supraveghere specifică;</p> <p>(iv) transmiterea de informații referitoare la zbor;</p> <p>(v) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, supravegherea semnalului de la aeronavă;</p> <p>(vi) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, datele privind controlul operațional al aeronavei; și</p> <p>(vii) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, graficele;</p> <p>2. informații care permit corelarea cu orice înregistrări asociate referitoare la comunicările prin legături de date și păstrate separat de avion; și</p> <p>3. informații privind ora și prioritatea mesajelor comunicărilor prin legături de date, având în vedere arhitectura sistemului.</p> <p>(b) Înregistratorul trebuie să utilizeze o metodă digitală de înregistrare și stocare a datelor și informațiilor și o metodă de extragere rapidă a acestor date. Metoda de înregistrare trebuie să permită realizarea</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(d) Dacă înregistratorul nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Până la 1 ianuarie 2020 cel târziu, acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă înregistratorul este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.</p> <p>(e) Cerințele aplicabile pentru pornirea și oprirea funcționării înregistratorului sunt aceleași cu cerințele aplicabile pentru pornirea și oprirea funcționării CVR cuprinse la NCC.IDE.A.160 literele (d) și (e).</p>	<p>unei corespondențe între aceste date și datele înregistrate la sol.</p> <p>(c) Înregistratorul trebuie să aibă capacitatea de a reține date înregistrate pentru cel puțin aceeași perioadă prevăzută în cazul CVR la NCC.IDE.A.160.</p> <p>(d) Dacă înregistratorul nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă înregistratorul este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.</p> <p>(e) Cerințele aplicabile pentru pornirea și oprirea funcționării înregistratorului sunt aceleași cu cerințele aplicabile pentru pornirea și oprirea funcționării CVR cuprinse la NCC.IDE.A.160 lit. (d) și (e).</p>		
<p>NCC.IDE.A.175 Înregistratorul combinat format dintr-un înregistrator de date de zbor și un înregistrator de voce din carlingă Conformitatea cu cerințele privind CVR și FDR se poate obține prin intermediul:</p> <p>(a) unui înregistrator combinat format dintr-un înregistrator de date de zbor și un înregistrator de voce din carlingă, dacă avionul trebuie să fie echipat cu un CVR sau un FDR; sau</p> <p>(b) a două înregistratoare combinate formate dintr-un înregistrator de date de zbor și un înregistrator de voce din carlingă, dacă avionul trebuie să fie echipat cu un CVR și un FDR.</p>	<p>NCC.IDE.A.175 Înregistratorul combinat format dintr-un înregistrator de date de zbor și un înregistrator de voce din carlingă Conformitatea cu cerințele privind CVR și FDR se poate obține prin intermediul:</p> <p>(a) unui înregistrator combinat format dintr-un înregistrator de date de zbor și un înregistrator de voce din carlingă, dacă avionul trebuie să fie echipat cu un CVR sau un FDR; sau</p> <p>(b) a două înregistratoare combinate formate dintr-un înregistrator de date de</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	zbor și un înregistrator de voce din carlingă, dacă avionul trebuie să fie echipat cu un CVR și un FDR.		
<p>NCC.IDE.A.180 Scaune, centuri de siguranță ale scaunelor, sisteme de reținere și dispozitive de siguranță pentru copii</p> <p>(a) Avioanele trebuie să fie echipate cu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. un scaun sau o cușetă pentru fiecare persoană de la bord care are vârsta de cel puțin 24 de luni; 2. o centură de siguranță pentru fiecare scaun pentru pasageri și hamuri de siguranță pentru fiecare cușetă; 3. un dispozitiv de siguranță pentru copii (CRD) pentru fiecare persoană de la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni; 4. o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului incluzând un dispozitiv care va reține automat trunchiul ocupantului în cazul decelerării rapide: <ol style="list-style-type: none"> (i) pentru fiecare scaun pentru echipajul de zbor și pentru orice scaun situat lângă scaunul pilotului; și (ii) pentru fiecare scaun pentru observatori aflat în compartimentul echipajului de zbor; și 5. o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului pentru scaunele prevăzute pentru numărul minim necesar de membri ai echipajului de cabină, în cazul avioanelor al căror CofA individual a fost eliberat pentru prima dată după 31 decembrie 1980. 	<p>NCC.IDE.A.180 Scaune, centuri de siguranță ale scaunelor, sisteme de reținere și dispozitive de siguranță pentru copii</p> <p>(a) Avioanele trebuie să fie echipate cu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. un scaun sau o cușetă pentru fiecare persoană de la bord care are vârsta de cel puțin 24 de luni; 2. o centură de siguranță pentru fiecare scaun pentru pasageri și hamuri de siguranță pentru fiecare cușetă; 3. un CRD pentru fiecare persoană de la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni; 4. o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului incluzând un dispozitiv care va reține automat trunchiul ocupantului în cazul decelerării rapide: <ol style="list-style-type: none"> (i) pentru fiecare scaun pentru echipajul de zbor și pentru orice scaun situat lângă scaunul pilotului; și (ii) pentru fiecare scaun pentru observatori aflat în compartimentul echipajului de zbor; și 5. o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului pentru scaunele prevăzute pentru numărul minim necesar de membri ai echipajului de 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(b) o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului trebuie să aibă:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. un singur punct de decuplare; 2. pentru scaunele prevăzute pentru numărul minim necesar de membri ai echipajului de cabină, două chingi peste umăr și o centură de siguranță care pot fi folosite independent; 3. pentru scaunele membrilor echipajului de zbor și pentru orice scaun situat lângă un scaun de pilot, oricare dintre următoarele: <ol style="list-style-type: none"> (i) două chingi peste umăr și o centură de siguranță care pot fi folosite independent; (ii) o chingă diagonală peste umăr și o centură de siguranță care pot fi folosite independent pentru următoarele tipuri de avioane: <ol style="list-style-type: none"> A. avioanele cu o MCTOM de 5 700 kg sau mai mică și cu o MOPSC de maximum nouă locuri care sunt conforme cu condițiile dinamice de aterizare de urgență definite în specificația de certificare aplicabilă; B. avioanele cu o MCTOM de 5 700 kg sau mai mică și cu o MOPSC de maximum nouă locuri care nu sunt conforme cu condițiile dinamice de aterizare de urgență definite în specificația de certificare aplicabilă și care dispun de un certificat de navigabilitate individual obținut înainte de 25 august 2016. 	<p>cabină, în cazul avioanelor al căror CofA individual a fost eliberat pentru prima dată după 31 decembrie 1980.</p> <p>(b) o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului trebuie să aibă:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. un singur punct de decuplare; 2. pentru scaunele prevăzute pentru numărul minim necesar de membri ai echipajului de cabină, două chingi peste umăr și o centură de siguranță care pot fi folosite independent; 3. pentru scaunele membrilor echipajului de zbor și pentru orice scaun situat lângă un scaun de pilot, oricare dintre următoarele: <ol style="list-style-type: none"> (i) două chingi peste umăr și o centură de siguranță care pot fi folosite independent; (ii) chingă diagonală peste umăr și o centură de siguranță care pot fi folosite independent pentru următoarele tipuri de avioane: <ol style="list-style-type: none"> (A) avioanele cu o MCTOM de 5 700 kg sau mai mică și cu o MOPSC de maximum nouă locuri care sunt conforme cu condițiile dinamice de aterizare de urgență definite în specificația de certificare aplicabilă; (B) avioanele cu o MCTOM de 5700 kg sau mai mică și cu o MOPSC de maximum nouă locuri care nu sunt conforme cu condițiile dinamice de aterizare de urgență definite în specificația de certificare 		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	aplicabilă și care dispun de un certificat de navigabilitate individual obținut înainte de 25 august 2016.		
<p>NCC.IDE.A.185 Indicatoarele de cuplare a centurilor de siguranță și de interzicere a fumatului</p> <p>Avioanele în care nu sunt vizibile toate scaunele pentru pasageri de pe scaunul (scaunele) echipajului de zbor trebuie să fie echipate cu un mijloc care să indice tuturor pasagerilor și echipajului de cabină când trebuie să își cupleze centurile de siguranță și când fumatul nu este permis.</p>	<p>NCC.IDE.A.185 Indicatoarele de cuplare a centurilor de siguranță și de interzicere a fumatului</p> <p>Avioanele în care nu sunt vizibile toate scaunele pentru pasageri de pe scaunul (scaunele) echipajului de zbor trebuie să fie echipate cu un mijloc care să indice tuturor pasagerilor și echipajului de cabină când trebuie să își cupleze centurile de siguranță și când fumatul nu este permis.</p>	Compatibil	
<p>NCC.IDE.A.190 Trusa de prim ajutor</p> <p>(a) Avioanele trebuie să fie echipate cu truse de prim ajutor, în conformitate cu tabelul 1.</p> <p><u>Tabelul 1</u></p> <p>Numărul truselor de prim ajutor necesare</p> <p>(b) Trusele de prim ajutor trebuie să fie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ușor accesibile pentru folosire; și 2. menținute în termenul de valabilitate. 	<p>NCC.IDE.A.190 Trusa de prim ajutor</p> <p>(a) Avioanele trebuie să fie echipate cu truse de prim ajutor, în conformitate cu tabelul 1.</p> <p><u>Tabelul 1</u></p> <p>Numărul truselor de prim ajutor necesare</p> <p>(b) Trusele de prim ajutor trebuie să fie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ușor accesibile pentru folosire; și 2. menținute în termenul de valabilitate. 	Compatibil	
<p>NCC.IDE.A.195 Oxigen suplimentar – avioane presurizate</p> <p>(a) Avioanele presurizate operate la altitudini de zbor la care alimentarea cu oxigen este necesară în conformitate cu litera (b) trebuie să fie dotate cu echipamente specifice capabile să stocheze și să distribuie rezerva de oxigen necesară.</p>	<p>NCC.IDE.A.195 Oxigen suplimentar – avioane presurizate</p> <p>(a) Avioanele presurizate operate la altitudini de zbor la care alimentarea cu oxigen este necesară în conformitate cu lit.(b) trebuie să fie dotate cu echipamente specifice capabile să stocheze și să distribuie rezerva de oxigen necesară.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(b) Avioanele presurizate operate peste altitudinile de zbor la care altitudinea barometrică în compartimentele pentru pasageri depășește 10 000 ft trebuie să transporte oxigen pentru respirație suficient pentru a alimenta:</p> <p>1. toți membrii echipajului și:</p> <p>(i) 100 % din pasageri, pentru orice perioadă în care altitudinea barometrică în cabină depășește 15 000 ft, însă în niciun caz pentru mai puțin de 10 minute;</p> <p>(ii) cel puțin 30 % din pasageri, pentru orice perioadă în care, în eventualitatea depresurizării și ținând seama de circumstanțele de zbor, altitudinea barometrică în compartimentul pentru pasageri se va situa între 14 000 ft și 15 000 ft; și</p> <p>(iii) cel puțin 10 % din pasageri, pentru orice perioadă mai mare de 30 de minute în care altitudinea barometrică în compartimentul pentru pasageri se va situa între 10 000 ft și 14 000 ft;</p> <p>2. toți ocupanții compartimentului pentru pasageri, timp de cel puțin 10 minute, în cazul avioanelor operate la altitudini barometrice de peste 25 000 ft sau operate sub această altitudine, dar în condiții care nu le permit să coboare în patru minute în condiții de siguranță la o altitudine barometrică de 13 000 ft.</p> <p>(c) Avioanele presurizate operate la altitudini de zbor mai mari de 25 000 ft trebuie să fie echipate suplimentar cu:</p> <p>1. un dispozitiv care să avertizeze echipajul de zbor în cazul oricărei depresurizări; și</p>	<p>(b) Avioanele presurizate operate peste altitudinile de zbor la care altitudinea barometrică în compartimentele pentru pasageri depășește 10 000 ft trebuie să transporte oxigen pentru respirație suficient pentru a alimenta:</p> <p>1. toți membrii echipajului; și:</p> <p>(i) 100 % din pasageri, pentru orice perioadă în care altitudinea barometrică în cabină depășește 15 000 ft, însă în niciun caz pentru mai puțin de 10 minute;</p> <p>(ii) cel puțin 30 % din pasageri, pentru orice perioadă în care, în eventualitatea depresurizării și ținând seama de circumstanțele de zbor, altitudinea barometrică în compartimentul pentru pasageri se va situa între 14 000 ft și 15 000 ft; și</p> <p>(iii) cel puțin 10 % din pasageri, pentru orice perioadă mai mare de 30 de minute în care altitudinea barometrică în compartimentul pentru pasageri se va situa între 10 000 ft și 14 000 ft;</p> <p>2. toți ocupanții compartimentului pentru pasageri, timp de cel puțin 10 minute, în cazul avioanelor operate la altitudini barometrice de peste 25 000 ft sau operate sub această altitudine, dar în condiții care nu le permit să coboare în patru minute în condiții de siguranță la o altitudine barometrică de 13 000 ft.</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
2. măști cu fixare rapidă pentru membrii echipajului de zbor.	(c) Avioanele presurizate operate la altitudini de zbor mai mari de 25 000 ft trebuie să fie echipate suplimentar cu: 1. un dispozitiv care să avertizeze echipajul de zbor în cazul oricărei depresurizări; și 2. măști cu fixare rapidă pentru membrii echipajului de zbor.		
<p>NCC.IDE.A.200 Oxigen suplimentar – avioane nepresurizate</p> <p>(a) Avioanele nepresurizate operate la altitudini de zbor la care alimentarea cu oxigen este necesară în conformitate cu litera (b) trebuie să fie dotate cu echipamente specifice capabile să stocheze și să distribuie rezerva de oxigen necesară.</p> <p>(b) Avioanele nepresurizate operate peste altitudinile de zbor la care altitudinea barometrică în compartimentele pentru pasageri depășește 10 000 ft trebuie să transporte oxigen pentru respirație suficient pentru a alimenta:</p> <p>1. toți membrii echipajului și cel puțin 10 % din pasageri, pentru orice perioadă mai mare de 30 de minute în care altitudinea barometrică în compartimentul pentru pasageri se va situa între 10 000 ft și 13 000 ft; și</p> <p>2. toți membrii echipajului și pasagerii, pentru orice perioadă în care altitudinea barometrică în compartimentele pentru pasageri se va situa peste 13 000 ft.</p>	<p>NCC.IDE.A.200 Oxigen suplimentar – avioane nepresurizate</p> <p>(a) Avioanele nepresurizate operate la altitudini de zbor la care alimentarea cu oxigen este necesară în conformitate cu lit.(b) trebuie să fie dotate cu echipamente specifice capabile să stocheze și să distribuie rezerva de oxigen necesară.</p> <p>(b) Avioanele nepresurizate operate peste altitudinile de zbor la care altitudinea barometrică în compartimentele pentru pasageri depășește 10 000 ft trebuie să transporte oxigen pentru respirație suficient pentru a alimenta:</p> <p>1. toți membrii echipajului și cel puțin 10 % din pasageri, pentru orice perioadă mai mare de 30 de minute în care altitudinea barometrică în compartimentul pentru pasageri se va situa între 10 000 ft și 13 000 ft; și</p> <p>2. toți membrii echipajului și pasagerii, pentru orice perioadă în care altitudinea barometrică în compartimentele pentru pasageri se va situa peste 13 000 ft.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>NCC.IDE.A.205 Stingătoare de incendiu manuale</p> <p>(a) Avioanele trebuie să fie echipate cu cel puțin un stingător de incendiu manual:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. în compartimentul echipajului de zbor; și 2. în fiecare compartiment pentru pasageri care este separat de compartimentul echipajului de zbor, cu excepția cazului în care compartimentul este ușor accesibil pentru echipajul de zbor. <p>(b) Tipul și cantitatea agentului de stingere pentru stingătoarele de incendiu obligatorii trebuie să fie adecvate tipurilor de incendii care ar putea să se producă în compartimentul în care este destinat a fi utilizat stingătorul, iar pentru compartimentele ocupate de persoane, trebuie să reducă riscul de acumulare a gazelor toxice.</p>	<p>NCC.IDE.A.205 Stingătoare de incendiu manual</p> <p>(a) Avioanele trebuie să fie echipate cu cel puțin un stingător de incendiu manual:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. în compartimentul echipajului de zbor; și 2. în fiecare compartiment pentru pasageri care este separat de compartimentul echipajului de zbor, cu excepția cazului în care compartimentul este ușor accesibil pentru echipajul de zbor. <p>(b) Tipul și cantitatea agentului de stingere pentru stingătoarele de incendiu obligatorii trebuie să fie adecvate tipurilor de incendii care ar putea să se producă în compartimentul în care este destinat a fi utilizat stingătorul, iar pentru compartimentele ocupate de persoane, trebuie să reducă riscul de acumulare a gazelor toxice.</p>	Compatibil	
<p>NCC.IDE.A.206 Topoare de siguranță și răngi</p> <p>(a) Avioanele cu o MCTOM de peste 5 700 kg sau cu o MOPSC de peste nouă locuri trebuie să fie echipate cu cel puțin un topor de siguranță sau o rangă în compartimentul echipajului de zbor.</p> <p>(b) În cazul avioanelor cu o MOPSC de peste 200 de locuri, un topor de siguranță sau o rangă suplimentară trebuie amplasată în bucătăria aflată cel mai în spate sau lângă aceasta.</p>	<p>NCC.IDE.A.206 Topoare de siguranță și răngi</p> <p>(a) Avioanele cu o MCTOM de peste 5 700 kg sau cu o MOPSC de peste nouă locuri trebuie să fie echipate cu cel puțin un topor de siguranță sau o rangă în compartimentul echipajului de zbor.</p> <p>(b) În cazul avioanelor cu o MOPSC de peste 200 de locuri, un topor de siguranță sau o rangă suplimentară trebuie amplasată în bucătăria aflată cel mai în spate sau lângă aceasta.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(c) Topoarele de siguranță și rîngile amplasate în compartimentul pentru pasageri nu trebuie să fie vizibile acestora.	(c) Topoarele de siguranță și rîngile amplasate în compartimentul pentru pasageri nu trebuie să fie vizibile acestora.		
<p>NCC.IDE.A.210 Marcarea punctelor de spargere Dacă pe avion sunt marcate zone ale fuzelajului adecvate pentru spargere de către echipele de salvare în caz de urgență, aceste zone trebuie să fie marcate după cum se indică în figura 1. Figura 1 Marcarea punctelor de spargere</p>	<p>NCC.IDE.A.210 Marcarea punctelor de spargere Dacă pe avion sunt marcate zone ale fuzelajului adecvate pentru spargere de către echipele de salvare în caz de urgență, aceste zone trebuie să fie marcate după cum se indică în figura 1. Figura 1. Marcarea punctelor de spargere</p>		
<p>NCC.IDE.A.215 Emițător pentru localizare în caz de urgență (ELT) (a) Avioanele trebuie să fie echipate cu: (1) un ELT de orice tip sau localizarea unei aeronave trebuie să îndeplinească cerințele din anexa IV (partea CAT), CAT.GEN.MPA. 210, la Regulamentul (UE) nr. 965/2012, dacă certificatul individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată la 1 iulie 2008 sau înainte de această dată; (2) un ELT automat sau localizarea unei aeronave trebuie să îndeplinească cerințele din anexa IV (partea CAT), CAT.GEN.MPA. 210, la Regulamentul (UE) nr. 965/2012, dacă certificatul individual de navigabilitate a fost eliberat după 1 iulie 2008; (b) Un ELT de orice tip trebuie să aibă capacitatea de a transmite simultan pe frecvențele de 121,5 MHz și 406 MHz.</p>	<p>NCC.IDE.A.215 Emițător pentru localizare în caz de urgență (ELT) (a) Avioanele trebuie să fie echipate cu: 1. un ELT de orice tip sau localizarea unei aeronave trebuie să îndeplinească cerințele de la CAT.GEN.MPA.210, dacă CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 iulie 2008 sau înainte de această dată; 2. un ELT automat sau localizarea unei aeronave trebuie să îndeplinească cerințele de la CAT.GEN.MPA.210, dacă certificatul individual de navigabilitate a fost eliberat după 1 iulie 2008; (b) Un ELT de orice tip trebuie să aibă capacitatea de a transmite simultan pe frecvențele de 121,5 MHz și 406 MHz.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>NCC.IDE.A.220 Zborul deasupra apei (a) Următoarele avioane trebuie să fie echipate cu câte o vestă de salvare pentru fiecare persoană de la bord sau cu un dispozitiv individual de flotabilitate echivalent pentru fiecare persoană de la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni, depozitat(ă) într-o poziție în care să fie ușor accesibil(ă) de pe scaunul sau din cușeta persoanei căreia îi este destinat(ă):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. avioanele terestre operate deasupra apei la o distanță de peste 50 MN de uscat sau care decolează sau aterizează pe un aerodrom sau un loc de operare unde, în opinia pilotului comandant, traiectoria de decolare sau de apropiere este dispusă deasupra apei în așa fel încât ar exista probabilitatea unei amerizări de urgență; și 2. hidroavioanele operate deasupra apei. <p>(b) Fiecare vestă de salvare sau dispozitiv individual de flotabilitate echivalent trebuie să fie echipat(ă) cu un mijloc de iluminare electrică pentru a facilita localizarea persoanelor.</p> <p>(c) Hidroavioanele operate deasupra apei trebuie să fie echipate cu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. o ancoră plutitoare sau un alt echipament necesar pentru a facilita amararea, ancorarea sau manevrarea avionului pe apă, adecvat(ă) mărimii, greutateii și caracteristicilor sale de manevrare; și 2. echipamente pentru producerea semnalelor sonore prevăzute în reglementările internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, după caz. 	<p>NCC.IDE.A.220 Zborul deasupra apei (a) Următoarele avioane trebuie să fie echipate cu câte o vestă de salvare pentru fiecare persoană de la bord sau cu un dispozitiv individual de flotabilitate echivalent pentru fiecare persoană de la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni, depozitat(ă) într-o poziție în care să fie ușor accesibil(ă) de pe scaunul sau din cușeta persoanei căreia îi este destinat(ă):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. avioanele terestre operate deasupra apei la o distanță de peste 50 MN de uscat sau care decolează sau aterizează pe un aerodrom sau un loc de operare unde, în opinia pilotului comandant, traiectoria de decolare sau de apropiere este dispusă deasupra apei în așa fel încât ar exista probabilitatea unei amerizări de urgență; și 2. hidroavioanele operate deasupra apei. <p>(b) Fiecare vestă de salvare sau dispozitiv individual de flotabilitate echivalent trebuie să fie echipat(ă) cu un mijloc de iluminare electrică pentru a facilita localizarea persoanelor.</p> <p>(c) Hidroavioanele operate deasupra apei trebuie să fie echipate cu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. o ancoră plutitoare sau un alt echipament necesar pentru a facilita amararea, ancorarea sau manevrarea avionului pe apă, adecvat(ă) mărimii, greutateii și caracteristicilor sale de manevrare; și 2. echipamente pentru producerea semnalelor sonore prevăzute în 	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(d) Pilotul comandant al unui avion operat la o distanță față de uscat, unde este posibilă o aterizare de urgență, mai mare decât cea corespunzătoare unui timp de zbor de 30 de minute la viteza normală de croazieră sau 50 MN, luându-se în considerare valoarea mai mică, trebuie să determine riscurile pentru supraviețuirea ocupanților avionului în eventualitatea unei amerizări de urgență, pe baza cărora decide transportul de:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. echipamente pentru a produce semnalele de ajutor; 2. suficiente plute de salvare pentru a transporta toți pasagerii de la bord, depozitate astfel încât să fie disponibile pentru utilizare imediată în caz de urgență; și 3. echipamente de salvare care asigură mijloace de susținere a vieții, adecvate zborului care urmează a fi efectuat. 	<p>reglementările internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, după caz.</p> <p>(d) Pilotul comandant al unui avion operat la o distanță față de uscat, unde este posibilă o aterizare de urgență, mai mare decât cea corespunzătoare unui timp de zbor de 30 de minute la viteza normală de croazieră sau 50 MN, luându-se în considerare valoarea mai mică, trebuie să determine riscurile pentru supraviețuirea ocupanților avionului în eventualitatea unei amerizări de urgență, pe baza cărora decide transportul de:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. echipamente pentru a produce semnalele de ajutor; 2. suficiente plute de salvare pentru a transporta toți pasagerii de la bord, depozitate astfel încât să fie disponibile pentru utilizare imediată în caz de urgență; și 3. echipamente de salvare care asigură mijloace de susținere a vieții, adecvate zborului care urmează a fi efectuat. 		
<p>NCC.IDE.A.230 Echipamente de supraviețuire</p> <p>(a) Avioanele operate peste zone în care operațiunile de căutare și salvare ar fi deosebit de dificile trebuie să fie echipate cu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. echipamente de semnalizare pentru a produce semnale de ajutor; 2. cel puțin un ELT de supraviețuire [ELT(S)]; și 	<p>NCC.IDE.A.230 Echipamente de supraviețuire</p> <p>(a) Avioanele operate peste zone în care operațiunile de căutare și salvare ar fi deosebit de dificile trebuie să fie echipate cu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. echipamente de semnalizare pentru a produce semnale de ajutor; 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>3. echipamente suplimentare de supraviețuire pentru ruta pe care urmează să se zboare, luând în considerare numărul persoanelor de la bord.</p> <p>(b) Nu este nevoie să se transporte echipamentele suplimentare de supraviețuire specificate la litera (a) punctul 3 atunci când avionul:</p> <p>1. rămâne, față de o zonă în care operațiunile de căutare și salvare nu sunt deosebit de dificile, la o distanță echivalentă cu:</p> <p>(i) 120 de minute de zbor la viteza de croazieră cu un motor inoperant (OEI) pentru avioanele care au capacitatea de a continua zborul către un aerodrom cu motorul (motoarele) critic(e) devenit(e) inoperant(e) în orice punct de-a lungul rutei sau al devierilor planificate; sau</p> <p>(ii) 30 de minute de zbor la viteza de croazieră pentru toate celelalte avioane; sau</p> <p>2. rămâne la o distanță care nu este mai mare decât cea corespunzătoare unui timp de zbor de 90 de minute la viteza de croazieră față de o zonă adecvată pentru efectuarea unei aterizări de urgență, pentru avioanele certificate conform standardului de navigabilitate aplicabil.</p>	<p>2. cel puțin un ELT de supraviețuire [ELT(S)]; și</p> <p>3. echipamente suplimentare de supraviețuire pentru ruta pe care urmează să se zboare, luând în considerare numărul persoanelor de la bord.</p> <p>(b) Nu este nevoie să se transporte echipamentele suplimentare de supraviețuire specificate la lit.(a) pct.3 atunci când avionul:</p> <p>1. rămâne, față de o zonă în care operațiunile de căutare și salvare nu sunt deosebit de dificile, la o distanță echivalentă cu:</p> <p>(i) 120 de minute de zbor la viteza de croazieră cu un motor inoperant (OEI) pentru avioanele care au capacitatea de a continua zborul către un aerodrom cu motorul (motoarele) critic(e) devenit(e) inoperant(e) în orice punct de-a lungul rutei sau al devierilor planificate; sau</p> <p>(ii) 30 de minute de zbor la viteza de croazieră pentru toate celelalte avioane; sau</p> <p>2. rămâne la o distanță care nu este mai mare decât cea corespunzătoare unui timp de zbor de 90 de minute la viteza de croazieră față de o zonă adecvată pentru efectuarea unei aterizări de urgență, pentru avioanele certificate conform standardului de navigabilitate aplicabil.</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>NCC.IDE.A.240 Cască (a) Avioanele trebuie să fie echipate cu o cască cu microfon sau cu un dispozitiv echivalent pentru fiecare membru al echipajului de zbor, la postul acestuia din compartimentul echipajului de zbor. (b) Avioanele operate în condiții IFR sau pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu un buton de transmisie pe comanda manuală a tangajului și ruliului pentru fiecare membru al echipajului de zbor necesar.</p>	<p>NCC.IDE.A.240 Cască (a) Avioanele trebuie să fie echipate cu o cască cu microfon sau cu un dispozitiv echivalent pentru fiecare membru al echipajului de zbor, la postul acestuia din compartimentul echipajului de zbor. (b) Avioanele operate în condiții IFR sau pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu un buton de transmisie pe comanda manuală a tangajului și ruliului pentru fiecare membru al echipajului de zbor necesar.</p>	Compatibil	
<p>NCC.IDE.A.245 Echipament de radiocomunicații (a) Avioanele operate în condiții IFR sau pe timp de noapte, sau atunci când acest lucru este impus de cerințele spațiului aerian aplicabil, trebuie să fie echipate cu un echipament de radiocomunicații care, în condițiile normale de propagare a undelor radio, să aibă capacitatea: 1. de a realiza comunicația bidirecțională în scopul controlului de aerodrom; 2. de a recepționa informații meteorologice în orice moment în timpul zborului; 3. de a realiza comunicația bidirecțională în orice moment în timpul zborului cu stațiile aeronautice și pe frecvențele prevăzute de autoritatea competentă; și 4. de a asigura comunicații pe frecvența aeronautică de urgență 121,5 MHz. (b) Atunci când este necesară mai mult de o unitate de echipament de comunicații, fiecare unitate trebuie să fie independentă față de</p>	<p>NCC.IDE.A.245 Echipament de radiocomunicații (a) Avioanele operate în condiții IFR sau pe timp de noapte, sau atunci când acest lucru este impus de cerințele spațiului aerian aplicabil, trebuie să fie echipate cu un echipament de radiocomunicații care, în condițiile normale de propagare a undelor radio, să aibă capacitatea: 1. de a realiza comunicația bidirecțională în scopul controlului de aerodrom; 2. de a recepționa informații meteorologice în orice moment în timpul zborului; 3. de a realiza comunicația bidirecțională în orice moment în timpul zborului cu stațiile aeronautice și pe frecvențele alocate aviației civile; și 4. de a asigura comunicații pe frecvența aeronautică de urgență 121,5 MHz. (b) Atunci când este necesară mai mult de o unitate de echipament de comunicații,</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
cealaltă sau celelalte, astfel încât o defecțiune a uneia să nu provoace defectarea alteia.	fiecare unitate trebuie să fie independentă față de cealaltă sau celelalte, astfel încât o defecțiune a uneia să nu provoace defectarea alteia.		
<p>NCC.IDE.A.250 Echipamente de navigație</p> <p>(a) Avioanele trebuie să fie echipate cu echipamente de navigație care să le permită să acționeze în conformitate cu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. planul de zbor ATS, dacă este cazul; și 2. cerințele spațiului aerian aplicabil. <p>(b) Avioanele trebuie să dispună de suficiente echipamente de navigație pentru a se asigura că, în eventualitatea defectării unui element al echipamentului în orice etapă a zborului, restul echipamentului permite navigarea în siguranță în conformitate cu litera (a) sau executarea în siguranță a unei acțiuni de urgență corespunzătoare.</p> <p>(c) Avioanele care efectuează zboruri pentru care se prevede aterizarea în condiții IMC trebuie să fie dotate cu un echipament corespunzător care poate asigura ghidajul spre un punct de la care poate fi efectuată aterizarea după repere vizuale. Acest echipament trebuie să aibă capacitatea de a oferi o astfel de orientare pentru fiecare aerodrom la care se are în vedere aterizarea în condiții IMC și pentru orice aerodromuri de rezervă desemnate.</p> <p>(d) Pentru operațiunile PBN, aeronava trebuie să îndeplinească cerințele de certificare a navigabilității pentru specificația de navigație corespunzătoare.</p>	<p>NCC.IDE.A.250 Echipamente de navigație</p> <p>(a) Avioanele trebuie să fie echipate cu echipamente de navigație care să le permită să acționeze în conformitate cu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. planul de zbor ATS, dacă este cazul; și 2. cerințele spațiului aerian aplicabil. <p>(b) Avioanele trebuie să dispună de suficiente echipamente de navigație pentru a se asigura că, în eventualitatea defectării unui element al echipamentului în orice etapă a zborului, restul echipamentului permite navigarea în siguranță în conformitate cu lit.(a) sau executarea în siguranță a unei acțiuni de urgență corespunzătoare.</p> <p>(c) Avioanele care efectuează zboruri pentru care se prevede aterizarea în condiții IMC trebuie să fie dotate cu un echipament corespunzător care poate asigura ghidajul spre un punct de la care poate fi efectuată aterizarea după repere vizuale. Acest echipament trebuie să aibă capacitatea de a oferi o astfel de orientare pentru fiecare aerodrom la care se are în vedere aterizarea în condiții IMC și pentru orice aerodromuri de rezervă desemnate.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(e) Avioanele trebuie să fie echipate cu echipamente de supraveghere conform cerințelor spațiului aerian aplicabil.	(d) Pentru operațiunile PBN, aeronava trebuie să îndeplinească cerințele de certificare a navigabilității pentru specificația de navigație corespunzătoare. (e) Avioanele trebuie să fie echipate cu echipamente de supraveghere conform cerințelor spațiului aerian aplicabil.		
NCC.IDE.A.255 Transponder Avioanele trebuie să fie echipate cu un transponder radar secundar de supraveghere (SSR) care raportează altitudinea barometrică și cu orice altă funcție de transponder SSR necesară pentru ruta de zbor.	NCC.IDE.A.255 Transponder Avioanele trebuie să fie echipate cu un transponder radar secundar de supraveghere (SSR) care raportează altitudinea barometrică și cu orice altă funcție de transponder SSR necesară pentru ruta de zbor.	Compatibil	
NCC.IDE.A.260 Gestionarea bazelor de date aeronautice (a) Bazele de date aeronautice utilizate în cadrul aplicațiilor sistemelor de aeronavă certificate respectă cerințele de calitate a datelor care sunt adecvate pentru utilizarea prevăzută a datelor. (b) Operatorul trebuie să asigure distribuția și introducerea în timp util a unor baze de date aeronautice actuale și nemodificate în toate aeronavele cărora le sunt necesare. (c) În pofida oricăror alte cerințe de raportare a evenimentelor, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) nr. 376/2014, operatorul raportează furnizorului bazei de date cazurile de date eronate, inconsecvente sau lipsă despre care s-ar putea preconiza în mod rezonabil că ar constitui un pericol pentru zbor. În astfel de cazuri, operatorul informează echipajul de zbor și pe ceilalți membri ai	NCC.IDE.A.260 Gestionarea bazelor de date aeronautice (a) Bazele de date aeronautice utilizate în cadrul aplicațiilor sistemelor de aeronavă certificate respectă cerințele de calitate a datelor care sunt adecvate pentru utilizarea prevăzută a datelor. (b) Operatorul trebuie să asigure distribuția și introducerea în timp util a unor baze de date aeronautice actuale și nemodificate în toate aeronavele cărora le sunt necesare. (c) În pofida oricăror alte cerințe de raportare a evenimentelor, astfel cum sunt definite în RAC-RAASEAC, operatorul raportează furnizorului bazei de date cazurile de date eronate, inconsecvente sau lipsă despre care s-ar putea preconiza în	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
personalului vizați și se asigură că datele afectate nu sunt utilizate.	mod rezonabil că ar constitui un pericol pentru zbor. În astfel de cazuri, operatorul informează echipajul de zbor și pe ceilalți membri ai personalului vizați și se asigură că datele afectate nu sunt utilizate.		
<p>SECȚIUNEA 2 Elicoptere NCC.IDE.H.100 Instrumente și echipamente – generalități (a) Instrumentele și echipamentele obligatorii conform prezentei subpărți trebuie să fie aprobate în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile dacă sunt:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. utilizate de echipajul de zbor pentru a controla traiectoria de zbor; 2. utilizate pentru a respecta NCC.IDE.H.245; 3. utilizate pentru a respecta NCC.IDE.H.250; sau 4. instalate în elicopter. <p>(b) Pentru următoarele elemente, atunci când sunt obligatorii conform prezentei subpărți, nu este necesară aprobarea echipamentului:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. lanterne autonome; 2. un mijloc precis de indicare a timpului; 3. suport pentru hărți; 4. trusă de prim ajutor; 5. echipamente de supraviețuire și de semnalizare; 6. ancoră plutitoare și echipamente pentru amarare; și 7. dispozitive de siguranță pentru copii. 	<p>Secțiunea a 2-a Elicoptere NCC.IDE.H.100 Instrumente și echipamente – generalități (a) Instrumentele și echipamentele obligatorii conform prezentei subpărți trebuie să fie aprobate în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile dacă sunt:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. utilizate de echipajul de zbor pentru a controla traiectoria de zbor; 2. utilizate pentru a respecta NCC.IDE.H.245; 3. utilizate pentru a respecta NCC.IDE.H.250; sau 4. instalate în elicopter. <p>(b) Pentru următoarele elemente, atunci când sunt obligatorii conform prezentei subpărți, nu este necesară aprobarea echipamentului:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. lanterne autonome; 2. un mijloc precis de indicare a timpului; 3. suport pentru hărți; 4. trusă de prim ajutor; 5. echipamente de supraviețuire și de semnalizare; 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(c) Instrumentele și echipamentele sau accesoriile care nu sunt impuse de prezenta anexă, precum și orice alte echipamente care nu sunt impuse de prezentul regulament, dar care sunt transportate la bord în timpul unui zbor respectă următoarele cerințe:</p> <p>1. informațiile oferite de aceste instrumente, echipamente sau accesorii nu se folosesc de către membrii echipajului de zbor pentru a se conforma anexei II la Regulamentul (UE) 2018/1139 sau punctelor NCC.IDE.H.245 și NCC.IDE.H.250 din prezenta anexă;</p> <p>2. instrumentele și echipamentele nu afectează navigabilitatea elicopterului, nici în cazul defectării sau al proastei funcționări.</p> <p>(d) Instrumentele și echipamentele trebuie să fie utilizabile rapid sau ușor accesibile din postul la care este așezat membrul echipajului de zbor care are nevoie să le utilizeze.</p> <p>(e) Acele instrumente care sunt folosite de un membru al echipajului de zbor trebuie dispuse astfel încât să permită membrului echipajului de zbor să vadă rapid indicațiile de la postul său, cu devierea minimă posibilă a poziției și a direcției privirii adoptate în mod normal de acesta atunci când privește înainte, în sensul traiectoriei de zbor.</p> <p>(f) Toate echipamentele de urgență obligatorii trebuie să fie ușor accesibile pentru utilizare imediată.</p>	<p>6. ancoră plutitoare și echipamente pentru amarare; și</p> <p>7. dispozitive de siguranță pentru copii.</p> <p>(c) Instrumentele și echipamentele sau accesoriile care nu sunt impuse de anexa nr.6 (Partea NCC) prezenta parte, precum și orice alte echipamente care nu sunt impuse de Regulament, dar care sunt transportate la bord în timpul unui zbor respectă următoarele cerințe:</p> <p>1. informațiile oferite de aceste instrumente, echipamente sau accesorii nu se folosesc de către membrii echipajului de zbor pentru a se conforma anexei nr.1 la Codul aerian sau NCC.IDE.A.245 și NCC.IDE.A.250;</p> <p>2. instrumentele și echipamentele nu afectează navigabilitatea elicopterului, nici în cazul defectării sau al proastei funcționări.</p> <p>(a) Instrumentele și echipamentele trebuie să fie utilizabile rapid sau ușor accesibile din postul la care este așezat membrul echipajului de zbor care are nevoie să le utilizeze.</p> <p>(b) Instrumente care sunt folosite de un membru al echipajului de zbor trebuie dispuse astfel încât să permită membrului echipajului de zbor să vadă rapid indicațiile de la postul său, cu devierea minimă posibilă a poziției și a direcției</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	<p>privirii adoptate în mod normal de acesta atunci când privește înainte, în sensul traiectoriei de zbor.</p> <p>(c) Toate echipamentele de urgență obligatorii trebuie să fie ușor accesibile pentru utilizare imediată.</p>		
<p>NCC.IDE.H.105 Echipamentul minim de zbor</p> <p>Nu se inițiază un zbor în momentul în care oricare dintre instrumentele, echipamentele sau funcțiile elicopterului necesare pentru zborul avut în vedere este nefuncțional(ă) sau lipsește, cu excepția cazului în care:</p> <p>(a) elicopterul se operează în conformitate cu lista echipamentului minim (MEL) a operatorului;</p> <p>(b) operatorul are aprobarea autorității competente de a opera elicopterul în limitele listei master a echipamentului minim („MMEL”) în conformitate cu anexa III punctul ORO.MLR.105 litera (j) sau</p> <p>(c) elicopterul dispune de o autorizație de zbor emisă în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile.</p>	<p>NCC.IDE.H.105 Echipamentul minim de zbor</p> <p>Nu se inițiază un zbor în momentul în care oricare dintre instrumentele, echipamentele sau funcțiile elicopterului necesare pentru zborul avut în vedere este nefuncțional(ă) sau lipsește, cu excepția cazului în care:</p> <p>(a) elicopterul se operează în conformitate cu MEL a operatorului;</p> <p>(b) operatorul are aprobarea AAC de a opera elicopterul în limitele MMEL în conformitate cu ORO.MLR.105 lit. (j); sau</p> <p>(c) elicopterul dispune de o autorizație de zbor emisă în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile.</p>	Compatibil	
<p>NCC.IDE.H.115 Lumini de operare</p> <p>Elicopterele operate pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu:</p> <p>(a) un sistem de lumini anticolidiune;</p> <p>(b) lumini de navigație/poziție;</p> <p>(c) lumină de aterizare;</p>	<p>NCC.IDE.H.115 Lumini de operare</p> <p>Elicopterele operate pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu:</p> <p>(a) un sistem de lumini anticolidiune;</p> <p>(b) lumini de navigație/poziție;</p> <p>(c) lumină de aterizare;</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(d) un sistem de lumini alimentat de la sistemul electric al elicopterului pentru asigurarea unei iluminări adecvate a tuturor instrumentelor și echipamentelor esențiale pentru operarea în siguranță a elicopterului;</p> <p>(e) un sistem de lumini alimentat de la sistemul electric al elicopterului pentru asigurarea iluminării în toate compartimentele pentru pasageri;</p> <p>(f) o lanternă autonomă pentru fiecare post de membru al echipajului; și</p> <p>(g) lumini pentru a respecta reglementările internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, dacă elicopterul este amfibiu.</p>	<p>(d) un sistem de lumini alimentat de la sistemul electric al elicopterului pentru asigurarea unei iluminări adecvate a tuturor instrumentelor și echipamentelor esențiale pentru operarea în siguranță a elicopterului;</p> <p>(e) un sistem de lumini alimentat de la sistemul electric al elicopterului pentru asigurarea iluminării în toate compartimentele pentru pasageri;</p> <p>(f) o lanternă autonomă pentru fiecare post de membru al echipajului; și</p> <p>(g) lumini pentru a respecta reglementările internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, dacă elicopterul este amfibiu.</p>		
<p>NCC.IDE.H.120 Operațiuni în condiții VFR – instrumente de zbor și de navigație și echipamente asociate</p> <p>(a) Elicopterele operate în condiții VFR pe timp de zi trebuie să fie echipate cu un mijloc de măsurare și afișare a următoarelor:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. capul magnetic; 2. timpul în ore, minute și secunde; 3. altitudinea barometrică; 4. viteza față de aer indicată; și 5. glisada. <p>(b) Elicopterele operate în condiții VMC deasupra apei fără a vedea uscatul sau în condiții VMC pe timp de noapte sau atunci când vizibilitatea este mai mică de 1 500 m sau în condiții în care elicopterul nu poate fi menținut</p>	<p>NCC.IDE.H.120 Operațiuni în condiții VFR – instrumente de zbor și de navigație și echipamente asociate</p> <p>(a) Elicopterele operate în condiții VFR pe timp de zi trebuie să fie echipate cu un mijloc de măsurare și afișare a următoarelor:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. capul magnetic; 2. timpul în ore, minute și secunde; 3. altitudinea barometrică; 4. viteza față de aer indicată; și 5. glisada. <p>(b) Elicopterele operate în condiții VMC deasupra apei fără a vedea uscatul sau în condiții VMC pe timp de noapte sau atunci când vizibilitatea este mai mică de 1 500 m</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>pe o traiectorie de zbor dorită fără a se recurge la unul sau mai multe instrumente suplimentare trebuie să fie echipate, în plus față de cele de la litera (a), cu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. un mijloc de măsurare și afișare a următoarelor: <ol style="list-style-type: none"> (i) atitudinea; (ii) viteza verticală; și (iii) direcția stabilizată; 2. un mijloc de indicare a momentului în care alimentarea cu energie electrică a instrumentelor giroscopice nu este corespunzătoare; și 3. un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase, din cauza condensului sau jivrajului, a sistemului de indicare a vitezei față de aer obligatoriu conform literei (a) punctul 4. <p>(c) În cazul în care sunt necesari doi piloți pentru operare, elicopterele trebuie să fie echipate cu un mijloc separat suplimentar de afișare a următoarelor:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. altitudinea barometrică; 2. viteza față de aer indicată; 3. glisada; 4. atitudinea, dacă este cazul; 5. viteza verticală, dacă este cazul; și 6. direcția stabilizată, dacă este cazul. 	<p>sau în condiții în care elicopterul nu poate fi menținut pe o traiectorie de zbor dorită fără a se recurge la unul sau mai multe instrumente suplimentare trebuie să fie echipate, în plus față de cele de la litera (a), cu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. un mijloc de măsurare și afișare a următoarelor: <ol style="list-style-type: none"> (i) atitudinea; (ii) viteza verticală; și (iii) direcția stabilizată; 2. un mijloc de indicare a momentului în care alimentarea cu energie electrică a instrumentelor giroscopice nu este corespunzătoare; și 3. un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase, din cauza condensului sau jivrajului, a sistemului de indicare a vitezei față de aer obligatoriu conform lit. (a) pct.4. <p>(c) În cazul în care sunt necesari doi piloți pentru operare, elicopterele trebuie să fie echipate cu un mijloc separat suplimentar de afișare a următoarelor:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. altitudinea barometrică; 2. viteza față de aer indicată; 3. glisada; 4. atitudinea, dacă este cazul; 5. verticală, dacă este cazul; și 6. direcția stabilizată, dacă este cazul. 		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>NCC.IDE.H.125 Operațiuni în condiții IFR – instrumente de zbor și de navigație și echipamente asociate Elicopterele operate în condiții IFR trebuie să fie echipate cu:</p> <p>(a) un mijloc de măsurare și afișare a următoarelor:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. capul magnetic; 2. timpul în ore, minute și secunde; 3. altitudinea barometrică; 4. viteza față de aer indicată; 5. viteza verticală; 6. glisada; 7. atitudinea; 8. direcția stabilizată; și 9. temperatura aerului exterior; <p>(b) un mijloc de indicare a momentului în care alimentarea cu energie electrică a instrumentelor giroscopice nu este corespunzătoare;</p> <p>(c) în cazul în care sunt necesari doi piloți pentru operare, un mijloc separat suplimentar de afișare a următoarelor:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. altitudinea barometrică; 2. viteza față de aer indicată; 3. viteza verticală; 4. glisada; 5. atitudinea; și 6. direcția stabilizată; <p>(d) un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase, din cauza condensului sau jivrajului, a sistemelor de indicare a vitezei față de aer obligatorii conform literei (a) punctul 4 și literei (c) punctul 2;</p>	<p>NCC.IDE.H.125 Operațiuni în condiții IFR – instrumente de zbor și de navigație și echipamente asociate Elicopterele operate în condiții IFR trebuie să fie echipate cu:</p> <p>(a) un mijloc de măsurare și afișare a următoarelor:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. capul magnetic; 2. timpul în ore, minute și secunde; 3. altitudinea barometrică; 4. viteza față de aer indicată; 5. viteza verticală; 6. glisada; 7. atitudinea; 8. direcția stabilizată; și 9. temperatura aerului exterior; <p>(b) un mijloc de indicare a momentului în care alimentarea cu energie electrică a instrumentelor giroscopice nu este corespunzătoare;</p> <p>(c) în cazul în care sunt necesari doi piloți pentru operare, un mijloc separat suplimentar de afișare a următoarelor:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. altitudinea barometrică; 2. viteza față de aer indicată; 3. viteza verticală; 4. glisada; 5. atitudinea; și 6. direcția stabilizată; <p>(d) un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase, din cauza condensului sau jivrajului, a sistemelor de indicare a vitezei</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(e) o sursă alternativă de presiune statică; (f) un suport pentru hărți într-o poziție ușor de citit, care poate fi iluminat pentru operațiuni pe timp de noapte; și (g) un mijloc suplimentar de măsurare și afișare a atitudinii, ca instrument de rezervă.</p>	<p>față de aer obligatorii conform lit.(a) pct.4 și lit.(c) pct.2; (e) o sursă alternativă de presiune statică; (f) un suport pentru hărți într-o poziție ușor de citit, care poate fi iluminat pentru operațiuni pe timp de noapte; și (g) un mijloc suplimentar de măsurare și afișare a atitudinii, ca instrument de rezervă.</p>		
<p>NCC.IDE.H.130 Echipamente suplimentare pentru operațiuni în condiții IFR cu un singur pilot Elicopterele operate în condiții IFR cu un singur pilot trebuie să fie echipate cu un pilot automat care să dispună cel puțin de modurile de menținere a altitudinii și a capului-compass.</p>	<p>NCC.IDE.H.130 Echipamente suplimentare pentru operațiuni în condiții IFR cu un singur pilot Elicopterele operate în condiții IFR cu un singur pilot trebuie să fie echipate cu un pilot automat care să dispună cel puțin de modurile de menținere a altitudinii și a capului-compass.</p>	Compatibil	
<p>NCC.IDE.H.145 Echipamentul radar meteorologic la bord Elicopterele cu o MOPSC de peste nouă locuri operate în condiții IFR sau pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu un echipament radar meteorologic la bord atunci când buletinele meteorologice curente indică faptul că sunt probabile, de-a lungul rutei, furtuni sau alte condiții meteorologice potențial periculoase considerate detectabile cu ajutorul unui echipament radar meteorologic la bord.</p>	<p>NCC.IDE.H.145 Echipamentul radar meteorologic la bord Elicopterele cu o MOPSC de peste nouă locuri operate în condiții IFR sau pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu un echipament radar meteorologic la bord atunci când buletinele meteorologice curente indică faptul că sunt probabile, de-a lungul rutei, furtuni sau alte condiții meteorologice potențial periculoase considerate detectabile cu ajutorul unui echipament radar meteorologic la bord.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>NCC.IDE.H.150 Echipamente suplimentare pentru operațiuni în condiții de jivraj pe timp de noapte</p> <p>(a) Elicopterele operate în condiții probabile sau certe de jivraj pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu un mijloc de iluminare sau de detectare a jivrajului.</p> <p>(b) Tipul de mijloc de iluminare a jivrajului utilizat trebuie să nu producă orbirea sau reflexia, ceea ce ar împiedica membrii echipajului de zbor să își îndeplinească sarcinile.</p>	<p>NCC.IDE.H.150 Echipamente suplimentare pentru operațiuni în condiții de jivraj pe timp de noapte</p> <p>(a) Elicopterele operate în condiții probabile sau certe de jivraj pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu un mijloc de iluminare sau de detectare a jivrajului.</p> <p>(b) Tipul de mijloc de iluminare a jivrajului utilizat trebuie să nu producă orbirea sau reflexia, ceea ce ar împiedica membrii echipajului de zbor să își îndeplinească sarcinile.</p>	Compatibil	
<p>NCC.IDE.H.155 Sistemul interfon al echipajului de zbor</p> <p>Elicopterele operate de un echipaj de zbor format din mai mult de un membru trebuie să fie echipate cu un sistem interfon pentru echipajul de zbor, care să includă căști și microfoane destinate utilizării de către toți membrii echipajului de zbor.</p>	<p>NCC.IDE.H.155 Sistemul interfon al echipajului de zbor</p> <p>Elicopterele operate de un echipaj de zbor format din mai mult de un membru trebuie să fie echipate cu un sistem interfon pentru echipajul de zbor, care să includă căști și microfoane destinate utilizării de către toți membrii echipajului de zbor.</p>	Compatibil	
<p>NCC.IDE.H.160 Înregistratorul de voce din carlingă</p> <p>(a) Elicopterele cu o MCTOM de peste 7 000 kg al căror CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată trebuie să fie echipate cu un CVR.</p> <p>(b) CVR trebuie să aibă capacitatea de a păstra cel puțin datele înregistrate în timpul ultimelor două ore.</p> <p>(c) CVR înregistrează în raport cu o scală de timp:</p>	<p>NCC.IDE.H.160 Înregistratorul de voce din carlingă</p> <p>(a) Elicopterele cu o MCTOM de peste 7 000 kg al căror CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată trebuie să fie echipate cu un CVR.</p> <p>(b) CVR trebuie să aibă capacitatea de a păstra cel puțin datele înregistrate în timpul ultimelor două ore.</p> <p>(c) CVR înregistrează în raport cu o scală de timp:</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>1. comunicațiile vocale transmise din sau recepționate în compartimentul echipajului de zbor prin radio;</p> <p>2. comunicațiile vocale ale membrilor echipajului de zbor cu ajutorul sistemului interfon și al sistemului de adresare către pasageri, dacă este instalat;</p> <p>3. mediul sonor din carlingă, incluzând, fără întrerupere, semnalele audio recepționate de la fiecare microfon al echipajului; și</p> <p>4. semnalele vocale sau audio de identificare a echipamentelor de navigație sau de apropiere transmise într-o cască sau într-un difuzor.</p> <p>(d) CVR trebuie să înceapă automat să înregistreze înainte ca elicopterul să înceapă deplasarea prin mijloace proprii și să continue înregistrarea până la încheierea zborului, când elicopterul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.</p> <p>(e) În plus față de litera (d), în funcție de disponibilitatea energiei electrice, CVR trebuie să înceapă să înregistreze cât mai devreme posibil în timpul verificărilor din carlingă efectuate înainte de pornirea motoarelor la începutul zborului, până la verificările din carlingă efectuate imediat după oprirea motoarelor la sfârșitul zborului.</p> <p>(f) Dacă CVR nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Până la 1 ianuarie 2020 cel târziu, acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă CVR este</p>	<p>1. comunicațiile vocale transmise din sau recepționate în compartimentul echipajului de zbor prin radio;</p> <p>2. comunicațiile vocale ale membrilor echipajului de zbor cu ajutorul sistemului interfon și al sistemului de adresare către pasageri, dacă este instalat;</p> <p>3. mediul sonor din carlingă, incluzând, fără întrerupere, semnalele audio recepționate de la fiecare microfon al echipajului; și</p> <p>4. semnalele vocale sau audio de identificare a echipamentelor de navigație sau de apropiere transmise într-o cască sau într-un difuzor.</p> <p>(d) CVR trebuie să înceapă automat să înregistreze înainte ca elicopterul să înceapă deplasarea prin mijloace proprii și să continue înregistrarea până la încheierea zborului, când elicopterul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.</p> <p>(e) În plus față de lit.(d), în funcție de disponibilitatea energiei electrice, CVR trebuie să înceapă să înregistreze cât mai devreme posibil în timpul verificărilor din carlingă efectuate înainte de pornirea motoarelor la începutul zborului, până la verificările din carlingă efectuate imediat după oprirea motoarelor la sfârșitul zborului.</p> <p>(f) Dacă CVR nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Acest dispozitiv are</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.	un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă CVR este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.		
<p>NCC.IDE.H.165 Înregistratorul de date de zbor</p> <p>(a) Elicopterele cu o MCTOM de peste 3 175 kg al căror CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată trebuie să fie echipate cu un FDR care utilizează o metodă digitală de înregistrare și stocare a datelor și pentru care este disponibilă o metodă de extragere rapidă a datelor din mediul de stocare.</p> <p>(b) FDR trebuie să înregistreze parametrii necesari pentru determinarea cu acuratețe a traiectoriei de zbor, vitezei, atitudinii, puterii motorului, configurației și funcționării elicopterului și să aibă capacitatea de a păstra cel puțin datele înregistrate în timpul ultimelor 10 ore.</p> <p>(c) Datele se obțin de la sursele elicopterului care permit corelarea cu acuratețe cu informațiile afișate pentru echipajul de zbor.</p> <p>(d) FDR trebuie să înceapă automat să înregistreze datele înainte ca elicopterul să se poată deplasa prin mijloace proprii și să se oprească automat după ce elicopterul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.</p> <p>(e) Dacă FDR nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Până la 1 ianuarie 2020 cel târziu, acest</p>	<p>NCC.IDE.H.165 Înregistratorul de date de zbor</p> <p>(a) Elicopterele cu o MCTOM de peste 3 175 kg al căror CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată trebuie să fie echipate cu un FDR care utilizează o metodă digitală de înregistrare și stocare a datelor și pentru care este disponibilă o metodă de extragere rapidă a datelor din mediul de stocare.</p> <p>(b) FDR trebuie să înregistreze parametrii necesari pentru determinarea cu acuratețe a traiectoriei de zbor, vitezei, atitudinii, puterii motorului, configurației și funcționării elicopterului și să aibă capacitatea de a păstra cel puțin datele înregistrate în timpul ultimelor 10 ore.</p> <p>(c) Datele se obțin de la sursele elicopterului care permit corelarea cu acuratețe cu informațiile afișate pentru echipajul de zbor.</p> <p>(d) FDR trebuie să înceapă automat să înregistreze datele înainte ca elicopterul să se poată deplasa prin mijloace proprii și să se oprească automat după ce elicopterul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.</p> <p>(e) Dacă FDR nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă FDR este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.	localizarea sa în apă. Acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă FDR este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.		
<p>NCC.IDE.H.170 Înregistrarea transmisiunilor prin legături de date</p> <p>(a) Elicopterele al căror CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată, care au capacitatea de a utiliza comunicațiile prin legături de date și pentru care este necesară o echipare cu un CVR, trebuie să înregistreze pe un înregistrator, dacă este cazul:</p> <p>1. mesajele comunicărilor prin legături de date referitoare la comunicările ATS adresate către și dinspre elicopter, inclusiv mesajele aplicabile următoarelor aplicații:</p> <p>(i) inițierea de transmisiuni prin legături de date;</p> <p>(ii) comunicarea controlor-pilot;</p> <p>(iii) supraveghere specifică;</p> <p>(iv) transmiterea de informații referitoare la zbor;</p> <p>(v) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, supravegherea semnalului de la aeronavă;</p> <p>(vi) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, datele privind controlul operațional al aeronavei; și</p> <p>(vii) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, graficele;</p> <p>2. informații care permit corelarea cu orice înregistrări asociate referitoare la comunicările</p>	<p>NCC.IDE.H.170 Înregistrarea transmisiunilor prin legături de date</p> <p>(a) Elicopterele al căror CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată, care au capacitatea de a utiliza comunicațiile prin legături de date și pentru care este necesară o echipare cu un CVR, trebuie să înregistreze pe un înregistrator, dacă este cazul:</p> <p>1. mesajele comunicărilor prin legături de date referitoare la comunicările ATS adresate către și dinspre elicopter, inclusiv mesajele aplicabile următoarelor aplicații:</p> <p>(i) inițierea de transmisiuni prin legături de date;</p> <p>(ii) comunicarea controlor-pilot;</p> <p>(iii) supraveghere specifică;</p> <p>(iv) transmiterea de informații referitoare la zbor;</p> <p>(v) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, supravegherea semnalului de la aeronavă;</p> <p>(vi) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, datele privind controlul operațional al aeronavei; și</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>prin legături de date și păstrate separat de elicopter; și</p> <p>3. informații privind ora și prioritatea mesajelor comunicărilor prin legături de date, având în vedere arhitectura sistemului.</p> <p>(b) Înregistratorul trebuie să utilizeze o metodă digitală de înregistrare și stocare a datelor și informațiilor și o metodă de extragere rapidă a acestor date. Metoda de înregistrare trebuie să permită realizarea unei corespondențe între aceste date și datele înregistrate la sol.</p> <p>(c) Înregistratorul trebuie să aibă capacitatea de a reține date înregistrate pentru cel puțin aceeași perioadă prevăzută în cazul CVR la NCC.IDE.H.160.</p> <p>(d) Dacă înregistratorul nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Până la 1 ianuarie 2020 cel târziu, acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă înregistratorul este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.</p> <p>(e) Cerințele aplicabile pentru pornirea și oprirea funcționării înregistratorului sunt aceleași cu cerințele aplicabile pentru pornirea și oprirea funcționării CVR cuprinse la punctul NCC.IDE.H.160 literele (d) și (e).</p>	<p>(vii) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, graficele;</p> <p>2. informații care permit corelarea cu orice înregistrări asociate referitoare la comunicările prin legături de date și păstrate separat de elicopter; și</p> <p>3. informații privind ora și prioritatea mesajelor comunicărilor prin legături de date, având în vedere arhitectura sistemului.</p> <p>(b) Înregistratorul trebuie să utilizeze o metodă digitală de înregistrare și stocare a datelor și informațiilor și o metodă de extragere rapidă a acestor date. Metoda de înregistrare trebuie să permită realizarea unei corespondențe între aceste date și datele înregistrate la sol.</p> <p>(c) Înregistratorul trebuie să aibă capacitatea de a reține date înregistrate pentru cel puțin aceeași perioadă prevăzută în cazul CVR la NCC.IDE.H.160.</p> <p>(d) Dacă înregistratorul nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă înregistratorul este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.</p> <p>(e) Cerințele aplicabile pentru pornirea și oprirea funcționării înregistratorului sunt aceleași cu cerințele aplicabile pentru</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	pornirea și oprirea funcționării CVR cuprinse la NCC.IDE.H.160 lit.(d) și (e).		
<p>NCC.IDE.H.175 Înregistratorul combinat format dintr-un înregistrator de date de zbor și un înregistrator de voce din carlingă Conformitatea cu cerințele privind CVR și FDR poate fi obținută prin intermediul unui înregistrator combinat format dintr-un înregistrator de date de zbor și un înregistrator de voce din carlingă.</p>	<p>NCC.IDE.H.175 Înregistratorul combinat format dintr-un înregistrator de date de zbor și un înregistrator de voce din carlingă Conformitatea cu cerințele privind CVR și FDR poate fi obținută prin intermediul unui înregistrator combinat format dintr-un înregistrator de date de zbor și un înregistrator de voce din carlingă.</p>	Compatibil	
<p>NCC.IDE.H.180 Scaune, centuri de siguranță ale scaunelor, sisteme de reținere și dispozitive de siguranță pentru copii (a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. un scaun sau o cușetă pentru fiecare persoană de la bord care are vârsta de cel puțin 24 de luni; 2. o centură de siguranță pentru fiecare scaun pentru pasageri și hamuri de siguranță pentru fiecare cușetă; 3. pentru elicopterele al căror CofA individual a fost eliberat pentru prima dată după 31 decembrie 2012, o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului pentru fiecare pasager în vârstă de cel puțin 24 de luni; 4. un dispozitiv de siguranță pentru copii (CRD) pentru fiecare persoană de la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni; 	<p>NCC.IDE.H.180 Scaune, centuri de siguranță ale scaunelor, sisteme de reținere și dispozitive de siguranță pentru copii (a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. un scaun sau o cușetă pentru fiecare persoană de la bord care are vârsta de cel puțin 24 de luni; 2. o centură de siguranță pentru fiecare scaun pentru pasageri și hamuri de siguranță pentru fiecare cușetă; 3. pentru elicopterele al căror CofA individual a fost eliberat pentru prima dată după 31 decembrie 2012, o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului pentru fiecare pasager în vârstă de cel puțin 24 de luni; 4. un CRD pentru fiecare persoană de la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni; 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>5. o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului incluzând un dispozitiv care va reține automat trunchiul ocupantului în cazul decelerării rapide, pentru fiecare scaun al membrilor echipajului de zbor; și</p> <p>6. o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului pentru scaunele prevăzute pentru numărul minim necesar de membri ai echipajului de cabină, în cazul elicopterelor al căror CofA individual a fost eliberat pentru prima dată după 31 decembrie 1980.</p> <p>(b) O centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului trebuie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. să aibă un singur punct de eliberare; și 2. să includă, pentru scaunele echipajului de zbor, pentru orice scaun situat lângă scaunul pilotului și pentru scaunele prevăzute pentru numărul minim necesar de membri ai echipajului de cabină, două chingi peste umăr și o centură de siguranță care pot fi folosite independent. 	<p>5. o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului incluzând un dispozitiv care va reține automat trunchiul ocupantului în cazul decelerării rapide, pentru fiecare scaun al membrilor echipajului de zbor; și</p> <p>6. o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului pentru scaunele prevăzute pentru numărul minim necesar de membri ai echipajului de cabină, în cazul elicopterelor al căror CofA individual a fost eliberat pentru prima dată după 31 decembrie 1980.</p> <p>(b) O centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului trebuie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. să aibă un singur punct de eliberare; și 2. să includă, pentru scaunele echipajului de zbor, pentru orice scaun situat lângă scaunul pilotului și pentru scaunele prevăzute pentru numărul minim necesar de membri ai echipajului de cabină, două chingi peste umăr și o centură de siguranță care pot fi folosite independent. 		
<p>NCC.IDE.H.185 Indicatoarele de cuplare a centurilor de siguranță și de interzicere a fumatului</p> <p>Elicopterele în care nu sunt vizibile toate scaunele pentru pasageri de pe scaunul (scaunele) echipajului de zbor trebuie să fie echipate cu un mijloc care să indice tuturor pasagerilor și echipajului de cabină când trebuie</p>	<p>NCC.IDE.H.185 Indicatoarele de cuplare a centurilor de siguranță și de interzicere a fumatului</p> <p>Elicopterele în care nu sunt vizibile toate scaunele pentru pasageri de pe scaunul (scaunele) echipajului de zbor trebuie să fie echipate cu un mijloc care să indice tuturor pasagerilor și echipajului de cabină</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
să își cupleze centurile de siguranță și când fumatul nu este permis.	când trebuie să își cupleze centurile de siguranță și când fumatul nu este permis.		
<p>NCC.IDE.H.190 Trusa de prim ajutor (a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu cel puțin o trusă de prim ajutor. (b) Trusele de prim ajutor trebuie să fie: 1. ușor accesibile pentru folosire; și 2. menținute în termenul de valabilitate.</p>	<p>NCC.IDE.H.190 Trusa de prim ajutor (a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu cel puțin o trusă de prim ajutor. (b) Trusele de prim ajutor trebuie să fie: 1. ușor accesibile pentru folosire; și 2. menținute în termenul de valabilitate.</p>	Compatibil	
<p>NCC.IDE.H.200 Oxigen suplimentar – elicoptere nepresurizate (a) Elicopterele nepresurizate operate la altitudini de zbor la care alimentarea cu oxigen este necesară în conformitate cu litera (b) trebuie să fie dotate cu echipamente specifice capabile să stocheze și să distribuie rezerva de oxigen necesară. (b) Elicopterele nepresurizate operate peste altitudinile de zbor la care altitudinea barometrică în compartimentele pentru pasageri depășește 10 000 ft trebuie să transporte oxigen pentru respirație suficient pentru a alimenta: 1. toți membrii echipajului și cel puțin 10 % din pasageri, pentru orice perioadă mai mare de 30 de minute în care altitudinea barometrică în compartimentul pentru pasageri se va situa între 10 000 ft și 13 000 ft; și 2. toți membrii echipajului și pasagerii, pentru orice perioadă în care altitudinea barometrică în compartimentul pentru pasageri se va situa peste 13 000 ft.</p>	<p>NCC.IDE.H.200 Oxigen suplimentar – elicoptere nepresurizate (a) Elicopterele nepresurizate operate la altitudini de zbor la care alimentarea cu oxigen este necesară în conformitate cu lit.(b) trebuie să fie dotate cu echipamente specifice capabile să stocheze și să distribuie rezerva de oxigen necesară. (b) Elicopterele nepresurizate operate peste altitudinile de zbor la care altitudinea barometrică în compartimentele pentru pasageri depășește 10 000 ft trebuie să transporte oxigen pentru respirație suficient pentru a alimenta: 1. toți membrii echipajului și cel puțin 10 % din pasageri, pentru orice perioadă mai mare de 30 de minute în care altitudinea barometrică în compartimentul pentru pasageri se va situa între 10 000 ft și 13 000 ft; și 2. toți membrii echipajului și pasagerii, pentru orice perioadă în care altitudinea</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	barometrică în compartimentul pentru pasageri se va situa peste 13 000 ft.		
<p>NCC.IDE.H.205 Stingătoare de incendiu manuale</p> <p>(a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu cel puțin un stingător de incendiu manual:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. în compartimentul echipajului de zbor; și 2. în fiecare compartiment pentru pasageri care este separat de compartimentul echipajului de zbor, cu excepția cazului în care compartimentul este ușor accesibil pentru echipajul de zbor. <p>(b) Tipul și cantitatea agentului de stingere pentru stingătoarele de incendiu obligatorii trebuie să fie adecvate tipurilor de incendii care ar putea să se producă în compartimentul în care este destinat a fi utilizat stingătorul, iar pentru compartimentele ocupate de persoane, trebuie să reducă riscul de acumulare a gazelor toxice.</p>	<p>NCC.IDE.H.205 Stingătoare de incendiu manual</p> <p>(a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu cel puțin un stingător de incendiu manual:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. în compartimentul echipajului de zbor; și 2. în fiecare compartiment pentru pasageri care este separat de compartimentul echipajului de zbor, cu excepția cazului în care compartimentul este ușor accesibil pentru echipajul de zbor. <p>(b) Tipul și cantitatea agentului de stingere pentru stingătoarele de incendiu obligatorii trebuie să fie adecvate tipurilor de incendii care ar putea să se producă în compartimentul în care este destinat a fi utilizat stingătorul, iar pentru compartimentele ocupate de persoane, trebuie să reducă riscul de acumulare a gazelor toxice.</p>	Compatibil	
<p>NCC.IDE.H.210 Marcarea punctelor de spargere</p> <p>Dacă pe elicopter sunt marcate zone ale fuzelajului adecvate pentru spargere de către echipele de salvare în caz de urgență, aceste zone trebuie să fie marcate după cum se indică în figura 1.</p> <p>Figura 1</p>	<p>NCC.IDE.H.210 Marcarea punctelor de spargere</p> <p>Dacă pe elicopter sunt marcate zone ale fuzelajului adecvate pentru spargere de către echipele de salvare în caz de urgență, aceste zone trebuie să fie marcate după cum se indică în figura 1.</p> <p>Figura 1.</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
------------------------------	--	---------------------------------	--------------------

Marcarea punctelor de spargere	Marcarea punctelor de spargere		
<p>NCC.IDE.H.215 Emițător pentru localizare în caz de urgență (ELT) (a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu cel puțin un ELT automat. (c) Un ELT de orice tip trebuie să aibă capacitatea de a transmite simultan pe frecvențele de 121,5 MHz și 406 MHz.</p>	<p>NCC.IDE.H.215 Emițător pentru localizare în caz de urgență (ELT) (a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu cel puțin un ELT automat. (b) Un ELT de orice tip trebuie să aibă capacitatea de a transmite simultan pe frecvențele de 121,5 MHz și 406 MHz.</p>	Compatibil	
<p>NCC.IDE.H.225 Veste de salvare (a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu câte o vestă de salvare pentru fiecare persoană de la bord sau cu un dispozitiv individual de flotabilitate echivalent pentru fiecare persoană de la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni, depozitat(ă) într-o poziție în care să fie ușor accesibil(ă) de pe scaunul sau din cușeta persoanei căreia îi este destinat(ă), atunci când: 1. zboară deasupra apei la o distanță față de uscat echivalentă cu un timp de zbor la viteza normală de croazieră de peste 10 minute, unde, în eventualitatea unei defecțiuni a motorului critic, elicopterul își poate menține zborul orizontal; 2. zboară deasupra apei, dincolo de distanța de aterizare în autorotație față de uscat, unde, în eventualitatea unei defecțiuni a motorului critic, elicopterul nu își poate menține zborul orizontal; sau</p>	<p>NCC.IDE.H.225 Veste de salvare (a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu câte o vestă de salvare pentru fiecare persoană de la bord sau cu un dispozitiv individual de flotabilitate echivalent pentru fiecare persoană de la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni, depozitat(ă) într-o poziție în care să fie ușor accesibil(ă) de pe scaunul sau din cușeta persoanei căreia îi este destinat(ă), atunci când: 1. zboară deasupra apei la o distanță față de uscat echivalentă cu un timp de zbor la viteza normală de croazieră de peste 10 minute, unde, în eventualitatea unei defecțiuni a motorului critic, elicopterul își poate menține zborul orizontal; 2. zboară deasupra apei, dincolo de distanța de aterizare în autorotație față de uscat, unde, în eventualitatea unei</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>3. decolează sau aterizează la un aerodrom sau un loc de operare unde traiectoria de decolare sau aterizare este deasupra apei.</p> <p>(b) Fiecare vestă de salvare sau dispozitiv individual de flotabilitate echivalent trebuie să fie echipat(ă) cu un mijloc de iluminare electrică pentru a facilita localizarea persoanelor.</p>	<p>defecțiuni a motorului critic, elicopterul nu își poate menține zborul orizontal; sau</p> <p>3. decolează sau aterizează la un aerodrom sau un loc de operare unde traiectoria de decolare sau aterizare este deasupra apei.</p> <p>(b) Fiecare vestă de salvare sau dispozitiv individual de flotabilitate echivalent trebuie să fie echipat(ă) cu un mijloc de iluminare electrică pentru a facilita localizarea persoanelor.</p>		
<p>NCC.IDE.H.226 Costume de supraviețuire pentru echipaj</p> <p>Fiecare membru al echipajului trebuie să poarte un costum de supraviețuire atunci când acest lucru este stabilit de pilotul comandant pe baza unei evaluări a riscurilor având în vedere următoarele condiții:</p> <p>(a) zboruri deasupra apei la o distanță față de țărm mai mare decât distanța de aterizare în autorotație sau distanța de aterizare forțată în condiții de siguranță, atunci când, în cazul unei defectări a motorului sau motoarelor critice, elicopterul nu poate să mențină zborul orizontal; și</p> <p>(b) buletinul sau prognozele meteorologice disponibile comandantului/pilotului comandant indică faptul că temperatura apei mării va fi mai mică de 10 °C pe durata zborului.</p>	<p>NCC.IDE.H.226 Costume de supraviețuire pentru echipaj</p> <p>Fiecare membru al echipajului trebuie să poarte un costum de supraviețuire atunci când acest lucru este stabilit de pilotul comandant pe baza unei evaluări a riscurilor având în vedere următoarele condiții:</p> <p>(a) zboruri deasupra apei la o distanță față de țărm mai mare decât distanța de aterizare în autorotație sau distanța de aterizare forțată în condiții de siguranță, atunci când, în cazul unei defectări a motorului sau motoarelor critice, elicopterul nu poate să mențină zborul orizontal; și</p> <p>(b) buletinul sau prognozele meteorologice disponibile comandantului/pilotului comandant indică faptul că temperatura apei mării va fi mai mică de 10 °C pe durata zborului.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>NCC.IDE.H.227 Plute de salvare, ELT de supraviețuire și echipamente de supraviețuire pentru zborurile extinse deasupra apei</p> <p>Elicopterele care efectuează operațiuni:</p> <p>(a) într-un zbor deasupra apei la o distanță față de uscat echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră, atunci când, în eventualitatea unei defecțiuni a motorului critic, elicopterul își poate menține zborul orizontal; sau</p> <p>(b) într-un zbor deasupra apei la o distanță echivalentă cu mai mult de trei minute timp de zbor la viteza normală de croazieră, atunci când, în eventualitatea unei defecțiuni a motorului critic, elicopterul nu își poate menține zborul orizontal, precum și dacă pilotul comandant decide astfel pe baza unei evaluări a riscurilor; trebuie să fie echipate cu:</p> <p>1. în cazul elicopterelor care transportă mai puțin de 12 persoane, minimum o plută de salvare cu o capacitate nominală nu mai mică decât numărul maxim de persoane de la bord, depozitată astfel încât să poată fi utilizată imediat în caz de urgență;</p> <p>2. în cazul elicopterelor care transportă mai mult de 11 persoane, minimum două plute de salvare, depozitate astfel încât să poată fi utilizate imediat în caz de urgență, cu o capacitate totală suficientă pentru a asigura un loc tuturor persoanelor care pot fi transportate la bord și, în cazul pierderii uneia dintre plute, cea sau cele rămase având suficientă capacitate de</p>	<p>NCC.IDE.H.227 Plute de salvare, ELT de supraviețuire și echipamente de supraviețuire pentru zborurile extinse deasupra apei</p> <p>Elicopterele care efectuează operațiuni:</p> <p>(a) într-un zbor deasupra apei la o distanță față de uscat echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră, atunci când, în eventualitatea unei defecțiuni a motorului critic, elicopterul își poate menține zborul orizontal; sau</p> <p>(b) într-un zbor deasupra apei la o distanță echivalentă cu mai mult de trei minute timp de zbor la viteza normală de croazieră, atunci când, în eventualitatea unei defecțiuni a motorului critic, elicopterul nu își poate menține zborul orizontal, precum și dacă pilotul comandant decide astfel pe baza unei evaluări a riscurilor; trebuie să fie echipate cu:</p> <p>1. în cazul elicopterelor care transportă mai puțin de 12 persoane, minimum o plută de salvare cu o capacitate nominală nu mai mică decât numărul maxim de persoane de la bord, depozitată astfel încât să poată fi utilizată imediat în caz de urgență;</p> <p>2. în cazul elicopterelor care transportă mai mult de 11 persoane, minimum două plute de salvare, depozitate astfel încât să poată fi utilizate imediat în caz de urgență, cu o capacitate totală suficientă pentru a asigura un loc tuturor persoanelor care pot fi</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>supraîncărcare pentru a transporta persoanele din elicopter;</p> <p>3. cel puțin un ELT de supraviețuire [ELT(S)] pentru fiecare plută de salvare obligatorie; și</p> <p>4. echipamente de salvare, inclusiv mijloace de susținere a vieții, adecvate zborului care urmează a fi efectuat.</p>	<p>transportate la bord și, în cazul pierderii uneia dintre plute, cea sau cele rămase având suficientă capacitate de supraîncărcare pentru a transporta persoanele din elicopter;</p> <p>3. cel puțin un ELT de supraviețuire [ELT(S)] pentru fiecare plută de salvare obligatorie; și</p> <p>4. echipamente de salvare, inclusiv mijloace de susținere a vieții, adecvate zborului care urmează a fi efectuat.</p>		
<p>NCC.IDE.H.230 Echipamente de supraviețuire</p> <p>Elicopterele operate peste zone în care operațiunile de căutare și salvare ar fi deosebit de dificile trebuie să fie echipate cu:</p> <p>(a) echipamente de semnalizare pentru a produce semnale de ajutor;</p> <p>(b) cel puțin un ELT de supraviețuire [ELT(S)]; și</p> <p>(c) echipamente suplimentare de supraviețuire pentru ruta pe care urmează să se zboare, luând în considerare numărul persoanelor de la bord.</p>	<p>NCC.IDE.H.230 Echipamente de supraviețuire</p> <p>Elicopterele operate peste zone în care operațiunile de căutare și salvare ar fi deosebit de dificile trebuie să fie echipate cu:</p> <p>(a) echipamente de semnalizare pentru a produce semnale de ajutor;</p> <p>(b) cel puțin un ELT de supraviețuire [ELT(S)]; și</p> <p>(c) echipamente suplimentare de supraviețuire pentru ruta pe care urmează să se zboare, luând în considerare numărul persoanelor de la bord.</p>	Compatibil	
<p>NCC.IDE.H.232 Elicoptere certificate pentru operațiuni deasupra apei – diverse echipamente</p> <p>Elicopterele certificate pentru operațiuni deasupra apei trebuie să fie echipate cu:</p> <p>(a) ancoră plutitoare sau alt echipament necesar pentru a facilita amararea, ancorarea sau</p>	<p>NCC.IDE.H.232 Elicoptere certificate pentru operațiuni deasupra apei – diverse echipamente</p> <p>Elicopterele certificate pentru operațiuni deasupra apei trebuie să fie echipate cu:</p> <p>(a) o ancoră plutitoare sau alt echipament necesar pentru a facilita amararea,</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>manevrarea elicopterului pe apă, adecvat(ă) mărimii, greutateii și caracteristicilor sale de manevrare; și</p> <p>(b) echipament pentru producerea semnalelor sonore prevăzute în reglementările internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, după caz.</p>	<p>ancorarea sau manevrarea elicopterului pe apă, adecvat(ă) mărimii, greutateii și caracteristicilor sale de manevrare; și</p> <p>(b) echipament pentru producerea semnalelor sonore prevăzute în reglementările internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, după caz.</p>		
<p>NCC.IDE.H.235 Toate elicopterele care efectuează zboruri deasupra întinderilor de apă – amerizarea de urgență</p> <p>Elicopterele trebuie să fie proiectate pentru amerizare sau certificate pentru amerizare de urgență în conformitate cu specificația de certificare relevantă sau să fie dotate cu echipamente de flotabilitate în caz de urgență atunci când efectuează un zbor deasupra întinderilor de apă la o distanță față de uscat echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră.</p>	<p>NCC.IDE.H.235 Toate elicopterele care efectuează zboruri deasupra întinderilor de apă – amerizarea de urgență</p> <p>Elicopterele trebuie să fie proiectate pentru amerizare sau certificate pentru amerizare de urgență în conformitate cu specificația de certificare relevantă sau să fie dotate cu echipamente de flotabilitate în caz de urgență atunci când efectuează un zbor deasupra întinderilor de apă la o distanță față de uscat echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră.</p>	Compatibil	
<p>NCC.IDE.H.240 Cască</p> <p>Ori de câte ori este obligatoriu un sistem de radiocomunicații și/sau un sistem de radio navigație, elicopterele trebuie să fie echipate cu o cască cu microfon sau un dispozitiv echivalent și un buton de transmitere pe comenzile de zbor, pentru fiecare pilot și/sau membru al echipajului necesar, la postul de lucru desemnat al acestuia.</p>	<p>NCC.IDE.H.240 Cască</p> <p>Ori de câte ori este obligatoriu un sistem de radiocomunicații și/sau un sistem de radio navigație, elicopterele trebuie să fie echipate cu o cască cu microfon sau un dispozitiv echivalent și un buton de transmitere pe comenzile de zbor, pentru fiecare pilot și/sau membru al echipajului necesar, la postul de lucru desemnat al acestuia.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>NCC.IDE.H.245 Echipament de radiocomunicații</p> <p>(a) Elicopterele operate în condiții IFR sau pe timp de noapte sau atunci când acest lucru este impus de cerințele spațiului aerian aplicabil trebuie să fie echipate cu un echipament de radiocomunicații care, în condiții normale de propagare a undelor radio, să aibă capacitatea:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. de a realiza comunicația bidirecțională în scopul controlului de aerodrom; 2. de a recepționa informații meteorologice; 3. de a realiza comunicația bidirecțională în orice moment în timpul zborului cu stațiile aeronautice și pe frecvențele prevăzute de autoritatea competentă; și 4. de a asigura comunicații pe frecvența aeronautică de urgență 121,5 MHz. <p>(b) Atunci când este necesară mai mult de o unitate de echipament de comunicații, fiecare unitate trebuie să fie independentă față de cealaltă sau celelalte, astfel încât o defecțiune a uneia să nu provoace defectarea alteia.</p> <p>(c) Atunci când este necesar un sistem de radiocomunicații, elicopterele trebuie să fie echipate, în plus față de sistemul interfon al echipajului de zbor prevăzut la NCC.IDE.H.155, cu un buton de transmitere pe comenzile de zbor pentru fiecare pilot și membru al echipajului necesar, la postul de lucru desemnat al acestuia.</p>	<p>NCC.IDE.H.245 Echipament de radiocomunicații</p> <p>(a) Elicopterele operate în condiții IFR sau pe timp de noapte sau atunci când acest lucru este impus de cerințele spațiului aerian aplicabil trebuie să fie echipate cu un echipament de radiocomunicații care, în condiții normale de propagare a undelor radio, să aibă capacitatea:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. de a realiza comunicația bidirecțională în scopul controlului de aerodrom; 2. de a recepționa informații meteorologice; 3. de a realiza comunicația bidirecțională în orice moment în timpul zborului cu stațiile aeronautice și pe frecvențele alocate aviației civile; și 4. de a asigura comunicații pe frecvența aeronautică de urgență 121,5 MHz. <p>(b) Atunci când este necesară mai mult de o unitate de echipament de comunicații, fiecare unitate trebuie să fie independentă față de cealaltă sau celelalte, astfel încât o defecțiune a uneia să nu provoace defectarea alteia.</p> <p>(c) Atunci când este necesar un sistem de radiocomunicații, elicopterele trebuie să fie echipate, în plus față de sistemul interfon al echipajului de zbor prevăzut la NCC.IDE.H.155, cu un buton de transmitere pe comenzile de zbor pentru fiecare pilot și membru al echipajului</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	necesar, la postul de lucru desemnat al acestuia.		
<p>NCC.IDE.H.250 Echipamente de navigație (a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu echipamente de navigație care să le permită să acționeze în conformitate cu: 1. planul de zbor ATS, dacă este cazul; și 2. cerințele spațiului aerian aplicabil. (b) Elicopterele trebuie să dispună de suficiente echipamente de navigație pentru a se asigura că, în eventualitatea defectării unui element al echipamentului în orice etapă a zborului, restul echipamentului permite navigarea în siguranță în conformitate cu litera (a) sau executarea în siguranță a unei acțiuni de urgență corespunzătoare. (c) Elicopterele care efectuează zboruri pentru care se prevede aterizarea în condiții IMC trebuie să fie dotate cu un echipament de navigație care poate asigura ghidajul spre un punct de la care poate fi efectuată aterizarea după repere vizuale. Acest echipament trebuie să aibă capacitatea de a oferi o astfel de orientare pentru fiecare aerodrom la care se are în vedere aterizarea în condiții IMC și pentru orice aerodromuri de rezervă desemnate. (d) Atunci când este necesară PBN, aeronava trebuie să îndeplinească cerințele de certificare a navigabilității pentru specificația de navigație corespunzătoare.</p>	<p>NCC.IDE.H.250 Echipamente de navigație (a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu echipamente de navigație care să le permită să acționeze în conformitate cu: 1. planul de zbor ATS, dacă este cazul; și 2. cerințele spațiului aerian aplicabil. (b) Elicopterele trebuie să dispună de suficiente echipamente de navigație pentru a se asigura că, în eventualitatea defectării unui element al echipamentului în orice etapă a zborului, restul echipamentului permite navigarea în siguranță în conformitate cu lit.(a) sau executarea în siguranță a unei acțiuni de urgență corespunzătoare. (c) Elicopterele care efectuează zboruri pentru care se prevede aterizarea în condiții IMC trebuie să fie dotate cu un echipament de navigație care poate asigura ghidajul spre un punct de la care poate fi efectuată aterizarea după repere vizuale. Acest echipament trebuie să aibă capacitatea de a oferi o astfel de orientare pentru fiecare aerodrom la care se are în vedere aterizarea în condiții IMC și pentru orice aerodromuri de rezervă desemnate.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(e) Elicopterele trebuie să fie echipate cu echipamente de supraveghere conform cerințelor spațiului aerian aplicabil.	(d) Atunci când este necesară PBN, aeronava trebuie să îndeplinească cerințele de certificare a navigabilității pentru specificația de navigație corespunzătoare. (e) Elicopterele trebuie să fie echipate cu echipamente de supraveghere conform cerințelor spațiului aerian aplicabil.		
NCC.IDE.H.255 Transponder Elicopterele trebuie să fie echipate cu un transponder radar secundar de supraveghere (SSR) care raportează altitudinea barometrică și cu orice altă funcție de transponder SSR necesară pentru ruta de zbor.	NCC.IDE.H.255 Transponder Elicopterele trebuie să fie echipate cu un transponder radar secundar de supraveghere (SSR) care raportează altitudinea barometrică și cu orice altă funcție de transponder SSR necesară pentru ruta de zbor.	Compatibil	
NCC.IDE.H.260 Gestionarea bazelor de date aeronautice (a) Bazele de date aeronautice utilizate în cadrul aplicațiilor sistemelor de aeronavă certificate respectă cerințele de calitate a datelor care sunt adecvate pentru utilizarea prevăzută a datelor. (b) Operatorul trebuie să asigure distribuția și introducerea în timp util a unor baze de date aeronautice actuale și nemodificate în toate aeronavele cărora le sunt necesare. (c) În pofida oricăror alte cerințe de raportare a evenimentelor, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) nr. 376/2014, operatorul raportează furnizorului bazei de date cazurile de date eronate, inconsecvente sau lipsă despre care s-ar putea preconiza în mod rezonabil că ar constitui un pericol pentru zbor. În astfel de cazuri, operatorul informează echipajul de zbor și pe ceilalți membri ai	NCC.IDE.H.260 Gestionarea bazelor de date aeronautice (a) Bazele de date aeronautice utilizate în cadrul aplicațiilor sistemelor de aeronavă certificate respectă cerințele de calitate a datelor care sunt adecvate pentru utilizarea prevăzută a datelor. (b) Operatorul trebuie să asigure distribuția și introducerea în timp util a unor baze de date aeronautice actuale și nemodificate în toate aeronavele cărora le sunt necesare. (c) În pofida oricăror alte cerințe de raportare a evenimentelor, astfel cum sunt definite RAC-RAASEAC, operatorul raportează furnizorului bazei de date cazurile de date eronate, inconsecvente sau lipsă despre care s-ar putea preconiza în	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
personalului vizați și se asigură că datele afectate nu sunt utilizate.	mod rezonabil că ar constitui un pericol pentru zbor. (d) În astfel de cazuri, operatorul informează echipajul de zbor și pe ceilalți membri ai personalului vizați și se asigură că datele afectate nu sunt utilizate.		

Tabel de Concordanță

<p>1. Titlul actului Uniunii Europene Regulamentului (UE) nr.965/2012 al Comisiei din 5 octombrie 2012 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene în temeiul Regulamentului (CE) nr.216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, L nr.296 din 25 octombrie 2012, astfel cum a fost modificat ultima oară prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2025/2293 al Comisiei din 10 noiembrie 2025.</p>
<p>2. Titlul proiectului de act normative național Proiectul hotărârii Guvernului 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.</p>
<p>3. Gradul de compatibilitate Parțial compatibil</p>
<p>4. Autoritatea/persoana responsabilă Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, de comun cu Autoritatea Aeronautică Civilă.</p>
<p>5. Data întocmirii/actualizării Martie 2026</p>

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
------------------------------	--	---------------------------------	--------------------

ANEXA VII Operațiuni Aeriene Necomerciale cu Alte Aeronave decât cele Motorizate Complexe [PARTEA NCO]	Anexa nr. 7 la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene Operațiuni Aeriene Necomerciale cu Alte Aeronave decât cele Motorizate Complexe (Partea – NCO)		
<p>SUBPARTEA A CERINȚE GENERALE NCO.GEN.100 Autoritatea competentă</p> <p>(a) Autoritatea competentă este autoritatea desemnată de statul membru în care este înmatriculată aeronava.</p> <p>(b) Dacă aeronava este înmatriculată într-o țară terță, autoritatea competentă este autoritatea desemnată de statul membru în care operatorul își are sediul principal de activitate, este stabilit sau își are reședința.</p>	<p>SUBPARTEA A CERINȚE GENERALE NCO.GEN.100 Autoritatea competentă</p> <p>(a) AAC este autoritatea competentă dacă aeronava este înmatriculată în Republica Moldova.</p> <p>(b) Dacă aeronava este înmatriculată într-un alt stat, AAC este autoritatea competentă pentru operatorul care își are sediul principal de activitate, este stabilit sau își are reședința în Republica Moldova.</p>	Compatibil	
<p>NCO.GEN.101 Mijloace de conformare</p> <p>Pentru a obține conformitatea cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și cu normele sale de aplicare, un operator poate utiliza mijloace de conformare alternative la cele adoptate de agenție.</p>	<p>NCO.GEN.101 Mijloace de conformare</p> <p>Pentru a obține conformitatea cu Codul aerian și normele sale de aplicare, un operator poate utiliza mijloace de conformare alternative la cele adoptate de AAC.</p>	Compatibil	
<p>NCO.GEN.103 Zboruri introductive</p> <p>Zborurile introductive menționate la articolul 6 alineatul (4a) litera (c) din prezentul regulament, în cazul în care sunt efectuate în conformitate cu prezenta anexă:</p> <p>(a) au punctul de plecare și punctul de sosire pe același aerodrom sau loc de operare;</p>	<p>NCO.GEN.103 Zboruri introductive</p> <p>Zborurile introductive menționate la pct.24 sbp.3) din Regulament, în cazul în care sunt efectuate în conformitate cu prezenta parte:</p> <p>(a) au punctul de plecare și punctul de sosire pe același aerodrom sau loc de operare;</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(b) se operează în condiții VFR pe timp de zi; (c) sunt supravegheate de o persoană desemnată a fi responsabilă pentru siguranța lor; și (d) respectă orice alte condiții stipulate de autoritatea competentă.</p>	<p>(b) se operează în condiții VFR pe timp de zi; (c) sunt supravegheate de o persoană desemnată a fi responsabilă pentru siguranța lor; și (d) respectă orice alte condiții stipulate de AAC.</p>		
<p>NCO.GEN.104 Utilizarea aeronavelor înscrise pe un AOC de către un operator necomercial (a) Un operator necomercial poate utiliza aeronave, altele decât cele motorizate complexe, înscrise pe AOC-ul unui operator pentru a desfășura operațiuni necomerciale în conformitate cu prezenta anexă. (b) Operatorul necomercial care utilizează aeronavele în conformitate cu litera (a) instituie o procedură: 1. care să descrie în mod clar modul în care se transferă controlul operațional al aeronavelor între titularul de AOC și operatorul necomercial, astfel cum se menționează la punctul ORO.GEN.310 din anexa III; 2. să descrie procedura de predare a aeronavei atunci când aceasta este returnată titularului AOC-ului. Această procedură este inclusă într-un contract încheiat între titularul AOC-ului și operatorul necomercial.</p>	<p>NCO.GEN.104 Utilizarea aeronavelor înscrise pe un AOC de către un operator necomercial (a) Un operator necomercial poate utiliza aeronave, altele decât cele motorizate complexe, înscrise pe AOC-ul unui operator pentru a desfășura operațiuni necomerciale în conformitate cu prezenta parte. Operatorul necomercial care utilizează aeronavele în conformitate cu lit.(a) instituie o procedură: 1. care să descrie în mod clar modul în care se transferă controlul operațional al aeronavelor între titularul de AOC și operatorul necomercial, astfel cum se menționează la punctul ORO.GEN.310; 2. să descrie procedura de predare a aeronavei atunci când aceasta este returnată titularului AOC-ului. Această procedură este inclusă într-un contract încheiat între titularul AOC-ului și operatorul necomercial.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>Operatorul necomercial se asigură că personalul relevant este informat cu privire la procedură.</p> <p>(c) Managementul menținerii navigabilității aeronavelor utilizate în temeiul literei (a) este asigurat de organizația responsabilă cu menținerea navigabilității pentru aeronavele incluse în AOC, în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 1321/2014.</p> <p>(d) Operator necomercial care utilizează aeronavele în conformitate cu litera (a) se asigură că se îndeplinesc următoarele cerințe:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. fiecare zbor efectuat sub controlul său operațional este înregistrat în sistemul de jurnal tehnic al aeronavei; 2. nu se aduce nicio modificare sistemelor sau configurației aeronavei; 3. orice defect sau defecțiune tehnică care apare în timp ce aeronava se află sub controlul său operațional este raportată organizației menționate la litera (c) imediat după zbor; 4. titularul de AOC primește o copie a oricărui raport de eveniment legat de zborurile efectuate cu aeronava, întocmit în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 376/2014 și cu Regulamentul (UE) 2015/1018. 	<p>Operatorul necomercial se asigură că personalul relevant este informat cu privire la procedură.</p> <p>(b) Managementul menținerii navigabilității aeronavelor utilizate în temeiul lit.(a) este asigurat de organizația responsabilă cu menținerea navigabilității pentru aeronavele incluse în AOC, în conformitate cu Regulamentul privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu.</p> <p>(c) Operator necomercial care utilizează aeronavele în conformitate cu lit.(a) se asigură că se îndeplinesc următoarele cerințe:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. fiecare zbor efectuat sub controlul său operațional este înregistrat în sistemul de jurnal tehnic al aeronavei; 2. nu se aduce nicio modificare sistemelor sau configurației aeronavei; 3. orice defect sau defecțiune tehnică care apare în timp ce aeronava se află sub controlul său operațional este raportată organizației menționate la lit.(b) imediat după zbor; 4. titularul de AOC primește o copie a oricărui raport de eveniment legat de zborurile efectuate cu aeronava, întocmit în conformitate cu RAC-RAASEAC. 		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>NCO.GEN.105 Responsabilitățile și autoritatea pilotului comandant</p> <p>(a) Pilotul comandant răspunde de:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. siguranța aeronavei și a tuturor membrilor echipajului, a pasagerilor și a încărcăturii de la bord în timpul operațiunilor cu aeronava, după cum se menționează la punctul 1.c din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008; 2. inițierea, continuarea, încheierea sau devierea unui zbor din motive de siguranță; 3. asigurarea faptului că toate procedurile operaționale și listele de verificare sunt respectate, după cum se menționează la punctul 1.b din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008; 4. inițierea unui zbor numai în cazul în care este convins că sunt respectate toate limitările operaționale menționate la punctul 2.a.3 din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008, după cum urmează: <ol style="list-style-type: none"> (i) aeronava îndeplinește condițiile de navigabilitate; (ii) aeronava este înmatriculată corespunzător; (iii) instrumentele și echipamentele necesare pentru efectuarea respectivului zbor sunt instalate în aeronavă și sunt funcționale, cu excepția cazului în care lista echipamentului minim (MEL) sau un document echivalent, după caz, permite operarea cu echipamente nefuncționale, 	<p>NCO.GEN.105 Responsabilitățile și autoritatea pilotului comandant</p> <p>(a) Pilotul comandant răspunde de:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. siguranța aeronavei și a tuturor membrilor echipajului, a pasagerilor și a încărcăturii de la bord în timpul operațiunilor cu aeronava, după cum se menționează la pct.3 din anexa nr.3 la Codul aerian; 2. inițierea, continuarea, încheierea sau devierea unui zbor din motive de siguranță; 3. asigurarea faptului că toate procedurile operaționale și listele de verificare sunt respectate, după cum se menționează la pct.2 din anexa nr.3 la Codul aerian; 4. inițierea unui zbor numai în cazul în care este convins că sunt respectate toate limitările operaționale menționate la pct.6 alin.3) din anexa nr.3 la Codul aerian, după cum urmează: <ol style="list-style-type: none"> (i) aeronava îndeplinește condițiile de navigabilitate; (ii) aeronava este înmatriculată corespunzător; (iii) instrumentele și echipamentele necesare pentru efectuarea respectivului zbor sunt instalate în aeronavă și sunt funcționale, cu excepția cazului în care MEL sau un document echivalent, după caz, permite operarea cu echipamente nefuncționale, 	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>conform prevederilor de la punctele NCO.IDE.A.105 sau NCO.IDE.H.105;</p> <p>(iv) masa aeronavei și poziția centrului său de greutate permit efectuarea zborului în limitele prevăzute în documentația de navigabilitate;</p> <p>(v) toate echipamentele, bagajele și mărfurile sunt încărcate și asigurate corespunzător, fiind posibilă o evacuare de urgență;</p> <p>(vi) limitările de operare ale aeronavei, precizate în manualul de zbor al aeronavei (AFM), nu vor fi depășite în niciun moment al zborului; și</p> <p>(vii) orice bază de date de navigație necesară pentru PBN este corespunzătoare și actuală;</p> <p>5. neinițierea unui zbor în cazul în care se află în incapacitatea de a-și îndeplini atribuțiile din cauze precum vătămare corporală, boală, oboseală sau efecte ale unor substanțe psihoactive;</p> <p>6. necontinuarea unui zbor dincolo de cel mai apropiat aerodrom sau loc de operare cu condiții meteorologice admisibile în cazul în care capacitatea sa de a își îndeplini atribuțiile este semnificativ redusă din cauze precum oboseală, boală sau lipsă de oxigen;</p> <p>7. decizia referitoare la acceptarea unei aeronave care prezintă elemente inutilizabile permise de lista derogărilor de</p>	<p>conform prevederilor de la NCO.IDE.A.105 sau NCO.IDE.H.105;</p> <p>(iv) masa aeronavei și poziția centrului său de greutate permit efectuarea zborului în limitele prevăzute în documentația de navigabilitate;</p> <p>(v) toate echipamentele, bagajele și mărfurile sunt încărcate și asigurate corespunzător, fiind posibilă o evacuare de urgență;</p> <p>(vi) limitările de operare ale aeronavei, precizate în AFM, nu vor fi depășite în niciun moment al zborului; și</p> <p>(vii) orice bază de date de navigație necesară pentru PBN este corespunzătoare și actuală.</p> <p>5. neinițierea unui zbor în cazul în care se află în incapacitatea de a-și îndeplini atribuțiile din cauze precum vătămare corporală, boală, oboseală sau efecte ale unor substanțe psihoactive;</p> <p>6. necontinuarea unui zbor dincolo de cel mai apropiat aerodrom sau loc de operare cu condiții meteorologice admisibile în cazul în care capacitatea sa de a își îndeplini atribuțiile este semnificativ redusă din cauze precum oboseală, boală sau lipsă de oxigen;</p> <p>7. decizia referitoare la acceptarea unei aeronave care prezintă elemente inutilizabile permise de CDL sau de MEL, după caz; și</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>configurație (CDL) sau de lista echipamentului minim (MEL), după caz; și</p> <p>8. înregistrarea datelor de utilizare și a tuturor defecțiunilor cunoscute sau suspectate ale aeronavei în jurnalul tehnic al aeronavei sau în jurnalul de bord al acesteia la încheierea zborului sau a seriei de zboruri.</p> <p>(b) Pilotul comandant trebuie să se asigure că în timpul fazelor critice de zbor, sau ori de câte ori este considerat necesar din motive de siguranță, toți membrii echipajului sunt așezați la posturile lor desemnate și nu efectuează alte activități decât cele necesare pentru operarea aeronavei în condiții de siguranță.</p> <p>(c) Pilotul comandant este autorizat să refuze transportul sau să debarce orice persoană, bagaj sau marfă care poate reprezenta un pericol potențial pentru siguranța aeronavei sau a ocupanților acesteia.</p> <p>(d) Pilotul comandant raportează, cât mai curând posibil, unității corespunzătoare de servicii de trafic aerian (ATS) orice condiții meteorologice sau condiții de zbor periculoase întâlnite care ar putea afecta siguranța altor aeronave.</p> <p>(e) Într-o situație de urgență care necesită decizii și acțiuni imediate, pilotul comandant ia toate măsurile pe care le consideră necesare în circumstanțele respective, în conformitate cu punctul 7.d</p>	<p>8. înregistrarea datelor de utilizare și a tuturor defecțiunilor cunoscute sau suspectate ale aeronavei în jurnalul tehnic al aeronavei sau în jurnalul de bord al acesteia la încheierea zborului sau a seriei de zboruri.</p> <p>(b) Pilotul comandant trebuie să se asigure că în timpul fazelor critice de zbor, sau ori de câte ori este considerat necesar din motive de siguranță, toți membrii echipajului sunt așezați la posturile lor desemnate și nu efectuează alte activități decât cele necesare pentru operarea aeronavei în condiții de siguranță.</p> <p>(c) Pilotul comandant este autorizat să refuze transportul sau să debarce orice persoană, bagaj sau marfă care poate reprezenta un pericol potențial pentru siguranța aeronavei sau a ocupanților acesteia.</p> <p>(d) Pilotul comandant raportează, cât mai curând posibil, unității corespunzătoare ATS orice condiții meteorologice sau condiții de zbor periculoase întâlnite care ar putea afecta siguranța altor aeronave.</p> <p>(e) Într-o situație de urgență care necesită decizii și acțiuni imediate, pilotul comandant ia toate măsurile pe care le consideră necesare în circumstanțele respective, în conformitate cu pct.24 din anexa nr.3 la Codul aerian. În astfel de cazuri, pilotul comandant se poate abate,</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008. În astfel de cazuri, pilotul comandant se poate abate, din motive de siguranță, de la reguli, proceduri și metode operaționale.</p> <p>(f) În timpul zborului, pilotul comandant trebuie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. să își mențină centura de siguranță cuplată atunci când se află la postul său și 2. să rămână la comenzile aeronavei în permanență, cu excepția cazului în care un alt pilot preia comenzile. <p>(g) Pilotul comandant înaintează fără întârziere autorității competente un raport cu privire la un act de intervenție ilicită și informează autoritatea locală desemnată.</p> <p>(h) Pilotul comandant înștiințează cea mai apropiată autoritate competentă, prin cele mai rapide mijloace disponibile, cu privire la orice accident care implică aeronava și care are ca rezultat vătămări corporale grave sau decesul unei persoane sau daune semnificative provocate aeronavei sau bunurilor.</p>	<p>din motive de siguranță, de la reguli, proceduri și metode operaționale.</p> <p>(f) În timpul zborului, pilotul comandant trebuie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. să își mențină centura de siguranță cuplată atunci când se află la postul său; și 2. să rămână la comenzile aeronavei în permanență, cu excepția cazului în care un alt pilot preia comenzile. <p>(g) Pilotul comandant înaintează fără întârziere AAC un raport cu privire la un act de intervenție ilicită și informează autoritatea locală desemnată.</p> <p>(h) Pilotul comandant înștiințează AAC și autoritatea responsabilă de investigare, prin cele mai rapide mijloace disponibile, cu privire la orice accident care implică aeronava și care are ca rezultat vătămări corporale grave sau decesul unei persoane sau daune semnificative provocate aeronavei sau bunurilor.</p>		
<p>NCO.GEN.110 Respectarea actelor cu putere de lege și a procedurilor</p> <p>(a) Pilotul comandant respectă actele cu putere de lege și procedurile statelor în care se derulează operațiunile.</p> <p>(b) Pilotul comandant trebuie să cunoască actele cu putere de lege și procedurile relevante pentru îndeplinirea atribuțiilor sale, prevăzute pentru zonele care urmează</p>	<p>NCO.GEN.110 Respectarea actelor cu putere de lege și a procedurilor</p> <p>(a) Pilotul comandant respectă actele cu putere de lege și procedurile statelor în care se derulează operațiunile.</p> <p>(b) Pilotul comandant trebuie să cunoască actele cu putere de lege și procedurile relevante pentru îndeplinirea atribuțiilor sale, prevăzute pentru zonele care urmează</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
a fi traversate, pentru aerodromurile sau locurile de operare care urmează a fi utilizate și pentru infrastructurile de navigație aeriană conexe, după cum se menționează la punctul 1.a din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008.	a fi traversate, pentru aerodromurile sau locurile de operare care urmează a fi utilizate și pentru infrastructurile de navigație aeriană conexe, după cum se menționează la pct.1 din anexa nr.3 la Codul aerian.		
<p>NCO.GEN.115 Rularea la sol avioanelor (se înlocuiește cu Rularea avioanelor sau a autogirelor, în vigoare din 18.02.2026, conform 32025R0133)</p> <p>Un avion sau un autogir este rulat pe suprafața de mișcare a unui aerodrom numai dacă persoana aflată la comenzi:</p> <p>(a)este un pilot calificat corespunzător; sau</p> <p>(b)a fost desemnată de operator și:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.este calificată să ruleze avionul sau autogirul; 2.este calificată să folosească radiotelefonie dacă sunt necesare radiocomunicațiile; 3.a fost instruită cu privire la configurația, rutele, semnele, marcajele și luminile aerodromului, precum și la semnalele, instrucțiunile, frazeologia și procedurile de control al traficului aerian (ATC); și 4.este capabilă să se conformeze standardelor operaționale necesare pentru mișcarea în siguranță a avionului sau a autogirului pe aerodrom.”; 	<p>NCO.GEN.115 Rularea la sol a avioanelor</p> <p>Un avion este rulat pe suprafața de mișcare a unui aerodrom numai dacă persoana aflată la comenzi:</p> <p>(a) este un pilot calificat corespunzător; sau</p> <p>(b) a fost desemnată de operator și:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. este calificată să ruleze avionul; 2. este calificată să folosească radiotelefonie, dacă este necesară radiocomunicația; 3. a fost instruită cu privire la configurația, rutele, semnele, marcajele, luminile aerodromului, precum și la semnalele, instrucțiunile, frazeologia și procedurile ATC; și 4. se poate conforma standardelor operaționale necesare pentru deplasarea în siguranță a avionului pe aerodrom. 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>NCO.GEN.120 Pornirea rotoarelor — elicoptere Un rotor al unui elicopter se pornește numai în scopul efectuării unui zbor cu un pilot calificat la comenzi.</p>	<p>NCO.GEN.120 Pornirea rotoarelor – elicoptere Un rotor al unui elicopter se pornește numai în scopul efectuării unui zbor cu un pilot calificat la comenzi.</p>	Compatibil	
<p>NCO.GEN.125 Dispozitive electronice portabile Pilotul comandant nu permite niciunei persoane să utilizeze la bordul unei aeronave un dispozitiv electronic portabil (PED), și nici documentație de zbor în format electronic (EFB), care ar putea afecta în mod negativ performanțele sistemelor și ale echipamentelor aeronavei ori capacitatea membrului echipajului de zbor de a opera aeronava.</p>	<p>NCO.GEN.125 Dispozitive electronice portabile Pilotul comandant nu permite niciunei persoane să utilizeze la bordul unei aeronave un PED, și nici EFB, care ar putea afecta în mod negativ performanțele sistemelor și ale echipamentelor aeronavei ori capacitatea membrului echipajului de zbor de a opera aeronava.</p>	Compatibil	
<p>NCO.GEN.130 Informații privind echipamentele de urgență și de supraviețuire transportate Cu excepția aeronavelor care decolează și aterizează pe același aerodrom/loc de operare, operatorul trebuie să aibă permanent liste cu informații privind echipamentele de urgență și de supraviețuire de la bord, care să fie disponibile pentru comunicarea imediată către centrele de coordonare a acțiunilor de căutare și salvare (RCC).</p>	<p>NCO.GEN.130 Informații privind echipamentele de urgență și de supraviețuire transportate Cu excepția aeronavelor care decolează și aterizează pe același aerodrom/loc de operare, operatorul trebuie să aibă permanent liste cu informații privind echipamentele de urgență și de supraviețuire de la bord, care să fie disponibile pentru comunicarea imediată către RCC.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>NCO.GEN.135 Documente, manuale și informații care trebuie păstrate la bord (a) Următoarele documente, manuale și informații se păstrează la bord în timpul fiecărui zbor, în original sau copie, cu excepția cazurilor în care există dispoziții contrare:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. AFM sau un document ori documente echivalente; 2. certificatul de înmatriculare în original; 3. certificatul de navigabilitate (CofA) în original; 4. certificatul de zgomot, dacă este cazul; 5. lista aprobărilor specifice, dacă este cazul; 6. autorizația pentru stația radio a aeronavei, dacă este cazul; 7. certificatul (certIFICATELE) de asigurare pentru răspundere civilă față de terți; 8. jurnalul de bord al aeronavei sau un document echivalent; 9. detalii ale planului de zbor ATS depus, dacă este cazul; 10. hărți aeronautice actualizate și corespunzătoare pentru zona rutei zborului propus și pentru toate rutele pe care este rezonabil să se prevadă că poate fi deviat zborul; 11. procedurile și informațiile privind semnalele vizuale care trebuie utilizate de aeronava interceptoare și de aeronava interceptată; 12. MEL sau CDL, dacă este cazul; și 	<p>NCO.GEN.135 Documente, manuale și informații care trebuie păstrate la bord (a) Următoarele documente, manuale și informații se păstrează la bord în timpul fiecărui zbor, în original sau copie, cu excepția cazurilor în care există dispoziții contrare:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. AFM sau un document ori documente echivalente; 2. certificatul de înmatriculare în original; 3. CofA în original; 4. certificatul de zgomot, dacă este cazul; 5. lista aprobărilor specifice, dacă este cazul; 6. autorizația pentru stația radio a aeronavei, dacă este cazul; 7. copia contractului (contractelor) de asigurare și a certificatului/poliței (certificatelor/polițelor) de asigurare pentru răspunderea civilă față de pasageri, bagaje și mărfuri, precum și pentru răspunderea civilă față de părți terțe; 8. jurnalul de bord al aeronavei sau un document echivalent; 9. detalii ale planului de zbor ATS depus, dacă este cazul; 10. hărți aeronautice actualizate și corespunzătoare pentru zona rutei zborului propus și pentru toate rutele pe care este rezonabil să se prevadă că poate fi deviat zborul; 11. procedurile și informațiile privind semnalele vizuale care trebuie utilizate de 	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>13. orice alte documente care pot fi relevante pentru zbor sau care sunt cerute de statele implicate în zborul respectiv.</p> <p>(b) Fără a aduce atingere literei (a), în cazul zborurilor:</p> <p>1. care intenționează să decoleze și să aterizeze pe același aerodrom/loc de operare; sau</p> <p>2. care rămân la o distanță sau într-o zonă determinată de autoritatea competentă; documentele și informațiile de la litera (a) punctele 2-8 pot fi păstrate la aerodrom sau la locul de operare.</p> <p>(d) Pilotul comandant trebuie să pună la dispoziție, într-un termen rezonabil de la cererea în acest sens a autorității competente, documentele care trebuie să se afle la bord.</p>	<p>aeronava interceptoare și de aeronava interceptată;</p> <p>12. MEL sau CDL, dacă este cazul; și</p> <p>13. orice alte documente care pot fi relevante pentru zbor sau care sunt cerute de statele implicate în zborul respectiv.</p> <p>(b) Fără a aduce atingere lit.(a), în cazul zborurilor:</p> <p>1. care intenționează să decoleze și să aterizeze pe același aerodrom/loc de operare; sau</p> <p>2. care rămân la o distanță sau într-o zonă determinată de AAC;</p> <p>documentele și informațiile de la lit.(a) pct.2-8 pot fi păstrate la aerodrom sau la locul de operare.</p> <p>(c) Pilotul comandant trebuie să pună la dispoziție, într-un termen rezonabil de la cererea în acest sens a AAC, documentele care trebuie să se afle la bord.</p>		
<p>NCO.GEN.140 Transportul bunurilor periculoase</p> <p>(a) Transportul aerian al bunurilor periculoase se desfășoară în conformitate cu anexa 18 la Convenția de la Chicago, astfel cum a fost modificată și detaliată ultima dată prin Instrucțiunile tehnice privind siguranța transportului aerian al bunurilor periculoase (documentul 9284-AN/905 al OACI), incluzând orice alte adăugiri, anexe sau rectificări.</p>	<p>NCO.GEN.140 Transportul bunurilor periculoase</p> <p>(a) Transportul aerian al bunurilor periculoase se desfășoară în conformitate cu CT-TABP și instrucțiunile tehnice (Doc 9284), incluzând orice alte adăugiri, anexe sau rectificări.</p> <p>(b) Bunurile periculoase pot fi transportate numai de către un operator care a obținut aprobarea din partea AAC în conformitate</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(b) Bunurile periculoase pot fi transportate numai de către un operator aprobat în conformitate cu subpartea G din anexa V (partea SPA) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012, cu excepția cazului în care:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. nu fac obiectul Instrucțiunilor tehnice în conformitate cu partea 1 a acestor instrucțiuni; sau 2. sunt transportate de pasageri sau de pilotul comandant sau se află în bagaje, în conformitate cu partea 8 a Instrucțiunilor tehnice. 3. sunt transportate de operatori de aeronave ELA2. <p>(c) Pilotul comandant trebuie să ia toate măsurile rezonabile pentru a preveni transportul neintenționat de bunuri periculoase la bord.</p> <p>(d) În conformitate cu Instrucțiunile tehnice, dacă au loc orice incidente sau accidente legate de bunurile periculoase, pilotul comandant trebuie să raporteze fără întârziere autorității competente și autorității corespunzătoare a statului în care a avut loc evenimentul.</p> <p>(e) Pilotul comandant se asigură că pasagerii sunt informați în legătură cu bunurile periculoase, în conformitate cu Instrucțiunile tehnice.</p> <p>(f) Cantitățile rezonabile de articole și de substanțe care ar putea fi altfel clasificate ca bunuri periculoase și care sunt utilizate pentru a facilita siguranța zborului, în cazul</p>	<p>cu CT-TABP și subpartea G din anexa nr.5 (Partea SPA), cu excepția cazului în care:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. nu fac obiectul instrucțiunilor tehnice (Doc 9284) în conformitate cu partea 1 a acestor instrucțiuni; sau 2. sunt transportate de pasageri sau de pilotul comandant sau se află în bagaje, în conformitate cu partea 8 a instrucțiunilor tehnice (Doc 9284). 3. sunt transportate de operatori de aeronave ELA 2. <p>(c) Pilotul comandant trebuie să ia toate măsurile rezonabile pentru a preveni transportul neintenționat de bunuri periculoase la bord.</p> <p>(d) În conformitate cu CT-TABP și instrucțiunile tehnice (Doc 9284), dacă au loc orice incidente sau accidente legate de bunurile periculoase, pilotul comandant trebuie să raporteze fără întârziere autorității responsabile de investigare, AAC și autorității corespunzătoare a statului în care a avut loc evenimentul.</p> <p>(e) Pilotul comandant se asigură că pasagerii sunt informați în legătură cu bunurile periculoase, în conformitate cu CT-TABP și instrucțiunile tehnice (Doc 9284).</p> <p>(f) Cantitățile rezonabile de articole și de substanțe care ar putea fi altfel clasificate ca bunuri periculoase și care sunt utilizate pentru a facilita siguranța zborului, în cazul în care transportul acestora la bordul</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>în care transportul acestora la bordul aeronavei este recomandabil pentru a asigura disponibilitatea lor în timp util în scopuri operaționale, sunt considerate ca fiind autorizate conform punctului 1;2.2.1 litera (a) din Instrucțiunile tehnice. Această dispoziție se aplică indiferent dacă este sau nu necesar ca astfel de articole și de substanțe să fie transportate sau dacă acestea sunt sau nu destinate a fi utilizate pentru un anumit zbor.</p> <p>Ambalarea și încărcarea la bord a articolelor și substanțelor sus-menționate se efectuează, sub responsabilitatea pilotului comandant, în așa fel încât riscurile pentru membrii echipajului, pentru pasageri, pentru încărcătură sau pentru aeronavă să fie reduse la minimum pe durata operațiunilor efectuate cu aeronave.</p>	<p>aeronavei este recomandabil pentru a asigura disponibilitatea lor în timp util în scopuri operaționale, sunt considerate ca fiind autorizate conform punctului 1;2.2.1 lit.(a) din instrucțiunile tehnice. Această dispoziție se aplică indiferent dacă este sau nu necesar ca astfel de articole și de substanțe să fie transportate sau dacă acestea sunt sau nu destinate a fi utilizate pentru un anumit zbor.</p> <p>Ambalarea și încărcarea la bord a articolelor și substanțelor sus-menționate se efectuează, sub responsabilitatea pilotului comandant, în așa fel încât riscurile pentru membrii echipajului, pentru pasageri, pentru încărcătură sau pentru aeronavă să fie reduse la minimum pe durata operațiunilor efectuate cu aeronave.</p>		
<p>NCO.GEN.145 Reacția imediată la o problemă de siguranță Operatorul trebuie să implementeze: (a) orice măsuri de siguranță impuse de autoritatea competentă în conformitate cu ARO.GEN.135 litera (c); și (b) orice informații obligatorii relevante în materie de siguranță emise de agenție, inclusiv directivele privind navigabilitatea.</p>	<p>NCO.GEN.145 Reacția imediată la o problemă de siguranță Operatorul trebuie să implementeze: (a) orice măsuri de siguranță impuse de AAC în conformitate cu ARO.GEN.135 lit. (c); și (b) orice informații obligatorii relevante în materie de siguranță emise de AAC, inclusiv directivele privind navigabilitatea.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>NCO.GEN.155 Lista echipamentului minim (a) Poate fi stabilită o listă a echipamentului minim (MEL) luând în considerare următoarele: 1. documentul trebuie să prevadă funcționarea aeronavei în condiții specifice, în care anumite instrumente, echipamente sau funcții sunt nefuncționale la începutul zborului; 2. documentul trebuie întocmit separat pentru fiecare aeronavă, ținând seama de condițiile relevante de operare și de întreținere ale operatorului; și 3. MEL trebuie să se bazeze pe Lista master a echipamentului minim (MMEL), astfel cum este definită în datele stabilite în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 748/2012 al Comisiei, și nu trebuie să fie mai puțin restrictivă decât MMEL. (b) MEL și orice modificare a acesteia trebuie notificate autorității competente.</p>	<p>NCO.GEN.155 Lista echipamentului minim (a) Poate fi stabilită un MEL luând în considerare următoarele: 1. documentul trebuie să prevadă funcționarea aeronavei în condiții specifice, în care anumite instrumente, echipamente sau funcții sunt nefuncționale la începutul zborului; 2. documentul trebuie întocmit separat pentru fiecare aeronavă, ținând seama de condițiile relevante de operare și de întreținere ale operatorului; și 3. MEL trebuie să se bazeze pe MMEL, astfel cum este definită în datele stabilite în conformitate cu Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție și nu trebuie să fie mai puțin restrictivă decât MMEL. (b) MEL și orice modificare a acesteia trebuie notificate AAC.</p>	Compatibil	
<p>SUBPARTEA B PROCEDURI OPERAȚIONALE NCO.OP.100 Folosirea aerodromurilor și a locurilor de operare Pilotul comandant utilizează numai aerodromuri sau locuri de operare care sunt</p>	<p>SUBPARTEA B PROCEDURI OPERAȚIONALE NCO.OP.100 Folosirea aerodromurilor și a locurilor de operare Pilotul comandant utilizează numai aerodromuri sau locuri de operare care sunt</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
adecvate tipului de aeronavă și operațiunii în cauză.	adecvate tipului de aeronavă și operațiunii în cauză.		
<p>NCO.OP.101 Verificarea și calarea altimetrelor</p> <p>(a) Pilotul comandant trebuie să verifice buna funcționare a altimetrului înainte de fiecare plecare.</p> <p>(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.</p>	<p>NCO.OP.101 Verificarea și calarea altimetrelor</p> <p>(a) Pilotul comandant trebuie să verifice buna funcționare a altimetrului înainte de fiecare plecare.</p> <p>(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.</p>	Compatibil	
<p>NCO.OP.110 Minime de operare pe aerodrom – avioane și elicoptere</p> <p>(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.</p> <p>(b) Minimele de operare pe aerodrom trebuie să țină seama de următoarele elemente, dacă este relevant:</p> <p>1. tipul, performanța și caracteristicile de maniabilitate ale aeronavei;</p>	<p>NCO.OP.110 Minime de operare pe aerodrom – avioane și elicoptere</p> <p>(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.</p> <p>(b) Minimele de operare pe aerodrom trebuie să țină seama de următoarele elemente, dacă este relevant:</p> <p>1. tipul, performanța și caracteristicile de maniabilitate ale aeronavei;</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>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;</p> <p>3. toate condițiile sau limitările menționate în manualul de zbor al aeronavei (AFM);</p> <p>4. dimensiunile și caracteristicile pistelor/zonelor de apropiere finală și de aterizare (FATO) care pot fi selectate în vederea utilizării;</p> <p>5. adecvarea și performanța infrastructurii și mijloacelor vizuale și nevizuale disponibile;</p> <p>6. altitudinea/înălțimea de trecere peste obstacole (OCA/H) pentru procedurile de apropiere instrumentală (IAP), dacă este stabilită;</p> <p>7. obstacolele din zonele de urcare și marjele de trecere liberă;</p> <p>8. competența și experiența operațională relevantă a pilotului comandant;</p> <p>9. IAP, dacă este stabilită;</p> <p>10. caracteristicile aerodromului și tipurile de servicii de navigație aeriană (ANS) disponibile, dacă este cazul;</p> <p>11. toate minimele care este posibil să fie promulgate de statul aerodromului;</p> <p>12. condițiile prevăzute în orice aprobări specifice pentru operațiuni în condiții de vizibilitate redusă (LVO) sau pentru operațiuni cu credite operaționale.</p>	<p>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;</p> <p>3. toate condițiile sau limitările menționate în AFM;</p> <p>4. dimensiunile și caracteristicile pistelor/zonelor de apropiere finală și de aterizare care pot fi selectate în vederea utilizării;</p> <p>5. adecvarea și performanța infrastructurii și mijloacelor vizuale și nevizuale disponibile;</p> <p>6. altitudinea/înălțimea de trecere peste obstacole (OCA/H) pentru IAP, dacă este stabilită;</p> <p>7. obstacolele din zonele de urcare și marjele de trecere liberă;</p> <p>8. competența și experiența operațională relevantă a pilotului comandant;</p> <p>9. IAP, dacă este stabilită;</p> <p>10. caracteristicile aerodromului și tipurile de ANS disponibile, dacă este cazul;</p> <p>11. toate minimele care este posibil să fie promulgate de statul aerodromului;</p> <p>12. condițiile prevăzute în orice aprobări specifice pentru operațiuni în LVO sau pentru operațiuni cu credite operaționale.</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>NCO.OP.111 Minime de operare pe aerodrom – operațiuni de apropiere 2D și 3D</p> <p>(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 apropierii finale prin coborâre continuă (CDFA) nu trebuie să fie mai mică decât cea mai mare dintre următoarele:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 tabelul 1; 4. DH minimă specificată în AFM sau într-un document echivalent, dacă este precizată. <p>(b) MDH pentru o operațiune de apropiere 2D efectuată fără tehnica CDFA nu trebuie să fie mai mică decât cea mai mare dintre următoarele:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. 	<p>NCO.OP.111 Minime de operare pe aerodrom – operațiuni de apropiere 2D și 3D</p> <p>(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 apropierii finale prin coborâre continuă (CDFA) nu trebuie să fie mai mică decât cea mai mare dintre următoarele:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 tabelul 1; 4. DH minimă specificată în AFM sau într-un document echivalent, dacă este precizată. <p>(b) MDH pentru o operațiune de apropiere 2D efectuată fără tehnica CDFA nu trebuie să fie mai mică decât cea mai mare dintre următoarele:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. 	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p><u>Tabelul 1</u> Minime de sistem</p>	<p><u>Tabelul 1</u> Minime de sistem</p>		
<p>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.</p> <p><u>Tabelul 1</u> MDH și vizibilitatea minimă pentru apropierea cu manevre la vedere pe categorii de avioane</p>	<p>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.</p> <p><u>Tabelul 1</u> MDH și vizibilitatea minimă pentru apropierea cu manevre la vedere pe categorii de avioane</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>NCO.OP.113 Minime de operare pentru aerodromuri – operațiuni de apropiere cu manevre la vedere pe uscat cu elicoptere MDH pentru o operațiune de apropiere cu manevre la vedere pe uscat cu elicoptere nu trebuie să fie mai mică de 250 ft, iar vizibilitatea meteorologică nu trebuie să fie mai mică de 800 m.</p>	<p>NCO.OP.113 Minime de operare pentru aerodromuri – operațiuni de apropiere cu manevre la vedere pe uscat cu elicoptere MDH pentru o operațiune de apropiere cu manevre la vedere pe uscat cu elicoptere nu trebuie să fie mai mică de 250 ft, iar vizibilitatea meteorologică nu trebuie să fie mai mică de 800 m.</p>	Compatibil	
<p>NCO.OP.115 Proceduri de plecare și de apropiere — avioane și elicoptere (a) Pilotul comandant utilizează procedurile de plecare și de apropiere stabilite de statul aerodromului, dacă astfel de proceduri au fost publicate pentru pista sau FATO care urmează a fi utilizată. (b) Pilotul comandant poate devia de la o rută de plecare sau de sosire publicată sau de la o procedură de apropiere publicată: 1. cu condiția să se respecte criteriile de trecere a obstacolelor, să se țină seama în totalitate de condițiile de operare și să se respecte orice autorizare ATC; sau 2. dacă este dirijat radar de către o unitate ATC.</p>	<p>NCO.OP.115 Proceduri de plecare și de apropiere – avioane și elicoptere (a) Pilotul comandant utilizează procedurile de plecare și de apropiere stabilite pentru aerodromul respectiv, dacă astfel de proceduri au fost publicate pentru pista sau FATO care urmează a fi utilizată. (b) Pilotul comandant poate devia de la o rută de plecare sau de sosire publicată sau de la o procedură de apropiere publicată: 1. cu condiția să se respecte criteriile de trecere a obstacolelor, să se țină seama în totalitate de condițiile de operare și să se respecte orice autorizare ATC; sau 2. dacă este dirijat radar de către o unitate ATC.</p>	Compatibil	
<p>NCO.OP.116 Navigația bazată pe performanțe – avioane și elicoptere Pilotul comandant se asigură că, atunci când PBN este necesară pentru ruta sau procedura de zbor: (a) specificația de navigație PBN relevantă este precizată în AFM sau în alt document care a fost aprobat de autoritatea de</p>	<p>NCO.OP.116 Navigația bazată pe performanțe – avioane și elicoptere Pilotul comandant se asigură că, atunci când PBN este necesară pentru ruta sau procedura de zbor: (a) specificația de navigație PBN relevantă este precizată în AFM sau în alt document care a fost aprobat de autoritatea de</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>certificare în cadrul unei evaluări a navigabilității sau care se bazează pe o astfel de aprobare; și</p> <p>(b) aeronava este operată în conformitate cu specificația de navigație și cu limitările relevante indicate în AFM sau în celălalt document menționat mai sus.</p>	<p>certificare în cadrul unei evaluări a navigabilității sau care se bazează pe o astfel de aprobare; și</p> <p>(b) aeronava este operată în conformitate cu specificația de navigație și cu limitările relevante indicate în AFM sau în celălalt document menționat mai sus.</p>		
<p>NCO.OP.120 Proceduri de reducere a zgomotului</p> <p>Pentru a reduce la minimum efectul zgomotului produs de aeronave, pilotul comandant trebuie să țină seama de procedurile de reducere a zgomotului publicate, asigurând în același timp prioritatea siguranței față de reducerea zgomotului.</p>	<p>NCO.OP.120 Proceduri de reducere a zgomotului</p> <p>Pentru a reduce la minimum efectul zgomotului produs de aeronave, pilotul comandant trebuie să țină seama de procedurile de reducere a zgomotului publicate, asigurând în același timp prioritatea siguranței față de reducerea zgomotului.</p>	Compatibil	
<p>NCO.OP.125 Aprovizionarea cu combustibil/energie și cu ulei</p> <p>(a) Pilotul comandant trebuie să se asigure că cantitatea de combustibil/energie și de ulei care este transportată la bord este suficientă, ținând seama de condițiile meteorologice, de orice element care afectează performanța aeronavei, de orice întârzieri preconizate în timpul zborului și de orice situații neprevăzute care se preconizează, în mod rezonabil, că ar putea afecta zborul.</p> <p>(b) Pilotul comandant trebuie să planifice o cantitate de combustibil/energie care să fie protejată ca rezervă finală de combustibil/energie pentru a asigura o aterizare în siguranță. Pilotul comandant</p>	<p>NCO.OP.125 Aprovizionarea cu combustibil/energie și cu ulei</p> <p>(a) Pilotul comandant trebuie să se asigure că cantitatea de combustibil/energie și de ulei care este transportată la bord este suficientă, ținând seama de condițiile meteorologice, de orice element care afectează performanța aeronavei, de orice întârzieri preconizate în timpul zborului și de orice situații neprevăzute care se preconizează, în mod rezonabil, că ar putea afecta zborul.</p> <p>(b) Pilotul comandant trebuie să planifice o cantitate de combustibil/energie care să fie protejată ca rezervă finală de combustibil/energie pentru a asigura o aterizare în siguranță. Pilotul comandant</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>trebuie să țină seama de toate elementele următoare, în ordinea de prioritate de mai jos, pentru a determina cantitatea rezervei finale de combustibil/energie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. gravitatea pericolului pentru persoane sau bunuri care ar putea rezulta în urma aterizării de urgență după epuizarea combustibilului/energiei; precum și 2. probabilitatea unor circumstanțe neprevăzute care fac ca rezerva finală de combustibil/energie să nu mai fie protejată. <p>(c) Pilotul comandant nu inițiază un zbor decât dacă aeronava transportă suficient(ă) combustibil/energie și ulei:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. atunci când nu este necesar un aerodrom de rezervă la destinație, pentru a zbura până la aerodromul sau locul de operare unde este prevăzută aterizarea, plus rezerva finală de combustibil/energie sau 2. atunci când este necesar un aerodrom de rezervă la destinație, pentru a zbura până la aerodromul sau locul de operare unde este prevăzută aterizarea și, după aceea, către un aerodrom de rezervă, plus rezerva finală de combustibil/energie. 	<p>trebuie să țină seama de toate elementele următoare, în ordinea de prioritate de mai jos, pentru a determina cantitatea rezervei finale de combustibil/energie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. gravitatea pericolului pentru persoane sau bunuri care ar putea rezulta în urma aterizării de urgență după epuizarea combustibilului/energiei; precum și 2. probabilitatea unor circumstanțe neprevăzute care fac ca rezerva finală de combustibil/energie să nu mai fie protejată. <p>(c) Pilotul comandant nu inițiază un zbor decât dacă aeronava transportă suficient(ă) combustibil/energie și ulei:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. atunci când nu este necesar un aerodrom de rezervă la destinație, pentru a zbura până la aerodromul sau locul de operare unde este prevăzută aterizarea, plus rezerva finală de combustibil/energie sau 2. atunci când este necesar un aerodrom de rezervă la destinație, pentru a zbura până la aerodromul sau locul de operare unde este prevăzută aterizarea și, după aceea, către un aerodrom de rezervă, plus rezerva finală de combustibil/energie. 		
<p>NCO.OP.130 Informarea pasagerilor Pilotul comandant se asigură că, înainte de zbor sau, după caz, în timpul zborului, pasagerii sunt informați cu privire la echipamentele și procedurile în caz de urgență.</p>	<p>NCO.OP.130 Informarea pasagerilor Pilotul comandant se asigură că, înainte de zbor sau, după caz, în timpul zborului, pasagerii sunt informați cu privire la echipamentele și procedurile în caz de urgență.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>NCO.OP.135 Pregătirea zborului</p> <p>(a) Înainte de a iniția un zbor, pilotul comandant se asigură, prin toate mijloacele rezonabile disponibile, că instalațiile spațiale, de la sol și/sau de pe apă, inclusiv echipamentele de comunicare și mijloacele de navigație disponibile și necesare în mod direct pentru respectivul zbor în vederea operării în siguranță a aeronavei, sunt adecvate pentru tipul de operațiune în cadrul căreia urmează să fie efectuat zborul.</p> <p>(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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. 	<p>NCO.OP.135 Pregătirea zborului</p> <p>(a) Înainte de a iniția un zbor, pilotul comandant se asigură, prin toate mijloacele rezonabile disponibile, că instalațiile spațiale, de la sol și/sau de pe apă, inclusiv echipamentele de comunicare și mijloacele de navigație disponibile și necesare în mod direct pentru respectivul zbor în vederea operării în siguranță a aeronavei, sunt adecvate pentru tipul de operațiune în cadrul căreia urmează să fie efectuat zborul.</p> <p>(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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. un studiu al rapoartelor și prognozelor meteorologice actuale disponibile; 2. un plan de acțiune alternativ pentru cazul în care zborul nu se poate efectua în modul în care s-a prevăzut din cauza condițiilor meteorologice. 	Compatibil	
<p>NCO.OP.140 Aerodromuri de rezervă la destinație – avioane</p> <p>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</p>	<p>NCO.OP.140 Aerodromuri de rezervă la destinație – avioane</p> <p>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</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>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.</p>	<p>între o oră înainte și o oră după ora estimată de sosire sau între ora reală de plecare și o oră după timpul estimat 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 5 000 m.</p>		
<p>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.</p>	<p>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.</p>	Compatibil	
<p>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,</p>	<p>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,</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>fie la un aerodrom de rezervă la destinație sau (b) dacă sunt îndeplinite toate condițiile următoare:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. 	<p>fie la un aerodrom de rezervă la destinație; sau (b) dacă sunt îndeplinite toate condițiile următoare:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. 		
<p>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:</p>	<p>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:</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(a) în cazul unui aerodrom de rezervă cu o operațiune de apropiere instrumentală disponibilă cu DH mai mică de 250 ft,</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 o vizibilitate de cel puțin 1 500 m sau, <p>(b) în cazul unui aerodrom de rezervă cu o operațiune de apropiere instrumentală cu DH sau MDH de 250 ft sau mai mult,</p> <ol style="list-style-type: none"> un plafon de cel puțin 400 ft deasupra DH sau MDH asociate cu operațiunea de apropiere instrumentală și o vizibilitate de cel puțin 3 000 m sau, <p>(c) în cazul unui aerodrom de rezervă fără IAP,</p> <ol style="list-style-type: none"> un plafon cel puțin egal cu cea mai mare dintre valorile de 2 000 ft și înălțimea minimă de siguranță în condiții IFR și o vizibilitate de cel puțin 5 000 m 	<p>(a) în cazul unui aerodrom de rezervă cu o operațiune de apropiere instrumentală disponibilă cu DH mai mică de 250 ft:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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; o vizibilitate de cel puțin 1 500 m sau <p>(b) în cazul unui aerodrom de rezervă cu o operațiune de apropiere instrumentală cu DH sau MDH de 250 ft sau mai mult:</p> <ol style="list-style-type: none"> un plafon de cel puțin 400 ft deasupra DH sau MDH asociate cu operațiunea de apropiere instrumentală; o vizibilitate de cel puțin 3 000 m sau, <p>(c) în cazul unui aerodrom de rezervă fără IAP:</p> <ol style="list-style-type: none"> un plafon cel puțin egal cu cea mai mare dintre valorile de 2 000 ft și înălțimea minimă de siguranță în condiții IFR; o vizibilitate de cel puțin 5 000 m. 		
<p>NCO.OP.144 Minime aplicabile pentru planificarea zborului în ceea ce privește aerodromurile de rezervă la destinație – elicoptere</p> <p>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</p>	<p>NCO.OP.144 Minime aplicabile pentru planificarea zborului în ceea ce privește aerodromurile de rezervă la destinație – elicoptere</p> <p>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</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>oră după ora estimată de sosire, luându-se în considerare perioada cea mai scurtă,</p> <p>(a) în cazul unui aerodrom de rezervă cu IAP,</p> <ol style="list-style-type: none"> 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, <p>(b) în cazul unui aerodrom de rezervă fără IAP,</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. 	<p>oră după ora estimată de sosire, luându-se în considerare perioada cea mai scurtă;</p> <p>(a) în cazul unui aerodrom de rezervă cu IAP:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. un plafon de cel puțin 200 ft deasupra DH sau MDH asociate cu IAP; 2. o vizibilitate de cel puțin 1 500 m pe timp de zi sau 3 000 m pe timp de noapte; sau <p>(b) în cazul unui aerodrom de rezervă fără IAP:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. un plafon cel puțin egal cu cea mai mare dintre valorile de 2 000 ft și înălțimea minimă de siguranță în condiții IFR; 2. o vizibilitate de cel puțin 1 500 m pe timp de zi sau 3 000 m pe timp de noapte. 		
<p>NCO.OP.145 Realimentarea pe durata îmbarcării sau debarcării pasagerilor sau în timp ce pasagerii se află la bord</p> <p>(a) Aeronava nu se realimentează cu combustibil de aviație (AVGAS) sau cu combustibil de tip fracțiune largă sau cu un amestec din aceste tipuri de combustibil pe durata îmbarcării sau debarcării pasagerilor sau în timp ce aceștia se află la bord.</p> <p>(b) Pentru toate celelalte tipuri de combustibil/energie, aeronava nu se realimentează pe durata îmbarcării sau debarcării pasagerilor sau în timp ce aceștia se află la bord, cu excepția cazului în care aeronava este supravegheată de pilotul comandant sau de alt personal calificat, pregătit să inițieze și să conducă o evacuare</p>	<p>NCO.OP.145 Realimentarea pe durata îmbarcării sau debarcării pasagerilor sau în timp ce pasagerii se află la bord</p> <p>(a) Aeronava nu se realimentează cu AVGAS sau cu combustibil de tip fracțiune largă sau cu un amestec din aceste tipuri de combustibil pe durata îmbarcării sau debarcării pasagerilor sau în timp ce aceștia se află la bord.</p> <p>(b) Pentru toate celelalte tipuri de combustibil/energie, aeronava nu se realimentează pe durata îmbarcării sau debarcării pasagerilor sau în timp ce aceștia se află la bord, cu excepția cazului în care aeronava este supravegheată de pilotul comandant sau de alt personal calificat, pregătit să inițieze și să conducă o evacuare</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
a aeronavei prin cele mai practice și rapide mijloace disponibile.	a aeronavei prin cele mai practice și rapide mijloace disponibile.		
<p>NCO.OP.147 Realimentarea cu motorul (motoarele) și/sau cu rotoarele în funcțiune – elicoptere</p> <p>Realimentarea cu motorul (motoarele) și/sau cu rotoarele în funcțiune se efectuează numai dacă sunt îndeplinite simultan toate condițiile de mai jos:</p> <p>(a) dacă nu este practic să se oprească sau să se repornească motorul;</p> <p>(b) în conformitate cu orice proceduri și limitări specifice din manualul de zbor al aeronavei (AFM);</p> <p>(c) cu tipurile de combustibil JET A sau JET A-1;</p> <p>(d) fără pasageri sau specialiști în executarea anumitor sarcini la bord și nu în timpul îmbarcării sau debarcării;</p> <p>(e) dacă operatorul aerodromului sau al locului de operare permite astfel de operațiuni;</p> <p>(f) în prezența instalațiilor sau echipamentelor adecvate de salvare și de stingere a incendiilor (RFF); precum și</p> <p>(g) în conformitate cu o listă de verificare care trebuie să conțină:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. proceduri normale și pentru situații de urgență; 2. echipamentele necesare; 	<p>NCO.OP.147 Realimentarea cu motorul (motoarele) și/sau cu rotoarele în funcțiune – elicoptere</p> <p>Realimentarea cu motorul (motoarele) și/sau cu rotoarele în funcțiune se efectuează numai dacă sunt îndeplinite simultan toate condițiile de mai jos:</p> <p>(a) dacă nu este practic să se oprească sau să se repornească motorul;</p> <p>(b) în conformitate cu orice proceduri și limitări specifice din manualul de zbor al aeronavei (AFM);</p> <p>(c) cu tipurile de combustibil JET A sau JET A-1;</p> <p>(d) fără pasageri sau specialiști în executarea anumitor sarcini la bord și nu în timpul îmbarcării sau debarcării;</p> <p>(e) dacă operatorul aerodromului sau al locului de operare permite astfel de operațiuni;</p> <p>(f) în prezența instalațiilor sau a echipamentelor adecvate de salvare și de stingere a incendiilor (RFF); precum și</p> <p>(g) în conformitate cu o listă de verificare care trebuie să conțină:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. proceduri normale și pentru situații de urgență; 2. echipamentele necesare; 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
3. orice limitări; precum și 4. responsabilitățile și atribuțiile pilotului comandant, și, dacă este cazul, ale membrilor echipajului și ale specialiștilor în executarea anumitor sarcini.	3. orice limitări; precum și 4. responsabilitățile și atribuțiile pilotului comandant și, dacă este cazul, ale membrilor echipajului și ale specialiștilor în executarea anumitor sarcini.		
NCO.OP.150 Transportul pasagerilor Pilotul comandant trebuie să se asigure că, înainte de și în timpul rulajului la sol, al decolării și al aterizării, precum și ori de câte ori este considerat necesar din motive de siguranță, fiecare pasager aflat la bord ocupă un scaun sau o cușetă și are centura de siguranță sau dispozitivul de reținere cuplat(ă) în mod corespunzător.	NCO.OP.150 Transportul pasagerilor Pilotul comandant trebuie să se asigure că, înainte de și în timpul rulajului la sol, al decolării și al aterizării, precum și ori de câte ori este considerat necesar din motive de siguranță, fiecare pasager aflat la bord ocupă un scaun sau o cușetă și are centura de siguranță sau dispozitivul de reținere cuplat(ă) în mod corespunzător.	Compatibil	
NCO.OP.155 Fumatul la bord Pilotul comandant nu permite fumatul la bord: (a) ori de câte ori se consideră că este necesar din motive de siguranță; și (b) pe durata alimentării cu combustibil a aeronavei.	NCO.OP.155 Fumatul la bord Pilotul comandant nu permite fumatul la bord: (a) ori de câte ori se consideră că este necesar din motive de siguranță; și (b) pe durata alimentării cu combustibil a aeronavei.	Compatibil	
NCO.OP.160 Condiții meteorologice (a) Pilotul comandant inițiază sau continuă un zbor în condiții VFR numai dacă cele mai recente informații meteorologice disponibile indică faptul că, de-a lungul rutei și la destinația avută în vedere, în momentul estimat al utilizării, condițiile meteorologice vor fi la nivelul sau peste nivelul minimelor de operare VFR aplicabile.	NCO.OP.160 Condiții meteorologice (a) Pilotul comandant inițiază sau continuă un zbor în condiții VFR numai dacă cele mai recente informații meteorologice disponibile indică faptul că, de-a lungul rutei și la destinația avută în vedere, în momentul estimat al utilizării, condițiile meteorologice vor fi la nivelul sau peste nivelul minimelor de operare VFR aplicabile.	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(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.</p> <p>(c) Dacă un zbor conține segmente VFR și IFR, informațiile meteorologice menționate la literele (a) și (b) se aplică în măsura în care sunt relevante.</p>	<p>(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.</p> <p>(c) Dacă un zbor conține segmente VFR și IFR, informațiile meteorologice menționate la lit.(a) și (b) se aplică în măsura în care sunt relevante.</p>		
<p>NCO.OP.165 Gheața și alți contaminanți — proceduri la sol</p> <p>Pilotul comandant nu trebuie să inițieze decolarea decât atunci când aeronava nu prezintă nicio depunere care ar putea afecta negativ performanța sau posibilitatea de control al aeronavei, cu excepția situațiilor permise de AFM.</p>	<p>NCO.OP.165 Gheața și alți contaminanți – proceduri la sol</p> <p>Pilotul comandant nu trebuie să inițieze decolarea decât atunci când aeronava nu prezintă nicio depunere care ar putea afecta negativ performanța sau posibilitatea de control al aeronavei, cu excepția situațiilor permise de AFM.</p>	Compatibil	
<p>NCO.OP.170 Gheața și alți contaminanți — proceduri în zbor</p> <p>(a) Pilotul comandant nu inițiază zborul și nici nu zboară intenționat în condiții de jivraj probabile sau certe decât în cazul în care aeronava este certificată și echipată pentru a face față unor astfel de condiții, după cum se menționează la punctul 2.a.5 din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008.</p>	<p>NCO.OP.170 Gheața și alți contaminanți – proceduri în zbor</p> <p>(a) Pilotul comandant nu inițiază zborul și nici nu zboară intenționat în condiții de jivraj probabile sau certe decât în cazul în care aeronava este certificată și echipată pentru a face față unor astfel de condiții, după cum se menționează la pct.6 alin.5) din anexa nr.3 la Codul aerian.</p> <p>(b) Dacă jivrajul depășește intensitatea pentru care aeronava este certificată sau</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(b) Dacă jivrajul depășește intensitatea pentru care aeronava este certificată sau dacă o aeronavă necertificată pentru zborul în condiții cunoscute de jivraj se confruntă cu jivraj, pilotul comandant părăsește fără întârziere zona cu condiții de jivraj, printr-o modificare de nivel și/sau rută, declarând, dacă este necesar, o urgență la ATC.	dacă o aeronavă necertificată pentru zborul în condiții cunoscute de jivraj se confruntă cu jivraj, pilotul comandant părăsește fără întârziere zona cu condiții de jivraj, printr-o modificare de nivel și/sau rută, declarând, dacă este necesar, o urgență la ATC.		
<p>NCO.OP.175 Condiții de decolare</p> <p>Înainte de a iniția decolarea, pilotul comandant trebuie să se asigure că:</p> <p>(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</p> <p>(b) minimele de operare pe aerodromul selectat sunt conforme cu toate elementele următoare:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. echipamentele operaționale de la sol; 2. sistemele operaționale ale aeronavei; 3. performanța aeronavei; 4. calificările echipajului de zbor. 	<p>NCO.OP.175 Condiții de decolare</p> <p>Înainte de a iniția decolarea, pilotul comandant trebuie să se asigure că:</p> <p>(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</p> <p>(b) minimele de operare pe aerodromul selectat sunt conforme cu toate elementele următoare:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. echipamentele operaționale de la sol; 2. sistemele operaționale ale aeronavei; 3. performanța aeronavei; 4. calificările echipajului de zbor. 	Compatibil	
<p>NCO.OP.180 Situații simulate în zbor</p> <p>(a) Atunci când transportă pasageri sau mărfuri, pilotul comandant nu simulează:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. situații care necesită aplicarea de proceduri pentru situații anormale și de urgență; sau 	<p>NCO.OP.180 Situații simulate în zbor</p> <p>(a) Atunci când transportă pasageri sau mărfuri, pilotul comandant nu simulează:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. situații care necesită aplicarea de proceduri pentru situații anormale și de urgență; sau 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>2. zborul în condiții meteorologice instrumentale (IMC). (b) În pofida dispozițiilor de la litera (a), atunci când se efectuează zboruri de pregătire de către o organizație de pregătire menționată la articolul 10a din Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei, astfel de situații pot fi simulate cu elevi piloți la bord.</p>	<p>2. zborul în condiții IMC. (b) În pofida dispozițiilor de la lit.(a), atunci când se efectuează zboruri de pregătire de către o organizație de pregătire menționată în Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă, astfel de situații pot fi simulate cu elevi piloți la bord.</p>		
<p>NCO.OP.185 Gestionarea combustibilului/energiei în timpul zborului (a) Pilotul comandant trebuie să monitorizeze cantitatea de combustibil/energie utilizabil(ă) rămasă la bord, pentru a se asigura că este protejată și că nu este mai mică decât cantitatea de combustibil/energie necesară pentru a se îndrepta către un aerodrom sau loc de operare unde se poate efectua o aterizare în siguranță. (b) Pilotul comandant al unui zbor controlat trebuie să informeze controlul traficului aerian (ATC) cu privire la o stare de „combustibil/energie minim(ă)” declarând „MINIMUM FUEL” atunci când pilotul comandant: 1. a hotărât să aterizeze pe un anumit aerodrom sau loc de operare; precum și 2. a calculat că orice modificare a autorizării existente pentru aerodromul sau locul de operare respectiv ori alte întârzieri</p>	<p>NCO.OP.185 Gestionarea combustibilului/energiei în timpul zborului (a) Pilotul comandant trebuie să monitorizeze cantitatea de combustibil/energie utilizabil(ă) rămasă la bord, pentru a se asigura că este protejată și că nu este mai mică decât cantitatea de combustibil/energie necesară pentru a se îndrepta către un aerodrom sau un loc de operare unde se poate efectua o aterizare în siguranță. (b) Pilotul comandant al unui zbor controlat trebuie să informeze controlul traficului aerian (ATC) cu privire la o stare de «combustibil/energie minim(ă)» declarând «MINIMUM FUEL» atunci când pilotul comandant: 1. a hotărât să aterizeze pe un anumit aerodrom sau loc de operare; precum și 2. a calculat că orice modificare a autorizării existente pentru aerodromul sau locul de operare respectiv ori alte întârzieri</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>în traficul aerian pot avea ca rezultat aterizarea cu mai puțin decât rezerva finală de combustibil/energie planificată.</p> <p>(c) Pilotul comandant al unui zbor controlat trebuie să declare o situație de „urgență de combustibil/energie” prin difuzarea mesajului „MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL” atunci când cantitatea de combustibil/energie utilizabil(ă) estimată a fi disponibilă la aterizarea la cel mai apropiat aerodrom sau loc de operare unde se poate efectua o aterizare în siguranță este mai mică decât rezerva finală de combustibil/energie planificată.</p>	<p>în traficul aerian pot avea ca rezultat aterizarea cu mai puțin decât rezerva finală de combustibil/energie planificată.</p> <p>(c) Pilotul comandant al unui zbor controlat trebuie să declare o situație de «urgență de combustibil/energie» prin difuzarea mesajului «MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL» atunci când cantitatea de combustibil/energie utilizabil(ă) estimată a fi disponibilă la aterizarea la cel mai apropiat aerodrom sau loc de operare unde se poate efectua o aterizare în siguranță este mai mică decât rezerva finală de combustibil/energie planificată.</p>		
<p>NCO.OP.190 Utilizarea oxigenului suplimentar</p> <p>(a) Pilotul comandant se asigură că toți membrii echipajului de zbor implicați în îndeplinirea unor sarcini esențiale pentru operarea în siguranță a unei aeronave în zbor utilizează în permanență oxigen suplimentar ori de câte ori acesta stabilește că, la altitudinea zborului avut în vedere, lipsa oxigenului ar putea avea ca rezultat afectarea capacităților membrilor echipajului și se asigură că se pune oxigen suplimentar la dispoziția pasagerilor atunci când lipsa oxigenului i-ar putea afecta în mod negativ pe pasageri.</p> <p>(b) În orice altă situație în care pilotul comandant nu poate determina modul în care lipsa oxigenului i-ar putea afecta pe toți</p>	<p>NCO.OP.190 Utilizarea oxigenului suplimentar</p> <p>(a) Pilotul comandant se asigură că toți membrii echipajului de zbor implicați în îndeplinirea unor sarcini esențiale pentru operarea în siguranță a unei aeronave în zbor utilizează în permanență oxigen suplimentar ori de câte ori acesta stabilește că, la altitudinea zborului avut în vedere, lipsa oxigenului ar putea avea ca rezultat afectarea capacităților membrilor echipajului și se asigură că se pune oxigen suplimentar la dispoziția pasagerilor atunci când lipsa oxigenului i-ar putea afecta în mod negativ pe pasageri.</p> <p>(b) În orice altă situație în care pilotul comandant nu poate determina modul în care lipsa oxigenului i-ar putea afecta pe toți</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>ocupanții de la bord, acesta trebuie să se asigure că:</p> <p>1. toți membrii echipajului implicați în îndeplinirea unor sarcini esențiale pentru operarea în siguranță a unei aeronave în timpul zborului utilizează oxigen suplimentar în orice perioadă care depășește 30 de minute atunci când altitudinea barometrică din cabina de pasageri este cuprinsă între 10 000 ft și 13 000 ft; și</p> <p>2. toți ocupanții utilizează oxigen suplimentar în orice perioadă în care altitudinea barometrică din cabina de pasageri este mai mare de 13 000 ft.</p>	<p>ocupanții de la bord, acesta trebuie să se asigure că:</p> <p>1. toți membrii echipajului implicați în îndeplinirea unor sarcini esențiale pentru operarea în siguranță a unei aeronave în timpul zborului utilizează oxigen suplimentar în orice perioadă care depășește 30 de minute atunci când altitudinea barometrică din cabina de pasageri este cuprinsă între 10 000 ft și 13 000 ft; și</p> <p>2. toți ocupanții utilizează oxigen suplimentar în orice perioadă în care altitudinea barometrică din cabina de pasageri este mai mare de 13 000 ft.</p>		
<p>NCO.OP.195 Detectarea apropierii de sol</p> <p>Atunci când se detectează o apropiere nedorită față de sol, de către pilotul comandant sau de către un sistem de avertizare privind apropierea față de sol, pilotul comandant ia imediat acțiuni corective pentru a stabili condiții de zbor în siguranță.</p>	<p>NCO.OP.195 Detectarea apropierii de sol</p> <p>Atunci când se detectează o apropiere nedorită față de sol, de către pilotul comandant sau de către un sistem de avertizare privind apropierea față de sol, pilotul comandant ia imediat acțiuni corective pentru a stabili condiții de zbor în siguranță.</p>	Compatibil	
<p>NCO.OP.200 Sistemul de evitare a coliziunii în zbor (ACAS II)</p> <p>Atunci când se folosește ACAS II, procedurile operaționale și pregătirea trebuie să fie în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 1332/2011.</p>	<p>NCO.OP.200 Sistemul de evitare a coliziunii în zbor (ACAS II)</p> <p>Atunci când se folosește ACAS II, procedurile operaționale și pregătirea trebuie să fie în conformitate cu (CT-ACAS II).</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>NCO.OP.205 Condiții de apropiere și de aterizare – avioane</p> <p>Înainte de a iniția o apropiere în vederea aterizării, pilotul comandant trebuie să se asigure că:</p> <p>(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</p> <p>(b) minimele de operare pe aerodromul selectat sunt conforme cu toate elementele următoare:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. echipamentele operaționale de la sol; 2. sistemele operaționale ale aeronavei; 3. performanța aeronavei și 4. calificările echipajului de zbor. 	<p>NCO.OP.205 Condiții de apropiere și de aterizare – avioane</p> <p>Înainte de a iniția o apropiere în vederea aterizării, pilotul comandant trebuie să se asigure că:</p> <p>(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</p> <p>(b) minimele de operare pe aerodromul selectat sunt conforme cu toate elementele următoare:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. echipamentele operaționale de la sol; 2. sistemele operaționale ale aeronavei; 3. performanța aeronavei; 4. calificările echipajului de zbor. 	Compatibil	
<p>NCO.OP.206 Condiții de apropiere și de aterizare – elicoptere</p> <p>Înainte de a iniția o apropiere în vederea aterizării, pilotul comandant trebuie să se asigure că:</p> <p>(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</p>	<p>NCO.OP.206 Condiții de apropiere și de aterizare – elicoptere</p> <p>Înainte de a iniția o apropiere în vederea aterizării, pilotul comandant trebuie să se asigure că:</p> <p>(a) potrivit informațiilor disponibile, condițiile meteorologice la aerodrom sau la locul de operare și starea FATO care urmează a fi utilizată nu vor împiedica efectuarea în condiții de siguranță a unei apropieri, a unei aterizări sau a unei apropieri întrerupte; și</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(b) minimele de operare pe aerodromul selectat sunt conforme cu toate elementele următoare:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. echipamentele operaționale de la sol; 2. sistemele operaționale ale aeronavei; 3. performanța aeronavei; 4. calificările echipajului de zbor. 	<p>(b) minimele de operare pe aerodromul selectat sunt conforme cu elementele următoare:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. echipamentele operaționale de la sol; 2. sistemele operaționale ale aeronavei; 3. performanța aeronavei; 4. calificările echipajului de zbor. 		
<p>NCO.OP.207 Condiții de apropiere și de aterizare – autogire Înainte de a iniția o apropiere în vederea aterizării, pilotul-comandant trebuie să se asigure că, potrivit informațiilor disponibile, condițiile meteorologice la aerodrom sau la locul de operare și starea pistei care urmează a fi utilizată nu împiedică efectuarea în condiții de siguranță a unei apropieri, aterizări sau apropieri întrerupte.</p>	<p>NCO.OP.207 Condiții de apropiere și de aterizare – autogire Înainte de a iniția o apropiere în vederea aterizării, pilotul-comandant trebuie să se asigure că, potrivit informațiilor disponibile, condițiile meteorologice la aerodrom sau la locul de operare și starea pistei care urmează a fi utilizată nu împiedică efectuarea în condiții de siguranță a unei apropieri, aterizări sau apropieri întrerupte.</p>	Compatibil	
<p>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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. 	<p>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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. <p>(b) Dacă reperul vizual necesar nu este stabilit, se execută o apropiere întreruptă la</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(b) Dacă reperul vizual necesar nu este stabilit, se execută o apropiere întreruptă la DA/H sau MDA/H sau înainte de aceasta.</p> <p>(c) Dacă reperul vizual necesar nu este menținut după DA/H sau MDA/H, se execută imediat o manevră <i>go-around</i>.</p>	<p>DA/H sau MDA/H, precum și înainte de aceasta.</p> <p>(c) Dacă reperul vizual necesar nu este menținut după DA/H sau MDA/H, se execută imediat o manevră <i>go-around</i>.</p>		
<p>NCO.OP.220 Sistemul de evitare a coliziunii în zbor (ACAS II)</p> <p>În cazul în care se utilizează ACAS II, pilotul comandant trebuie să aplice procedurile operaționale corespunzătoare și să fie pregătit în mod adecvat.</p>	<p>NCO.OP.220 Sistemul de evitare a coliziunii în zbor (ACAS II)</p> <p>În cazul în care se utilizează ACAS II, pilotul comandant trebuie să aplice procedurile operaționale corespunzătoare și să fie pregătit în mod adecvat.</p>	Compatibil	
<p>SUBPARTEA C PERFORMANȚELE AERONAVEI ȘI LIMITĂRILE DE OPERARE ALE ACESTEIA</p> <p>NCO.POL.100 Limitări de operare — toate aeronavele</p> <p>(a) În orice fază a operării, încărcarea, masa și poziția centrului de greutate (CG) ale aeronavei trebuie să respecte orice limitare specificată în AFM sau în documentul echivalent.</p> <p>(b) Plăcile, listele, marcajele instrumentelor sau combinațiile acestora care conțin respectivele limitări de operare prevăzute în AFM pentru prezentarea vizuală trebuie afișate în aeronavă.</p>	<p>SUBPARTEA C PERFORMANȚELE AERONAVEI ȘI LIMITĂRILE DE OPERARE ALE ACESTEIA</p> <p>NCO.POL.100 Limitări de operare – toate aeronavele</p> <p>(a) În orice fază a operării, încărcarea, masa și poziția CG ale aeronavei trebuie să respecte orice limitare specificată în AFM sau în documentul echivalent.</p> <p>(b) Plăcile, listele, marcajele instrumentelor sau combinațiile acestora care conțin respectivele limitări de operare prevăzute în AFM pentru prezentarea vizuală trebuie afișate în aeronavă.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>NCO.POL.105 Cântărirea (a) Operatorul se asigură că masa și centrul de greutate ale aeronavei au fost stabilite prin cântărire efectivă înainte de darea în exploatare inițială a respectivei aeronave. Efectele cumulate ale modificărilor și reparațiilor asupra masei și centrajului trebuie să fie motivate și dovedite în mod corespunzător prin documente. Aceste informații trebuie să fie puse la dispoziția pilotului comandant. Aeronava trebuie recântărită dacă efectul modificărilor asupra masei și centrajului nu se cunoaște cu precizie. (b) Cântărirea se efectuează de către producătorul aeronavei sau de către o organizație de întreținere aprobată.</p>	<p>NCO.POL.105 Cântărirea (a) Operatorul se asigură că masa și centrul de greutate ale aeronavei au fost stabilite prin cântărire efectivă înainte de darea în exploatare inițială a respectivei aeronave. Efectele cumulate ale modificărilor și reparațiilor asupra masei și centrajului trebuie să fie motivate și dovedite în mod corespunzător prin documente. Aceste informații trebuie să fie puse la dispoziția pilotului comandant. Aeronava trebuie recântărită dacă efectul modificărilor asupra masei și centrajului nu se cunoaște cu precizie. (b) Cântărirea se efectuează de către producătorul aeronavei sau de către o AMO.</p>	Compatibil	
<p>NCO.POL.110 Performanța — generalități Pilotul comandant operează aeronava numai în cazul în care performanța este suficientă pentru a se conforma reglementărilor aeronautice aplicabile și oricăror alte restricții aplicabile zborului, spațiului aerian sau aerodromurilor ori locurilor de operare utilizate, ținând seama de precizia graficelor din orice diagrame și hărți utilizate.</p>	<p>NCO.POL.110 Performanța – generalități Pilotul comandant operează aeronava numai în cazul în care performanța este suficientă pentru a se conforma reglementărilor aeronautice aplicabile și oricăror alte restricții aplicabile zborului, spațiului aerian sau aerodromurilor ori locurilor de operare utilizate, ținând seama de precizia graficelor din orice diagrame și hărți utilizate.</p>	Compatibil	
<p>SUBPARTEA D INSTRUMENTE, DATE ȘI ECHIPAMENTE SECȚIUNEA 1 Avioane</p>	<p>SUBPARTEA D INSTRUMENTE, DATE ȘI ECHIPAMENTE Secțiunea 1 Avioane</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>NCO.IDE.A.100 Instrumente și echipamente — generalități</p> <p>(a) Instrumentele și echipamentele obligatorii conform prezentei subpărți trebuie să fie aprobate în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile dacă sunt:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. utilizate de echipajul de zbor pentru a controla traiectoria de zbor; 2. utilizate pentru a respecta NCO.IDE.A.190; 3. utilizate pentru a respecta NCO.IDE.A.195; sau 4. instalate în avion. <p>(b) Pentru următoarele elemente, atunci când sunt obligatorii în temeiul prezentei subpărți, nu este necesară aprobarea echipamentului:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. siguranțe de rezervă; 2. lanterne autonome; 3. un mijloc precis de indicare a timpului; 4. trusă de prim-ajutor; 5. echipamente de supraviețuire și de semnalizare; 6. ancore pentru apă și echipamente pentru amarare; 7. dispozitive de siguranță pentru copii; 8. un PCDS simplu utilizat ca dispozitiv de reținere de către un specialist în executarea unei sarcini. <p>(c) Instrumentele și echipamentele care nu sunt impuse de anexa VII (partea NCO), precum și orice alte echipamente care nu</p>	<p>NCO.IDE.A.100 Instrumente și echipamente – generalități</p> <p>(a) Instrumentele și echipamentele obligatorii conform prezentei subpărți trebuie să fie aprobate în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile dacă sunt:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. utilizate de echipajul de zbor pentru a controla traiectoria de zbor; 2. utilizate pentru a respecta NCO.IDE.A.190; 3. utilizate pentru a respecta NCO.IDE.A.195; sau 4. instalate în avion. <p>(b) Pentru următoarele elemente, atunci când sunt obligatorii în temeiul prezentei subpărți, nu este necesară aprobarea echipamentului:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. siguranțe de rezervă; 2. lanterne autonome; 3. un mijloc precis de indicare a timpului; 4. trusă de prim ajutor; 5. echipamente de supraviețuire și de semnalizare; 6. ancore pentru apă și echipamente pentru amarare; 7. dispozitive de siguranță pentru copii; 8. un PCDS simplu utilizat ca dispozitiv de reținere de către un specialist în executarea unei sarcini. <p>(c) Instrumentele și echipamentele care nu sunt impuse de anexa nr.5 (Partea NCO), precum și orice alte echipamente care nu</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>sunt impuse de prezentul regulament, dar care sunt transportate la bord în timpul unui zbor respectă următoarele cerințe:</p> <p>1. informațiile oferite de aceste instrumente sau echipamente nu se folosesc de către membrii echipajului de zbor pentru a se conforma anexei II la Regulamentul (UE) 2018/1139 sau punctelor NCO.IDE.A.190 și NCO.IDE.A.195 din anexa VII;</p> <p>2. instrumentele și echipamentele nu afectează navigabilitatea avionului, nici în cazul defectării sau al proastei funcționări.</p> <p>(d) Instrumentele și echipamentele trebuie să fie utilizabile rapid sau ușor accesibile din postul la care este așezat membrul echipajului de zbor care are nevoie să le utilizeze.</p> <p>(e) Toate echipamentele de urgență obligatorii trebuie să fie ușor accesibile pentru utilizare imediată.</p>	<p>sunt impuse de Regulament, dar care sunt transportate la bord în timpul unui zbor respectă următoarele cerințe:</p> <p>1. informațiile oferite de aceste instrumente sau echipamente nu se folosesc de către membrii echipajului de zbor pentru a se conforma anexei nr.1 la Codul aerian sau NCO.IDE.A.190 și NCO.IDE.A.195;</p> <p>2. instrumentele și echipamentele nu afectează navigabilitatea avionului, nici în cazul defectării sau al proastei funcționări.</p> <p>(d) Instrumentele și echipamentele trebuie să fie utilizabile rapid sau ușor accesibile din postul la care este așezat membrul echipajului de zbor care are nevoie să le utilizeze.</p> <p>(e) Toate echipamentele de urgență obligatorii trebuie să fie ușor accesibile pentru utilizare imediată.</p>		
<p>NCO.IDE.A.105 Echipamentul minim de zbor</p> <p>Nu se inițiază un zbor în momentul în care oricare dintre instrumentele, echipamentele sau funcțiile avionului necesare pentru zborul avut în vedere este nefuncțional(ă) sau lipsește, cu excepția cazului în care:</p> <p>(a) avionul este operat în conformitate cu MEL, dacă aceasta este stabilită; sau</p> <p>(b) avionul dispune de o autorizație de zbor emisă în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile.</p>	<p>NCO.IDE.A.105 Echipamentul minim de zbor</p> <p>Nu se inițiază un zbor în momentul în care oricare dintre instrumentele, echipamentele sau funcțiile avionului necesare pentru zborul avut în vedere este nefuncțional(ă) sau lipsește, cu excepția cazului în care:</p> <p>(a) avionul este operat în conformitate cu MEL, dacă aceasta este stabilită; sau</p> <p>(b) avionul dispune de o autorizație de zbor emisă în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>NCO.IDE.A.110 Siguranțe electrice de rezervă Avioanele trebuie să fie echipate cu siguranțe electrice de rezervă, cu puterile nominale necesare pentru protecția integrală a circuitului, pentru înlocuirea acelor siguranțe a căror înlocuire este permisă în zbor.</p>	<p>NCO.IDE.A.110 Siguranțe electrice de rezervă Avioanele trebuie să fie echipate cu siguranțe electrice de rezervă, cu puterile nominale necesare pentru protecția integrală a circuitului, pentru înlocuirea acelor siguranțe a căror înlocuire este permisă în zbor.</p>	Compatibil	
<p>NCO.IDE.A.115 Lumini de operare Avioanele operate pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) un sistem de lumini anticoliziune; (b) lumini de navigație/poziție; (c) lumină de aterizare; (d) un sistem de lumini alimentat de la sistemul electric al avionului pentru asigurarea unei iluminări adecvate a tuturor instrumentelor și echipamentelor esențiale pentru operarea în siguranță a avionului; (e) un sistem de lumini alimentat de la sistemul electric al avionului pentru asigurarea iluminării în toate compartimentele pentru pasageri; (f) o lanternă autonomă pentru fiecare post de membru al echipajului; și (g) lumini pentru a respecta reglementările internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, dacă avionul este exploatat ca hidroavion. 	<p>NCO.IDE.A.115 Lumini de operare Avioanele operate pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) un sistem de lumini anticoliziune; (b) lumini de navigație/poziție; (c) lumină de aterizare; (d) un sistem de lumini alimentat de la sistemul electric al avionului pentru asigurarea unei iluminări adecvate a tuturor instrumentelor și echipamentelor esențiale pentru operarea în siguranță a avionului; (e) un sistem de lumini alimentat de la sistemul electric al avionului pentru asigurarea iluminării în toate compartimentele pentru pasageri; (f) o lanternă autonomă pentru fiecare post de membru al echipajului; și (g) lumini pentru a respecta reglementările internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, dacă avionul este exploatat ca hidroavion. 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>NCO.IDE.A.120 Operațiuni în condiții VFR — instrumente de zbor și de navigație și echipamente asociate</p> <p>(a) Avioanele operate în condiții VFR pe timp de zi trebuie să fie echipate cu un mijloc de măsurare și afișare a următoarelor:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. capul magnetic; 2. timpul, în ore, minute și secunde; 3. altitudinea barometrică; 4. viteza față de aer indicată; și 5. numărul Mach, ori de câte ori limitările de viteză se exprimă cu ajutorul numărului Mach. <p>(b) Avioanele operate în condiții meteorologice de zbor la vedere (VMC) pe timp de noapte sau în condiții în care avionul nu poate fi menținut pe o traiectorie de zbor dorită fără a se recurge la unul sau mai multe instrumente suplimentare trebuie să fie echipate, în plus față de cele de la litera (a), cu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. un mijloc de măsurare și afișare a următoarelor: <ol style="list-style-type: none"> (i) virajul și glisada; (ii) atitudinea; (iii) viteza verticală; și (iv) direcția stabilizată; și 2. un mijloc de indicare a momentului în care alimentarea cu energie electrică a instrumentelor giroscopice nu este corespunzătoare. 	<p>NCO.IDE.A.120 Operațiuni în condiții VFR – instrumente de zbor și de navigație și echipamente asociate</p> <p>(a) Avioanele operate în condiții VFR pe timp de zi trebuie să fie echipate cu un mijloc de măsurare și afișare a următoarelor:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. capul magnetic; 2. timpul în ore, minute și secunde; 3. altitudinea barometrică; 4. viteza față de aer indicată; și 5. numărul Mach, ori de câte ori limitările de viteză se exprimă cu ajutorul numărului Mach. <p>(b) Avioanele operate în condiții VMC pe timp de noapte sau în condiții în care avionul nu poate fi menținut pe o traiectorie de zbor dorită fără a se recurge la unul sau la mai multe instrumente suplimentare trebuie să fie echipate, în plus față de cele de la lit.(a), cu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. un mijloc de măsurare și afișare a următoarelor: <ol style="list-style-type: none"> (i) virajul și glisada; (ii) atitudinea; (iii) viteza verticală; și (iv) direcția stabilizată; și 2. un mijloc de indicare a momentului în care alimentarea cu energie electrică a instrumentelor giroscopice nu este corespunzătoare. <p>(c) Avioanele operate în condiții în care nu pot fi menținute pe o traiectorie de zbor</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(c) Avioanele operate în condiții în care nu pot fi menținute pe o traiectorie de zbor dorită fără a se recurge la unul sau mai multe instrumente suplimentare trebuie să fie echipate, în plus față de cele de la literele (a) și (b), cu un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase, din cauza condensului sau jivrajului, a sistemului de indicare a vitezei față de aer obligatoriu conform literei (a) punctul 4.	dorită fără a se recurge la unul sau la mai multe instrumente suplimentare trebuie să fie echipate, în plus față de cele de la lit.(a) și (b), cu un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase, din cauza condensului sau jivrajului, a sistemului de indicare a vitezei față de aer obligatoriu conform lit.(a) pct.4.		
<p>NCO.IDE.A.125 Operațiuni în condiții IFR — instrumente de zbor și de navigație și echipamente asociate Avioanele operate în condiții IFR trebuie să fie echipate cu:</p> <p>(a) un mijloc de măsurare și afișare a următoarelor:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. capul magnetic; 2. timpul în ore, minute și secunde; 3. altitudinea barometrică; 4. viteza față de aer indicată; 5. viteza verticală; 6. virajul și glisada; 7. atitudinea; 8. direcția stabilizată; 9. temperatura aerului exterior; și 10. numărul Mach, ori de câte ori limitările de viteză se exprimă cu ajutorul numărului Mach; <p>(b) un mijloc de indicare a momentului în care alimentarea cu energie electrică a instrumentelor giroscopice nu este corespunzătoare; și</p>	<p>NCO.IDE.A.125 Operațiuni în condiții IFR – instrumente de zbor și de navigație și echipamente asociate Avioanele operate în condiții IFR trebuie să fie echipate cu:</p> <p>(a) un mijloc de măsurare și afișare a următoarelor:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. capul magnetic; 2. timpul în ore, minute și secunde; 3. altitudinea barometrică; 4. viteza față de aer indicată; 5. viteza verticală; 6. virajul și glisada; 7. atitudinea; 8. direcția stabilizată; 9. temperatura aerului exterior; și 10. numărul Mach, ori de câte ori limitările de viteză se exprimă cu ajutorul numărului Mach; <p>(b) un mijloc de indicare a momentului în care alimentarea cu energie electrică a instrumentelor giroscopice nu este corespunzătoare; și</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(c) un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase, din cauza condensului sau jivrajului, a sistemului de indicare a vitezei față de aer obligatoriu conform literei (a) punctul 4.	(c) un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase, din cauza condensului sau jivrajului, a sistemului de indicare a vitezei față de aer obligatoriu conform lit.(a) pct.4.		
<p>NCO.IDE.A.130 Sistemul de avertizare și de informare asupra configurației terenului (TAWS)</p> <p>Avioanele cu motor cu turbină certificate pentru o configurație maximă a locurilor pentru pasageri de peste nouă locuri trebuie să fie echipate cu un TAWS care îndeplinește cerințele pentru:</p> <p>(a) echipamente de clasă A, așa cum se specifică într-un standard admisibil, în cazul avioanelor pentru care certificatul individual de navigabilitate (CofA) a fost eliberat prima dată după 1 ianuarie 2011; sau</p> <p>(b) echipamente de clasă B, așa cum se specifică într-un standard admisibil, în cazul avioanelor pentru care CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2011 sau înainte de această dată.</p>	<p>NCO.IDE.A.130 Sistemul de avertizare și de informare asupra configurației terenului (TAWS)</p> <p>Avioanele cu motor cu turbină certificate pentru o configurație maximă a locurilor pentru pasageri de peste nouă locuri trebuie să fie echipate cu un TAWS care îndeplinește cerințele pentru:</p> <p>(a) echipamente de clasă A, așa cum se specifică într-un standard admisibil, în cazul avioanelor pentru care CofA individual a fost eliberat prima dată după 1 ianuarie 2011; sau</p> <p>(b) echipamente de clasă B, așa cum se specifică într-un standard admisibil, în cazul avioanelor pentru care CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2011 sau înainte de această dată.</p>	Compatibil	
<p>NCO.IDE.A.135 Sistemul interfon al echipajului de zbor</p> <p>Avioanele operate de un echipaj de zbor format din mai mult de un membru trebuie să fie echipate cu un sistem interfon pentru echipajul de zbor, care să includă căști și microfoane destinate utilizării de către toți membrii echipajului de zbor.</p>	<p>NCO.IDE.A.135 Sistemul interfon al echipajului de zbor</p> <p>Avioanele operate de un echipaj de zbor format din mai mult de un membru trebuie să fie echipate cu un sistem interfon pentru echipajul de zbor, care să includă căști și microfoane destinate utilizării de către toți membrii echipajului de zbor.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>NCO.IDE.A.140 Scaune, centuri de siguranță ale scaunelor, sisteme de reținere și dispozitive de siguranță pentru copii</p> <p>(a) Avioanele trebuie să fie echipate cu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. un scaun sau o cușetă pentru fiecare persoană de la bord care are vârsta de cel puțin 24 de luni; 2. o centură de siguranță pe fiecare scaun și hamuri de siguranță pentru fiecare cușetă; 3. un dispozitiv de siguranță pentru copii (CRD) pentru fiecare persoană de la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni; și 4. o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului pentru fiecare scaun al echipajului de zbor, cu un singur punct de eliberare în cazul avioanelor care dispun de un certificat de navigabilitate obținut la 25 august 2016 sau după această dată. 	<p>NCO.IDE.A.140 Scaune, centuri de siguranță ale scaunelor, sisteme de reținere și dispozitive de siguranță pentru copii</p> <p>(a) Avioanele trebuie să fie echipate cu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. un scaun sau o cușetă pentru fiecare persoană de la bord care are vârsta de cel puțin 24 de luni; 2. centură de siguranță pe fiecare scaun și hamuri de siguranță pentru fiecare cușetă; 3. un CRD pentru fiecare persoană de la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni; și 4. o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului pentru fiecare scaun al echipajului de zbor, cu un singur punct de eliberare în cazul avioanelor care dispun de un certificat de navigabilitate obținut la 25 august 2016 sau după această dată. 	Compatibil	
<p>NCO.IDE.A.145 Trusa de prim ajutor</p> <p>(a) Avioanele trebuie să fie echipate cu o trusă de prim ajutor.</p> <p>(b) Trusa de prim ajutor trebuie să fie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ușor accesibilă pentru folosire; și 2. menținută în termenul de valabilitate. 	<p>NCO.IDE.A.145 Trusa de prim ajutor</p> <p>(a) Avioanele trebuie să fie echipate cu o trusă de prim ajutor.</p> <p>(b) Trusa de prim ajutor trebuie să fie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ușor accesibilă pentru folosire; și 2. menținută în termenul de valabilitate. 	Compatibil	
<p>NCO.IDE.A.150 Oxigen suplimentar — avioane presurizate</p> <p>(a) Avioanele presurizate, operate la altitudini de zbor la care alimentarea cu oxigen este necesară în conformitate cu litera (b), trebuie să fie dotate cu</p>	<p>NCO.IDE.A.150 Oxigen suplimentar – avioane presurizate</p> <p>(a) Avioanele presurizate, operate la altitudini de zbor la care alimentarea cu oxigen este necesară în conformitate cu lit.(b), trebuie să fie dotate cu echipamente</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>echipamente specifice capabile să stocheze și să distribuie rezerva de oxigen necesară.</p> <p>(b) Avioanele presurizate operate peste altitudinile de zbor la care altitudinea barometrică în compartimentele pentru pasageri depășește 10 000 ft trebuie să transporte oxigen pentru respirație suficient pentru a alimenta:</p> <p>1. toți membrii echipajului și:</p> <p>(i) 100 % din pasageri, pentru orice perioadă în care altitudinea barometrică din cabină depășește 15 000 ft, însă în niciun caz pentru mai puțin de 10 minute;</p> <p>(ii) cel puțin 30 % din pasageri, pentru orice perioadă în care, în eventualitatea depresurizării și ținând seama de circumstanțele de zbor, altitudinea barometrică în compartimentul pentru pasageri se va situa între 14 000 ft și 15 000 ft; și</p> <p>(iii) cel puțin 10 % din pasageri, pentru orice perioadă care depășește 30 de minute, atunci când altitudinea barometrică în compartimentul pentru pasageri se va situa între 10 000 ft și 14 000 ft;</p> <p>și</p> <p>2. toți ocupanții compartimentului pentru pasageri, timp de cel puțin 10 minute, în cazul avioanelor operate la altitudini barometrice de peste 25 000 ft sau operate sub această altitudine, dar în condiții care nu le permit să coboare în patru minute în</p>	<p>specifice capabile să stocheze și să distribuie rezerva de oxigen necesară.</p> <p>(b) Avioanele presurizate operate peste altitudinile de zbor la care altitudinea barometrică în compartimentele pentru pasageri depășește 10 000 ft trebuie să transporte oxigen pentru respirație suficient pentru a alimenta:</p> <p>1. toți membrii echipajului și:</p> <p>(i) 100 % din pasageri, pentru orice perioadă în care altitudinea barometrică din cabină depășește 15 000 ft, însă în niciun caz pentru mai puțin de 10 minute;</p> <p>(ii) cel puțin 30 % din pasageri, pentru orice perioadă în care, în eventualitatea depresurizării și ținând seama de circumstanțele de zbor, altitudinea barometrică în compartimentul pentru pasageri se va situa între 14 000 ft și 15 000 ft; și</p> <p>(iii) cel puțin 10 % din pasageri, pentru orice perioadă care depășește 30 de minute, atunci când altitudinea barometrică în compartimentul pentru pasageri se va situa între 10 000 ft și 14 000 ft; și</p> <p>2. toți ocupanții compartimentului pentru pasageri, timp de cel puțin 10 minute, în cazul avioanelor operate la altitudini barometrice de peste 25 000 ft sau operate sub această altitudine, dar în condiții care nu le permit să coboare în patru minute în</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>condiții de siguranță la o altitudine barometrică de 13 000 ft.</p> <p>(c) Avioanele presurizate operate la altitudini de zbor mai mari de 25 000 ft trebuie să fie echipate suplimentar cu un dispozitiv care să avertizeze echipajul de zbor în cazul oricărei depresurizări.</p>	<p>condiții de siguranță la o altitudine barometrică de 13 000 ft.</p> <p>(c) Avioanele presurizate operate la altitudini de zbor mai mari de 25 000 ft trebuie să fie echipate suplimentar cu un dispozitiv care să avertizeze echipajul de zbor în cazul oricărei depresurizări.</p>		
<p>NCO.IDE.A.155 Oxigen suplimentar – avioane nepresurizate</p> <p>Avioanele nepresurizate operate atunci când este necesară o rezervă de oxigen în conformitate cu punctul NCO.OP.190 trebuie dotate cu echipamente de stocare și de distribuire a oxigenului capabile să stocheze și să distribuie rezervele de oxigen necesare.</p>	<p>NCO.IDE.A.155 Oxigen suplimentar – avioane nepresurizate</p> <p>Avioanele nepresurizate operate atunci când este necesară o rezervă de oxigen în conformitate cu NCO.OP.190 trebuie dotate cu echipamente de stocare și de distribuire a oxigenului capabile să stocheze și să distribuie rezervele de oxigen necesare.</p>	Compatibil	
<p>NCO.IDE.A.160 Stingătoare de incendiu manuale</p> <p>(a) Avioanele, cu excepția avioanelor ELA1, trebuie să fie echipate cu cel puțin un stingător de incendiu manual:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. în compartimentul echipajului de zbor; și 2. în fiecare compartiment pentru pasageri care este separat de compartimentul echipajului de zbor, cu excepția cazului în care compartimentul este ușor accesibil echipajului de zbor. <p>(b) Tipul și cantitatea agentului de stingere pentru stingătoarele de incendiu obligatorii trebuie să fie adecvate tipurilor de incendii care ar putea să se producă în compartimentul în care este destinat a fi utilizat stingătorul, iar pentru</p>	<p>NCO.IDE.A.160 Stingătoare de incendiu manuale</p> <p>(a) Avioanele, cu excepția avioanelor ELA 1, trebuie să fie echipate cu cel puțin un stingător de incendiu manual:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. în compartimentul echipajului de zbor; și 2. în fiecare compartiment pentru pasageri care este separat de compartimentul echipajului de zbor, cu excepția cazului în care compartimentul este ușor accesibil echipajului de zbor. <p>(b) Tipul și cantitatea agentului de stingere pentru stingătoarele de incendiu obligatorii trebuie să fie adecvate tipurilor de incendii care ar putea să se producă în compartimentul în care este destinat a fi utilizat stingătorul, iar pentru</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
compartimentele ocupate de persoane, trebuie să reducă riscul de acumulare a gazelor toxice.	compartimentele ocupate de persoane trebuie să reducă riscul de acumulare a gazelor toxice.		
<p>NCO.IDE.A.165 Marcarea punctelor de spargere Dacă pe avion sunt marcate zone ale fuzelajului adecvate pentru spargere de către echipele de salvare în caz de urgență, aceste zone trebuie să fie marcate după cum se indică în figura 1.</p> <p><u>Figura 1</u> Marcarea punctelor de spargere</p>	<p>NCO.IDE.A.165 Marcarea punctelor de spargere Dacă pe avion sunt marcate zone ale fuzelajului adecvate pentru spargere de către echipele de salvare în caz de urgență, aceste zone trebuie să fie marcate după cum se indică în figura 1.</p> <p><u>Figura 1.</u> Marcarea punctelor de spargere</p>	Compatibil	
<p>NCO.IDE.A.170 Emitător pentru localizare în caz de urgență (ELT) (a) Avioanele trebuie să fie echipate cu: 1. un ELT de orice tip, dacă li s-a eliberat prima dată un CofA individual la 1 iulie 2008 sau înainte de această dată; 2. un ELT automat, dacă li s-a eliberat prima dată un CofA individual după 1 iulie 2008; sau 3. un ELT de supraviețuire [ELT(S)] sau o baliză de localizare personală (PLB) transportată de un membru al echipajului sau de un pasager, atunci când sunt certificate pentru o configurație maximă a locurilor pentru pasageri de șase sau mai puține locuri. (b) ELT-urile de orice tip și PLB-urile trebuie aibă capacitatea de a transmite</p>	<p>NCO.IDE.A.170 Emitător pentru localizare în caz de urgență (ELT) (a) Avioanele trebuie să fie echipate cu: 1. un ELT de orice tip, dacă li s-a eliberat prima dată un CofA individual la 1 iulie 2008 sau înainte de această dată; 2. un ELT automat, dacă li s-a eliberat prima dată un CofA individual după 1 iulie 2008; sau 3. un ELT de supraviețuire [ELT(S)] sau o baliză de localizare personală (PLB) transportată de un membru al echipajului sau de un pasager, atunci când sunt certificate pentru o configurație maximă a locurilor pentru pasageri de șase sau mai puține locuri. (b) ELT-urile de orice tip și PLB-urile trebuie să aibă capacitatea de a transmite</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
simultan pe frecvențele de 121,5 MHz și 406 MHz.	simultan pe frecvențele de 121,5 MHz și 406 MHz.		
<p>NCO.IDE.A.175 Zborul deasupra apei (a) Următoarele avioane trebuie să fie echipate cu câte o vestă de salvare pentru fiecare persoană aflată la bord sau cu un dispozitiv individual de flotabilitate echivalent pentru fiecare persoană de la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni, care trebuie purtat(ă) sau depozitat(ă) într-o poziție în care să fie ușor accesibil(ă) de pe scaunul sau din cușeta persoanei căreia îi este destinat(ă):</p> <p>1. avioane terestre cu un singur motor, în cazul în care:</p> <p>(i) zboară deasupra apei la o distanță față de uscat mai mare decât distanța de planare; sau</p> <p>(ii) decolează sau aterizează pe un aerodrom sau loc de operare unde, în opinia pilotului comandant, traiectoria de decolare sau de apropiere este dispusă deasupra apei în așa fel încât ar exista probabilitatea unei amerizări de urgență;</p> <p>2. hidroavioane operate deasupra apei; și</p> <p>3. avioane operate la o distanță față de uscat, unde este posibilă o aterizare de urgență, mai mare decât cea corespunzătoare unui timp de zbor de 30 de</p>	<p>NCO.IDE.A.175 Zborul deasupra apei (a) Următoarele avioane trebuie să fie echipate cu câte o vestă de salvare pentru fiecare persoană aflată la bord sau cu un dispozitiv individual de flotabilitate echivalent pentru fiecare persoană de la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni, care trebuie purtat(ă) sau depozitat(ă) într-o poziție în care să fie ușor accesibil(ă) de pe scaunul sau din cușeta persoanei căreia îi este destinat(ă):</p> <p>1. avioane terestre cu un singur motor, în cazul în care:</p> <p>(i) zboară deasupra apei la o distanță față de uscat mai mare decât distanța de planare; sau</p> <p>(ii) decolează sau aterizează pe un aerodrom sau loc de operare unde, în opinia pilotului comandant, traiectoria de decolare sau de apropiere este dispusă deasupra apei în așa fel încât ar exista probabilitatea unei amerizări de urgență;</p> <p>2. hidroavioane operate deasupra apei; și</p> <p>3. avioane operate la o distanță față de uscat, unde este posibilă o aterizare de urgență, mai mare decât cea corespunzătoare unui timp de zbor de 30 de</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>minute la viteza normală de croazieră sau 50 MN, luându-se în considerare valoarea mai mică.</p> <p>(b) Hidroavioanele operate deasupra apei trebuie să fie echipate cu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. o ancoră; 2. o ancoră plutitoare (de frânare), atunci când este necesară pentru a facilita manevrarea; și 3. echipamente pentru producerea semnalelor sonore prevăzute în reglementările internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, după caz. <p>(c) Pilotul comandant al unui avion operat la o distanță față de uscat, unde este posibilă o aterizare de urgență, mai mare decât cea corespunzătoare unui timp de zbor de 30 de minute la viteza normală de croazieră sau 50 MN, luându-se în considerare valoarea mai mică, trebuie să determine riscurile pentru supraviețuirea ocupanților avionului în eventualitatea unei amerizări de urgență, pe baza cărora decide transportul de:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. echipamente pentru a produce semnale de ajutor; 2. suficiente plute de salvare pentru a transporta toți pasagerii de la bord, depozitate astfel încât să fie disponibile pentru utilizare imediată în caz de urgență; și 3. echipamente de salvare care asigură mijloace de susținere a vieții, adecvate zborului care urmează a fi efectuat. 	<p>minute la viteza normală de croazieră sau 50 MN, luându-se în considerare valoarea mai mică.</p> <p>(b) Hidroavioanele operate deasupra apei trebuie să fie echipate cu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ancoră; 2. o ancoră plutitoare (de frânare), atunci când este necesară pentru a facilita manevrarea; și 3. echipamente pentru producerea semnalelor sonore prevăzute în reglementările internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, după caz. <p>(c) Pilotul comandant al unui avion operat la o distanță față de uscat, unde este posibilă o aterizare de urgență, mai mare decât cea corespunzătoare unui timp de zbor de 30 de minute la viteza normală de croazieră sau 50 MN, luându-se în considerare valoarea mai mică, trebuie să determine riscurile pentru supraviețuirea ocupanților avionului în eventualitatea unei amerizări de urgență, pe baza cărora decide transportul de:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. echipamente pentru a produce semnale de ajutor; 2. suficiente plute de salvare pentru a transporta toți pasagerii de la bord, depozitate astfel încât să fie disponibile pentru utilizare imediată în caz de urgență; și 3. echipamente de salvare care asigură mijloace de susținere a vieții, adecvate zborului care urmează a fi efectuat. 		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>NCO.IDE.A.180 Echipamente de supraviețuire Avioanele operate peste zone în care operațiunile de căutare și salvare ar fi deosebit de dificile trebuie să fie echipate cu dispozitive de semnalizare și echipamente de salvare, inclusiv mijloace de susținere a vieții, adecvate pentru zona survolată.</p>	<p>NCO.IDE.A.180 Echipamente de supraviețuire Avioanele operate peste zone în care operațiunile de căutare și salvare ar fi deosebit de dificile trebuie să fie echipate cu dispozitive de semnalizare și echipamente de salvare, inclusiv mijloace de susținere a vieții, adecvate pentru zona survolată.</p>	Compatibil	
<p>NCO.IDE.A.190 Echipament de radiocomunicații (a) În cazul în care este necesar pentru spațiul aerian în care se desfășoară zborul, avioanele trebuie să fie echipate cu un echipament de radiocomunicații capabil să realizeze comunicația bidirecțională cu stațiile aeronautice și pe frecvențele necesare pentru a îndeplini cerințele spațiului aerian. (b) Echipamentul de radiocomunicații, dacă este obligatoriu conform literei (a), trebuie să permită comunicațiile pe frecvența aeronautică de urgență de 121,5 MHz. (c) Atunci când este necesară mai mult de o unitate de echipament de comunicații, fiecare unitate trebuie să fie independentă față de cealaltă sau celelalte, astfel încât o defecțiune a uneia să nu provoace defectarea alteia.</p>	<p>NCO.IDE.A.190 Echipament de radiocomunicații (a) În cazul în care este necesar pentru spațiul aerian în care se desfășoară zborul, avioanele trebuie să fie echipate cu un echipament de radiocomunicații capabil să realizeze comunicația bidirecțională cu stațiile aeronautice și pe frecvențele necesare pentru a îndeplini cerințele spațiului aerian. (b) Echipamentul de radiocomunicații, dacă este obligatoriu conform lit.(a), trebuie să permită comunicațiile pe frecvența aeronautică de urgență de 121,5 MHz. (c) Atunci când este necesară mai mult de o unitate de echipament de comunicații, fiecare unitate trebuie să fie independentă față de cealaltă sau celelalte, astfel încât o defecțiune a uneia să nu provoace defectarea alteia.</p>	Compatibil	
<p>NCO.IDE.A.195 Echipamente de navigație (a) Avioanele operate pe rute care nu sunt navigabile după repere terestre vizuale trebuie să fie echipate cu toate</p>	<p>NCO.IDE.A.195 Echipamente de navigație (a) Avioanele operate pe rute care nu sunt navigabile după repere terestre vizuale trebuie să fie echipate cu toate</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>echipamentele de navigație necesare care să le permită să acționeze în conformitate cu:</p> <p>1. planul de zbor ATS, dacă este cazul; și</p> <p>2. cerințele spațiului aerian aplicabil.</p> <p>(b) Avioanele trebuie să dispună de suficiente echipamente de navigație pentru a se asigura că, în eventualitatea defectării unui element al echipamentului în orice etapă a zborului, restul echipamentului permite navigarea sigură în conformitate cu litera (a) sau executarea în siguranță a unei acțiuni de urgență corespunzătoare.</p> <p>(c) Avioanele care efectuează zboruri pentru care se prevede aterizarea în condiții IMC trebuie să fie dotate cu un echipament corespunzător care poate asigura ghidajul spre un punct de la care poate fi efectuată aterizarea după repere vizuale. Acest echipament trebuie să aibă capacitatea de a oferi o astfel de orientare pentru fiecare aerodrom la care se are în vedere aterizarea în condiții IMC și pentru orice aerodromuri de rezervă desemnate.</p> <p>(d) Pentru operațiunile PBN, aeronava trebuie să îndeplinească cerințele de certificare a navigabilității pentru specificația de navigație corespunzătoare.</p> <p>(e) Avioanele trebuie să fie echipate cu echipamente de supraveghere conform cerințelor spațiului aerian aplicabil.</p>	<p>echipamentele de navigație necesare care să le permită să acționeze în conformitate cu:</p> <p>1. planul de zbor ATS, dacă este cazul; și</p> <p>2. cerințele spațiului aerian aplicabil.</p> <p>(b) Avioanele trebuie să dispună de suficiente echipamente de navigație pentru a se asigura că, în eventualitatea defectării unui element al echipamentului în orice etapă a zborului, restul echipamentului permite navigarea sigură în conformitate cu lit.(a) sau executarea în siguranță a unei acțiuni de urgență corespunzătoare.</p> <p>(c) Avioanele care efectuează zboruri pentru care se prevede aterizarea în condiții IMC trebuie să fie dotate cu un echipament corespunzător care poate asigura ghidajul spre un punct de la care poate fi efectuată aterizarea după repere vizuale. Acest echipament trebuie să aibă capacitatea de a oferi o astfel de orientare pentru fiecare aerodrom la care se are în vedere aterizarea în condiții IMC și pentru orice aerodromuri de rezervă desemnate.</p> <p>(d) Pentru operațiunile PBN, aeronava trebuie să îndeplinească cerințele de certificare a navigabilității pentru specificația de navigație corespunzătoare.</p> <p>(e) Avioanele trebuie să fie echipate cu echipamente de supraveghere conform cerințelor spațiului aerian aplicabil.</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>NCO.IDE.A.200 Transponder În cazul în care este necesar pentru spațiul aerian în care se desfășoară zborul, avioanele trebuie să fie echipate cu un transponder radar secundar de supraveghere (SSR) cu toate capacitățile necesare.</p>	<p>NCO.IDE.A.200 Transponder În cazul în care este necesar pentru spațiul aerian în care se desfășoară zborul, avioanele trebuie să fie echipate cu un transponder radar secundar de supraveghere (SSR) cu toate capacitățile necesare.</p>	Compatibil	
<p>NCO.IDE.A.205 Gestionarea bazelor de date aeronautice (a) Bazele de date aeronautice utilizate în cadrul aplicațiilor sistemelor de aeronavă certificate respectă cerințele de calitate a datelor care sunt adecvate pentru utilizarea prevăzută a datelor. (b) Pilotul comandant trebuie să asigure distribuția și introducerea în timp util a unor baze de date aeronautice actuale și nemodificate în aeronava căreia îi sunt necesare. (c) În pofida oricăror alte cerințe de raportare a evenimentelor, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) nr. 376/2014, pilotul comandant raportează furnizorului bazei de date cazurile de date eronate, inconsecvente sau lipsă despre care s-ar putea preconiza în mod rezonabil că ar constitui un pericol pentru un zbor. În astfel de cazuri, pilotul comandant trebuie să nu utilizeze datele afectate.</p>	<p>NCO.IDE.A.205 Gestionarea bazelor de date aeronautice (a) Bazele de date aeronautice utilizate în cadrul aplicațiilor sistemelor de aeronavă certificate respectă cerințele de calitate a datelor care sunt adecvate pentru utilizarea prevăzută a datelor. (b) Pilotul comandant trebuie să asigure distribuția și introducerea în timp util a unor baze de date aeronautice actuale și nemodificate în aeronava căreia îi sunt necesare. (c) În pofida oricăror alte cerințe de raportare a evenimentelor, astfel cum sunt definite RAC-RAASEAC, pilotul comandant raportează furnizorului bazei de date cazurile de date eronate, inconsecvente sau lipsă despre care s-ar putea preconiza în mod rezonabil că ar constitui un pericol pentru un zbor. În astfel de cazuri, pilotul comandant trebuie să nu utilizeze datele afectate.</p>	Compatibil	
<p>SECȚIUNEA 2 Giravioane</p>	<p>Secțiunea a 2-a Giravioane</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>NCO.IDE.H.100 Instrumente și echipamente — generalități</p> <p>(a) Instrumentele și echipamentele obligatorii conform prezentei subpărți trebuie să fie aprobate în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile dacă sunt:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. utilizate de echipajul de zbor pentru a controla traiectoria de zbor; 2. utilizate pentru a respecta NCO.IDE.H.190; 3. utilizate pentru a respecta NCO.IDE.H.195; sau 4. instalate în giravion. <p>(b) Pentru următoarele elemente, atunci când sunt obligatorii în temeiul prezentei subpărți, nu este necesară aprobarea echipamentului:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. lanterne autonome; 2. un mijloc precis de indicare a timpului; 3. trusă de prim-ajutor; 4. echipamente de supraviețuire și de semnalizare; 5. ancore pentru apă și echipamente pentru amarare; 6. dispozitive de siguranță pentru copii; 7. un PCDS simplu utilizat ca dispozitiv de reținere de către un specialist în executarea unei sarcini. <p>(c) Instrumentele și echipamentele sau accesoriile care nu sunt impuse de anexa VII (partea NCO), precum și orice alte echipamente care nu sunt impuse de</p>	<p>NCO.IDE.H.100 Instrumente și echipamente – generalități</p> <p>(a) Instrumentele și echipamentele obligatorii conform prezentei subpărți trebuie să fie aprobate în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile dacă sunt:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. utilizate de echipajul de zbor pentru a controla traiectoria de zbor; 2. utilizate pentru a respecta NCO.IDE.H.190; 3. utilizate pentru a respecta NCO.IDE.H.195; sau 4. instalate în giravion. <p>(b) Pentru următoarele elemente, atunci când sunt obligatorii în temeiul prezentei subpărți, nu este necesară aprobarea echipamentului:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. lanterne autonome; 2. un mijloc precis de indicare a timpului; 3. trusă de prim ajutor; 4. echipamente de supraviețuire și de semnalizare; 5. ancore pentru apă și echipamente pentru amarare; 6. dispozitive de siguranță pentru copii; 7. un PCDS simplu utilizat ca dispozitiv de reținere de către un specialist în executarea unei sarcini. <p>(c) Instrumentele și echipamentele sau accesoriile care nu sunt impuse de anexa nr.7 (Partea NCO), precum și orice alte echipamente care nu sunt impuse de</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>prezentul regulament, dar care sunt transportate la bord în timpul unui zbor respectă următoarele cerințe:</p> <p>1. informațiile oferite de aceste instrumente, echipamente sau accesorii nu se folosesc de către membrii echipajului de zbor pentru a se conforma anexei II la Regulamentul (UE) 2018/1139 sau punctelor NCO.IDE.H.190 și NCO.IDE.H.195 din anexa VII;</p> <p>2. instrumentele și echipamentele sau accesoriile nu afectează navigabilitatea giravionului, nici în cazul defectării sau al proastei funcționări.</p> <p>(d) Instrumentele și echipamentele trebuie să fie utilizabile rapid sau ușor accesibile din postul la care este așezat membrul echipajului de zbor care are nevoie să le utilizeze.</p> <p>(e) Toate echipamentele de urgență obligatorii trebuie să fie ușor accesibile pentru utilizare imediată.</p>	<p>Regulament, dar care sunt transportate la bord în timpul unui zbor respectă următoarele cerințe:</p> <p>1. informațiile oferite de aceste instrumente, echipamente sau accesorii nu se folosesc de către membrii echipajului de zbor pentru a se conforma anexei nr.1 la Codul aerian sau NCO.IDE.H.190 și NCO.IDE.H.195;</p> <p>2. instrumentele și echipamentele sau accesoriile nu afectează navigabilitatea giravionului, nici în cazul defectării sau al proastei funcționări.</p> <p>(d) Instrumentele și echipamentele trebuie să fie utilizabile rapid sau ușor accesibile din postul la care este așezat membrul echipajului de zbor care are nevoie să le utilizeze.</p> <p>(e) Toate echipamentele de urgență obligatorii trebuie să fie ușor accesibile pentru utilizare imediată.</p>		
<p>NCO.IDE.H.105 Echipamentul minim de zbor</p> <p>Nu se inițiază un zbor atunci când oricare dintre instrumentele, echipamentele sau funcțiile giravionului necesare pentru zborul avut în vedere este nefuncțional(ă) sau lipsește, cu excepția cazului în care: (a) giravionul este operat în conformitate cu MEL, dacă aceasta este stabilită; sau</p>	<p>NCO.IDE.H.105 Echipamentul minim de zbor</p> <p>Nu se inițiază un zbor în momentul în care oricare dintre instrumentele, echipamentele sau funcțiile necesare elicopterului pentru zborul avut în vedere este nefuncțional(ă) sau lipsește, cu excepția cazului în care: (a) giravionul este operat în conformitate cu MEL, dacă aceasta este stabilită; sau</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(b) giravionul dispune de o autorizație de zbor eliberată în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile.”;	(b) giravionul dispune de o autorizație de zbor emisă în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile.		
<p>NCO.IDE.H.115 Lumini de operare Giravioanele operate pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu:</p> <p>(a) un sistem de lumini anticoliziune;</p> <p>(b) lumini de navigație/poziție;</p> <p>(c) o lumină de aterizare;</p> <p>(d) un sistem de lumini alimentat de la sistemul electric al giravionului pentru asigurarea unei iluminări adecvate a tuturor instrumentelor și echipamentelor esențiale pentru operarea în condiții de siguranță a giravionului;</p> <p>(e) un sistem de lumini alimentat de la sistemul electric al giravionului pentru asigurarea iluminării în toate compartimentele pentru pasageri;</p> <p>(f) o lanternă autonomă pentru fiecare post de membru al echipajului; și</p> <p>(g) lumini pentru a se conforma reglementărilor internaționale referitoare la prevenirea coliziunilor pe mare, dacă giravionul este amfibiu.”;</p>	<p>NCO.IDE.H.115 Lumini de operare Giravioanele operate pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu:</p> <p>(a) un sistem de lumini anticoliziune;</p> <p>(b) lumini de navigație/poziție;</p> <p>(c) lumină de aterizare;</p> <p>(d) un sistem de lumini alimentat de la sistemul electric al elicopterului pentru asigurarea unei iluminări adecvate a tuturor instrumentelor și echipamentelor esențiale pentru operarea în siguranță a elicopterului;</p> <p>(e) un sistem de lumini alimentat de la sistemul electric al elicopterului, pentru asigurarea iluminării în toate compartimentele pentru pasageri;</p> <p>(f) o lanternă autonomă pentru fiecare post de membru al echipajului; și</p> <p>(g) lumini pentru a respecta reglementările internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, dacă elicopterul este amfibiu.</p>	Compatibil	
<p>NCO.IDE.H.120 Operațiuni în condiții VFR — instrumente de zbor și de navigație și echipamente asociate</p> <p>(a) Giravioanele operate în condiții VFR pe timp de zi trebuie să fie echipate cu un</p>	<p>NCO.IDE.H.120 Operațiuni în condiții VFR – instrumente de zbor și de navigație și echipamente asociate</p> <p>(a) Giravioanele operate în condiții VFR pe timp de zi trebuie să fie echipate cu un</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>mijloc de măsurare și afișare a următoarelor:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. capul magnetic; 2. timpul în ore, minute și secunde; 3. altitudinea barometrică; 4. viteza față de aer indicată; și 5. glisada. <p>(b) Giravioanele operate în condiții VMC pe timp de noapte, sau atunci când vizibilitatea este mai mică de 1 500 m, sau în condiții în care giravionul nu poate fi menținut pe traiectoria de zbor dorită fără a se recurge la unul sau mai multe instrumente suplimentare trebuie să fie echipate, în plus față de cele prevăzute la litera (a), cu, în vigoare din 18.02.2026, conform 32025R0133:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. un mijloc de măsurare și afișare a următoarelor: <ol style="list-style-type: none"> (i) altitudinea; (ii) viteza verticală; și (iii) direcția stabilizată; și 2. un mijloc de indicare a momentului în care alimentarea cu energie electrică a instrumentelor giroscopice nu este corespunzătoare. <p>(c) Giravioanele operate atunci când vizibilitatea este mai mică de 1 500 m sau în condiții în care giravionul nu poate fi menținut pe traiectoria de zbor dorită fără a se recurge la unul sau mai multe instrumente suplimentare trebuie să fie echipate, în plus față de cele prevăzute la</p>	<p>mijloc de măsurare și afișare a următoarelor:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. capul magnetic; 2. timpul în ore, minute și secunde; 3. altitudinea barometrică; 4. viteza față de aer indicată; și 5. glisada. <p>(b) Giravioanele operate în condiții VMC pe timp de noapte sau atunci când vizibilitatea este mai mică de 1 500 m sau în condiții în care elicopterul nu poate fi menținut pe o traiectorie de zbor dorită fără a se recurge la unul sau mai multe instrumente suplimentare trebuie să fie echipate, în plus față de cele de la lit.(a), cu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. un mijloc de măsurare și afișare a următoarelor: <ol style="list-style-type: none"> (i) altitudinea; (ii) viteza verticală; și (iii) direcția stabilizată; și 2. un mijloc de indicare a momentului în care alimentarea cu energie electrică a instrumentelor giroscopice nu este corespunzătoare. <p>(c) Giravioanele operate atunci când vizibilitatea este mai mică de 1 500 m sau în condiții în care elicopterul nu poate fi menținut pe o traiectorie de zbor dorită fără a se recurge la unul sau mai multe instrumente suplimentare trebuie să fie echipate, în plus față de cele de la lit.(a) și (b), cu un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase, din cauza condensului sau</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>literele (a) și (b), cu un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase, din cauza condensului sau a givrării, a sistemului de indicare a vitezei față de aer obligatoriu conform literei (a) punctul 4.</p>	<p>jivrajului, a sistemului de indicare a vitezei față de aer obligatoriu conform lit.(a) pct.4.</p>		
<p>NCO.IDE.H.125 Operațiuni în condiții IFR — instrumente de zbor și de navigație și echipamente asociate Elicopterele operate în condiții IFR trebuie să fie echipate cu: (a) un mijloc de măsurare și afișare a următoarelor: 1. capul magnetic; 2. timpul în ore, minute și secunde; 3. altitudinea barometrică; 4. viteza față de aer indicată; 5. viteza verticală; 6. glisada; 7. atitudinea; 8. direcția stabilizată; și 9. temperatura aerului exterior; (b) un mijloc de indicare a momentului în care alimentarea cu energie electrică a instrumentelor giroscopice nu este corespunzătoare; (c) un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase, din cauza condensului sau jivrajului, a sistemului de indicare a vitezei față de aer obligatoriu conform literei (a) punctul 4; și (d) un mijloc suplimentar de măsurare și afișare a atitudinii ca instrument de rezervă.</p>	<p>NCO.IDE.H.125 Operațiuni în condiții IFR — instrumente de zbor și de navigație și echipamente asociate Elicopterele operate în condiții IFR trebuie să fie echipate cu: (a) un mijloc de măsurare și afișare a următoarelor: 1. capul magnetic; 2. timpul în ore, minute și secunde; 3. altitudinea barometrică; 4. viteza față de aer indicată; 5. viteza verticală; 6. glisada; 7. atitudinea; 8. direcția stabilizată; și 9. temperatura aerului exterior; (b) un mijloc de indicare a momentului în care alimentarea cu energie electrică a instrumentelor giroscopice nu este corespunzătoare; (c) un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase, din cauza condensului sau jivrajului, a sistemului de indicare a vitezei față de aer obligatoriu conform lit.(a) pct.4; și (d) un mijloc suplimentar de măsurare și afișare a atitudinii ca instrument de rezervă.</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>NCO.IDE.H.126 Echipamente suplimentare pentru operațiuni în condiții IFR cu un singur pilot Elicopterele operate în condiții IFR cu un singur pilot trebuie să fie echipate cu un pilot automat care să dispună cel puțin de modurile de menținere a altitudinii și a capului-compas.</p>	<p>NCO.IDE.H.126 Echipamente suplimentare pentru operațiuni în condiții IFR cu un singur pilot Elicopterele operate în condiții IFR cu un singur pilot trebuie să fie echipate cu un pilot automat care să dispună cel puțin de modurile de menținere a altitudinii și a capului-compas.</p>	Compatibil	
<p>NCO.IDE.H.135 Sistemul interfon al echipajului de zbor Giravioanele operate de un echipaj de zbor format din mai mult de un membru trebuie să fie echipate cu sistem interfon pentru echipajul de zbor, care să includă căști și microfoane destinate utilizării de către toți membrii echipajului de zbor.</p>	<p>NCO.IDE.H.135 Sistemul interfon al echipajului de zbor Giravioanele operate de un echipaj de zbor format din mai mult de un membru trebuie să fie echipate cu sistem interfon pentru echipajul de zbor, care să includă căști și microfoane destinate utilizării de către toți membrii echipajului de zbor.</p>	Compatibil	
<p>NCO.IDE.H.140 Scaune, centuri de siguranță ale scaunelor, sisteme de reținere și dispozitive de siguranță pentru copii (a) Giravioanele trebuie să fie echipate cu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. un scaun sau o cușetă pentru fiecare persoană aflată la bord și având vârsta de cel puțin 24 de luni, sau un post pentru fiecare membru al echipajului sau specialist în executarea anumitor sarcini aflat la bord; 2. o centură de siguranță pe fiecare scaun pentru pasageri și hamuri de siguranță pentru fiecare cușetă, precum și dispozitive de reținere pentru fiecare post; 	<p>NCO.IDE.H.140 Scaune, centuri de siguranță ale scaunelor, sisteme de reținere și dispozitive de siguranță pentru copii (a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. un scaun sau o cușetă pentru fiecare persoană aflată la bord cu vârsta de 24 de luni sau mai mare sau un post pentru fiecare membru al echipajului sau specialist în executarea anumitor sarcini aflat la bord; 2. o centură de siguranță pe fiecare scaun pentru pasageri și hamuri de siguranță pentru fiecare cușetă, precum și dispozitive de reținere pentru fiecare post; 3. pentru elicopterele al căror CofA individual a fost eliberat prima dată după 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>3.pentru giravioanele al căror CofA individual a fost eliberat prima dată după 31 decembrie 2012, o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului pentru fiecare pasager în vârstă de cel puțin 24 de luni;</p> <p>4.un dispozitiv de siguranță pentru copii pentru fiecare persoană de la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni; și</p> <p>5.o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului, incluzând un dispozitiv care va reține automat trunchiul ocupantului în caz de decelerare rapidă, pentru fiecare scaun al membrilor echipajului de zbor.</p> <p>(b)Centurile de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului trebuie să aibă un singur punct de eliberare.” în vigoare din 18.02.2026, conform 32025R0133</p>	<p>31 decembrie 2012, o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului pentru fiecare pasager în vârstă de cel puțin 24 de luni;</p> <p>4. un dispozitiv de siguranță pentru copii pentru fiecare persoană de la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni; și</p> <p>5. o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului, incluzând un dispozitiv care va reține automat trunchiul ocupantului în cazul decelerării rapide, pentru fiecare scaun al membrilor echipajului de zbor.</p> <p>(b) O centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului trebuie să aibă un singur punct de eliberare.</p>		
<p>NCO.IDE.H.145 Trusa de prim ajutor</p> <p>(a) Giravioanele trebuie să fie echipate cu o trusă de prim ajutor.</p> <p>(b) Trusa de prim ajutor trebuie să fie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ușor accesibilă pentru folosire; și 2. menținută în termenul de valabilitate. 	<p>NCO.IDE.H.145 Trusa de prim ajutor</p> <p>(a) Giravioanele trebuie să fie echipate cu o trusă de prim ajutor.</p> <p>(b) Trusa de prim ajutor trebuie să fie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ușor accesibilă pentru folosire; și 2. menținută în termenul de valabilitate. 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>NCO.IDE.H.155 Oxigen suplimentar – giravioane nepresurizate. Giravioanele nepresurizate operate atunci când este necesară o rezervă de oxigen în conformitate cu punctul NCO.OP.190 trebuie să fie dotate cu echipamente de stocare și de distribuire a oxigenului capabile să stocheze și să distribuie rezervele de oxigen necesare.”</p>	<p>NCO.IDE.H.155 Oxigen suplimentar – giravioane nepresurizate. Giravioanele nepresurizate operate atunci când este necesară o rezervă de oxigen în conformitate cu NCO.OP.190 trebuie dotate cu echipamente de stocare și de distribuire a oxigenului capabile să stocheze și să distribuie rezervele de oxigen necesare.</p>	Compatibil	
<p>NCO.IDE.H.160 Stingătoare de incendiu manuale (a) Giravioanele, cu excepția elicopterelor ELA2, trebuie să fie echipate cu cel puțin un stingător de incendiu manual, 1. în compartimentul echipajului de zbor; și 2. în fiecare compartiment pentru pasageri care este separat de compartimentul echipajului de zbor, cu excepția cazului în care compartimentul este ușor accesibil pentru echipajul de zbor. (b) Tipul și cantitatea agentului de stingere pentru stingătoarele de incendiu obligatorii trebuie să fie adecvate tipurilor de incendii care ar putea să se producă în compartimentul în care este destinat a fi utilizat stingătorul, iar pentru compartimentele ocupate de persoane, trebuie să reducă riscul de acumulare a gazelor toxice.</p>	<p>NCO.IDE.H.160 Stingătoare de incendiu manual (a) Giravioanele, cu excepția elicopterelor ELA 2, trebuie să fie echipate cu cel puțin un stingător de incendiu manual: 1. în compartimentul echipajului de zbor; și 2. în fiecare compartiment pentru pasageri care este separat de compartimentul echipajului de zbor, cu excepția cazului în care compartimentul este ușor accesibil pentru echipajul de zbor. (b) Tipul și cantitatea agentului de stingere pentru stingătoarele de incendiu obligatorii trebuie să fie adecvate tipurilor de incendii care ar putea să se producă în compartimentul în care este destinat a fi utilizat stingătorul, iar pentru compartimentele ocupate de persoane, trebuie să reducă riscul de acumulare a gazelor toxice.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>NCO.IDE.H.165 Marcarea punctelor de spargere Dacă pe giravion sunt marcate zone ale fuzelajului adecvate pentru spargere de către echipele de salvare în caz de urgență, aceste zone trebuie să fie marcate după cum se indică în figura 1, în vigoare din 18.02.2026, conform 32025R0133. Figura 1 Marcarea punctelor de spargere</p>	<p>NCO.IDE.H.165 Marcarea punctelor de spargere Dacă pe giravion sunt marcate zone ale fuzelajului adecvate pentru spargere de către echipele de salvare în caz de urgență, aceste zone trebuie să fie marcate după cum se indică în figura 1. Figura 1. Marcarea punctelor de spargere</p>	Compatibil	
<p>NCO.IDE.H.170 Emițător pentru localizare în caz de urgență (ELT) (a) Giravioanele certificate pentru o configurație operațională maximă a locurilor pentru pasageri de peste șase locuri trebuie să fie echipate cu: 1. un ELT automat; și 2. un ELT de supraviețuire [ELT(S)] încorporat într-o plută de salvare sau într-o vestă de salvare atunci când giravionul este operat la o distanță față de uscat corespunzătoare unui timp de zbor de peste trei minute la viteza de croazieră normală. (b) Giravioanele certificate pentru o configurație operațională 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.</p>	<p>NCO.IDE.H.170 Emițător pentru localizare în caz de urgență (ELT) (a) Giravioanele certificate pentru o configurație maximă a locurilor pentru pasageri de peste șase locuri trebuie să fie echipate cu: 1. un ELT automat; și 2. un ELT de supraviețuire [ELT(S)] încorporat într-o plută de salvare sau într-o vestă de salvare atunci când elicopterul este operat la o distanță față de uscat corespunzătoare unui timp de zbor de peste trei minute la viteza de croazieră normală. (b) Giravioanele certificate pentru o configurație maximă a locurilor pentru pasageri în număr de șase sau mai puține 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. (c) ELT-urile de orice tip și PLB-urile trebuie să aibă capacitatea de a transmite</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(c)ELT-urile de orice tip și PLB-urile trebuie să aibă capacitatea de a transmite simultan pe frecvențele de 121,5 MHz și 406 MHz.	simultan pe frecvențele de 121,5 MHz și 406 MHz.		
<p>NCO.IDE.H.175 Zborul deasupra apei</p> <p>(a) Giravioanele trebuie să fie echipate cu o căte o vestă de salvare pentru fiecare persoană aflată la bord sau cu un dispozitiv individual de flotabilitate echivalent pentru fiecare persoană aflată la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni, care trebuie purtat(ă) sau depozitat(ă) într-o poziție accesibilă imediat de pe scaunul sau din cușeta persoanei căreia îi este destinat(ă), atunci când:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.zboară deasupra apei la o distanță față de uscat mai mare decât distanța de aterizare în autorotație, unde, în eventualitatea defectării motorului critic, giravionul nu își poate menține zborul orizontal; sau 2.zboară deasupra apei la o distanță față de uscat mai mare decât distanța de planare, unde, în eventualitatea defectării motorului critic, autogirul nu își poate menține zborul orizontal; sau 3.zboară deasupra apei la o distanță față de uscat corespunzătoare unui timp de zbor de peste 10 minute la viteza de croazieră normală, unde, în eventualitatea defectării motorului 	<p>NCO.IDE.H.175 Zborul deasupra apei</p> <p>(a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu căte o vestă de salvare pentru fiecare persoană aflată la bord sau cu un dispozitiv individual de flotabilitate echivalent pentru fiecare persoană aflată la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni care trebuie purtat(ă) sau depozitat(ă) într-o poziție accesibilă imediat de pe scaunul sau din cușeta persoanei căreia îi este destinat(ă), atunci când:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. zboară deasupra apei la o distanță față de uscat mai mare decât distanța de aterizare în autorotație, unde, în eventualitatea defectării motorului critic, elicopterul nu își poate menține zborul orizontal; sau 2. zboară deasupra apei la o distanță față de uscat corespunzătoare unui timp de zbor de peste 10 minute la viteza de croazieră normală, unde, în eventualitatea defectării motorului critic, elicopterul își poate menține zborul orizontal; sau 3. decolează sau aterizează la un aerodrom/loc de operare unde traiectoria de decolare sau de apropiere este deasupra apei. 	Parțial compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>critic, giravionul își poate menține zborul orizontal; sau</p> <p>4.decolează sau aterizează la un aerodrom/loc de operare unde traiectoria de decolare sau de apropiere este deasupra apei.</p> <p>(b)Fiecare vestă de salvare sau dispozitiv individual de flotabilitate echivalent trebuie să fie echipat(ă) cu un mijloc de iluminare electrică pentru a facilita localizarea persoanelor.</p> <p>(c)Pilotul comandant al unui giravion care este operat deasupra apei la o distanță față de uscat corespunzătoare unui timp de zbor de peste 30 de minute la viteza de croazieră normală sau 50 MN, luându-se în considerare valoarea mai mică, trebuie să stabilească riscurile pentru supraviețuirea ocupanților giravionului în eventualitatea unei amerizări de urgență, pe baza cărora decide transportul de:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.echipamente pentru a produce semnalele de ajutor; 2.suficiente plute de salvare pentru a transporta toate persoanele de la bord, depozitate astfel încât să fie disponibile pentru utilizare imediată în caz de urgență; și 3.echipamente de salvare, pentru a asigura mijloace de susținere a vieții, adecvate zborului care urmează a fi efectuat. 	<p>(b) Fiecare vestă de salvare sau dispozitiv individual de flotabilitate echivalent trebuie să fie echipat(ă) cu un mijloc de iluminare electrică pentru a facilita localizarea persoanelor.</p> <p>(c) Pilotul comandant al unui elicopter care este operat deasupra apei la o distanță față de uscat corespunzătoare unui timp de zbor de peste 30 de minute la viteza de croazieră normală sau 50 MN, luându-se în considerare valoarea mai mică, trebuie să stabilească riscurile pentru supraviețuirea ocupanților elicopterului în eventualitatea unei amerizări de urgență, pe baza cărora decide transportul de:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. echipamente pentru a produce semnale de ajutor; 2. suficiente plute de salvare pentru a transporta toți pasagerii de la bord, depozitate astfel încât să fie disponibile pentru utilizare imediată în caz de urgență; și 3. echipamente de salvare care asigură mijloace de susținere a vieții adecvate zborului care urmează a fi efectuat. <p>(d) Pilotul comandant trebuie să stabilească riscurile pentru supraviețuirea ocupanților elicopterului în eventualitatea unei amerizări de urgență atunci când decide dacă vestele de salvare obligatorii conform lit.(a) trebuie să fie purtate de toți ocupanții.</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(d)Pilotul comandant trebuie să stabilească riscurile pentru supraviețuirea ocupanților giravionului în eventualitatea unei amerizări de urgență atunci când decide dacă vestele de salvare obligatorii conform literei (a) trebuie să fie purtate de toți ocupanții.			
NCO.IDE.H.180 Echipamente de supraviețuire Giravioanele operate peste zone în care operațiunile de căutare și salvare ar fi deosebit de dificile trebuie să fie echipate cu dispozitive de semnalizare și echipamente de salvare, inclusiv mijloace de susținere a vieții, adecvate pentru zona survolată.	NCO.IDE.H.180 Echipamente de supraviețuire Giravioanele operate peste zone în care operațiunile de căutare și salvare ar fi deosebit de dificile trebuie să fie echipate cu dispozitive de semnalizare și echipamente de salvare, inclusiv mijloace de susținere a vieții, adecvate pentru zona survolată.	Compatibil	
NCO.IDE.H.185 Toate giravioanele în zbor deasupra întinderilor de apă – amerizarea de urgență Giravioanele care zboară deasupra întinderilor de apă într-un mediu ostil la o distanță față de uscat de 50 de mile marine trebuie să îndeplinească oricare dintre următoarele cerințe: (a)să fie proiectate pentru amerizare în conformitate cu specificațiile de certificare relevante; (b)să fie certificate pentru amerizarea de urgență în conformitate cu specificațiile de certificare relevante; (c)să fie dotate cu echipamente de flotabilitate în caz de urgență.”;	NCO.IDE.H.185 Toate giravioanele în zbor deasupra întinderilor de apă – amerizarea de urgență Giravioanele care efectuează zboruri deasupra întinderilor de apă într-un mediu ostil la o distanță față de uscat de 50 de mile marine trebuie să îndeplinească oricare dintre următoarele cerințe: (a) să fie proiectate pentru amerizare în conformitate cu specificațiile de certificare relevante; (b) să fie certificate pentru amerizarea de urgență în conformitate cu specificațiile de certificare relevante; (c) să fie dotate cu echipamente de flotabilitate în caz de urgență.	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>NCO.IDE.H.190 Echipament de radiocomunicații</p> <p>(a) În cazul în care este necesar pentru spațiul aerian în care se desfășoară zborul, giravioanele trebuie să fie dotate cu echipamente de radiocomunicații capabile să realizeze comunicația bidirecțională cu stațiile aeronautice și pe frecvențele necesare pentru a îndeplini cerințele spațiului aerian.</p> <p>(b) Dacă sunt obligatorii conform literei (a), echipamentele de radiocomunicații trebuie să permită comunicațiile pe frecvența aeronautică de urgență de 121,5 MHz.</p> <p>(c) Atunci când este necesară mai mult de o unitate de echipamente de comunicații, fiecare unitate trebuie să fie independentă față de cealaltă sau de celelalte, astfel încât o defecțiune a uneia să nu provoace defectarea alteia.</p> <p>(d) Atunci când este necesar un sistem de radiocomunicații, giravioanele trebuie să fie echipate, în plus față de sistemul interfon al echipajului de zbor prevăzut la NCO.IDE.H.135, cu un buton de transmisie pe comenzile de zbor pentru fiecare pilot și/sau membru al echipajului necesar, la postul de lucru desemnat al acestuia.”;</p>	<p>NCO.IDE.H.190 Echipament de radiocomunicații</p> <p>(a) În cazul în care este necesar pentru spațiul aerian în care se desfășoară zborul, elicopterele trebuie să fie dotate cu un echipament de radiocomunicații capabil să realizeze comunicația bidirecțională cu stațiile aeronautice și pe frecvențele necesare pentru a îndeplini cerințele spațiului aerian.</p> <p>(b) Echipamentul de radiocomunicații, dacă este obligatoriu conform lit.(a), trebuie să permită comunicațiile pe frecvența aeronautică de urgență de 121,5 MHz.</p> <p>(c) Atunci când este necesară mai mult de o unitate de echipament de comunicații, fiecare unitate trebuie să fie independentă față de cealaltă sau de celelalte, astfel încât o defecțiune a uneia să nu provoace defectarea alteia.</p> <p>(d) Atunci când este necesar un sistem de radiocomunicații, elicopterele trebuie să fie echipate, în plus față de sistemul interfon al echipajului de zbor prevăzut la NCO.IDE.H.135, cu un buton de transmisie pe comenzile de zbor pentru fiecare pilot și/sau membru al echipajului necesar, la postul de lucru desemnat al acestuia.</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>NCO.IDE.H.195 Echipamente de navigație</p> <p>(a) Elicopterele operate pe rute care nu sunt navigabile după repere terestre vizuale trebuie să fie echipate cu echipamente de navigație care să le permită să acționeze în conformitate cu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. planul de zbor ATS, dacă este cazul; și 2. cerințele spațiului aerian aplicabil. <p>(b) Elicopterele trebuie să dispună de suficiente echipamente de navigație pentru a se asigura că, în eventualitatea defectării unui element al echipamentului în orice etapă a zborului, restul echipamentului permite navigarea sigură în conformitate cu litera (a) sau executarea în siguranță a unei acțiuni de urgență corespunzătoare.</p> <p>(c) Elicopterele care efectuează zboruri pentru care se prevede aterizarea în condiții IMC trebuie să fie dotate cu un echipament de navigație care poate asigura ghidajul spre un punct de la care poate fi efectuată aterizarea după repere vizuale. Acest echipament trebuie să aibă capacitatea de a oferi o astfel de orientare pentru fiecare aerodrom la care se are în vedere aterizarea în condiții IMC și pentru orice aerodromuri de rezervă desemnate.</p> <p>(d) Pentru operațiunile PBN, aeronava trebuie să îndeplinească cerințele de certificare a navigabilității pentru specificația de navigație corespunzătoare.</p>	<p>NCO.IDE.H.195 Echipamente de navigație</p> <p>(a) Elicopterele operate pe rute care nu sunt navigabile după repere terestre vizuale trebuie să fie echipate cu echipamente de navigație care să le permită să acționeze în conformitate cu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. planul de zbor ATS, dacă este cazul; și 2. cerințele spațiului aerian aplicabil. <p>(b) Elicopterele trebuie să dispună de suficiente echipamente de navigație pentru a se asigura că, în eventualitatea defectării unui element al echipamentului în orice etapă a zborului, restul echipamentului permite navigarea sigură în conformitate cu lit.(a) sau executarea în siguranță a unei acțiuni de urgență corespunzătoare.</p> <p>(c) Elicopterele care efectuează zboruri pentru care se prevede aterizarea în condiții IMC trebuie să fie dotate cu un echipament de navigație care poate asigura ghidajul spre un punct de la care poate fi efectuată aterizarea după repere vizuale. Acest echipament trebuie să aibă capacitatea de a oferi o astfel de orientare pentru fiecare aerodrom la care se are în vedere aterizarea în condiții IMC și pentru orice aerodromuri de rezervă desemnate.</p> <p>(d) Pentru operațiunile PBN, aeronava trebuie să îndeplinească cerințele de certificare a navigabilității pentru specificația de navigație corespunzătoare.</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(e) Elicopterele trebuie să fie echipate cu echipamente de supraveghere conform cerințelor spațiului aerian aplicabil.	(e) Elicopterele trebuie să fie echipate cu echipamente de supraveghere conform cerințelor spațiului aerian aplicabil.		
NCO.IDE.H.200 Transponder În cazul în care este necesar pentru spațiul aerian în care se desfășoară zborul, giravioanele trebuie să fie echipate cu un transponder radar secundar de supraveghere (SSR) cu toate capacitățile necesare.	NCO.IDE.H.200 Transponder În cazul în care este necesar pentru spațiul aerian în care se desfășoară zborul, giravioanele trebuie să fie echipate cu un transponder radar secundar de supraveghere (SSR) cu toate capacitățile necesare.	Compatibil	
NCO.IDE.H.205 Gestionarea bazelor de date aeronautice (a) Bazele de date aeronautice utilizate în cadrul aplicațiilor sistemelor de aeronavă certificate respectă cerințele de calitate a datelor care sunt adecvate pentru utilizarea prevăzută a datelor. (b) Operatorul trebuie să asigure distribuirea și introducerea în timp util a unor baze de date aeronautice actuale și nemodificate în aeronava căreia îi sunt necesare. (c) În pofida oricăror alte cerințe de raportare a evenimentelor, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) nr. 376/2014, operatorul raportează furnizorului bazei de date cazurile de date eronate, inconsecvente sau lipsă despre care s-ar putea preconiza în mod rezonabil că ar constitui un pericol pentru zbor. În astfel de cazuri, pilotul comandant trebuie să nu utilizeze datele afectate.	NCO.IDE.H.205 Gestionarea bazelor de date aeronautice (a) Bazele de date aeronautice utilizate în cadrul aplicațiilor sistemelor de aeronavă certificate respectă cerințele de calitate a datelor care sunt adecvate pentru utilizarea prevăzută a datelor. (b) Operatorul trebuie să asigure distribuirea și introducerea în timp util a unor baze de date aeronautice actuale și nemodificate în toate aeronavele cărora le sunt necesare. (c) În pofida oricăror alte cerințe de raportare a evenimentelor, astfel cum sunt definite în RAC-RAASEAC, operatorul raportează furnizorului bazei de date cazurile de date eronate, inconsecvente sau lipsă despre care s-ar putea preconiza în mod rezonabil că ar constitui un pericol pentru zbor. În astfel de cazuri, pilotul comandant trebuie să nu utilizeze datele afectate.	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>SUBPARTEA E CERINȚE SPECIFICE SECȚIUNEA 1 Generalități NCO.SPEC.100 Domeniu de aplicare Prezenta subparte stabilește cerințe specifice care trebuie respectate de un pilot comandant care efectuează operațiuni specializate necomerciale cu aeronave altele decât cele complexe motorizate.</p>	<p>SUBPARTEA E CERINȚE SPECIFICE Secțiunea 1 Generalități NCO.SPEC.100 Domeniu de aplicare Prezenta subparte stabilește cerințe specifice care trebuie respectate de un pilot comandant care efectuează operațiuni specializate necomerciale cu aeronave altele decât cele complexe motorizate.</p>	Compatibil	
<p>NCO.SPEC.105 Lista de verificare (a) Înainte de a iniția o operațiune specializată, pilotul comandant efectuează o evaluare a riscurilor prin care evaluează complexitatea activității în vederea determinării pericolelor și a riscurilor asociate inerente din cadrul operațiunii, precum și a stabilirii de măsuri de reducere a acestor riscuri. (b) O operațiune specializată se efectuează în conformitate cu o listă de verificare. Pe baza evaluării riscurilor pilotul comandant întocmește astfel de liste de verificare corespunzătoare activității specializate și aeronavei utilizate, luând în considerare orice secțiune a prezentei subpărți. (c) Lista de verificare relevantă pentru sarcinile pilotului comandant, ale membrilor echipajului și ale specialiștilor în executarea anumitor sarcini trebuie să fie ușor accesibilă în cazul fiecărui zbor.</p>	<p>NCO.SPEC.105 Lista de verificare (a) Înainte de a iniția o operațiune specializată, pilotul comandant efectuează o evaluare a riscurilor prin care evaluează complexitatea activității în vederea determinării pericolelor și a riscurilor asociate inerente din cadrul operațiunii, precum și a stabilirii de măsuri de reducere a acestor riscuri. (b) O operațiune specializată se efectuează în conformitate cu o listă de verificare. Pe baza evaluării riscurilor pilotul comandant întocmește astfel de liste de verificare corespunzătoare activității specializate și aeronavei utilizate, luând în considerare orice secțiune a prezentei subpărți. (c) Lista de verificare relevantă pentru sarcinile pilotului comandant, ale membrilor echipajului și ale specialiștilor în executarea anumitor sarcini trebuie să fie ușor accesibilă în cazul fiecărui zbor.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(d) Lista de verificare trebuie revizuită și actualizată periodic, după caz.	(d) Lista de verificare trebuie revizuită și actualizată periodic, după caz.		
<p>NCO.SPEC.110 Responsabilitățile și autoritatea pilotului comandant Ori de câte ori membrii echipajului sau specialiștii în executarea anumitor sarcini sunt implicați în operațiune, pilotul comandant</p> <p>(a) asigură respectarea de către membrii echipajului și de către specialiștii în executarea anumitor sarcini a NCO.SPEC.115 și NCO.SPEC.120;</p> <p>(b) nu inițiază niciun zbor în cazul în care vreun membru al echipajului sau vreun specialist în executarea anumitor sarcini se află în incapacitatea de a-și exercita atribuțiile din cauze precum vătămare corporală, boală, oboseală sau consumul de substanțe psihoactive;</p> <p>(c) nu continuă un zbor dincolo de cel mai apropiat aerodrom sau loc de operare cu condiții meteorologice admisibile în cazul în care capacitatea de exercitare a atribuțiilor a oricărui membru al echipajului sau a oricărui specialist în executarea anumitor sarcini este semnificativ redusă din cauze precum oboseală, boală sau lipsă de oxigen;</p> <p>(d) se asigură că membrii echipajului și specialiștii în executarea anumitor sarcini</p>	<p>NCO.SPEC.110 Responsabilitățile și autoritatea pilotului comandant Ori de câte ori membrii echipajului sau specialiștii în executarea anumitor sarcini sunt implicați în operațiune, pilotul comandant:</p> <p>(a) asigură respectarea de către membrii echipajului și de către specialiștii în executarea anumitor sarcini din NCO.SPEC.115 și NCO.SPEC.120;</p> <p>(b) nu inițiază niciun zbor în cazul în care vreun membru al echipajului sau vreun specialist în executarea anumitor sarcini se află în incapacitatea de a-și exercita atribuțiile din cauze precum vătămare corporală, boală, oboseală sau consumul de substanțe psihoactive;</p> <p>(c) nu continuă un zbor dincolo de cel mai apropiat aerodrom sau loc de operare cu condiții meteorologice admisibile în cazul în care capacitatea de exercitare a atribuțiilor a oricărui membru al echipajului sau a oricărui specialist în executarea anumitor sarcini este semnificativ redusă din cauze precum oboseală, boală sau lipsă de oxigen;</p> <p>(d) se asigură că membrii echipajului și specialiștii în executarea anumitor sarcini</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>respectă legislația, reglementările și procedurile statelor în care se derulează operațiunile;</p> <p>(e) se asigură că toți membrii echipajului și specialiștii în executarea anumitor sarcini pot comunica între ei într-o limbă comună; și</p> <p>(f) se asigură că specialiștii în executarea anumitor sarcini și membrii echipajului utilizează în permanență oxigen suplimentar ori de câte ori acesta stabilește că, la altitudinea zborului avut în vedere, lipsa oxigenului ar putea avea ca rezultat afectarea capacităților membrilor echipajului sau i-ar putea afecta negativ pe specialiștii în executarea anumitor sarcini. Dacă pilotul comandant nu poate determina modul în care lipsa oxigenului i-ar putea afecta pe ocupanții de la bord, acesta se asigură că specialiștii în executarea anumitor sarcini și membrii echipajului utilizează în permanență oxigen suplimentar ori de câte ori altitudinea din cabină depășește 10 000 ft timp de peste 30 de minute și ori de câte ori altitudinea din cabină depășește 13 000 ft.</p>	<p>respectă legislația, reglementările și procedurile statelor în care se derulează operațiunile;</p> <p>(e) se asigură că toți membrii echipajului și specialiștii în executarea anumitor sarcini pot comunica între ei într-o limbă comună; și</p> <p>(f) se asigură că specialiștii în executarea anumitor sarcini și membrii echipajului utilizează în permanență oxigen suplimentar ori de câte ori acesta stabilește că, la altitudinea zborului avut în vedere, lipsa oxigenului ar putea avea ca rezultat afectarea capacităților membrilor echipajului sau i-ar putea afecta negativ pe specialiștii în executarea anumitor sarcini. Dacă pilotul comandant nu poate determina modul în care lipsa oxigenului i-ar putea afecta pe ocupanții de la bord, acesta se asigură că specialiștii în executarea anumitor sarcini și membrii echipajului utilizează în permanență oxigen suplimentar ori de câte ori altitudinea din cabină depășește 10 000 ft timp de peste 30 de minute și ori de câte ori altitudinea din cabină depășește 13 000 ft.</p>		
<p>NCO.SPEC.115 Responsabilitățile echipajului</p> <p>(a) Membrul echipajului este responsabil de executarea corespunzătoare a atribuțiilor sale. Atribuțiile echipajului sunt specificate în lista de verificare.</p>	<p>NCO.SPEC.115 Responsabilitățile echipajului</p> <p>(a) Membrul echipajului este responsabil de executarea corespunzătoare a atribuțiilor sale. Atribuțiile echipajului sunt specificate în lista de verificare.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(b) În timpul fazelor critice ale zborului sau ori de câte ori pilotul comandant consideră necesar din motive de siguranță, membrul echipajului este reținut la postul său alocat dacă lista de verificare nu specifică altceva.</p> <p>(c) În timpul zborului, membrul echipajului de zbor menține centura de siguranță cuplată atunci când se află la postul său.</p> <p>(d) În timpul zborului, cel puțin un membru calificat al echipajului de zbor rămâne la comenzile aeronavei în orice moment.</p> <p>(e) Membrul echipajului nu îndeplinește atribuții pe o aeronavă:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. în cazul în care știe sau suspectează că suferă de oboseală, așa cum se menționează la punctul 7f din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008, sau nu se simte capabil de a își executa atribuțiile; sau 2. în cazul în care se află sub influența unor substanțe psihoactive ori din alte motive, așa cum se menționează la punctul 7.g din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008. <p>(f) Membrul echipajului care îndeplinește atribuții pentru mai mult de un operator:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. își păstrează documentele individuale cu privire la timpul de zbor și de serviciu și la perioadele de odihnă, așa cum se menționează în anexa III (partea ORO), subpartea FTL la Regulamentul (UE) nr. 965/2012, dacă este cazul; și 	<p>(b) În timpul fazelor critice ale zborului sau ori de câte ori pilotul comandant consideră necesar din motive de siguranță, membrul echipajului este reținut la postul său alocat dacă lista de verificare nu specifică altceva.</p> <p>(c) În timpul zborului, membrul echipajului de zbor menține centura de siguranță cuplată atunci când se află la postul său.</p> <p>(d) În timpul zborului, cel puțin un membru calificat al echipajului de zbor rămâne la comenzile aeronavei în orice moment.</p> <p>(e) Membrul echipajului nu îndeplinește atribuții pe o aeronavă:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. în cazul în care știe sau suspectează că suferă de oboseală, așa cum se menționează la pct.26 din anexa nr.3 la Codul aerian, sau nu se simte capabil de a își executa atribuțiile; sau 2. în cazul în care se află sub influența unor substanțe psihoactive ori din alte motive, așa cum se menționează la pct.27 din anexa nr.3 la Codul aerian. <p>(f) Membrul echipajului care îndeplinește atribuții pentru mai mult de un operator:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. își păstrează documentele individuale cu privire la timpul de zbor și de serviciu și la perioadele de odihnă, așa cum se menționează în subpartea FTL din anexa nr.3 (Partea ORO), dacă este cazul; și 2. pune la dispoziția fiecărui operator datele necesare pentru programarea activităților în conformitate cu cerințele FTL aplicabile. 		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>2. pune la dispoziția fiecărui operator datele necesare pentru programarea activităților în conformitate cu cerințele FTL aplicabile.</p> <p>(g) Membrul echipajului raportează pilotului comandant:</p> <p>1. orice avarie, funcționare necorespunzătoare sau defecțiune pe care o consideră ca putând afecta starea de navigabilitate sau operarea în siguranță a aeronavei, inclusiv a sistemelor de urgență; și</p> <p>2. orice incident care a pus sau ar putea pune în pericol siguranța operațiunii.</p>	<p>(g) Membrul echipajului raportează pilotului comandant:</p> <p>1. orice avarie, funcționare necorespunzătoare sau defecțiune pe care o consideră ca putând afecta starea de navigabilitate sau operarea în siguranță a aeronavei, inclusiv a sistemelor de urgență; și</p> <p>2. orice incident care a pus sau ar putea pune în pericol siguranța operațiunii.</p>		
<p>NCO.SPEC.120 Responsabilitățile specialiștilor în executarea anumitor sarcini</p> <p>(a) Specialistul în executarea anumitor sarcini este responsabil de executarea corespunzătoare a atribuțiilor sale. Atribuțiile specialistului în executarea anumitor sarcini sunt specificate în lista de verificare.</p> <p>(b) În timpul fazelor critice ale zborului sau ori de câte ori pilotul comandant consideră necesar din motive de siguranță, specialistul în executarea anumitor sarcini este reținut la postul său alocat dacă lista de verificare nu specifică altceva.</p> <p>(c) Specialistul în executarea anumitor sarcini se asigură că este reținut atunci când efectuează sarcini specializate cu ușile exterioare deschise sau demontate.</p>	<p>NCO.SPEC.120 Responsabilitățile specialiștilor în executarea anumitor sarcini</p> <p>(a) Specialistul în executarea anumitor sarcini este responsabil de executarea corespunzătoare a atribuțiilor sale. Atribuțiile specialistului în executarea anumitor sarcini sunt specificate în lista de verificare.</p> <p>(b) În timpul fazelor critice ale zborului sau ori de câte ori pilotul comandant consideră necesar din motive de siguranță, specialistul în executarea anumitor sarcini este reținut la postul său alocat dacă lista de verificare nu specifică altceva.</p> <p>(c) Specialistul în executarea anumitor sarcini se asigură că este reținut atunci când efectuează sarcini specializate cu ușile exterioare deschise sau demontate.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(d) Specialistul în executarea anumitor sarcini raportează pilotului comandant:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. orice avarie, funcționare necorespunzătoare sau defecțiune pe care o consideră ca putând afecta starea de navigabilitate sau operarea în siguranță a aeronavei, inclusiv a sistemelor de urgență; și 2. orice incident care a pus sau ar putea pune în pericol siguranța operațiunii. 	<p>(d) Specialistul în executarea anumitor sarcini raportează pilotului comandant:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. orice avarie, funcționare necorespunzătoare sau defecțiune pe care o consideră ca putând afecta starea de navigabilitate sau operarea în siguranță a aeronavei, inclusiv a sistemelor de urgență; și 2. orice incident care a pus sau ar putea pune în pericol siguranța operațiunii. 		
<p>NCO.SPEC.125 Informare privind siguranța</p> <p>(a) Înainte de decolare, pilotul comandant informează specialiștii în executarea anumitor sarcini în legătură cu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. echipamentele și procedurile în caz de urgență; 2. procedurile operaționale aferente sarcinii specializate înainte de fiecare zbor sau serie de zboruri. <p>(b) Informarea menționată la litera (a) punctul 2 poate să nu fie obligatorie dacă specialiștii în executarea anumitor sarcini au fost instruiți cu privire la procedurile operaționale înainte de începerea sezonului de operare din respectivul an calendaristic.</p>	<p>NCO.SPEC.125 Informare privind siguranța</p> <p>(a) Înainte de decolare, pilotul comandant informează specialiștii în executarea anumitor sarcini în legătură cu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. echipamentele și procedurile în caz de urgență; 2. procedurile operaționale aferente sarcinii specializate înainte de fiecare zbor sau serie de zboruri. <p>(b) Informarea menționată la lit.(a) pct.2 poate să nu fie obligatorie dacă specialiștii în executarea anumitor sarcini au fost instruiți cu privire la procedurile operaționale înainte de începerea sezonului de operare din respectivul an calendaristic.</p>	Compatibil	
<p>NCO.SPEC.130 Altitudini minime de trecere a obstacolelor – zboruri în condiții IFR</p> <p>Pilotul comandant stabilește altitudini minime de zbor pentru fiecare zbor, asigurând distanța necesară pentru depășirea obstacolelor de la sol pentru toate</p>	<p>NCO.SPEC.130 Altitudini minime de trecere a obstacolelor – zboruri în condiții IFR</p> <p>Pilotul comandant stabilește altitudini minime de zbor pentru fiecare zbor, asigurând distanța necesară pentru depășirea obstacolelor de la sol pentru toate</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
segmentele de rută care urmează să fie parcurse în condiții IFR. Altitudinile minime de zbor trebuie să nu fie mai mici decât cele publicate de statul survolat.	segmentele de rută care urmează să fie parcurse în condiții IFR. Altitudinile minime de zbor trebuie să nu fie mai mici decât cele publicate în AIP.		
<p>NCO.SPEC.145 Situații simulate în zbor</p> <p>Cu excepția cazului în care un specialist în executarea anumitor sarcini se află la bordul aeronavei în scopul pregătirii, atunci când transportă astfel de specialiști, pilotul comandant nu simulează:</p> <p>(a) situații care necesită aplicarea de proceduri pentru situații anormale și de urgență; sau</p> <p>(b) zborul în condiții meteorologice instrumentale (IMC).</p>	<p>NCO.SPEC.145 Situații simulate în zbor</p> <p>Cu excepția cazului în care un specialist în executarea anumitor sarcini se află la bordul aeronavei în scopul pregătirii, atunci când transportă astfel de specialiști, pilotul comandant nu simulează:</p> <p>(a) situații care necesită aplicarea de proceduri pentru situații anormale și de urgență; sau</p> <p>(b) zborul IMC.</p>	Compatibil	
<p>NCO.SPEC.150 Detectarea apropierii de sol</p> <p>Sistemul de avertizare privind apropierea față de sol poate fi dezactivat în timpul acestor sarcini specializate, care prin natura lor necesită ca aeronava să fie operată la o distanță față de sol inferioară celei care ar declanșa sistemul de avertizare privind apropierea față de sol.</p>	<p>NCO.SPEC.150 Detectarea apropierii de sol</p> <p>Sistemul de avertizare privind apropierea față de sol poate fi dezactivat în timpul acestor sarcini specializate, care prin natura lor necesită ca aeronava să fie operată la o distanță față de sol inferioară celei care ar declanșa sistemul de avertizare privind apropierea față de sol.</p>	Compatibil	
<p>NCO.SPEC.155 Sistemul de evitare a coliziunii în zbor (ACAS II)</p> <p>Fără a aduce atingere NCO.OP.200, sistemul ACAS II poate fi dezactivat în timpul acestor sarcini specializate, care prin natura lor necesită ca aeronava să fie</p>	<p>NCO.SPEC.155 Sistemul de evitare a coliziunii în zbor (ACAS II)</p> <p>Fără a aduce atingere NCO.OP.200, sistemul ACAS II poate fi dezactivat în timpul acestor sarcini specializate, care prin natura lor necesită ca aeronava să fie</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
operată la o distanță față de sol inferioară celei care ar declanșa ACAS.	operată la o distanță față de sol inferioară celei care ar declanșa ACAS.		
NCO.SPEC.160 Eliberarea de bunuri periculoase În timpul eliberării de bunuri periculoase, pilotul comandant nu operează o aeronavă deasupra zonelor dens populate ale orașelor sau ale altor așezări ori deasupra unor adunări de persoane în aer liber.	NCO.SPEC.160 Eliberarea de bunuri periculoase În timpul eliberării de bunuri periculoase, pilotul comandant nu operează o aeronavă deasupra zonelor dens populate ale orașelor sau ale altor așezări ori deasupra unor adunări de persoane în aer liber.	Compatibil	
NCO.SPEC.165 Transportul și utilizarea armelor (a) Dacă într-un zbor se transportă arme în scopul unei sarcini specializate, pilotul comandant se asigură că acestea sunt asigurate atunci când nu se utilizează. (b) Specialistul în executarea anumitor sarcini care utilizează arma ia toate măsurile necesare pentru a preveni punerea în pericol a aeronavei și a persoanelor de la bord sau de la sol.	NCO.SPEC.165 Transportul și utilizarea armelor (a) Dacă într-un zbor se transportă arme în scopul unei sarcini specializate, pilotul comandant se asigură că acestea sunt asigurate atunci când nu se utilizează. (b) Specialistul în executarea anumitor sarcini care utilizează arma ia toate măsurile necesare pentru a preveni punerea în pericol a aeronavei și a persoanelor de la bord sau de la sol.	Compatibil	
NCO.SPEC.170 Criterii de performanță și de operare – avioane Atunci când operează un avion la o înălțime mai mică de 150 m (500 ft) deasupra unei zone neaglomerate, pentru operațiunile cu avioane care nu au capacitatea de a-și menține nivelul de zbor în cazul unei defecțiuni a motorului critic, operatorul trebuie:	NCO.SPEC.170 Criterii de performanță și de operare – avioane Atunci când operează un avion la o înălțime mai mică de 150 m (500 ft) deasupra unei zone neaglomerate, pentru operațiunile cu avioane care nu au capacitatea de a-și menține nivelul de zbor în cazul unei defecțiuni a motorului critic, operatorul trebuie:	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(a) să fi instituit proceduri operaționale pentru a reduce la minimum consecințele unei defecțiuni a motorului; și</p> <p>(b) să fi informat toți membrii echipajului și specialiștii în executarea anumitor sarcini aflați la bord cu privire la procedurile care trebuie executate în cazul unei aterizări forțate.</p>	<p>(a) să fi instituit proceduri operaționale pentru a reduce la minimum consecințele unei defecțiuni a motorului; și</p> <p>(b) să fi informat toți membrii echipajului și specialiștii în executarea anumitor sarcini aflați la bord cu privire la procedurile care trebuie executate în cazul unei aterizări forțate.</p>		
<p>NCO.SPEC.172 Criterii de performanță și de exploatare – autogire</p> <p>Atunci când operează un autogir la o înălțime mai mică de 150 m (500 ft) deasupra unei zone neaglomerate, pentru operațiunile cu autogire care nu au capacitatea de a-și menține nivelul de zbor în cazul unei defecțiuni a motorului critic, operatorul trebuie:</p> <p>(a) să fi instituit proceduri operaționale pentru a reduce la minimum consecințele unei defecțiuni a motorului; și</p> <p>(b) să fi informat toți membrii echipajului și specialiștii în executarea anumitor sarcini aflați la bord cu privire la procedurile care trebuie executate în cazul unei aterizări forțate.</p>	<p>NCO.SPEC.172 Criterii de performanță și de exploatare – autogire</p> <p>Atunci când operează un autogir la o înălțime mai mică de 150 m (500 ft) deasupra unei zone neaglomerate, pentru operațiunile cu autogire care nu au capacitatea de a-și menține nivelul de zbor în cazul unei defecțiuni a motorului critic, operatorul trebuie:</p> <p>(a) să fi instituit proceduri operaționale pentru a reduce la minimum consecințele unei defecțiuni a motorului; și</p> <p>(b) să fi informat toți membrii echipajului și specialiștii în executarea anumitor sarcini aflați la bord cu privire la procedurile care trebuie executate în cazul unei aterizări forțate.</p>	Compatibil	
<p>NCO.SPEC.175 Criterii de performanță și de operare – elicoptere</p> <p>(a) Pilotul comandant poate opera o aeronavă deasupra unor zone aglomerate cu condiția:</p> <p>1. ca elicopterul să fie certificat în categoria A sau B; și</p>	<p>NCO.SPEC.175 Criterii de performanță și de operare – elicoptere</p> <p>(a) Pilotul comandant poate opera o aeronavă deasupra unor zone aglomerate cu condiția:</p> <p>1. ca elicopterul să fie certificat în categoria A sau B; și</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>2. să fie instituite măsuri de siguranță pentru a preveni punerea în pericol în mod nejustificat a persoanelor și a bunurilor de la sol.</p> <p>(b) Pilotul comandant trebuie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. să fi instituit proceduri operaționale pentru a reduce la minimum consecințele unei defecțiuni a motorului; și 2. să fi informat toți membrii echipajului și specialiștii în executarea anumitor sarcini aflați la bord cu privire la procedurile care trebuie executate în cazul unei aterizări forțate. <p>(c) Pilotul comandant se asigură că masa la decolare, la aterizare sau la zborul la punct fix nu depășește masa maximă specificată pentru:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. un zbor la punct fix în afara efectului de sol (HOGE) cu toate motoarele funcționând la puterea nominală corespunzătoare; sau 2. în cazul în care predomină condiții astfel încât nu este probabil să se realizeze un HOGE, masa elicopterului nu trebuie să depășească masa maximă specificată pentru un zbor la punct fix cu efect de sol (HIGE) cu toate motoarele funcționând la puterea nominală corespunzătoare, în situația în care condițiile predominante permit un zbor la punct fix cu efect de sol la masa maximă specificată. 	<p>2. să fie instituite măsuri de siguranță pentru a preveni punerea în pericol în mod nejustificat a persoanelor și a bunurilor de la sol.</p> <p>(b) Pilotul comandant trebuie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. să fi instituit proceduri operaționale pentru a reduce la minimum consecințele unei defecțiuni a motorului; și 2. să fi informat toți membrii echipajului și specialiștii în executarea anumitor sarcini aflați la bord cu privire la procedurile care trebuie executate în cazul unei aterizări forțate. <p>(c) Pilotul comandant se asigură că masa la decolare, la aterizare sau la zborul la punct fix nu depășește masa maximă specificată pentru:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. un zbor la punct fix în afara efectului de sol (HOGE) cu toate motoarele funcționând la puterea nominală corespunzătoare; sau 2. în cazul în care predomină condiții astfel încât nu este probabil să se realizeze un HOGE, masa elicopterului nu trebuie să depășească masa maximă specificată pentru un zbor la punct fix cu efect de sol (HIGE) cu toate motoarele funcționând la puterea nominală corespunzătoare, în situația în care condițiile predominante permit un zbor la punct fix cu efect de sol la masa maximă specificată. 		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>SECȚIUNEA 2 Operațiuni de transport cu elicopterul al unei încărcături acroșate (HESLO) NCO.SPEC.HESLO.100 Listă de verificare Lista de verificare pentru HESLO trebuie să conțină: (a) procedurile normale, anormale și de urgență; (b) datele relevante referitoare la performanță; (c) echipamentele necesare; (d) orice limitări; și (e) responsabilitățile și atribuțiile pilotului comandant, și, dacă este cazul, ale membrilor echipajului și ale specialiștilor în executarea anumitor sarcini.</p>	<p>Secțiunea a 2-a Operațiuni de transport cu elicopterul al unei încărcături acroșate (HESLO) NCO.SPEC.HESLO.100 Listă de verificare Lista de verificare pentru HESLO trebuie să conțină: (a) procedurile normale, anormale și de urgență; (b) datele relevante referitoare la performanță; (c) echipamentele necesare; (d) orice limitări; și (e) responsabilitățile și atribuțiile pilotului comandant, și, dacă este cazul, ale membrilor echipajului și ale specialiștilor în executarea anumitor sarcini.</p>	Compatibil	
<p>NCO.SPEC.HESLO.105 Echipamente specifice pentru HESLO Elicopterul se echipează cu cel puțin: (a) o oglindă de siguranță pentru încărcătură sau un mijloc alternativ de vizualizare a cârligului (cârligelor)/încărcăturii; și (b) un dispozitiv de măsurare a încărcăturii, cu excepția cazului în care există o altă metodă de determinare a greutateii încărcăturii.</p>	<p>NCO.SPEC.HESLO.105 Echipamente specifice pentru HESLO Elicopterul se echipează cu cel puțin: (a) o oglindă de siguranță pentru încărcătură sau un mijloc alternativ de vizualizare a cârligului (cârligelor)/încărcăturii; și (b) un dispozitiv de măsurare a încărcăturii, cu excepția cazului în care există o altă metodă de determinare a greutateii încărcăturii.</p>	Compatibil	
<p>NCO.SPEC.HESLO.110 Transportul bunurilor periculoase Operatorul care transportă bunuri periculoase în/din zone fără personal sau locuri îndepărtate solicită autorității</p>	<p>NCO.SPEC.HESLO.110 Transportul bunurilor periculoase Operatorul care transportă bunuri periculoase în/din zone fără personal sau locuri îndepărtate solicită AAC o derogare</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
competente o derogare de la dispozițiile din instrucțiunile tehnice în cazul în care intenționează să nu respecte cerințele respectivelor instrucțiuni.	de la CT-TABP în cazul în care intenționează să nu respecte cerințele din instrucțiunilor tehnice (Doc 9284).		
<p>SECȚIUNEA 3 Operațiuni de transport de persoane la exterior (HEC) NCO.SPEC.HEC.100 Listă de verificare Lista de verificare pentru HEC trebuie să conțină: (a) procedurile normale, anormale și de urgență; (b) datele relevante referitoare la performanță; (c) echipamentele necesare; (d) orice limitări; și (e) responsabilitățile și atribuțiile pilotului comandant, și, dacă este cazul, ale membrilor echipajului și ale specialiștilor în executarea anumitor sarcini.</p>	<p>Secțiunea a 3-a Operațiuni de transport de persoane la exterior (HEC) NCO.SPEC.HEC.100 Listă de verificare Lista de verificare pentru HEC trebuie să conțină: (a) procedurile normale, anormale și de urgență; (b) datele relevante referitoare la performanță; (c) echipamentele necesare; (d) orice limitări; și (e) responsabilitățile și atribuțiile pilotului comandant, și, dacă este cazul, ale membrilor echipajului și ale specialiștilor în executarea anumitor sarcini.</p>	Compatibil	
<p>NCO.SPEC.HEC.105 Echipamente specifice pentru HEC (a) Elicopterul se echipează cu: 1. echipamente pentru operațiuni de ridicare sau cârlig de suspendare a încărcăturii; 2. o oglindă de siguranță pentru încărcătură sau un mijloc alternativ de vizualizare a cârligului; și 3. un dispozitiv de măsurare a încărcăturii, cu excepția cazului în care există o altă</p>	<p>NCO.SPEC.HEC.105 Echipamente specifice pentru HEC (a) Elicopterul se echipează cu: 1. echipamente pentru operațiuni de ridicare sau cârlig de suspendare a încărcăturii; 2. o oglindă de siguranță pentru încărcătură sau un mijloc alternativ de vizualizare a cârligului; și 3. un dispozitiv de măsurare a încărcăturii, cu excepția cazului în care există o altă</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>metodă de determinare a greutateii încărcăturii.</p> <p>(b) Instalarea tuturor echipamentelor de ridicare și a cârligelor de suspendare a încărcăturii, altele decât un PCDS simplu, precum și orice modificări ulterioare trebuie să fie acoperite de o certificare de navigabilitate adecvată pentru funcția prevăzută.</p>	<p>metodă de determinare a greutateii încărcăturii.</p> <p>(b) Instalarea tuturor echipamentelor de ridicare și a cârligelor de suspendare a încărcăturii, altele decât un PCDS simplu, precum și orice modificări ulterioare trebuie să fie acoperite de o certificare de navigabilitate adecvată pentru funcția prevăzută.</p>		
<p>SECȚIUNEA 4 Operațiuni cu parașute (PAR) NCO.SPEC.PAR.100 Listă de verificare</p> <p>Lista de verificare pentru PAR trebuie să conțină:</p> <p>(a) procedurile normale, anormale și de urgență;</p> <p>(b) datele relevante referitoare la performanță;</p> <p>(c) echipamentele necesare;</p> <p>(d) orice limitări; și</p> <p>(e) responsabilitățile și atribuțiile pilotului comandant, și, dacă este cazul, ale membrilor echipajului și ale specialiștilor în executarea anumitor sarcini.</p>	<p>Secțiunea a 4-a Operațiuni cu parașute (PAR) NCO.SPEC.PAR.100 Listă de verificare</p> <p>Lista de verificare pentru PAR trebuie să conțină:</p> <p>(a) procedurile normale, anormale și de urgență;</p> <p>(b) datele relevante referitoare la performanță;</p> <p>(c) echipamentele necesare;</p> <p>(d) orice limitări; și</p> <p>(e) responsabilitățile și atribuțiile pilotului comandant și, dacă este cazul, ale membrilor echipajului și ale specialiștilor în executarea anumitor sarcini.</p>	Compatibil	
<p>NCO.SPEC.PAR.105 Transportul membrilor echipajului și al specialiștilor în executarea anumitor sarcini</p> <p>Cerința prevăzută în NCO.SPEC.120 litera (c) nu se aplică în cazul specialiștilor în executarea anumitor sarcini care efectuează salturi cu parașuta.</p>	<p>NCO.SPEC.PAR.105 Transportul membrilor echipajului și al specialiștilor în executarea anumitor sarcini</p> <p>Cerința prevăzută la NCO.SPEC.120 lit.(c) nu se aplică în cazul specialiștilor în executarea anumitor sarcini care efectuează salturi cu parașuta.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>NCO.SPEC.PAR.110 Scaune Fără a aduce atingere NCO.IDE.A.140 litera (a) punctul 1 și NCO.IDE.H.140 litera (a) punctul 1, podeaua poate fi utilizată pe post de scaun dacă specialistul în executarea anumitor sarcini are la dispoziție mijloace de care să se prindă cu mâinile sau să se fixeze cu chingi.</p>	<p>NCO.SPEC.PAR.110 Scaune Fără a aduce atingere NCO.IDE.A.140 lit.(a) pct.1 și NCO.IDE.H.140 lit.(a) pct.1, podeaua poate fi utilizată pe post de scaun dacă specialistul în executarea anumitor sarcini are la dispoziție mijloace de care să se prindă cu mâinile sau să se fixeze cu chingi.</p>	Compatibil	
<p>NCO.SPEC.PAR.115 Oxigen suplimentar Fără a aduce atingere NCO.SPEC.110 litera (f), cerința de a utiliza oxigen suplimentar nu se aplică în cazul altor membri ai echipajului decât pilotul comandant și nici specialiștilor în executarea anumitor sarcini care îndeplinesc atribuții esențiale pentru sarcina specializată ori de câte ori altitudinea cabinei: (a) depășește 13 000 ft, pentru o perioadă de nu mai mult de șase minute; sau (b) depășește 15 000 ft, pentru o perioadă de nu mai mult de trei minute.</p>	<p>NCO.SPEC.PAR.115 Oxigen suplimentar Fără a aduce atingere NCO.SPEC.110 lit.(f), cerința de a utiliza oxigen suplimentar nu se aplică în cazul altor membri ai echipajului decât pilotul comandant și nici specialiștilor în executarea anumitor sarcini care îndeplinesc atribuții esențiale pentru sarcina specializată ori de câte ori altitudinea cabinei: (a) depășește 13 000 ft, pentru o perioadă de nu mai mult de șase minute; sau (b) depășește 15 000 ft, pentru o perioadă de nu mai mult de trei minute.</p>	Compatibil	
<p>NCO.SPEC.PAR.120 Transportul și eliberarea bunurilor periculoase În pofida dispozițiilor de la punctul NCO.SPEC.160, parașutiștii pot să aibă asupra lor dispozitive de producere a dârelor de fum și să iasă din aeronavă cu scopul de a efectua demonstrații de parașutism deasupra zonelor dens populate ale orașelor sau ale altor așezări ori deasupra unor adunări de persoane în aer</p>	<p>NCO.SPEC.PAR.120 Transportul și eliberarea bunurilor periculoase În pofida dispozițiilor de la NCO.SPEC.160, parașutiștii pot să aibă asupra lor dispozitive de producere a dârelor de fum și să iasă din aeronavă cu scopul de a efectua demonstrații de parașutism deasupra zonelor dens populate ale orașelor sau ale altor așezări ori deasupra unor adunări de persoane în aer</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>liber, cu condiția ca respectivele dispozitive să fie fabricate în acest scop.</p>	<p>liber, cu condiția ca respectivele dispozitive să fie fabricate în acest scop.</p>		
<p>SECȚIUNEA 5 Zborurile acrobatice (ABF) NCO.SPEC.ABF.100 Listă de verificare</p> <p>Lista de verificare pentru ABF trebuie să conțină:</p> <p>(a) procedurile normale, anormale și de urgență;</p> <p>(b) datele relevante referitoare la performanță;</p> <p>(c) echipamentele necesare;</p> <p>(d) orice limitări; și</p> <p>(e) responsabilitățile și atribuțiile pilotului comandant, și, dacă este cazul, ale membrilor echipajului și ale specialiștilor în executarea anumitor sarcini.</p>	<p>Secțiunea a 5-a Zborurile acrobatice (ABF) NCO.SPEC.ABF.100 Listă de verificare</p> <p>Lista de verificare pentru ABF trebuie să conțină:</p> <p>(a) procedurile normale, anormale și de urgență;</p> <p>(b) datele relevante referitoare la performanță;</p> <p>(c) echipamentele necesare;</p> <p>(d) orice limitări; și</p> <p>(e) responsabilitățile și atribuțiile pilotului comandant și, dacă este cazul, ale membrilor echipajului și ale specialiștilor în executarea anumitor sarcini.</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>NCO.SPEC.ABF.105 Documente și informații</p> <p>Următoarele documente și informații enumerate în NCO.GEN.135 litera (a) nu trebuie transportate în timpul zborurilor acrobatice:</p> <p>(a) detalii ale planului de zbor ATS depus, dacă este cazul;</p> <p>(b) hărți aeronautice actualizate și corespunzătoare pentru ruta/zona zborului propus și pentru toate rutele pe care este</p>	<p>NCO.SPEC.ABF.105 Documente și informații</p> <p>Următoarele documente și informații enumerate în NCO.GEN.135 lit.(a) nu trebuie transportate în timpul zborurilor acrobatice:</p> <p>(a) detalii ale planului de zbor ATS depus, dacă este cazul;</p> <p>(b) hărți aeronautice actualizate și corespunzătoare pentru ruta/zona zborului propus și pentru toate rutele pe care este</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>rezonabil să se prevadă că poate fi deviat zborul; și (c) procedurile și informațiile privind semnalele vizuale care trebuie utilizate de aeronava interceptoare și de aeronava interceptată.</p>	<p>rezonabil să se prevadă că poate fi deviat zborul; și (c) procedurile și informațiile privind semnalele vizuale care trebuie utilizate de aeronava interceptoare și de aeronava interceptată.</p>		
<p>NCO.SPEC.ABF.110 Echipamente În cazul zborurilor acrobatice nu este necesară aplicarea următoarelor cerințe privind echipamentele: (a) trusa de prim-ajutor prevăzută la NCO.IDE.A.145 și NCO.IDE.H.145; (b) stingătoarele de incendiu manuale prevăzute la NCO.IDE.A.160 și NCO.IDE.H.180; și (c) emițătoarele pentru localizare în caz de urgență sau balizele de localizare personale prevăzute la NCO.IDE.A.170 și NCO.IDE.H.170.</p>	<p>NCO.SPEC.ABF.110 Echipamente În cazul zborurilor acrobatice nu este necesară aplicarea următoarelor cerințe privind echipamentele: (a) trusa de prim ajutor prevăzută la NCO.IDE.A.145 și NCO.IDE.H.145; (b) stingătoarele de incendiu manuale prevăzute la NCO.IDE.A.160 și NCO.IDE.H.180; și (c) emițătoarele pentru localizare în caz de urgență sau balizele de localizare personale prevăzute la NCO.IDE.A.170 și NCO.IDE.H.170.</p>	Compatibil	
<p>SECȚIUNEA 6 Zboruri de verificare a întreținerii (MCF) NCO.SPEC.MCF.100 Nivelurile zborurilor de verificare a întreținerii Înainte de a efectua un zbor de verificare a întreținerii, operatorul determină nivelul aplicabil al zborului de verificare a întreținerii după cum urmează: (a) un zbor de verificare a întreținerii de „nivel A” pentru un zbor în cazul căruia se preconizează că se vor utiliza procedurile pentru situații anormale sau de urgență, astfel cum sunt definite în manualul de zbor</p>	<p>Secțiunea a 6-a Zboruri de verificare a întreținerii (MCF) NCO.SPEC.MCF.100 Nivelurile zborurilor de verificare a întreținerii Înainte de a efectua un zbor de verificare a întreținerii, operatorul determină nivelul aplicabil al zborului de verificare a întreținerii după cum urmează: (a) un zbor de verificare a întreținerii de „nivel A” pentru un zbor în cazul căruia se preconizează că se vor utiliza procedurile pentru situații anormale sau de urgență, astfel cum sunt definite în manualul de zbor</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>al aeronavei, sau dacă este necesară efectuarea unui zbor pentru a proba funcționarea unui sistem de rezervă sau a altor dispozitive de siguranță;</p> <p>(b) un zbor de verificare a întreținerii de „nivel B” pentru orice alt zbor de verificare a întreținerii diferit de un zbor de verificare a întreținerii de „nivel A”.</p>	<p>al aeronavei, sau dacă este necesară efectuarea unui zbor pentru a proba funcționarea unui sistem de rezervă sau a altor dispozitive de siguranță;</p> <p>(b) un zbor de verificare a întreținerii de „nivel B” pentru orice alt zbor de verificare a întreținerii diferit de un zbor de verificare a întreținerii de „nivel A”.</p>		
<p>NCO.SPEC.MCF.105 Limitări operaționale</p> <p>(a) Prin derogare de la punctul NCO.GEN.105 litera (a) subpunctul 4 din prezenta anexă, un zbor de verificare a întreținerii poate fi efectuat cu o aeronavă care a fost pusă în serviciu în urma unei întrețineri incomplete în conformitate cu punctul M.A.801 litera (g) sau cu punctul 145.A.50 litera (e) din anexa I la Regulamentul (UE) nr. 1321/2014 al Comisiei.</p> <p>(b) Prin derogare de la punctul NCO.GEN.105 litera (a) punctul 4 din prezenta anexă, un zbor de control de întreținere poate fi efectuat cu o aeronavă care a fost dată în exploatare cu întreținere incompletă în conformitate cu anexa I (partea M) punctul M.A.801 litera (f), cu anexa II (partea 145) punctul 145.A.50 litera (e) sau cu anexa Vb (partea ML) punctul ML.A.801 litera (f) la Regulamentul (UE) nr. 1321/2014 al Comisiei.</p>	<p>NCO.SPEC.MCF.105 Limitări operaționale</p> <p>(a) Prin derogare de la NCO.GEN.105 lit.(a) pct.4 din prezenta parte, un zbor de control de întreținere poate fi efectuat cu o aeronavă care a fost pusă în serviciu în urma unei întrețineri incomplete în conformitate cu M.A.801 lit.(g) sau cu 145.A.50 lit.(e) din Regulamentul privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu.</p> <p>(b) Prin derogare de la NCO.IDE.A.105 lit.(a) pct.4 din prezenta parte, un zbor de control de întreținere poate fi efectuat cu o aeronavă care a fost dată în exploatare cu întreținere incompletă în conformitate cu M.A.801 lit.(f), cu 145.A.50 lit.(e) sau cu ML.A.801 lit.(f) din Regulamentul privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>NCO.SPEC.MCF.110 Lista de verificare și instructajul de siguranță</p> <p>(a) Lista de verificare menționată la punctul NCO.SPEC.105 se actualizează în funcție de necesități înainte de fiecare zbor de verificare a întreținerii și ține seama de procedurile de operare prevăzute a fi urmate în timpul respectivului zbor de verificare a întreținerii.</p> <p>(b) În pofida dispozițiilor de la punctul NCO.SPEC.125 litera (b), înainte de fiecare zbor de verificare este necesar un instructaj de siguranță al specialistului în executarea anumitor sarcini.</p>	<p>NCO.SPEC.MCF.110 Lista de verificare și instructajul de siguranță</p> <p>(a) Lista de verificare menționată la NCO.SPEC.105 se actualizează în funcție de necesități înainte de fiecare zbor de verificare a întreținerii și ține seama de procedurile de operare prevăzute a fi urmate în timpul respectivului zbor de verificare a întreținerii.</p> <p>(b) În pofida dispozițiilor de la NCO.SPEC.125 lit.(b), înainte de fiecare zbor de verificare este necesar un instructaj de siguranță al specialistului în executarea anumitor sarcini.</p>	Compatibil	
<p>NCO.SPEC.MCF.120 Cerințe privind echipajul de zbor</p> <p>La selectarea unui membru al echipajului de zbor pentru un zbor de verificare a întreținerii, operatorul ține seama de complexitatea aeronavei și de nivelul zborului de verificare a întreținerii definit la punctul NCO.SPEC.MCF.100.</p>	<p>NCO.SPEC.MCF.120 Cerințe privind echipajul de zbor</p> <p>La selectarea unui membru al echipajului de zbor pentru un zbor de verificare a întreținerii, operatorul ține seama de complexitatea aeronavei și de nivelul zborului de verificare a întreținerii definit la NCO.SPEC.MCF.100.</p>	Compatibil	
<p>NCO.SPEC.MCF.125 Componenta echipajului și persoanele de la bord</p> <p>(a) Înainte de fiecare zbor de verificare a întreținerii avut în vedere, pilotul comandant identifică necesitatea suplimentării numărului de membri ai echipajului și/sau specialiști în executarea anumitor sarcini, ținând seama de sarcina de lucru anticipată a membrilor echipajului de zbor sau a specialiștilor în executarea anumitor sarcini și de evaluarea riscurilor.</p>	<p>NCO.SPEC.MCF.125 Componenta echipajului și persoanele de la bord</p> <p>(a) Înainte de fiecare zbor de verificare a întreținerii avut în vedere, pilotul comandant identifică necesitatea suplimentării numărului de membri ai echipajului și/sau specialiști în executarea anumitor sarcini, ținând seama de sarcina de lucru anticipată a membrilor echipajului de zbor sau a specialiștilor în executarea anumitor sarcini și de evaluarea riscurilor.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(b) Pilotul comandant nu permite prezența la bord a altor persoane decât cele necesare în temeiul literei (a) în timpul unui zbor de verificare a întreținerii de „nivel A”.	(b) Pilotul comandant nu permite prezența la bord a altor persoane decât cele necesare în temeiul lit.(a) în timpul unui zbor de verificare a întreținerii de „nivel A”.		
<p>NCO.SPEC.MCF.130 Simularea procedurilor anormale sau de urgență în zbor</p> <p>Prin derogare de la punctul NCO.SPEC.145, un pilot-comandant poate simula situații care necesită aplicarea unor proceduri anormale sau de urgență, împreună cu un specialist în executarea anumitor sarcini prezent la bord, dacă simularea este necesară pentru a realiza intenția zborului și dacă a fost identificată în lista de verificare menționată la punctul NCO.SPEC.MCF.110 sau în procedurile de operare.</p>	<p>NCO.SPEC.MCF.130 Simularea procedurilor anormale sau de urgență în zbor</p> <p>Prin derogare de la NCO.SPEC.145, un pilot comandant poate simula situații care necesită aplicarea unor proceduri anormale sau de urgență, împreună cu un specialist în executarea anumitor sarcini prezent la bord, dacă simularea este necesară pentru a realiza intenția zborului și dacă a fost identificată în lista de verificare menționată la NCO.SPEC.MCF.110 sau în procedurile de operare.</p>	Compatibil	
<p>NCO.SPEC.MCF.140 Sisteme și echipamente</p> <p>În cazul în care un zbor de verificare a întreținerii are ca scop verificarea bunei funcționări a unui sistem sau a unui echipament, respectivul sistem sau echipament este identificat ca fiind potențial nefiabil, iar înainte de zbor se convine asupra unor măsuri adecvate de diminuare a riscurilor pentru a reduce la minimum riscurile la adresa siguranței zborului.</p>	<p>NCO.SPEC.MCF.140 Sisteme și echipamente</p> <p>În cazul în care un zbor de verificare a întreținerii are drept scop verificarea bunei funcționări a unui sistem sau a unui echipament, respectivul sistem sau echipament este identificat ca fiind potențial nefiabil, iar înainte de zbor se convine asupra unor măsuri adecvate de diminuare a riscurilor pentru a reduce la minimum riscurile la adresa siguranței zborului.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
------------------------------	--	---------------------------------	--------------------

<p>ANEXA VIII Operațiuni specializate [PARTEA-SPO]</p>	<p>Anexa nr. 8 la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene Operațiuni comerciale specializate (PARTEA SPO)</p>		
<p>SPO.GEN.005 Domeniul de aplicare (a) Prezenta anexă se aplică oricărei operațiuni specializate în cadrul căreia aeronava este utilizată pentru activități specializate din domenii precum agricultură, construcții, fotografiere, supraveghere, observare și patrulare, publicitate aeriană sau zboruri de verificare a întreținerii. (b) Fără a aduce atingere literei (a), operațiunile specializate necomerciale cu aeronave altele decât cele complexe motorizate respectă dispozițiile anexei VII (partea NCO). (c) Fără a aduce atingere literei (a), următoarele operațiuni cu aeronave altele decât cele complexe motorizate pot fi desfășurate conform dispozițiilor anexei VII (partea NCO): 1. zborurile de competiție sau demonstrațiile de zbor, cu condiția ca remunerația sau orice titlu oneros oferit pentru astfel de zboruri să se limiteze la recuperarea costurilor directe și la o contribuție proporțională cu costurile anuale, precum și la premii de cel mult o valoare specificată de autoritatea competentă;</p>	<p>SPO.GEN.005 Domeniul de aplicare (a) Prezenta parte se aplică oricărei operațiuni comerciale specializate în cadrul căreia aeronava este utilizată pentru activități specializate din domenii precum agricultură, construcții, fotografiere, supraveghere, observare și patrulare, publicitate aeriană, lansări cu parașuta sau zboruri de verificare a întreținerii etc. (b) Fără a aduce atingere lit.(a), operațiunile specializate necomerciale cu aeronave, altele decât cele complexe motorizate, respectă dispozițiile din anexa nr.7 (Partea NCO). (c) Fără a aduce atingere lit.(a), următoarele operațiuni cu aeronave altele decât cele complexe motorizate pot fi desfășurate conform dispozițiilor din anexa nr.7 (Partea NCO). 1. zborurile de competiție sau demonstrațiile de zbor, cu condiția ca remunerația sau orice titlu oneros oferit pentru astfel de zboruri să se limiteze la recuperarea costurilor directe și la o contribuție proporțională cu costurile anuale; 2. lansări cu parașuta, remorcări de planoare cu un avion sau zboruri acrobatice efectuate</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>2. lansări cu parașuta, remorcări de planoare cu un avion sau zboruri acrobatice efectuate fie de o organizație de pregătire cu sediul principal de activitate într-un stat membru și menționată la articolul 10a din Regulamentul (UE) nr. 1178/2011, fie de o organizație creată cu scopul de a promova sporturile aeriene sau aviația de agrement, cu condiția ca organizația respectivă să opereze aeronava pe baza dreptului de proprietate sau a unui acord de închiriere fără echipaj, cu condiția ca zborul să nu genereze profituri distribuite în afara organizației, precum și cu condiția ca, ori de câte ori sunt implicate persoane care nu sunt membre ale organizației în cauză, astfel de zboruri să reprezinte doar o activitate marginală a organizației.</p>	<p>fie de o organizație de pregătire cu sediul principal de activitate în Republica Moldova menționată în Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă, fie de o organizație creată cu scopul de a promova sporturile aeriene sau aviația de agrement, cu condiția ca organizația respectivă să opereze aeronava pe baza dreptului de proprietate sau a unui contract de închiriere fără echipaj, cu condiția ca zborul să nu genereze profituri distribuite în afara organizației, precum și cu condiția ca, ori de câte ori sunt implicate persoane care nu sunt membre ale organizației în cauză, astfel de zboruri să reprezinte doar o activitate marginală a organizației.</p>		
<p>SUBPARTEA A CERINȚE GENERALE SPO.GEN.100 Autoritatea competentă Autoritatea competentă este autoritatea desemnată de statul membru în care operatorul își are sediul principal de activitate, este stabilit sau își are reședința.</p>	<p>SUBPARTEA A CERINȚE GENERALE SPO.GEN.100 Autoritatea competentă AAC este autoritatea competentă pentru operatorul aerian care își are sediul principal de activitate, este stabilit sau își are reședința în Republica Moldova.</p>	Compatibil	
<p>SPO.GEN.101 Mijloace de conformitate Mijloacele de conformitate alternative la cele adoptate de agenție pot fi utilizate de către un operator pentru a stabili conformitatea cu Regulamentul (CE) nr.</p>	<p>SPO.GEN.101 Mijloace de conformitate Pentru a obține conformitatea cu Codul aerian și cu normele sale de punere în aplicare, un operator poate utiliza mijloacele de conformitate alternative la cele adoptate de AAC.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
216/2008 și cu normele sale de punere în aplicare.			
<p>SPO.GEN.105 Responsabilitățile echipajului</p> <p>(a) Membrul echipajului este responsabil de executarea corespunzătoare a atribuțiilor sale. Atribuțiile echipajului sunt specificate în procedurile standard de operare (SOP) și, după caz, în manualul de operațiuni.</p> <p>(b) În timpul fazelor critice ale zborului sau ori de câte ori pilotul comandant consideră necesar din motive de siguranță, membrul echipajului este reținut la postul său alocat dacă în SOP nu se specifică altceva.</p> <p>(c) În timpul zborului, membrul echipajului de zbor menține centura de siguranță cuplată atunci când se află la postul său.</p> <p>(d) În timpul zborului, cel puțin un membru calificat al echipajului de zbor rămâne la comenzile aeronavei în orice moment.</p> <p>(e) Membrul echipajului nu îndeplinește atribuții pe o aeronavă:</p> <p>1. în cazul în care știe sau suspectează că suferă de oboseală, așa cum se menționează la punctul 7f din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008, sau nu se simte capabil de a-și executa atribuțiile din alte motive; sau</p> <p>2. în cazul în care se află sub influența unor substanțe psihoactive ori din alte motive,</p>	<p>SPO.GEN.105 Responsabilitățile echipajului</p> <p>(a) Membrul echipajului este responsabil de executarea corespunzătoare a atribuțiilor sale. Atribuțiile echipajului sunt specificate în SOP și, după caz, în manualul de operațiuni.</p> <p>(b) În timpul fazelor critice ale zborului sau ori de câte ori pilotul comandant consideră necesar din motive de siguranță, membrul echipajului este reținut la postul său dacă SOP nu specifică altceva.</p> <p>(c) În timpul zborului, membrul echipajului de zbor menține centura de siguranță cuplată atunci când se află la postul său.</p> <p>(d) În timpul zborului, cel puțin un membru calificat al echipajului de zbor rămâne la comenzile aeronavei în orice moment.</p> <p>(e) Membrul echipajului nu îndeplinește atribuții pe o aeronavă:</p> <p>1. în cazul în care știe sau suspectează că suferă de oboseală, așa cum se menționează la pct.26 din anexa nr.3 la Codul aerian, sau nu se simte capabil de a-și executa atribuțiile din alte motive; sau</p> <p>2. în cazul în care se află sub influența unor substanțe psihoactive sau a alcoolului ori</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>așa cum se menționează la punctul 7.g din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008.</p> <p>(f) Membrul echipajului care îndeplinește atribuții pentru mai mult de un operator:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. își păstrează documentele individuale cu privire la timpul de zbor și de serviciu și la perioadele de odihnă, așa cum se menționează în anexa III (partea ORO), subpartea FTL la Regulamentul (UE) nr. 965/2012, dacă este cazul; și 2. pune la dispoziția fiecărui operator datele necesare pentru programarea activităților în conformitate cu cerințele FTL aplicabile. <p>(g) Membrul echipajului raportează pilotului comandant:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. orice avarie, funcționare necorespunzătoare sau defecțiune pe care o consideră ca putând afecta starea de navigabilitate sau operarea în siguranță a aeronavei, inclusiv a sistemelor de urgență; și 2. orice incident care a pus sau ar putea pune în pericol siguranța operațiunii. 	<p>din alte motive, așa cum se menționează la pct.27 din anexa nr.3 la Codul aerian.</p> <p>(f) Membrul echipajului care îndeplinește atribuții pentru mai mult de un operator:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. își păstrează documentele individuale cu privire la timpul de zbor și de serviciu și la perioadele de odihnă, așa cum se menționează în subpartea FTL anexa nr.3 (Partea ORO) dacă este cazul; și 2. pune la dispoziția fiecărui operator datele necesare pentru programarea activităților în conformitate cu cerințele FTL aplicabile. <p>(g) Membrul echipajului raportează pilotului comandant:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. orice avarie, funcționare necorespunzătoare sau defecțiune pe care o consideră ca putând afecta starea de navigabilitate sau operarea în siguranță a aeronavei, inclusiv a sistemelor de urgență; și 2. orice incident care a pus sau ar putea pune în pericol siguranța operațiunii. 		
<p>SPO.GEN.106 Responsabilitățile specialiștilor în executarea anumitor sarcini</p> <p>(a) Specialistul în executarea anumitor sarcini este responsabil de executarea corespunzătoare a atribuțiilor sale. Atribuțiile specialiștilor în executarea anumitor sarcini sunt specificate în SOP.</p>	<p>SPO.GEN.106 Responsabilitățile specialiștilor în executarea anumitor sarcini</p> <p>(a) Specialistul în executarea anumitor sarcini este responsabil de executarea corespunzătoare a atribuțiilor sale. Atribuțiile specialiștilor în executarea anumitor sarcini sunt specificate în SOP.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(b) În timpul fazelor critice ale zborului sau ori de câte ori pilotul comandant consideră necesar din motive de siguranță, specialistul în executarea anumitor sarcini este reținut la postul său alocat dacă în SOP nu se specifică altceva.</p> <p>(c) Specialistul în executarea anumitor sarcini se asigură că este reținut atunci când efectuează sarcini specializate cu ușile exterioare deschise sau demontate.</p> <p>(d) Specialistul în executarea anumitor sarcini raportează pilotului comandant:</p> <p>1. orice avarie, funcționare necorespunzătoare sau defecțiune pe care o consideră ca putând afecta starea de navigabilitate sau operarea în siguranță a aeronavei, inclusiv a sistemelor de urgență; și</p> <p>2. orice incident care a pus sau ar putea pune în pericol siguranța operațiunii.</p>	<p>(b) În timpul fazelor critice ale zborului sau ori de câte ori pilotul comandant consideră necesar din motive de siguranță, specialistul în executarea anumitor sarcini este reținut la postul său alocat dacă SOP nu specifică altceva.</p> <p>(c) Specialistul în executarea anumitor sarcini se asigură că este reținut atunci când efectuează sarcini specializate cu ușile exterioare deschise sau demontate.</p> <p>(d) Specialistul în executarea anumitor sarcini raportează pilotului comandant:</p> <p>1. orice avarie, funcționare necorespunzătoare sau defecțiune pe care o consideră ca putând afecta starea de navigabilitate sau operarea în siguranță a aeronavei, inclusiv a sistemelor de urgență; și</p> <p>2. orice incident care a pus sau ar putea pune în pericol siguranța operațiunii.</p>		
<p>SPO.GEN.107 Responsabilitățile și autoritatea pilotului comandant</p> <p>(a) Pilotul comandant răspunde de:</p> <p>1. siguranța aeronavei și a tuturor membrilor echipajului, a specialiștilor în executarea anumitor sarcini și a încărcăturii aflate la bord în timpul operațiunilor cu aeronava;</p> <p>2. inițierea, continuarea, terminarea sau devierea unui zbor din motive de siguranță;</p> <p>3. garantarea faptului că toate procedurile operaționale și listele de verificare sunt respectate în conformitate cu manualul corespunzător;</p>	<p>SPO.GEN.107 Responsabilitățile și autoritatea pilotului comandant</p> <p>(a) Pilotul comandant răspunde de:</p> <p>1. siguranța aeronavei și a tuturor membrilor echipajului, a specialiștilor în executarea anumitor sarcini și a încărcăturii aflate la bord în timpul operațiunilor cu aeronava;</p> <p>2. inițierea, continuarea, terminarea sau devierea unui zbor din motive de siguranță;</p> <p>3. garantarea faptului că toate procedurile operaționale și listele de verificare sunt</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>4. inițierea unui zbor numai în cazul în care este convins că toate limitările operaționale menționate la 2.a.3 din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008 sunt respectate, după cum urmează:</p> <p>(i) aeronava îndeplinește condițiile de navigabilitate;</p> <p>(ii) aeronava este înmatriculată corespunzător;</p> <p>(iii) instrumentele și echipamentele necesare pentru efectuarea respectivului zbor sunt instalate în aeronavă și sunt funcționale, cu excepția cazului în care lista echipamentului minim (MEL) sau un document echivalent, după caz, permite funcționarea cu echipamente nefuncționale, dacă este cazul, astfel cum se prevede la punctele SPO.IDE.A.105 sau SPO.IDE.H.105;</p> <p>(iv) masa aeronavei și poziția centrului său de greutate permit efectuarea zborului în limitele prevăzute în documentația de navigabilitate;</p> <p>(v) toate echipamentele și bagajele sunt încărcate și asigurate corespunzător;</p> <p>(vi) limitările de operare a aeronavei, așa cum sunt specificate în manualul de zbor al aeronavei (AFM), nu vor fi depășite în niciun moment al zborului; și</p> <p>(vii) orice bază de date de navigație necesară pentru PBN este corespunzătoare și actuală;</p>	<p>respectate în conformitate cu manualul corespunzător;</p> <p>4. inițierea unui zbor numai în cazul în care este convins că toate limitările operaționale menționate la pct.6 alin.3) din anexa nr.3 la Codul aerian sunt respectate, după cum urmează:</p> <p>(i) aeronava îndeplinește condițiile de navigabilitate;</p> <p>(ii) aeronava este înmatriculată corespunzător;</p> <p>(iii) instrumentele și echipamentele necesare pentru efectuarea respectivului zbor sunt instalate în aeronavă și sunt funcționale, cu excepția cazului în care MEL sau un document echivalent, după caz, permite funcționarea cu echipamente nefuncționale, dacă este cazul, astfel cum se prevede la SPO.IDE.A.105 sau SPO.IDE.H.105;</p> <p>(iv) masa aeronavei și poziția centrului său de greutate permit efectuarea zborului în limitele prevăzute în documentația de navigabilitate;</p> <p>(v) toate echipamentele și bagajele sunt încărcate și asigurate corespunzător;</p> <p>(vi) limitările de operare a aeronavei, așa cum sunt specificate în AFM, nu vor fi depășite în niciun moment al zborului; și</p> <p>(vii) orice bază de date de navigație necesară pentru PBN este corespunzătoare și actuală;</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>5. neinițierea unui zbor în cazul în care acesta sau orice alt membru al echipajului sau specialist în executarea anumitor sarcini se află în incapacitatea de a-și exercita atribuțiile din cauze precum vătămare corporală, boală, oboseală sau efecte ale unor substanțe psihoactive;</p> <p>6. necontinuarea unui zbor dincolo de cel mai apropiat aerodrom sau loc de operare cu condiții meteorologice admisibile în cazul în care capacitatea sa de exercitare a atribuțiilor sau cea a oricărui membru al echipajului sau specialist în executarea anumitor sarcini este semnificativ redusă din cauze precum oboseală, boală sau lipsă de oxigen;</p> <p>7. decizia privind acceptarea unei aeronave care prezintă elemente inutilizabile permise de lista derogărilor de configurație (CDL) sau MEL, după caz;</p> <p>8. înregistrarea datelor de utilizare și a tuturor defecțiunilor cunoscute sau suspectate din aeronavă în jurnalul tehnic al aeronavei sau în jurnalul de bord al acesteia la terminarea zborului sau a seriei de zboruri; și</p> <p>9. se asigură că:</p> <p>(i) înregistratoarele de zbor nu sunt dezactivate sau oprite pe timpul zborului;</p> <p>(ii) în cazul unui eveniment, altul decât un accident sau un incident grav, care este raportat în conformitate cu ORO.GEN.160</p>	<p>5. neinițierea unui zbor în cazul în care acesta sau orice alt membru al echipajului sau specialist în executarea anumitor sarcini se află în incapacitatea de a-și exercita atribuțiile din cauze precum vătămare corporală, boală, oboseală sau efecte ale unor substanțe psihoactive;</p> <p>6. necontinuarea unui zbor dincolo de cel mai apropiat aerodrom sau loc de operare cu condiții meteorologice admisibile în cazul în care capacitatea sa de exercitare a atribuțiilor sau cea a oricărui membru al echipajului sau specialist în executarea anumitor sarcini este semnificativ redusă din cauze precum oboseală, boală sau lipsă de oxigen;</p> <p>7. decizia privind acceptarea unei aeronave care prezintă elemente inutilizabile permise de CDL sau MEL, după caz;</p> <p>8. înregistrarea datelor de utilizare și a tuturor defecțiunilor cunoscute sau suspectate din aeronavă în jurnalul tehnic al aeronavei sau în jurnalul de bord al acesteia la terminarea zborului sau a seriei de zboruri; și</p> <p>9. se asigură că:</p> <p>(i) înregistratoarele de zbor nu sunt dezactivate sau oprite pe timpul zborului;</p> <p>(ii) în cazul unui eveniment, altul decât un accident sau un incident grav, care este raportat în conformitate cu ORO.GEN.160 lit.(a), înregistrările înregistratoarelor de zbor nu sunt șterse intenționat; și</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>litera (a), înregistrările înregistratoarelor de zbor nu sunt șterse intenționat și</p> <p>(iii) în cazul unui accident sau al unui incident grav, sau dacă păstrarea înregistrărilor înregistratoarelor de zbor este dispusă de autoritatea responsabilă de investigare:</p> <p>(A) înregistrările înregistratoarelor de zbor nu sunt șterse intenționat;</p> <p>(B) înregistratoarele de zbor sunt dezactivate imediat după încheierea zborului; și</p> <p>(C) înainte de ieșirea din compartimentul echipajului de zbor se iau măsuri de precauție pentru a păstra înregistrările înregistratoarelor de zbor.</p> <p>(b) Pilotul comandant este autorizat să refuze transportul sau să debarce orice persoană sau încărcătură care poate reprezenta un pericol potențial pentru siguranța aeronavei sau a ocupanților acesteia.</p> <p>(c) Pilotul comandant raportează cât mai curând posibil către serviciile de trafic aerian (ATS) corespunzătoare orice condiții meteorologice sau de zbor periculoase întâlnite, de natură să afecteze siguranța altor aeronave.</p> <p>(d) Fără a aduce atingere dispoziției de la litera (a) punctul 6, într-o operațiune cu echipaj multiplu, pilotul comandant poate continua un zbor dincolo de cel mai apropiat aerodrom cu condiții meteorologice</p>	<p>(iii) în cazul unui accident sau al unui incident grav, sau dacă păstrarea înregistrărilor înregistratoarelor de zbor este dispusă de autoritatea responsabilă de investigare:</p> <p>(A) înregistrările înregistratoarelor de zbor nu sunt șterse intenționat;</p> <p>(B) înregistratoarele de zbor sunt dezactivate imediat după încheierea zborului; și</p> <p>(C) înainte de ieșirea din compartimentul echipajului de zbor se iau măsuri de precauție pentru a păstra înregistrările înregistratoarelor de zbor.</p> <p>(b) Pilotul comandant este autorizat să refuze transportul sau să debarce orice persoană sau încărcătură care poate reprezenta un pericol potențial pentru siguranța aeronavei sau a ocupanților acesteia.</p> <p>(c) Pilotul comandant raportează cât mai curând posibil către ATS corespunzătoare orice condiții meteorologice sau de zbor periculoase întâlnite, de natură să afecteze siguranța altor aeronave.</p> <p>(d) Fără a aduce atingere dispoziției de la lit.(a) pct.6, într-o operațiune cu echipaj multiplu, pilotul comandant poate continua un zbor dincolo de cel mai apropiat aerodrom cu condiții meteorologice admisibile atunci când sunt instituite proceduri adecvate de reducere a riscurilor.</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>admisibile atunci când sunt instituite proceduri adecvate de reducere a riscurilor.</p> <p>(e) Într-o situație de urgență care necesită decizii și acțiuni imediate, pilotul comandant ia toate măsurile pe care le consideră necesare în circumstanțele respective, în conformitate cu punctul 7d din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008. În aceste cazuri, el/ea se poate abate de la norme, proceduri și metode operaționale în interesul siguranței.</p> <p>(f) Pilotul comandant înaintează fără întârziere autorității competente un raport asupra unui act de intervenție ilicită și informează autoritatea locală desemnată.</p> <p>(g) Pilotul comandant înștiințează cea mai apropiată autoritate competentă prin cele mai rapide mijloace disponibile cu privire la orice accident care implică aeronava și care are ca rezultat vătămări corporale grave sau decesul unei persoane sau daune semnificative provocate aeronavei sau bunurilor materiale.</p>	<p>(e) Într-o situație de urgență care necesită decizii și acțiuni imediate, pilotul comandant ia toate măsurile pe care le consideră necesare în circumstanțele respective, în conformitate cu pct.24 din anexa nr.3 la Codul aerian. În aceste cazuri, el/ea se poate abate de la norme, proceduri și metode operaționale în interesul siguranței.</p> <p>(f) Pilotul comandant înaintează fără întârziere AAC un raport asupra unui act de intervenție ilicită și informează autoritatea locală desemnată.</p> <p>(g) Pilotul comandant înștiințează AAC și autoritatea responsabilă de investigare prin cele mai rapide mijloace disponibile cu privire la orice accident care implică aeronava și care are ca rezultat vătămări corporale grave sau decesul unei persoane sau daune semnificative provocate aeronavei sau bunurilor materiale.</p>		
<p>SPO.GEN.110 Respectarea actelor cu putere de lege și a procedurilor</p> <p>Pilotul comandant, membrii echipajului și specialiștii în executarea anumitor sarcini respectă actele cu putere de lege și procedurile statelor în care se derulează operațiunile.</p>	<p>SPO.GEN.110 Respectarea actelor cu putere de lege și a procedurilor</p> <p>Pilotul comandant, membrii echipajului și specialiștii în executarea anumitor sarcini respectă actele cu putere de lege și procedurile statelor în care se derulează operațiunile.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>SPO.GEN.115 Limbă comună Operatorul se asigură că toți membrii echipajului și specialiștii în executarea anumitor sarcini pot comunica între ei într-o limbă comună.</p>	<p>SPO.GEN.115 Limbă comună Operatorul se asigură că toți membrii echipajului și specialiștii în executarea anumitor sarcini pot comunica între ei într-o limbă comună.</p>	Compatibil	
<p>SPO.GEN.119 Rulajul la sol al aeronavelor Operatorul stabilește proceduri pentru rulajul la sol al aeronavelor în scopul de a asigura operarea în condiții de siguranță și de a spori siguranța pistei.</p>	<p>SPO.GEN.119 Rulajul la sol al aeronavelor Operatorul stabilește proceduri pentru rulajul la sol al aeronavelor în scopul de a asigura operarea în condiții de siguranță și de a spori siguranța pistei.</p>	Compatibil	
<p>SPO.GEN.120 Rularea la sol a avioanelor Operatorul se asigură că un avion rulează pe suprafața de mișcare a unui aerodrom doar în cazul în care în care persoana aflată la comenzi: (a) este un pilot calificat corespunzător; sau (b) a fost desemnată de operator și: 1. este competentă să efectueze rulajul la sol al avionului; 2. este competentă să folosească radiotelefonie dacă sunt necesare radiocomunicații; 3. a fost instruită cu privire la configurația, rutele, semnele, marcajele, luminile aerodromului, precum și la semnalele, instrucțiunile, frazeologia și procedurile de control al traficului aerian (ATC); și 4. se poate conforma standardelor operaționale necesare pentru deplasarea în siguranță a avionului pe aerodrom.</p>	<p>SPO.GEN.120 Rularea la sol a avioanelor Operatorul se asigură că un avion rulează pe suprafața de mișcare a unui aerodrom doar în cazul în care persoana aflată la comenzi: (a) este un pilot calificat corespunzător; sau (b) a fost desemnată de operator și: 1. este competentă să efectueze rulajul la sol al avionului; 2. este competentă să folosească radiotelefonie dacă sunt necesare radiocomunicații; 3. a fost instruită cu privire la configurația, rutele, semnele, marcajele, luminile aerodromului, precum și la semnalele, instrucțiunile, frazeologia și procedurile ATC; și 4. se poate conforma standardelor operaționale necesare pentru deplasarea în siguranță a avionului pe aerodrom.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>SPO.GEN.125 Pornirea rotoarelor Rotorul unui elicopter se pornește doar în scopul efectuării unui zbor cu un pilot calificat la comenzi.</p>	<p>SPO.GEN.125 Pornirea rotoarelor – elicopter Rotorul unui elicopter se pornește doar în scopul efectuării unui zbor cu un pilot calificat la comenzi.</p>	Compatibil	
<p>SPO.GEN.130 Dispozitive electronice portabile Operatorul nu permite niciunei persoane să utilizeze și ia toate măsurile necesare pentru a se asigura că nicio persoană nu utilizează, la bordul unei aeronave, un dispozitiv electronic portabil (PED) care poate afecta negativ performanțele sistemelor și ale echipamentelor aeronavei.</p>	<p>SPO.GEN.130 Dispozitive electronice portabile (PED) Operatorul nu permite niciunei persoane să utilizeze și ia toate măsurile necesare pentru a se asigura că nicio persoană nu utilizează, la bordul unei aeronave, un PED care poate afecta negativ performanțele sistemelor și ale echipamentelor aeronavei.</p>	Compatibil	
<p>SPO.GEN.131 Utilizarea documentației de zbor în format electronic (EFB) (a) În cazul în care se utilizează EFB la bordul unei aeronave, operatorul se asigură că EFB nu afectează negativ performanțele sistemelor sau ale echipamentelor aeronavei ori capacitatea membrului echipajului de zbor de a opera aeronava. (b) Înainte de a utiliza o aplicație EFB de tip B, operatorul are obligația: 1. de a efectua o evaluare a riscurilor legată de utilizarea dispozitivului EFB care găzduiește aplicația, de aplicația EFB în cauză și de funcția sau funcțiile asociate, în cadrul căreia se identifică riscurile asociate și se asigură că acestea sunt reduse în mod corespunzător. Evaluarea riscurilor abordează riscurile asociate interfeței om-</p>	<p>SPO.GEN.131 Utilizarea documentației de zbor în format electronic (EFB) (a) În cazul în care se utilizează EFB la bordul unei aeronave, operatorul se asigură că EFB nu afectează negativ performanțele sistemelor sau ale echipamentelor aeronavei ori capacitatea membrului echipajului de zbor de a opera aeronava. (b) Înainte de a utiliza o aplicație EFB de tip B, operatorul are obligația: 1. de a efectua o evaluare a riscurilor legată de utilizarea dispozitivului EFB care găzduiește aplicația, de aplicația EFB în cauză și de funcția sau funcțiile asociate, în cadrul căreia se identifică riscurile asociate și se asigură că acestea sunt reduse în mod corespunzător. Evaluarea riscurilor abordează riscurile asociate interfeței om-</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>mașină a dispozitivului EFB și a aplicației EFB în cauză și</p> <p>2. de a institui un sistem de administrare a EFB, inclusiv proceduri și cerințe de pregătire pentru administrarea și utilizarea dispozitivului EFB și a aplicației EFB.</p>	<p>mașină a dispozitivului EFB și a aplicației EFB în cauză; și</p> <p>2. de a institui un sistem de administrare a EFB, inclusiv proceduri și cerințe de pregătire pentru administrarea și utilizarea dispozitivului EFB și a aplicației EFB.</p>		
<p>SPO.GEN.135 Informații privind echipamentele de urgență și de supraviețuire transportate</p> <p>Operatorul se asigură că, în orice moment, există liste disponibile pentru o comunicare imediată către centrele de coordonare a salvării (RCC) conținând informații privind echipamentele de urgență și de supraviețuire de la bord.</p>	<p>SPO.GEN.135 Informații privind echipamentele de urgență și de supraviețuire transportate</p> <p>Operatorul se asigură că, în orice moment, există liste disponibile pentru o comunicare imediată către RCC conținând informații privind echipamentele de urgență și de supraviețuire de la bord</p>	Compatibil	
<p>SPO.GEN.140 Documente, manuale și informații care trebuie păstrate la bord</p> <p>(a) Următoarele documente, manuale și informații în original sau copii ale acestora se află la bord în timpul fiecărui zbor, dacă nu se specifică altfel mai jos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. manualul de zbor al aeronavei (AFM) sau un document/documente echivalent(e); 2. certificatul de înmatriculare în original; 3. certificatul de navigabilitate (CofA) în original; 4. certificatul de zgomot, dacă este cazul; 5. o copie a declarației, astfel cum se specifică în ORO.DEC.100 și, dacă este cazul, o copie a autorizației, astfel cum se specifică în ORO.SPO.110; 	<p>SPO.GEN.140 Documente, manuale și informații care trebuie păstrate la bord</p> <p>(a) Următoarele documente, manuale și informații în original sau copii ale acestora se află la bord în timpul fiecărui zbor, dacă nu se specifică altfel ca mai jos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. AFM sau un document ori documente echivalent(e); 2. certificatul de înmatriculare în original; 3. CofA în original; 4. certificatul de zgomot, dacă este cazul; 5. o copie a autorizației pentru operațiuni comerciale specializate prevăzută la ORO.SPO.100; 6. lista aprobărilor specifice, dacă este cazul; 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>6. lista aprobărilor specifice, dacă este cazul;</p> <p>7. licența pentru utilizarea stației radio a aeronavei, dacă este cazul;</p> <p>8. certificatul (certIFICATELE) de asigurare de răspundere civilă;</p> <p>9. jurnalul de bord sau un document echivalent pentru aeronavă;</p> <p>10. jurnalul tehnic al aeronavei, în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 1321/2014, dacă este cazul;</p> <p>11. detaliile planului de zbor ATS depus, dacă este cazul;</p> <p>12. hărțile aeronautice actualizate și corespunzătoare pentru ruta zborului propus și pentru toate rutele pe care este rezonabil să se prevadă că poate fi deviat zborul;</p> <p>13. procedurile și informațiile privind semnalele vizuale care trebuie utilizate de aeronava interceptoare și de aeronava interceptată;</p> <p>14. informații privind serviciile de căutare și salvare pentru zona zborului avut în vedere;</p> <p>15. părțile în vigoare ale manualului de operațiuni și/sau ale SOP sau AFM care sunt relevante pentru atribuțiile membrilor echipajului și ale specialiștilor în executarea anumitor, care să fie ușor accesibile acestora;</p> <p>16. MEL sau CDL, dacă este cazul;</p> <p>17. avizele corespunzătoare către navigatori (NOTAM) și documentația de informare</p>	<p>7. autorizația pentru stația radio a aeronavei, dacă este cazul;</p> <p>8. copia contractului (contractelor) de asigurare și a certificatului/poliței (certificatelor/polițelor) de asigurare pentru răspunderea civilă față de pasageri, bagaje și mărfuri, precum și pentru răspunderea civilă față de părți terțe;</p> <p>9. jurnalul de bord sau un document echivalent pentru aeronavă;</p> <p>10. jurnalul tehnic al aeronavei, în conformitate cu Regulamentul privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu;</p> <p>11. detaliile planului de zbor ATS depus, dacă este cazul;</p> <p>12. hărțile aeronautice actualizate și corespunzătoare pentru ruta zborului propus și pentru toate rutele pe care este rezonabil să se prevadă că poate fi deviat zborul;</p> <p>13. procedurile și informațiile privind semnalele vizuale care trebuie utilizate de aeronava interceptoare și de aeronava interceptată;</p> <p>14. informații privind serviciile de căutare și salvare pentru zona zborului avut în vedere;</p> <p>15. părțile în vigoare ale manualului de operațiuni și/sau ale SOP sau AFM care</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>privind serviciile de informare aeronautică (AIS);</p> <p>18. informațiile meteorologice corespunzătoare, dacă este cazul;</p> <p>19. manifestele încărcăturii, dacă este cazul; și</p> <p>20. orice altă documentație care poate fi relevantă pentru zbor sau care este solicitată de statele interesate de zbor.</p> <p>(b) Fără a aduce atingere literei (a), documentele și informațiile de la litera (a) punctele 2-11, litera (a) punctul 14, litera (a) punctul 17, litera (a) punctul 18 și litera (a) punctul 19 pot fi păstrate la aerodrom sau la locul de operare în cazul zborurilor:</p> <p>1. ale căror decolare și aterizare sunt prevăzute a avea loc pe același aerodrom sau loc de operare; sau</p> <p>2. care rămân la o distanță sau într-o zonă determinată de autoritatea competentă în conformitate cu ARO.OPS.210.</p> <p>(d) În cazul pierderii sau furtului documentelor specificate la litera (a) punctele 2-8, se permite continuarea operațiunii până când zborul ajunge la destinație sau într-un loc în care se pot furniza documente înlocuitoare.</p> <p>(e) Operatorul prezintă, într-o perioadă rezonabilă de timp de la solicitarea de către autoritatea competentă, documentele care trebuie transportate la bord.</p>	<p>sunt relevante pentru atribuțiile membrilor echipajului și ale specialiștilor în executarea anumitor, care să fie ușor accesibile acestora;</p> <p>16. MEL sau CDL, dacă este cazul;</p> <p>17. NOTAM și documentația de informare AIS corespunzătoare;</p> <p>18. informațiile meteorologice corespunzătoare, dacă este cazul;</p> <p>19. manifestele încărcăturii, dacă este cazul; și</p> <p>20. orice altă documentație care poate fi relevantă pentru zbor sau care este solicitată de statele implicate în zborul respectiv.</p> <p>(b) Fără a aduce atingere lit.(a), documentele și informațiile de la lit.(a) pct.2-11, lit.(a) pct.14, lit.(a) pct.17, lit.(a) pct.18 și lit.(a) pct.19 pot fi păstrate la aerodrom sau la locul de operare în cazul zborurilor:</p> <p>1. ale căror decolare și aterizare sunt prevăzute a avea loc pe același aerodrom sau loc de operare; sau</p> <p>2. care rămân la o distanță sau într-o zonă determinată de AAC în conformitate ARO.OPS.210.</p> <p>(c) În cazul pierderii sau furtului documentelor specificate la lit.(a) pct.2-8, se permite continuarea operațiunii până când zborul ajunge la destinație sau într-un loc în care se pot furniza documente înlocuitoare.</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	(d) Operatorul prezintă, într-o perioadă rezonabilă de timp de la solicitarea de către AAC, documentele care trebuie să se afle la bord.		
<p>SPO.GEN.145 Tratarea înregistrărilor efectuate de înregistratoarele de zbor: păstrare, producere, protejare și utilizare</p> <p>(a) După un accident, un incident grav sau un eveniment identificat de autoritatea responsabilă cu investigarea, operatorul unei aeronave trebuie să păstreze datele originale înregistrate de înregistratoarele de zbor timp de 60 de zile sau până la primirea unor dispoziții contrare din partea autorității responsabile cu investigarea.</p> <p>(b) Operatorul trebuie să realizeze verificări și evaluări operaționale ale înregistrărilor pentru a asigura buna funcționare neîntreruptă a înregistratoarelor de zbor care trebuie să fie transportate la bord.</p> <p>(c) Operatorul trebuie să asigure păstrarea înregistrărilor parametrilor de zbor și ale mesajelor comunicărilor prin legături de date care trebuie înregistrate de înregistratoarele de zbor. Cu toate acestea, în scopul încercării și întreținerii acestor înregistratoare de zbor, se poate șterge, în momentul încercării, până la o oră din cel mai vechi material înregistrat.</p> <p>(d) Operatorul trebuie să păstreze și să țină la zi documentația care prezintă informațiile</p>	<p>SPO.GEN.145 Tratarea înregistrărilor efectuate de înregistratoarele de zbor: păstrare, producere, protejare și utilizare</p> <p>(a) După un accident, un incident grav sau un eveniment identificat de autoritatea responsabilă de investigare, operatorul unei aeronave trebuie să păstreze datele originale înregistrate de înregistratoarele de zbor timp de 60 de zile sau până la primirea unor dispoziții contrare din partea autorității responsabile cu investigarea.</p> <p>(b) Operatorul trebuie să realizeze verificări și evaluări operaționale ale înregistrărilor pentru a asigura buna funcționare neîntreruptă a înregistratoarelor de zbor care trebuie să fie transportate la bord.</p> <p>(c) Operatorul trebuie să asigure păstrarea înregistrărilor parametrilor de zbor și ale mesajelor comunicărilor prin legături de date care trebuie înregistrate de înregistratoarele de zbor. Cu toate acestea, în scopul încercării și întreținerii acestor înregistratoare de zbor, se poate șterge, în momentul încercării, până la o oră din cel mai vechi material înregistrat.</p> <p>(d) Operatorul trebuie să păstreze și să țină la zi documentația care prezintă informațiile</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>necesare pentru transformarea datelor de zbor neprelucrate în parametri de zbor exprimați prin unități operabile.</p> <p>(e) Operatorul trebuie să pună la dispoziție orice înregistrări efectuate de un înregistrator de zbor care au fost păstrate, dacă autoritatea competentă decide astfel.</p> <p>(f) Fără a aduce atingere Regulamentelor (UE) nr. 996/2010 și (UE) 2016/679 și cu excepția cazului în care se urmărește asigurarea bunei funcționări a înregistratorului de zbor:</p> <p>1. Înregistrările audio efectuate de un înregistrator de zbor nu sunt divulgate sau utilizate decât dacă se îndeplinesc toate condițiile următoare:</p> <p>(i) există o procedură referitoare la tratarea acestor înregistrări audio și a transcrierii lor;</p> <p>(ii) toți membrii echipajului și întregul personal de întreținere implicat și-au dat acordul în prealabil;</p> <p>(iii) aceste înregistrări audio sunt utilizate numai pentru menținerea sau îmbunătățirea siguranței.</p> <p>1a. Atunci când se inspectează înregistrările audio efectuate de înregistratorul de zbor pentru a se asigura buna funcționare a înregistratorului de zbor, operatorul trebuie să protejeze confidențialitatea acestor înregistrări audio și să se asigure că nu sunt</p>	<p>necesare pentru transformarea datelor de zbor neprelucrate în parametri de zbor exprimați prin unități operabile.</p> <p>(e) Operatorul trebuie să pună la dispoziție orice înregistrări efectuate de un înregistrator de zbor care au fost păstrate, dacă AAC decide astfel.</p> <p>(f) Fără a aduce atingere cadrului normativ cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor din aviația civilă și cadrului normativ privind protecția datelor cu caracter personal și cu excepția cazului în care se urmărește asigurarea bunei funcționări a înregistratorului de zbor:</p> <p>1. Înregistrările audio efectuate de un înregistrator de zbor nu sunt divulgate sau utilizate decât dacă se îndeplinesc toate condițiile următoare:</p> <p>(i) există o procedură referitoare la tratarea acestor înregistrări audio și a transcrierii lor;</p> <p>(ii) toți membrii echipajului și întregul personal de întreținere implicat și-au dat acordul în prealabil;</p> <p>(iii) aceste înregistrări audio sunt utilizate numai pentru menținerea sau îmbunătățirea siguranței.</p> <p>1a. Atunci când se inspectează înregistrările audio efectuate de înregistratorul de zbor pentru a se asigura buna funcționare a înregistratorului de zbor, operatorul trebuie să protejeze confidențialitatea acestor înregistrări audio și să se asigure că nu sunt</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>divulgate sau folosite în alte scopuri decât pentru a asigura buna funcționare a înregistratorului de zbor.</p> <p>2. Parametrii de zbor sau mesajele comunicate prin legături de date înregistrate de un înregistrator de zbor nu se folosesc în alte scopuri decât pentru investigarea unui accident sau incident a cărui raportare este obligatorie. Această limitare nu se aplică decât dacă înregistrările în cauză îndeplinesc oricare dintre următoarele condiții:</p> <p>(i) sunt folosite de operator exclusiv în scopuri de navigabilitate sau de întreținere;</p> <p>(ii) sunt anonimizate;</p> <p>(iii) sunt divulgate în cadrul unor proceduri securizate.</p> <p>3. Cu excepția cazului în care se urmărește asigurarea bunei funcționări a înregistratorului de zbor, imaginile din compartimentul echipajului de zbor care sunt înregistrate de un înregistrator de zbor nu sunt divulgate sau utilizate decât dacă se îndeplinesc toate condițiile următoare:</p> <p>(i) există o procedură referitoare la tratarea acestor înregistrări de imagini;</p> <p>(ii) toți membrii echipajului și întregul personal de întreținere implicat și-au dat acordul în prealabil;</p> <p>(iii) aceste înregistrări de imagini sunt utilizate numai pentru menținerea sau îmbunătățirea siguranței.</p>	<p>divulgate sau folosite în alte scopuri decât pentru a asigura buna funcționare a înregistratorului de zbor.</p> <p>2. Parametrii de zbor sau mesajele comunicate prin legături de date înregistrate de un înregistrator de zbor nu se folosesc în alte scopuri decât pentru investigarea unui accident sau incident a cărui raportare este obligatorie. Această limitare nu se aplică decât dacă înregistrările în cauză îndeplinesc oricare dintre următoarele condiții:</p> <p>(i) sunt folosite de operator exclusiv în scopuri de navigabilitate sau de întreținere;</p> <p>(ii) sunt anonimizate;</p> <p>(iii) sunt divulgate în cadrul unor proceduri securizate.</p> <p>3. Cu excepția cazului în care se urmărește asigurarea bunei funcționări a înregistratorului de zbor, imaginile din compartimentul echipajului de zbor care sunt înregistrate de un înregistrator de zbor nu sunt divulgate sau utilizate decât dacă se îndeplinesc toate condițiile următoare:</p> <p>(i) există o procedură referitoare la tratarea acestor înregistrări de imagini;</p> <p>(ii) toți membrii echipajului și întregul personal de întreținere implicat și-au dat acordul în prealabil;</p> <p>(iii) aceste înregistrări de imagini sunt utilizate numai pentru menținerea sau îmbunătățirea siguranței.</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>3a. Atunci când imaginile din compartimentul echipajului de zbor care sunt înregistrate de un înregistrator de zbor sunt inspectate pentru a se asigura buna funcționare a înregistratorului de zbor:</p> <p>(i) aceste imagini nu sunt divulgate sau utilizate în alte scopuri decât pentru a asigura buna funcționare a înregistratorului de zbor;</p> <p>(ii) dacă există probabilitatea ca în imagini să fie vizibile părți ale corpului membrilor echipajului, operatorul trebuie să asigure confidențialitatea acestor imagini.</p>	<p>3a. Atunci când imaginile din compartimentul echipajului de zbor care sunt înregistrate de un înregistrator de zbor sunt inspectate pentru a se asigura buna funcționare a înregistratorului de zbor:</p> <p>(i) aceste imagini nu sunt divulgate sau utilizate în alte scopuri decât pentru a asigura buna funcționare a înregistratorului de zbor;</p> <p>(ii) dacă există probabilitatea ca în imagini să fie vizibile părți ale corpului membrilor echipajului, operatorul trebuie să asigure confidențialitatea acestor imagini.</p>		
<p>SPO.GEN.150 Transportul bunurilor periculoase</p> <p>(a) Transportul aerian al bunurilor periculoase se desfășoară în conformitate cu anexa 18 la Convenția de la Chicago așa cum a fost modificată și detaliată ultima dată prin Instrucțiunile tehnice privind siguranța transportului aerian al bunurilor periculoase (documentul 9284-AN/905 al OACI), incluzând apendicele, adăugirile și orice addendum sau rectificare a acesteia.</p> <p>(b) Bunurile periculoase pot fi transportate numai de către un operator aprobat în conformitate cu subpartea G din anexa V (partea SPA) la Regulamentul (CE) nr. 965/2012, cu excepția cazului în care:</p> <p>1. nu fac obiectul instrucțiunilor tehnice în conformitate cu partea 1 a acestor instrucțiuni;</p>	<p>SPO.GEN.150 Transportul bunurilor periculoase</p> <p>(a) Transportul aerian al bunurilor periculoase se desfășoară în conformitate cu CTTABP și instrucțiunile tehnice (Doc 9284), incluzând apendicele, adăugirile și orice addendum sau rectificare a acesteia.</p> <p>(b) Bunurile periculoase pot fi transportate numai de către un operator care a obținut aprobarea din partea AAC în conformitate cu CT-TABP și subpartea G din anexa nr.5 (Partea SPA), cu excepția cazului în care:</p> <p>1. nu fac obiectul instrucțiunilor tehnice (Doc 9284) în conformitate cu partea 1 a acestor instrucțiuni;</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>2. sunt transportate de specialiști în executarea anumitor sarcini sau de membri ai echipajului sau se află în bagaje care nu se află la proprietar, în conformitate cu partea 8 a instrucțiunilor tehnice;</p> <p>3. sunt necesare la bordul aeronavei în scopuri specializate în conformitate cu instrucțiunile tehnice;</p> <p>4. se utilizează pentru a facilita siguranța zborului în cazul în care transportul la bordul aeronavei este rezonabil pentru asigurarea disponibilității acestora în timp util în scopuri operaționale, indiferent dacă se impune sau nu transportul ori se prevede sau nu utilizarea în legătură cu un anumit zbor a unor astfel de obiecte sau substanțe.</p> <p>(c) Operatorul instituie proceduri care să asigure luarea tuturor măsurilor rezonabile pentru prevenirea transportului neintenționat de bunuri periculoase la bord.</p> <p>(d) Operatorul pune la dispoziția membrilor personalului informațiile necesare care să le permită îndeplinirea responsabilităților, așa cum se prevede în instrucțiunile tehnice.</p> <p>(e) În conformitate cu instrucțiunile tehnice, operatorul trebuie să raporteze fără întârziere autorității competente și autorității corespunzătoare a statului în care a avut loc evenimentul în cazul:</p>	<p>2. sunt transportate de specialiști în executarea anumitor sarcini sau de membri ai echipajului sau se află în bagaje care nu se află la proprietar, în conformitate cu partea 8 a instrucțiunilor tehnice (Doc 9284);</p> <p>3. sunt necesare la bordul aeronavei în scopuri specializate în conformitate cu instrucțiunile tehnice (Doc 9284);</p> <p>4. se utilizează pentru a facilita siguranța zborului în cazul în care transportul la bordul aeronavei este rezonabil pentru asigurarea disponibilității acestora în timp util în scopuri operaționale, indiferent dacă se impune sau nu transportul ori se prevede sau nu utilizarea în legătură cu un anumit zbor a unor astfel de obiecte sau substanțe.</p> <p>(c) Operatorul instituie proceduri care să asigure luarea tuturor măsurilor rezonabile pentru prevenirea transportului neintenționat de bunuri periculoase la bord.</p> <p>(d) Operatorul pune la dispoziția membrilor personalului informațiile necesare care să le permită îndeplinirea responsabilităților, așa cum se prevede în Instrucțiunile tehnice.</p> <p>(e) În conformitate cu CT-TABP și instrucțiunile tehnice (Doc 9284), operatorul trebuie să raporteze fără întârziere autorității responsabilă de investigare, AAC și autorității corespunzătoare a statului în care a avut loc evenimentul în cazul:</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>1. oricărui incident sau accident legat de bunurile periculoase;</p> <p>2. găsirii de bunuri periculoase care sunt transportate de specialiști în executarea anumitor sarcini sau de membri ai echipajului sau care se află în bagajele acestora, atunci când nu se respectă partea 8 a instrucțiunilor tehnice.</p> <p>(f) Operatorul se asigură că specialiștilor în executarea anumitor sarcini li se oferă informații în legătură cu bunurile periculoase.</p> <p>(g) Operatorul se asigură că la punctele de acceptare a încărcăturii sunt disponibile afișe care oferă informații despre transportul bunurilor periculoase, conform prevederilor din Instrucțiunile tehnice.</p>	<p>1. oricărui incident sau accident legat de bunurile periculoase;</p> <p>2. găsirii de bunuri periculoase care sunt transportate de specialiști în executarea anumitor sarcini sau de membri ai echipajului sau care se află în bagajele acestora, atunci când nu se respectă partea 8 a instrucțiunilor tehnice (Doc 9284).</p> <p>(f) Operatorul se asigură că specialiștilor în executarea anumitor sarcini li se oferă informații în legătură cu bunurile periculoase.</p> <p>(g) Operatorul se asigură că la punctele de acceptare a încărcăturii sunt disponibile afișe care oferă informații despre transportul bunurilor periculoase, conform prevederilor din Instrucțiunile tehnice.</p>		
<p>SPO.GEN.155 Eliberarea de bunuri periculoase</p> <p>În timpul eliberării de bunuri periculoase, operatorul nu operează o aeronavă deasupra zonelor dens populate ale orașelor sau ale altor așezări ori deasupra unor adunări de persoane în aer liber.</p>	<p>SPO.GEN.155 Eliberarea de bunuri periculoase</p> <p>În timpul eliberării de bunuri periculoase, operatorul nu operează o aeronavă deasupra zonelor dens populate ale orașelor sau ale altor așezări ori deasupra unor adunări de persoane în aer liber.</p>	Compatibil	
<p>SPO.GEN.160 Transportul și utilizarea armelor</p> <p>(a) Dacă într-un zbor se transportă arme în scopul unei sarcini specializate, operatorul se asigură că acestea sunt asigurate atunci când nu se utilizează.</p> <p>(b) Un specialist în executarea anumitor sarcini care utilizează o armă ia toate măsurile necesare pentru a preveni punerea</p>	<p>SPO.GEN.160 Transportul și utilizarea armelor</p> <p>(a) Dacă într-un zbor se transportă arme în scopul unei sarcini specializate, operatorul se asigură că acestea sunt asigurate atunci când nu se utilizează.</p> <p>(b) Un specialist în executarea anumitor sarcini care utilizează o armă ia toate măsurile necesare pentru a preveni punerea</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
în pericol a aeronavei și a persoanelor de la bord sau de la sol.	în pericol a aeronavei și a persoanelor de la bord sau de la sol.		
<p>SPO.GEN.165 Accesul în compartimentul echipajului de zbor Pilotul comandant ia decizia finală privind accesul în compartimentul echipajului de zbor și se asigură că:</p> <p>(a) din motive de siguranță, accesul în compartimentul echipajului de zbor nu distrage atenția și/sau nu împiedică efectuarea zborului; și</p> <p>(b) toate persoanele transportate în compartimentul echipajului de zbor sunt familiarizate cu procedurile de siguranță relevante.</p>	<p>SPO.GEN.165 Accesul în compartimentul echipajului de zbor Pilotul comandant ia decizia finală privind accesul în compartimentul echipajului de zbor și se asigură că:</p> <p>(a) din motive de siguranță, accesul în compartimentul echipajului de zbor nu distrage atenția și/sau nu împiedică efectuarea zborului; și</p> <p>(b) toate persoanele transportate în compartimentul echipajului de zbor sunt familiarizate cu procedurile de siguranță relevante.</p>	Compatibil	
<p>SUBPARTEA B PROCEDURI OPERAȚIONALE SPO.OP.100 Folosirea aerodromurilor și a locurilor de operare Operatorul utilizează numai aerodromuri sau locuri de operare care sunt adecvate tipului de aeronavă și operațiunii în cauză.</p>	<p>SUBPARTEA B PROCEDURI OPERAȚIONALE SPO.OP.100 Folosirea aerodromurilor și a locurilor de operare Operatorul utilizează numai aerodromuri sau locuri de operare care sunt adecvate tipului de aeronavă și operațiunii în cauză.</p>	Compatibil	
<p>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</p>	<p>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</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
zbor, ținând seama de procedurile stabilite de statul aerodromului sau de statul spațiului aerian, dacă este cazul.	zbor, ținând seama de procedurile stabilite de statul aerodromului sau de statul spațiului aerian, dacă este cazul.		
<p>SPO.OP.105 Specificarea aerodromurilor izolate – avioane</p> <p>Pentru politica de selectare a aerodromurilor de rezervă și pentru politica de planificare a combustibilului/energiei și de replanificare în timpul zborului, operatorul trebuie să nu considere un aerodrom ca aerodrom izolat decât dacă timpul de zbor până la cel mai apropiat aerodrom de rezervă la destinație cu condiții meteorologice admisibile este mai mare de:</p> <p>(a) pentru avioane cu motoare cu piston, 60 de minute sau</p> <p>(b) pentru avioane cu motor cu turbină, 90 de minute.</p>	<p>SPO.OP.105 Specificarea aerodromurilor izolate – avioane</p> <p>Pentru politica de selectare a aerodromurilor de rezervă și pentru politica de planificare a combustibilului/energiei și de replanificare în timpul zborului, operatorul trebuie să nu considere un aerodrom ca aerodrom izolat decât dacă timpul de zbor până la cel mai apropiat aerodrom de rezervă la destinație cu condiții meteorologice admisibile este mai mare de:</p> <p>(a) pentru avioane cu motoare cu piston, 60 de minute sau</p> <p>(b) pentru avioane cu motor cu turbină, 90 de minute.</p>	Compatibil	
<p>SPO.OP.110 Minime de operare pe aerodrom – avioane și elicoptere</p> <p>(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.</p>	<p>SPO.OP.110 Minime de operare pe aerodrom – avioane și elicoptere</p> <p>(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.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(b) Metoda utilizată pentru stabilirea minimelor de operare pe aerodrom trebuie să țină seama de toate elementele următoare:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. componenta, competența și experiența echipajului de zbor; 10. IAP; 	<p>(b) Metoda utilizată pentru stabilirea minimelor de operare pe aerodrom trebuie să țină seama de următoarele elemente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 AFM; 4. dimensiunile și caracteristicile pistelor/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 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. componenta, competența și experiența echipajului de zbor; 10. IAP; 		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>11. caracteristicile aerodromului și serviciile de navigație aeriană (ANS) disponibile;</p> <p>12. toate minimele care este posibil să fie promulgate de statul aerodromului;</p> <p>13. condițiile prevăzute în orice aprobări specifice pentru operațiuni în condiții de vizibilitate redusă (LVO) sau pentru operațiuni cu credite operaționale și</p> <p>14. experiența operațională relevantă a operatorului.</p> <p>(c) Operatorul specifică o metodă de determinare a minimelor de operare pe aerodrom în manualul de operațiuni.</p>	<p>11. caracteristicile aerodromului și serviciile de navigație aeriană (ANS) disponibile;</p> <p>12. toate minimele care pot fi promulgate de statul aerodromului;</p> <p>13. condițiile prevăzute în orice aprobări specifice pentru operațiuni în condiții de vizibilitate redusă (LVO) sau pentru operațiuni cu credite operaționale;</p> <p>14. experiența operațională relevantă a operatorului.</p> <p>(c) Operatorul specifică o metodă de determinare a minimelor de operare pe aerodrom în manualul de operațiuni.</p>		
<p>SPO.OP.112 Minime de operare pe aerodrom – operațiuni de apropiere cu manevre la vedere efectuate cu avioane</p> <p>(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:</p> <p>1. OCH publicată pentru apropierea cu manevre la vedere aferentă categoriei de avion respective;</p> <p>2. înălțimea minimă pentru apropierea cu manevre la vedere determinată pe baza tabelului 1 sau</p> <p>3. înălțimea de luare a deciziei (DH)/MDH a IAP precedente.</p> <p>(b) Vizibilitatea minimă pentru o operațiune de apropiere cu manevre la</p>	<p>SPO.OP.112 Minime de operare pe aerodrom – operațiuni de apropiere cu manevre la vedere efectuate cu avioane</p> <p>(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:</p> <p>1. OCH publicată pentru apropierea cu manevre la vedere aferentă categoriei de avion respective;</p> <p>2. înălțimea minimă pentru apropierea cu manevre la vedere determinată pe baza tabelului 1; sau</p> <p>3. înălțimea de luare a deciziei (DH)/MDH a IAP precedente.</p> <p>(b) Vizibilitatea minimă pentru o operațiune de apropiere cu manevre la vedere cu</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>vedere cu avioane trebuie să fie cea mai mare dintre următoarele:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. <p><u>Tabelul 1</u> MDH și vizibilitatea minimă pentru apropierea cu manevre la vedere pe categorii de avioane</p>	<p>avioane trebuie să fie cea mai mare dintre următoarele:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. <p><u>Tabelul 1</u> MDH și vizibilitatea minimă pentru apropierea cu manevre la vedere pe categorii de avioane</p>		
<p>SPO.OP.113 Minime de operare pentru aerodromuri – operațiuni de apropiere cu manevre la vedere pe uscat cu elicoptere</p> <p>MDH pentru o operațiune de apropiere cu manevre la vedere pe uscat cu elicoptere nu trebuie să fie mai mică de 250 ft, iar vizibilitatea meteorologică nu trebuie să fie mai mică de 800 m.</p>	<p>SPO.OP.113 Minime de operare pentru aerodromuri – operațiuni de apropiere cu manevre la vedere pe uscat cu elicoptere</p> <p>MDH pentru o operațiune de apropiere cu manevre la vedere pe uscat cu elicoptere nu trebuie să fie mai mică de 250 ft, iar vizibilitatea meteorologică nu trebuie să fie mai mică de 800 m.</p>	Compatibil	
<p>SPO.OP.115 Proceduri de plecare și de apropiere – avioane și elicoptere</p> <p>(a) Pilotul comandant utilizează procedurile de plecare și de apropiere stabilite de statul aerodromului, dacă astfel de proceduri au fost publicate pentru pista sau FATO care urmează a fi utilizată.</p> <p>(b) Pilotul comandant poate devia de la o rută de plecare sau de sosire publicată sau de la o procedură de apropiere publicată:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. cu condiția să se respecte criteriile de trecere a obstacolelor, să se țină seama în 	<p>SPO.OP.115 Proceduri de plecare și de apropiere – avioane și elicoptere</p> <p>(a) Pilotul comandant utilizează procedurile de plecare și de apropiere stabilite pentru aerodromul respectiv, dacă astfel de proceduri au fost publicate pentru pista sau FATO care urmează a fi utilizată.</p> <p>(b) Pilotul comandant poate devia de la o rută de plecare sau de sosire publicată sau de la o procedură de apropiere publicată:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. cu condiția să se respecte criteriile de trecere a obstacolelor, să se țină seama în 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>totalitate de condițiile de operare și să se respecte orice autorizare ATC; sau</p> <p>2. dacă este dirijat radar de către o unitate ATC.</p> <p>(c) În cazul operațiunilor cu aeronave complexe motorizate, segmentul de apropiere finală trebuie parcurs în zbor după repere vizuale sau în conformitate cu procedurile de apropiere publicate.</p>	<p>totalitate de condițiile de operare și să se respecte orice autorizare ATC; sau</p> <p>2. dacă este dirijat radar de către o unitate ATC.</p> <p>(c) În cazul operațiunilor cu aeronave complexe motorizate, segmentul de apropiere finală trebuie parcurs în zbor după repere vizuale sau în conformitate cu procedurile de apropiere publicate.</p>		
<p>SPO.OP.116 Navigația bazată pe performanțe – avioane și elicoptere</p> <p>Operatorul se asigură că, atunci când PBN este necesară pentru ruta sau procedura de zbor:</p> <p>(a) specificația PBN relevantă este precizată în AFM sau în alt document care a fost aprobat de autoritatea de certificare în cadrul unei evaluări a navigabilității sau care se bazează pe o astfel de aprobare; și</p> <p>(b) aeronava este operată în conformitate cu specificația de navigație și cu limitările relevante indicate în AFM sau în celălalt document menționat mai sus.</p>	<p>SPO.OP.116 Navigația bazată pe performanțe – avioane și elicoptere</p> <p>Operatorul se asigură că atunci când PBN este necesară pentru ruta sau procedura de zbor:</p> <p>(a) specificația PBN relevantă este precizată în AFM sau în alt document care a fost aprobat de autoritatea de certificare în cadrul unei evaluări a navigabilității sau care se bazează pe o astfel de aprobare; și</p> <p>(b) aeronava este operată în conformitate cu specificația de navigație și cu limitările relevante indicate în AFM sau în celălalt document menționat mai sus.</p>	Compatibil	
<p>SPO.OP.120 Proceduri de reducere a zgomotului</p> <p>Pentru a reduce la minimum efectul zgomotului produs de aeronave, pilotul comandant trebuie să țină seama de procedurile de reducere a zgomotului publicate, asigurând în același timp prioritatea siguranței față de reducerea zgomotului.</p>	<p>SPO.OP.120 Proceduri de reducere a zgomotului</p> <p>Pentru a reduce la minimum efectul zgomotului produs de aeronave, pilotul comandant trebuie să țină seama de procedurile de reducere a zgomotului publicate, asigurând în același timp prioritatea siguranței față de reducerea zgomotului.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>SPO.OP.125 Altitudini minime de trecere a obstacolelor – zboruri în condiții IFR</p> <p>(a) Operatorul specifică o metodă de stabilire a altitudinilor minime de zbor care asigură distanța necesară pentru depășirea obstacolelor de la sol pentru toate segmentele de rută care urmează să fie parcurse în condiții IFR.</p> <p>(b) Pilotul comandant stabilește altitudinile minime de zbor pentru fiecare zbor efectuat pe baza acestei metode. Altitudinile minime de zbor trebuie să nu fie mai mici decât cele publicate de statul survolat.</p>	<p>SPO.OP.125 Altitudini minime de trecere a obstacolelor – zboruri în condiții IFR</p> <p>(a) Operatorul specifică o metodă de stabilire a altitudinilor minime de zbor care asigură distanța necesară pentru depășirea obstacolelor de la sol pentru toate segmentele de rută care urmează să fie parcurse în condiții IFR.</p> <p>(b) Pilotul comandant stabilește altitudinile minime de zbor pentru fiecare zbor efectuat pe baza acestei metode. Altitudinile minime de zbor trebuie să nu fie mai mici decât cele publicate în AIP.</p>	Compatibil	
<p>SPO.OP.130 Schema de combustibil/energie – avioane și elicoptere</p> <p>(a) Operatorul trebuie să stabilească, să implementeze și să mențină o schemă de combustibil/energie care să cuprindă:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. o politică de planificare a combustibilului/energiei și de replanificare în timpul zborului; precum și 2. o politică de gestionare a combustibilului/energiei în timpul zborului. <p>(b) Schema de combustibil/energie trebuie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. să fie adecvată pentru tipul sau tipurile de operațiuni efectuate; precum și 2. să corespundă capacității operatorului de a sprijini implementarea sa. 	<p>SPO.OP.130 Schema de combustibil/energie – avioane și elicoptere</p> <p>(a) Operatorul trebuie să stabilească, să implementeze și să mențină o schemă de combustibil/energie care să cuprindă:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. o politică de planificare a combustibilului/energiei și de replanificare în timpul zborului; precum și 2. o politică de gestionare a combustibilului/energiei în timpul zborului. <p>(b) Schema de combustibil/energie trebuie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. să fie adecvată pentru tipul sau tipurile de operațiuni efectuate; precum și 2. să corespundă capacității operatorului de a sprijini implementarea sa. 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>SPO.OP.131 Schema de combustibil/energie – politica de planificare a combustibilului/energiei și de replanificare în timpul zborului – avioane și elicoptere</p> <p>(a) Ca parte a schemei de combustibil/energie, operatorul trebuie să stabilească o politică de planificare a combustibilului/energiei și de replanificare în timpul zborului pentru a se asigura că aeronava transportă o cantitate suficientă de combustibil/energie utilizabil(ă) pentru a finaliza în condiții de siguranță zborul planificat și pentru a permite devieri de la operațiunea planificată.</p> <p>(b) Operatorul trebuie să se asigure că planificarea zborurilor din punctul de vedere al combustibilului/energiei se bazează cel puțin pe următoarele elemente:</p> <p>1. proceduri cuprinse în manualul de operațiuni, precum și:</p> <p>(i) date actuale specifice aeronavei, obținute dintr-un sistem de monitorizare a consumului de combustibil/energie sau, dacă nu sunt disponibile;</p> <p>(ii) date furnizate de producătorul aeronavei; precum și</p> <p>2. condițiile de operare în care urmează să se desfășoare zborul, inclusiv:</p> <p>(i) date privind consumul de combustibil/energie;</p> <p>(ii) masele anticipate;</p> <p>(iii) condițiile meteorologice preconizate;</p>	<p>SPO.OP.131 Schema de combustibil/energie – politica de planificare a combustibilului/energiei și de replanificare în timpul zborului – avioane și elicoptere</p> <p>(a) Ca parte a schemei de combustibil/energie, operatorul trebuie să stabilească o politică de planificare a combustibilului/energiei și de replanificare în timpul zborului pentru a se asigura că aeronava transportă o cantitate suficientă de combustibil/energie utilizabil(ă) pentru a finaliza în condiții de siguranță zborul planificat și pentru a permite devieri de la operațiunea planificată.</p> <p>(b) Operatorul trebuie să se asigure că planificarea zborurilor din punctul de vedere al combustibilului/energiei se bazează cel puțin pe următoarele elemente:</p> <p>1. proceduri cuprinse în manualul de operațiuni, precum și:</p> <p>(i) date actuale specifice aeronavei, obținute dintr-un sistem de monitorizare a consumului de combustibil/energie sau, dacă nu sunt disponibile;</p> <p>(ii) date furnizate de producătorul aeronavei; precum și</p> <p>2. condițiile de operare în care urmează să se desfășoare zborul, inclusiv:</p> <p>(i) date privind consumul de combustibil/energie;</p> <p>(ii) masele anticipate;</p> <p>(iii) condițiile meteorologice preconizate;</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(iv) efectele elementelor de întreținere amânate și/sau ale abaterilor de configurație; precum și</p> <p>(v) întârzierile anticipate.</p> <p>(c) Pentru avioane, operatorul trebuie să se asigure că în calculul combustibilului/energiei utilizabil(e) necesar(e) pentru un zbor, efectuat înainte de începerea zborului, sunt incluse:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. combustibilul/energia pentru rulajul la sol, care trebuie să nu fie sub cantitatea preconizată a fi utilizată înainte de decolare; 2. combustibilul/energia pentru zborul pe rută, care trebuie să fie cantitatea de combustibil/energie necesară pentru a permite avionului să zboare de la decolare sau de la punctul de replanificare în timpul zborului până la aterizarea pe aerodromul de destinație; 3. rezerva operațională de combustibil/energie, care trebuie să fie cantitatea de combustibil/energie necesară pentru a compensa factorii neprevăzuți; 4. combustibilul/energia pentru aerodromul de rezervă la destinație <p>(i) atunci când un zbor este operat cu cel puțin un aerodrom de rezervă la destinație, acesta/aceasta trebuie să fie cantitatea de combustibil/energie necesară pentru a zbura de la aerodromul de destinație la aerodromul de rezervă la destinație sau</p> <p>(ii) atunci când un zbor este operat fără un aerodrom de rezervă la destinație,</p>	<p>(iv) efectele elementelor de întreținere amânate și/sau ale abaterilor de configurație; precum și</p> <p>(v) întârzierile anticipate.</p> <p>(c) Pentru avioane, operatorul trebuie să se asigure că în calculul combustibilului/energiei utilizabil(e) necesar(e) pentru un zbor, efectuat înainte de începerea zborului, sunt incluse:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. combustibilul/energia pentru rulajul la sol, care trebuie să nu fie sub cantitatea preconizată a fi utilizată înainte de decolare; 2. combustibilul/energia pentru zborul pe rută, care trebuie să fie cantitatea de combustibil/energie necesară pentru a permite avionului să zboare de la decolare sau de la punctul de replanificare în timpul zborului până la aterizarea pe aerodromul de destinație; 3. rezerva operațională de combustibil/energie, care trebuie să fie cantitatea de combustibil/energie necesară pentru a compensa factorii neprevăzuți; 4. combustibilul/energia pentru aerodromul de rezervă la destinație: <p>(i) atunci când un zbor este operat cu cel puțin un aerodrom de rezervă la destinație, acesta/aceasta trebuie să fie cantitatea de combustibil/energie necesară pentru a zbura de la aerodromul de destinație la aerodromul de rezervă la destinație; sau</p> <p>(ii) atunci când un zbor este operat fără un aerodrom de rezervă la destinație,</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>acesta/aceasta trebuie să fie cantitatea de combustibil/energie necesară pentru a aștepta la aerodromul de destinație, în scopul de a compensa lipsa unui aerodrom de rezervă la destinație;</p> <p>5. rezerva finală de combustibil/energie care trebuie protejată pentru a asigura o aterizare în siguranță; operatorul trebuie să țină seama de toate elementele următoare, în ordinea de prioritate de mai jos, pentru a determina cantitatea rezervei finale de combustibil/energie:</p> <p>(i) gravitatea pericolului pentru persoane sau bunuri care ar putea rezulta în urma aterizării de urgență după epuizarea combustibilului/energiei;</p> <p>(ii) probabilitatea unor circumstanțe neprevăzute care fac ca rezerva finală de combustibil/energie să nu mai fie protejată;</p> <p>6. combustibilul/energia suplimentar(ă), dacă este necesar(ă) pentru tipul de operațiune în cauză; acesta/aceasta este cantitatea de combustibil/energie care permite avionului să efectueze o aterizare în siguranță la un aerodrom de rezervă pe rută pentru combustibil/energie (scenariu critic cu ERA pentru combustibil/energie) în eventualitatea unei defecțiuni la motoare sau a depresurizării, oricare dintre acestea necesită cantitatea cea mai mare de combustibil/energie, pe baza ipotezei că această defecțiune survine în punctul cel mai critic de-a lungul rutei; acest</p>	<p>acesta/aceasta trebuie să fie cantitatea de combustibil/energie necesară pentru a aștepta la aerodromul de destinație, în scopul de a compensa lipsa unui aerodrom de rezervă la destinație;</p> <p>5. rezerva finală de combustibil/energie care trebuie protejată pentru a asigura o aterizare în siguranță; operatorul trebuie să țină seama de toate elementele următoare, în ordinea de prioritate de mai jos, pentru a determina cantitatea rezervei finale de combustibil/energie:</p> <p>(i) gravitatea pericolului pentru persoane sau bunuri care ar putea rezulta în urma aterizării de urgență după epuizarea combustibilului/energiei;</p> <p>(ii) probabilitatea unor circumstanțe neprevăzute care fac ca rezerva finală de combustibil/energie să nu mai fie protejată;</p> <p>6. combustibilul/energia suplimentar(ă), dacă este necesar(ă) pentru tipul de operațiune în cauză; acesta/aceasta este cantitatea de combustibil/energie care permite avionului să efectueze o aterizare în siguranță la un aerodrom de rezervă pe rută pentru combustibil/energie (scenariu critic cu ERA pentru combustibil/energie) în eventualitatea unei defecțiuni la motoare sau a depresurizării, oricare dintre acestea necesită cantitatea cea mai mare de combustibil/energie, pe baza ipotezei că această defecțiune survine în punctul cel mai critic de-a lungul rutei; acest</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>combustibil/această energie suplimentar(ă) este necesar(ă) numai în cazul în care cantitatea minimă de combustibil/energie calculată în conformitate cu litera (c) subpunctele 2-5 nu este suficientă pentru o astfel de eventualitate;</p> <p>7. combustibilul/energia suplimentar(ă) pentru a ține seama de constrângerile operaționale specifice sau de întârzierile anticipate; precum și</p> <p>8. combustibilul/energia discreționar(ă), dacă este solicitat(ă) de pilotul comandant.</p> <p>(d) Pentru elicoptere, operatorul trebuie să se asigure că în calculul combustibilului/energiei utilizabil(e) necesar(e) pentru un zbor, efectuat înainte de începerea zborului, sunt incluse toate cele de mai jos:</p> <p>1. combustibilul/energia necesar(ă) pentru a zbura către aerodromul sau locul de operare unde este prevăzută aterizarea;</p> <p>2. dacă este necesar un aerodrom de rezervă la destinație, combustibilul/energia pentru aerodromul de rezervă la destinație, care trebuie să fie cantitatea de combustibil/energie necesară pentru a executa o apropiere întreruptă la aerodromul sau locul de operare unde este prevăzută aterizarea și, după aceea, pentru a zbura până la aerodromul de rezervă la destinație specificat, pentru a se apropia și a ateriza; precum și</p>	<p>combustibil/această energie suplimentar(ă) este necesar(ă) numai în cazul în care cantitatea minimă de combustibil/energie calculată în conformitate cu litera (c) subpunctele 2-5 nu este suficientă pentru o astfel de eventualitate;</p> <p>7. combustibilul/energia suplimentar(ă) pentru a ține seama de constrângerile operaționale specifice sau de întârzierile anticipate; precum și</p> <p>8. combustibilul/energia discreționar(ă), dacă este solicitat(ă) de pilotul comandant.</p> <p>(d) Pentru elicoptere, operatorul trebuie să se asigure că în calculul combustibilului/energiei utilizabil(e) necesar(e) pentru un zbor, efectuat înainte de începerea zborului, sunt incluse toate cele de mai jos:</p> <p>1. combustibilul/energia necesar(ă) pentru a zbura către aerodromul sau locul de operare unde este prevăzută aterizarea;</p> <p>2. dacă este necesar un aerodrom de rezervă la destinație, combustibilul/energia pentru aerodromul de rezervă la destinație, care trebuie să fie cantitatea de combustibil/energie necesară pentru a executa o apropiere întreruptă la aerodromul sau locul de operare unde este prevăzută aterizarea și, după aceea, pentru a zbura până la aerodromul de rezervă la destinație specificat, pentru a se apropia și a ateriza; precum și</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>3. rezerva finală de combustibil/energie care trebuie protejată pentru a asigura o aterizare în siguranță; operatorul trebuie să țină seama de toate elementele următoare, în ordinea de prioritate de mai jos, pentru a determina cantitatea rezervei finale de combustibil/energie:</p> <p>(i) gravitatea pericolului pentru persoane sau bunuri care ar putea rezulta în urma aterizării de urgență după epuizarea combustibilului/energiei; precum și</p> <p>(ii) probabilitatea unor circumstanțe neprevăzute care fac ca rezerva finală de combustibil/energie să nu mai fie protejată;</p> <p>4. combustibilul/energia suplimentar(ă) pentru a ține seama de constrângerile operaționale specifice sau de întârzierile anticipate; precum și</p> <p>5. combustibilul/energia discreționar(ă), dacă este solicitat(ă) de pilotul comandant.</p> <p>(e) Operatorul trebuie să se asigure că, dacă un zbor trebuie să se îndrepte către alt aerodrom de destinație decât cel planificat inițial, sunt disponibile proceduri de replanificare în timpul zborului pentru a calcula combustibilul/energia necesar(ă), proceduri care respectă dispozițiile literei (c) subpunctele 2-7 pentru avioane și ale literei (d) pentru elicoptere.</p> <p>(f) Pilotul comandant nu inițiază un zbor și nici nu îl continuă în eventualitatea unei replanificări în timpul zborului decât după ce s-a asigurat de faptul că aeronava are la</p>	<p>3. rezerva finală de combustibil/energie care trebuie protejată pentru a asigura o aterizare în siguranță; operatorul trebuie să țină seama de toate elementele următoare, în ordinea de prioritate de mai jos, pentru a determina cantitatea rezervei finale de combustibil/energie:</p> <p>(i) gravitatea pericolului pentru persoane sau bunuri care ar putea rezulta în urma aterizării de urgență după epuizarea combustibilului/energiei; precum și</p> <p>(ii) probabilitatea unor circumstanțe neprevăzute care fac ca rezerva finală de combustibil/energie să nu mai fie protejată;</p> <p>4. combustibilul/energia suplimentar(ă) pentru a ține seama de constrângerile operaționale specifice sau de întârzierile anticipate; precum și</p> <p>5. combustibilul/energia discreționar(ă), dacă este solicitat(ă) de pilotul comandant.</p> <p>(e) Operatorul trebuie să se asigure că, dacă un zbor trebuie să se îndrepte către alt aerodrom de destinație decât cel planificat inițial, sunt disponibile proceduri de replanificare în timpul zborului pentru a calcula combustibilul/energia necesar(ă), proceduri care respectă dispozițiile literei (c) subpunctele 2-7 pentru avioane și ale literei (d) pentru elicoptere.</p> <p>(f) Pilotul comandant nu inițiază un zbor și nici nu îl continuă în eventualitatea unei replanificări în timpul zborului decât după ce s-a asigurat de faptul că aeronava are la</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
bord cel puțin cantitatea planificată de combustibil/energie și de ulei utilizabil(ă) pentru a finaliza zborul în condiții de siguranță.	bord cel puțin cantitatea planificată de combustibil/energie și de ulei utilizabil(ă) pentru a finaliza zborul în condiții de siguranță.		
<p>SPO.OP.135 Informare privind siguranța</p> <p>(a) Operatorul se asigură că, înainte de decolare, specialiștilor în executarea anumitor sarcini li se asigură o scurtă informare cu privire la:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. echipamentele și procedurile în caz de urgență; 2. procedurile operaționale aferente sarcinii specializate înainte de fiecare zbor sau serie de zboruri. <p>(b) Informarea menționată la litera (a) punctul 2 poate fi înlocuită cu un program de pregătire inițială și periodică. Într-un astfel de caz, operatorul definește și cerințele privind experiența recentă.</p>	<p>SPO.OP.135 Informare privind siguranța</p> <p>(a) Operatorul se asigură că, înainte de decolare, specialiștilor în executarea anumitor sarcini li se asigură o scurtă informare cu privire la:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. echipamentele și procedurile în caz de urgență; 2. procedurile operaționale aferente sarcinii specializate înainte de fiecare zbor sau serie de zboruri. <p>(b) Informarea menționată la lit.(a) pct.2 poate fi înlocuită cu un program de pregătire inițială și periodică. Într-un astfel de caz, operatorul definește și cerințele privind experiența recentă.</p>	Compatibil	
<p>SPO.OP.140 Pregătirea zborului</p> <p>(a) Înainte de a iniția un zbor, pilotul comandant se asigură, prin toate mijloacele rezonabile disponibile, că instalațiile spațiale, de la sol și/sau de pe apă, inclusiv echipamentele de comunicare și mijloacele de navigație disponibile și necesare în mod direct pentru respectivul zbor în vederea operării în siguranță a aeronavei, sunt adecvate pentru tipul de operațiune în cadrul căreia urmează să fie efectuat zborul.</p>	<p>SPO.OP.140 Pregătirea zborului</p> <p>(a) Înainte de a iniția un zbor, pilotul comandant se asigură, prin toate mijloacele rezonabile disponibile, că instalațiile spațiale, de la sol și/sau de pe apă, inclusiv echipamentele de comunicare și mijloacele de navigație disponibile și necesare în mod direct pentru respectivul zbor în vederea operării în siguranță a aeronavei, sunt adecvate pentru tipul de operațiune în cadrul căreia urmează să fie efectuat zborul.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. 	<p>(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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. un studiu al rapoartelor și prognozelor meteorologice actuale disponibile; 2. un plan de acțiune alternativ pentru cazul în care zborul nu se poate efectua în modul în care s-a planificat din cauza condițiilor meteorologice. 		
<p>SPO.OP.143 Minime aplicabile pentru planificarea zborului în ceea ce privește aerodromurile de rezervă la destinație – avioane</p> <p>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,</p> <p>(a) în cazul unui aerodrom de rezervă cu o operațiune de apropiere instrumentală disponibilă cu DH mai mică de 250 ft,</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. un plafon de cel puțin 200 ft deasupra DH sau MDH asociate cu operațiunea de apropiere instrumentală și 	<p>SPO.OP.143 Minime aplicabile pentru planificarea zborului în ceea ce privește aerodromurile de rezervă la destinație – avioane</p> <p>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:</p> <p>(a) în cazul unui aerodrom de rezervă cu o operațiune de apropiere instrumentală disponibilă cu DH mai mică de 250 ft:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. un plafon de cel puțin 200 ft deasupra DH sau MDH asociate cu operațiunea de apropiere instrumentală; 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>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,</p> <p>(b) în cazul unui aerodrom de rezervă cu o operațiune de apropiere instrumentală cu DH sau MDH de 250 ft sau mai mult,</p> <p>1. un plafon de cel puțin 400 ft deasupra DH sau MDH asociate cu operațiunea de apropiere instrumentală și</p> <p>2. o vizibilitate de cel puțin 3 000 m sau,</p> <p>(c) în cazul unui aerodrom de rezervă fără procedură de apropiere instrumentală,</p> <p>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</p> <p>2. o vizibilitate de cel puțin 5 000 m.</p>	<p>2. o vizibilitate cel puțin egală cu cea mai mare dintre valorile de 1 500 m și de 800 m deasupra minimelor RVR/VIS ale operațiunii de apropiere instrumentală sau,</p> <p>(b) în cazul unui aerodrom de rezervă cu o operațiune de apropiere instrumentală cu DH sau MDH de 250 ft sau mai mult:</p> <p>1. un plafon de cel puțin 400 ft deasupra DH sau MDH asociate cu operațiunea de apropiere instrumentală;</p> <p>2. o vizibilitate de cel puțin 3 000 m; sau</p> <p>(c) în cazul unui aerodrom de rezervă fără procedură de apropiere instrumentală:</p> <p>1. un plafon cel puțin egal cu cea mai mare dintre valorile de 2 000 ft și înălțimea minimă de siguranță în condiții IFR;</p> <p>2. o vizibilitate de cel puțin 5 000 m.</p>		
<p>SPO.OP.144 Minime aplicabile pentru planificarea zborului în ceea ce privește aerodromurile de rezervă la destinație – elicoptere</p> <p>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,</p> <p>(a) în cazul unui aerodrom de rezervă cu IAP,</p> <p>1. un plafon de cel puțin 200 ft deasupra DH sau MDH asociate cu IAP și</p>	<p>SPO.OP.144 Minime aplicabile pentru planificarea zborului în ceea ce privește aerodromurile de rezervă la destinație – elicoptere</p> <p>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:</p> <p>(a) în cazul unui aerodrom de rezervă cu IAP:</p> <p>1. un plafon de cel puțin 200 ft deasupra DH sau MDH asociate cu IAP;</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>2. o vizibilitate de cel puțin 1 500 m pe timp de zi sau 3 000 m pe timp de noapte sau,</p> <p>(b) în cazul unui aerodrom de rezervă fără IAP,</p> <p>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</p> <p>2. o vizibilitate de cel puțin 1 500 m pe timp de zi sau 3 000 m pe timp de noapte.</p>	<p>2. o vizibilitate de cel puțin 1 500 m pe timp de zi sau 3 000 m pe timp de noapte; sau</p> <p>(b) în cazul unui aerodrom de rezervă fără IAP:</p> <p>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;</p> <p>2. o vizibilitate de cel puțin 1 500 m pe timp de zi sau de 3 000 m pe timp de noapte.</p>		
<p>SPO.OP.145 Aerodromuri de rezervă la decolare – avioane motorizate complexe</p> <p>(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.</p> <p>(b) Aerodromul de rezervă la decolare trebuie să se afle la următoarea distanță față de aerodromul de plecare:</p> <p>1. pentru avioanele cu două motoare, nu mai mult de o distanță echivalentă cu un timp de zbor de o oră la viteza de croazieră cu un singur motor în condiții standard de atmosferă calmă; și</p> <p>2. pentru avioanele cu trei sau mai multe motoare, nu mai mult de o distanță</p>	<p>SPO.OP.145 Aerodromuri de rezervă la decolare – avioane motorizate complexe</p> <p>(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, precum și în cazul în care revenirea la aerodromul de plecare nu ar fi posibilă din alte motive.</p> <p>(b) Aerodromul de rezervă la decolare trebuie să se afle la următoarea distanță față de aerodromul de plecare:</p> <p>1. pentru avioanele cu două motoare, nu mai mult de o distanță echivalentă cu un timp de zbor de o oră la viteza de croazieră cu un singur motor în condiții standard de atmosferă calmă; și</p> <p>2. pentru avioanele cu trei sau mai multe motoare, nu mai mult de o distanță echivalentă cu un timp de zbor de două ore</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>echivalentă cu un timp de zbor de două ore la viteza de croazieră cu un motor inoperant (OEI) în conformitate cu AFM, în condiții standard de atmosferă calmă.</p> <p>(c) Pentru ca un aerodrom să fie selectat ca aerodrom de rezervă la decolare, informațiile disponibile trebuie să indice că, la momentul estimat al utilizării, condițiile vor fi la nivelul sau peste nivelul minimelor de operare ale aerodromului pentru respectiva operațiune.</p>	<p>la viteza de croazieră cu un motor inoperant (OEI) în conformitate cu AFM, în condiții standard de atmosferă calmă.</p> <p>(c) Pentru ca un aerodrom să fie selectat ca aerodrom de rezervă la decolare, informațiile disponibile trebuie să indice că, la momentul estimat al utilizării, condițiile vor fi la nivelul sau peste nivelul minimelor de operare ale aerodromului pentru respectiva operațiune.</p>		
<p>SPO.OP.150 Aerodromuri de rezervă la destinație – avioane</p> <p>Pentru zborurile în condiții IFR, pilotul comandant trebuie să specifice în planul de zbor cel puțin un aerodrom de rezervă la destinație cu condiții meteorologice admisibile, cu excepția cazului în care:</p> <p>(a) informațiile meteorologice curente disponibile indică faptul că, în perioada cuprinsă între o oră înainte și o oră după ora estimată de sosire sau între ora reală de plecare și o oră după ora estimată de sosire, luându-se în considerare perioada mai scurtă dintre acestea, apropierea și aterizarea pot fi efectuate în condiții meteorologice de zbor la vedere (VMC); sau</p> <p>(b) locul avut în vedere pentru aterizare este desemnat ca aerodrom izolat și:</p> <p>1. pentru aerodromul avut în vedere pentru aterizare este prevăzută o procedură de apropiere instrumentală; precum și</p>	<p>SPO.OP.150 Aerodromuri de rezervă la destinație – avioane</p> <p>Pentru zborurile în condiții IFR, pilotul comandant trebuie să specifice în planul de zbor cel puțin un aerodrom de rezervă la destinație cu condiții meteorologice admisibile, cu excepția cazului în care:</p> <p>(a) informațiile meteorologice curente disponibile indică faptul că, în perioada cuprinsă între o oră înainte și o oră după ora estimată de sosire sau între ora reală de plecare și o oră după ora estimată de sosire, luându-se în considerare perioada mai scurtă dintre acestea, apropierea și aterizarea pot fi efectuate în condiții VMC; sau</p> <p>(b) locul avut în vedere pentru aterizare este desemnat ca aerodrom izolat și:</p> <p>1. pentru aerodromul avut în vedere pentru aterizare este prevăzută o procedură de apropiere instrumentală; precum și</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>2. informațiile meteorologice curente disponibile indică faptul că, în perioada cuprinsă între 2 ore înainte și 2 ore după ora estimată de sosire sau între ora reală de plecare și 2 ore după ora estimată de sosire, luându-se în considerare perioada mai scurtă dintre acestea, vor exista ambele condiții meteorologice următoare:</p> <p>(i) baza norilor este cu cel puțin 300 m (1 000 ft) peste minima asociată procedurii de apropiere instrumentală;</p> <p>(ii) vizibilitatea este de cel puțin 5,5 km sau cu 4 km peste minima asociată procedurii.</p>	<p>2. informațiile meteorologice curente disponibile indică faptul că, în perioada cuprinsă între 2 ore înainte și 2 ore după ora estimată de sosire sau între ora reală de plecare și 2 ore după ora estimată de sosire, luându-se în considerare perioada mai scurtă dintre acestea, vor exista ambele condiții meteorologice următoare:</p> <p>(i) baza norilor este cu cel puțin 300 m (1 000 ft) peste minima asociată procedurii de apropiere instrumentală;</p> <p>(ii) vizibilitatea este de cel puțin 5,5 km sau cu 4 km peste minima asociată procedurii.</p>		
<p>SPO.OP.151 Aerodromuri de rezervă la destinație – elicoptere</p> <p>Pentru zborurile în condiții IFR, pilotul comandant trebuie să specifice în planul de zbor cel puțin un aerodrom de rezervă la destinație cu condiții meteorologice admisibile, cu excepția cazului în care:</p> <p>(a) pentru aerodromul avut în vedere pentru aterizare este prevăzută o procedură de apropiere instrumentală, iar informațiile meteorologice curente disponibile indică faptul că, în perioada cuprinsă între două ore înainte și două ore după ora estimată de sosire sau între ora reală de plecare și două ore după ora estimată de sosire, luându-se în considerare perioada mai scurtă dintre acestea, vor exista următoarele condiții meteorologice:</p>	<p>SPO.OP.151 Aerodromuri de rezervă la destinație – elicoptere</p> <p>Pentru zborurile în condiții IFR, pilotul comandant trebuie să specifice în planul de zbor cel puțin un aerodrom de rezervă la destinație cu condiții meteorologice admisibile, cu excepția cazului în care:</p> <p>(a) pentru aerodromul avut în vedere pentru aterizare este prevăzută o procedură de apropiere instrumentală, iar informațiile meteorologice curente disponibile indică faptul că, în perioada cuprinsă între două ore înainte și două ore după ora estimată de sosire sau între ora reală de plecare și două ore după ora estimată de sosire, luându-se în considerare perioada mai scurtă dintre acestea, vor exista următoarele condiții meteorologice:</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>1. baza norilor este cu cel puțin 120 m (400 ft) peste minima asociată procedurii de apropiere instrumentală; și</p> <p>2. vizibilitatea este cu cel puțin 1 500 m peste minima asociată procedurii; sau</p> <p>(b) locul prevăzut pentru aterizare este izolat și:</p> <p>1. pentru aerodromul avut în vedere pentru aterizare este prevăzută o procedură de apropiere instrumentală;</p> <p>2. informațiile meteorologice curente disponibile indică faptul că, în perioada cuprinsă între două ore înainte și două ore după ora estimată de sosire, vor exista următoarele condiții meteorologice:</p> <p>(i) baza norilor este cu cel puțin 120 m (400 ft) peste minima asociată procedurii de apropiere instrumentală;</p> <p>(ii) vizibilitatea este cu cel puțin 1 500 m peste minima asociată procedurii.</p>	<p>1. baza norilor este cu cel puțin 120 m (400 ft) peste minima asociată procedurii de apropiere instrumentală; și</p> <p>2. vizibilitatea este cu cel puțin 1 500 m peste minima asociată procedurii; sau</p> <p>(b) locul prevăzut pentru aterizare este izolat și:</p> <p>1. pentru aerodromul avut în vedere pentru aterizare este prevăzută o procedură de apropiere instrumentală;</p> <p>2. informațiile meteorologice curente disponibile indică faptul că, în perioada cuprinsă între două ore înainte și două ore după ora estimată de sosire, vor exista următoarele condiții meteorologice:</p> <p>(i) baza norilor este cu cel puțin 120 m (400 ft) peste minima asociată procedurii de apropiere instrumentală;</p> <p>(ii) vizibilitatea este cu cel puțin 1 500 m peste minima asociată procedurii;</p>		
<p>SPO.OP.152 Aerodromuri de destinație – operațiuni de apropiere instrumentală</p> <p>Pilotul comandant trebuie să se asigure că sunt disponibile mijloace suficiente pentru navigare și pentru aterizarea la aerodromul de destinație sau la orice aerodrom de rezervă la destinație în cazul pierderii de capacitate pentru apropierea și aterizarea avute în vedere.</p>	<p>SPO.OP.152 Aerodromuri de destinație – operațiuni de apropiere instrumentală</p> <p>Pilotul comandant trebuie să se asigure că sunt disponibile mijloace suficiente pentru navigare și pentru aterizarea la aerodromul de destinație sau la orice aerodrom de rezervă la destinație în cazul pierderii de capacitate pentru apropierea și aterizarea avute în vedere.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>SPO.OP.155 Realimentarea pe durata îmbarcării sau debarcării persoanelor sau în timp ce la bord se află persoane</p> <p>(a) Aeronava nu se realimentează cu combustibil de aviație (AVGAS) sau cu combustibil de tip fracțiune largă sau cu un amestec din aceste tipuri de combustibil pe durata îmbarcării sau debarcării persoanelor sau în timp ce la bord se află persoane.</p> <p>(b) Pentru toate celelalte tipuri de combustibil/energie, trebuie să se ia măsurile necesare de precauție, iar la bordul aeronavei trebuie asigurat personal calificat, pregătit să inițieze și să conducă o evacuare a aeronavei prin cele mai practice și rapide mijloace disponibile.</p>	<p>SPO.OP.155 Realimentarea pe durata îmbarcării sau debarcării persoanelor sau în timp ce la bord se află persoane</p> <p>(a) Aeronava nu se realimentează cu AVGAS sau cu combustibil de tip fracțiune largă sau cu un amestec din aceste tipuri de combustibil pe durata îmbarcării sau debarcării persoanelor sau în timp ce la bord se află persoane.</p> <p>(b) Pentru toate celelalte tipuri de combustibil/energie, trebuie să se ia măsurile necesare de precauție, iar la bordul aeronavei trebuie asigurat personal calificat, pregătit să inițieze și să conducă o evacuare a aeronavei prin cele mai practice și rapide mijloace disponibile.</p>	Compatibil	
<p>SPO.OP.157 Realimentarea cu motorul (motoarele) și/sau cu rotoarele în funcțiune – elicoptere</p> <p>(a) Realimentarea cu motorul (motoarele) și/sau cu rotoarele în funcțiune se efectuează numai:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. fără specialiști în executarea anumitor sarcini la bord și nu în timpul îmbarcării sau debarcării; 2. dacă operatorul aerodromului sau al locului de operare permite astfel de operațiuni; 3. în conformitate cu orice proceduri și limitări specifice din manualul de zbor al aeronavei (AFM); 4. cu tipurile de combustibil JET A sau JET A-1; precum și 	<p>SPO.OP.157 Realimentarea cu motorul (motoarele) și/sau cu rotoarele în funcțiune – elicoptere</p> <p>(a) Realimentarea cu motorul (motoarele) și/sau cu rotoarele în funcțiune se efectuează numai:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. fără specialiști în executarea anumitor sarcini la bord și nu în timpul îmbarcării sau debarcării; 2. dacă operatorul aerodromului sau al locului de operare permite astfel de operațiuni; 3. în conformitate cu orice proceduri și limitări specifice din manualul de zbor al aeronavei (AFM); 4. cu tipurile de combustibil JET A sau JET A-1; precum și 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>5. în prezența instalațiilor sau echipamentelor adecvate de salvare și de stingere a incendiilor (RFF).</p> <p>(b) Operatorul trebuie să evalueze riscurile asociate realimentării cu motorul (motoarele) și/sau cu rotoarele în funcțiune.</p> <p>(c) Operatorul trebuie să stabilească proceduri adecvate care trebuie urmate de către întregul personal implicat, precum membrii echipajului, specialiști în executarea anumitor sarcini și personalul operațional de la sol.</p> <p>(d) Operatorul trebuie să se asigure că membrii echipajului său, personalul operațional de la sol, precum și orice specialist în executarea anumitor sarcini implicat în aceste proceduri sunt pregătiți în mod adecvat.</p> <p>(e) Operatorul trebuie să se asigure că procedurile de realimentare a elicopterului cu motorul (motoarele) și/sau cu rotoarele în funcțiune sunt specificate în manualul de operațiuni.</p>	<p>5. în prezența instalațiilor sau echipamentelor adecvate de salvare și de stingere a incendiilor (RFF).</p> <p>(b) Operatorul trebuie să evalueze riscurile asociate realimentării cu motorul (motoarele) și/sau cu rotoarele în funcțiune.</p> <p>(c) Operatorul trebuie să stabilească proceduri adecvate care trebuie urmate de către întregul personal implicat, precum membrii echipajului, specialiști în executarea anumitor sarcini și personalul operațional de la sol.</p> <p>(d) Operatorul trebuie să se asigure că membrii echipajului său, personalul operațional de la sol, precum și orice specialist în executarea anumitor sarcini implicat în aceste proceduri sunt pregătiți în mod adecvat.</p> <p>(e) Operatorul trebuie să se asigure că procedurile de realimentare a elicopterului cu motorul (motoarele) și/sau cu rotoarele în funcțiune sunt specificate în manualul de operațiuni.</p>		
<p>SPO.OP.160 Utilizarea căștii</p> <p>Fiecare membru al echipajului de zbor care trebuie să fie prezent în compartimentul pentru echipajul de zbor poartă o cască cu microfon sau un dispozitiv echivalent și o/îl folosește ca dispozitiv principal pentru comunicarea cu ATS, cu alți membri ai echipajului și cu specialiștii în executarea anumitor sarcini.</p>	<p>SPO.OP.160 Utilizarea căștii</p> <p>Fiecare membru al echipajului de zbor care trebuie să fie prezent în compartimentul pentru echipajul de zbor poartă o cască cu microfon sau un dispozitiv echivalent și o/îl folosește ca dispozitiv principal pentru comunicarea cu ATS, cu alți membri ai echipajului și cu specialiștii în executarea anumitor sarcini.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>SPO.OP.165 Fumatul Pilotul comandant nu permite fumatul la bord sau în timpul realimentării sau golirii rezervoarelor aeronavei.</p>	<p>SPO.OP.165 Fumatul Pilotul comandant nu permite fumatul la bord sau în timpul realimentării sau golirii rezervoarelor aeronavei.</p>	Compatibil	
<p>SPO.OP.170 Condiții meteorologice (a) Pilotul comandant inițiază sau continuă un zbor în condiții VFR numai dacă cele mai recente informații meteorologice disponibile indică faptul că, de-a lungul rutei și la destinația avută în vedere, în momentul estimat al utilizării, condițiile meteorologice vor fi la nivelul sau peste nivelul minimelor de operare VFR aplicabile. (b) Pilotul comandant inițiază sau continuă un zbor în condiții IFR către aerodromul de destinație planificat numai dacă cele mai recente informații meteorologice disponibile indică faptul că, la ora estimată de sosire, condițiile meteorologice la aerodromul de destinație sau la cel puțin un aerodrom de rezervă la destinație sunt la nivelul sau peste nivelul minimelor de operare pe aerodrom aplicabile. (c) Dacă un zbor conține segmente VFR și IFR, informațiile meteorologice menționate la literele (a) și (b) se aplică în măsura în care sunt relevante.</p>	<p>SPO.OP.170 Condiții meteorologice (a) Pilotul comandant inițiază sau continuă un zbor în condiții VFR numai dacă cele mai recente informații meteorologice disponibile indică faptul că, de-a lungul rutei și la destinația avută în vedere, în momentul estimat al utilizării, condițiile meteorologice vor fi la nivelul sau peste nivelul minimelor de operare VFR aplicabile. (b) Pilotul comandant inițiază sau continuă un zbor în condiții IFR către aerodromul de destinație planificat numai dacă cele mai recente informații meteorologice disponibile indică faptul că, la ora estimată de sosire, condițiile meteorologice la aerodromul de destinație sau la cel puțin un aerodrom de rezervă la destinație sunt la nivelul sau peste nivelul minimelor de operare pe aerodrom aplicabile. (c) Dacă un zbor conține segmente VFR și IFR, informațiile meteorologice menționate la lit.(a) și (b) se aplică în măsura în care sunt relevante.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>SPO.OP.175 Gheața și alți contaminanți – proceduri la sol</p> <p>(a) Pilotul comandant nu trebuie să inițieze decolarea decât atunci când aeronava nu prezintă nicio depunere care ar putea afecta negativ performanța sau posibilitatea de control al aeronavei, cu excepția situațiilor permise de AFM.</p> <p>(b) În cazul operațiunilor cu aeronave complexe motorizate, operatorul instituie proceduri care trebuie urmate în cazul în care sunt necesare operațiuni de dejivrare și antijivraj la sol și inspecții conexe ale aeronavei pentru a permite operarea în siguranță a acesteia.</p>	<p>SPO.OP.175 Gheața și alți contaminanți – proceduri la sol</p> <p>(a) Pilotul comandant nu trebuie să inițieze decolarea decât atunci când aeronava nu prezintă nicio depunere care ar putea afecta negativ performanța sau posibilitatea de control al aeronavei, cu excepția situațiilor permise de AFM.</p> <p>(b) În cazul operațiunilor cu aeronave complexe motorizate, operatorul instituie proceduri care trebuie urmate în cazul în care sunt necesare operațiuni de dejivrare și antijivraj la sol și inspecții conexe ale aeronavei pentru a permite operarea în siguranță a acesteia.</p>	Compatibil	
<p>SPO.OP.176 Gheața și alți contaminanți – proceduri în zbor</p> <p>(a) Pilotul comandant nu inițiază zborul și nici nu zboară intenționat în condiții de jivraj probabile sau certe decât în cazul în care aeronava este certificată și echipată pentru a face față unor astfel de condiții, după cum se menționează la punctul 2a.5 din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008.</p> <p>(b) Dacă jivrajul depășește intensitatea pentru care aeronava este certificată sau dacă o aeronavă necertificată pentru zborul în condiții cunoscute de jivraj se confruntă cu condiții de jivraj, pilotul comandant părăsește fără întârziere zona cu condiții de jivraj, printr-o modificare de nivel și/sau de</p>	<p>SPO.OP.176 Gheața și alți contaminanți – proceduri în zbor</p> <p>(a) Pilotul comandant nu inițiază zborul și nici nu zboară intenționat în condiții de jivraj probabile sau certe decât în cazul în care aeronava este certificată și echipată pentru a face față unor astfel de condiții, după cum se menționează la punctul 6 alin. 5) din anexa nr.3 la Codul aerian.</p> <p>(b) Dacă jivrajul depășește intensitatea pentru care aeronava este certificată sau dacă o aeronavă necertificată pentru zborul în condiții cunoscute de jivraj se confruntă cu condiții de jivraj, pilotul comandant părăsește fără întârziere zona cu condiții de jivraj, printr-o modificare de nivel și/sau de</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>rută, declarând, dacă este necesar, o urgență la ATC.</p> <p>(c) În cazul operațiunilor cu aeronave complexe motorizate, operatorul instituie proceduri pentru zboruri în condiții de jivraj probabile sau certe.</p>	<p>rută, declarând, dacă este necesar, o urgență la ATC.</p> <p>(c) În cazul operațiunilor cu aeronave complexe motorizate, operatorul instituie proceduri pentru zboruri în condiții de jivraj probabile sau certe.</p>		
<p>SPO.OP.180 Condiții de decolare – avioane și elicoptere</p> <p>Înainte de a iniția decolarea, pilotul comandant trebuie să se asigure că:</p> <p>(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</p> <p>(b) minimele de operare pe aerodromul selectat sunt conforme cu toate elementele următoare:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. echipamentele operaționale de la sol; 2. sistemele operaționale ale aeronavei; 3. performanța aeronavei; 4. calificările echipajului de zbor. 	<p>SPO.OP.180 Condiții de decolare – avioane și elicoptere</p> <p>Înainte de a iniția decolarea, pilotul comandant trebuie să se asigure că:</p> <p>(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;</p> <p>(b) minimele de operare pe aerodromul selectat sunt conforme cu următoarele elemente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. echipamentele operaționale de la sol; 2. sistemele operaționale ale aeronavei; 3. performanța aeronavei; 4. calificările echipajului de zbor. 	Compatibil	
<p>SPO.OP.185 Situații simulate în zbor</p> <p>Cu excepția cazului în care un specialist în executarea anumitor sarcini se află la bordul aeronavei în scopul pregătirii, atunci când transportă astfel de specialiști în executarea anumitor sarcini, pilotul comandant nu simulează:</p> <p>(a) situații care necesită aplicarea de proceduri pentru situații anormale și de urgență; sau</p>	<p>SPO.OP.185 Situații simulate în zbor</p> <p>Cu excepția cazului în care un specialist în executarea anumitor sarcini se află la bordul aeronavei în scopul pregătirii, atunci când transportă astfel de specialiști în executarea anumitor sarcini, pilotul comandant nu simulează:</p> <p>(a) situații care necesită aplicarea de proceduri pentru situații anormale și de urgență; sau</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(b) zborul în condiții meteorologice instrumentale (IMC).	(b) zborul în condiții IMC.		
<p>SPO.OP.190 Schema de combustibil/energie – Politica de gestionare a combustibilului/energiei în timpul zborului</p> <p>(a) Operatorul de aeronave complexe motorizate trebuie să instituie proceduri prin care să se asigure că în timpul zborului sunt efectuate verificări ale combustibilului/energiei și gestionarea combustibilului/energiei.</p> <p>(b) Pilotul comandant trebuie să monitorizeze cantitatea de combustibil/energie utilizabil(ă) rămasă la bord, pentru a se asigura că este protejată și că nu este mai mică decât cantitatea de combustibil/energie necesară pentru a se îndrepta către un aerodrom sau loc de operare unde se poate efectua o aterizare în siguranță.</p> <p>(c) Pilotul comandant trebuie să informeze controlul traficului aerian (ATC) cu privire la o stare de „combustibil/energie minim(ă)” declarând „MINIMUM FUEL” atunci când pilotul comandant:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. a hotărât să aterizeze pe un anumit aerodrom sau loc de operare; precum și 2. a calculat că orice modificare a autorizării existente pentru aerodromul sau 	<p>SPO.OP.190 Schema de combustibil/energie – politica de gestionare a combustibilului/energiei în timpul zborului</p> <p>(a) Operatorul de aeronave complexe motorizate trebuie să instituie proceduri prin care să se asigure că în timpul zborului sunt efectuate verificări ale combustibilului/energiei și gestionarea combustibilului/energiei.</p> <p>(b) Pilotul comandant trebuie să monitorizeze cantitatea de combustibil/energie utilizabil(ă) rămasă la bord, pentru a se asigura că este protejată și că nu este mai mică decât cantitatea de combustibil/energie necesară pentru a se îndrepta către un aerodrom sau loc de operare unde se poate efectua o aterizare în siguranță.</p> <p>(c) Pilotul comandant trebuie să informeze controlul traficului aerian (ATC) cu privire la o stare de «combustibil/energie minim(ă)» declarând «MINIMUM FUEL» atunci când pilotul comandant:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. a hotărât să aterizeze pe un anumit aerodrom sau loc de operare; precum și 2. a calculat că orice modificare a autorizării existente pentru aerodromul sau 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>locul de operare respectiv ori alte întârzieri în traficul aerian pot avea ca rezultat aterizarea cu mai puțin decât rezerva finală de combustibil/energie planificată.</p> <p>(d) Pilotul comandant trebuie să declare o situație de „urgență de combustibil/energie” prin difuzarea mesajului „MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL” atunci când cantitatea de combustibil/energie utilizabil(ă) estimată a fi disponibilă la aterizarea la cel mai apropiat aerodrom sau loc de operare unde se poate efectua o aterizare în siguranță este mai mică decât rezerva finală de combustibil/energie planificată.</p>	<p>locul de operare respectiv ori alte întârzieri în traficul aerian pot avea ca rezultat aterizarea cu mai puțin decât rezerva finală de combustibil/energie planificată.</p> <p>(d) Pilotul comandant trebuie să declare o situație de «urgență de combustibil/energie» prin difuzarea mesajului «MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL» atunci când cantitatea de combustibil/energie utilizabil(ă) estimată a fi disponibilă la aterizarea la cel mai apropiat aerodrom sau loc de operare unde se poate efectua o aterizare în siguranță este mai mică decât rezerva finală de combustibil/energie planificată.</p>		
<p>SPO.OP.195 Utilizarea oxigenului suplimentar</p> <p>(a) Operatorul se asigură că specialiștii în executarea anumitor sarcini și membrii echipajului utilizează continuu oxigen suplimentar ori de câte ori altitudinea cabinei depășește 10 000 ft pentru o perioadă mai lungă de 30 de minute și ori de câte ori altitudinea cabinei depășește 13 000 ft, cu excepția cazului în care autoritatea competentă a aprobat altceva și în conformitate cu SOP.</p> <p>(b) Fără a aduce atingere literei (a) și cu excepția operațiunilor cu parașuta, abaterile scurte, cu o durată specificată, la peste 13 000 ft fără a utiliza oxigen suplimentar pe alte avioane și elicoptere decât cele complexe motorizate sunt permise cu o</p>	<p>SPO.OP.195 Utilizarea oxigenului suplimentar</p> <p>(a) Operatorul se asigură că specialiștii în executarea anumitor sarcini și membrii echipajului utilizează continuu oxigen suplimentar ori de câte ori altitudinea cabinei depășește 10 000 ft pentru o perioadă mai lungă de 30 de minute și ori de câte ori altitudinea cabinei depășește 13 000 ft, cu excepția cazului în care AAC a aprobat altceva și în conformitate cu SOP.</p> <p>(b) Fără a aduce atingere literei (a) și cu excepția operațiunilor cu parașuta, abaterile scurte, cu o durată specificată, la peste 13 000 ft fără a utiliza oxigen suplimentar pe alte avioane și elicoptere decât cele complexe motorizate sunt permise cu o</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>aprobare prealabilă a autorității competente având în vedere următoarele:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. durata abaterii la peste 13 000 ft nu depășește 10 minute sau, dacă este necesară pentru o perioadă mai lungă, intervalul de timp strict necesar pentru îndeplinirea sarcinii specializate; 2. zborul nu se desfășoară la peste 16 000 ft; 3. informarea cu privire la siguranță în conformitate cu SPO.OP.135 cuprinde informații referitoare la efectele hipoxiei adecvate pentru membrii echipajului și specialiștii în executarea anumitor sarcini; 4. SOP-urile pentru operațiunea în cauză care reflectă punctele 1, 2 și 3; 5. experiența anterioară a operatorului în derularea de operațiuni la peste 13 000 ft fără a utiliza oxigen suplimentar; 6. experiența individuală a membrilor echipajului și a specialiștilor în executarea anumitor sarcini și adaptarea lor fiziologică la altitudini mari; și 7. altitudinea bazei unde își are sediul operatorul sau de unde se derulează operațiunile. 	<p>aprobare prealabilă a AAC având în vedere următoarele:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. durata abaterii la peste 13 000 ft nu depășește 10 minute sau, dacă este necesară pentru o perioadă mai lungă, intervalul de timp strict necesar pentru îndeplinirea sarcinii specializate; 2. zborul nu se desfășoară la peste 16 000 ft; 3. informarea cu privire la siguranță în conformitate cu SPO.OP.135 cuprinde informații referitoare la efectele hipoxiei adecvate pentru membrii echipajului și specialiștii în executarea anumitor sarcini; 4. SOP-urile pentru operațiunea în cauză care reflectă pct.1, 2 și 3; 5. experiența anterioară a operatorului în derularea de operațiuni la peste 13 000 ft fără a utiliza oxigen suplimentar; 6. experiența individuală a membrilor echipajului și a specialiștilor în executarea anumitor sarcini și adaptarea lor fiziologică la altitudini mari; și 7. altitudinea bazei unde își are sediul operatorul sau de unde se derulează operațiunile. 		
<p>SPO.OP.200 Detectarea apropierii de sol</p> <p>(a) Atunci când se detectează o apropiere nedorită față de sol, de către un membru al echipajului de zbor sau de către un sistem de avertizare privind apropierea față de sol, pilotul aflat la comenzi ia imediat acțiuni</p>	<p>SPO.OP.200 Detectarea apropierii de sol</p> <p>(a) Atunci când se detectează o apropiere nedorită față de sol, de către un membru al echipajului de zbor sau de către un sistem de avertizare privind apropierea față de sol, pilotul aflat la comenzi ia imediat acțiuni</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>corective pentru a stabili condiții de zbor în siguranță.</p> <p>(b) Sistemul de avertizare privind apropierea față de sol poate fi dezactivat în timpul acestor sarcini specializate, care prin natura lor presupun ca aeronava să fie operată la o distanță față de sol inferioară celei care ar declanșa sistemul de avertizare privind apropierea față de sol.</p>	<p>corective pentru a stabili condiții de zbor în siguranță.</p> <p>(b) Sistemul de avertizare privind apropierea față de sol poate fi dezactivat în timpul acestor sarcini specializate, care prin natura lor presupun ca aeronava să fie operată la o distanță față de sol inferioară celei care ar declanșa sistemul de avertizare privind apropierea față de sol.</p>		
<p>SPO.OP.205 Sistemul de evitare a coliziunii în zbor (ACAS)</p> <p>(a) Atunci când ACAS este instalat și în stare de funcțiune, operatorul stabilește proceduri operaționale și programe de pregătire astfel încât echipajul de zbor să fie pregătit în mod corespunzător pentru evitarea coliziunilor și să fie calificat pentru utilizarea de echipamente ACAS II.</p> <p>(b) ACAS II poate fi dezactivat în timpul acestor sarcini specializate, care prin natura lor presupun ca aeronava să fie operată la o distanță față de sol inferioară celei care ar declanșa ACAS.</p>	<p>SPO.OP.205 Sistemul de evitare a coliziunii în zbor (ACAS)</p> <p>(a) Atunci când ACAS este instalat și în stare de funcțiune, operatorul stabilește proceduri operaționale și programe de pregătire astfel încât echipajul de zbor să fie pregătit în mod corespunzător pentru evitarea coliziunilor și să fie calificat pentru utilizarea de echipamente ACAS II.</p> <p>(b) ACAS II poate fi dezactivat în timpul acestor sarcini specializate, care prin natura lor presupun ca aeronava să fie operată la o distanță față de sol inferioară celei care ar declanșa ACAS.</p>	Compatibil	
<p>SPO.OP.210 Condiții de apropiere și de aterizare – avioane și elicoptere</p> <p>Înainte de a iniția o operațiune de apropiere, pilotul comandant trebuie să se asigure că:</p> <p>(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-</p>	<p>SPO.OP.210 Condiții de apropiere și de aterizare – avioane și elicoptere</p> <p>Înainte de a iniția o operațiune de apropiere, pilotul comandant trebuie să se asigure că:</p> <p>(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-</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p><i>around</i> în condiții de siguranță, având în vedere informațiile privind performanța cuprinse în manualul de operațiuni și</p> <p>(b) minimele de operare pe aerodromul selectat sunt conforme cu toate elementele următoare:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. echipamentele operaționale de la sol; 2. sistemele operaționale ale aeronavei; 3. performanța aeronavei; 4. calificările echipajului de zbor. 	<p>around în condiții de siguranță, având în vedere informațiile privind performanța cuprinse în manualul de operațiuni;</p> <p>(b) minimele de operare pe aerodromul selectat sunt conforme cu următoarele elemente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. echipamentele operaționale de la sol; 2. sistemele operaționale ale aeronavei; 3. performanța aeronavei; 4. calificările echipajului de zbor. 		
<p>SPO.OP.211 Condiții de apropiere și de aterizare – elicoptere</p> <p>Înainte de a iniția o apropiere în vederea aterizării, pilotul-comandant trebuie să se asigure că, potrivit informațiilor disponibile, condițiile meteorologice la aerodrom sau la locul de operare și starea zonei de apropiere finală și de decolare (FATO) care urmează să fie utilizată nu ar împiedica o apropiere, o aterizare sau o apropiere întreruptă în condiții de siguranță.</p>	<p>SPO.OP.211 Condiții de apropiere și de aterizare – elicoptere</p> <p>Înainte de a iniția o apropiere în vederea aterizării, pilotul comandant trebuie să se asigure că, potrivit informațiilor disponibile, condițiile meteorologice la aerodrom sau la locul de operare și starea zonei de apropiere finală și de decolare (FATO) care urmează să fie utilizată nu ar împiedica o apropiere, o aterizare sau o apropiere întreruptă în condiții de siguranță.</p>	Compatibil	
<p>SPO.OP.215 Inițierea și continuarea apropierii</p> <p>(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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. dincolo de un punct în care avionul este cu 1 000 ft deasupra cotei aerodromului sau 	<p>SPO.OP.215 Inițierea și continuarea apropierii</p> <p>(a) În cazul avioanelor, dacă 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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. dincolo de un punct în care avionul este cu 1 000 ft deasupra cotei aerodromului; sau 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>2. în segmentul de apropiere finală (FAS), dacă DH sau MDH este mai mare de 1 000 ft.</p> <p>(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:</p> <p>1. dincolo de un punct în care elicopterul este cu 1 000 ft deasupra cotei aerodromului sau</p> <p>2. în FAS, dacă DH sau MDH este mai mare de 1 000 ft.</p> <p>(c) Dacă reperul vizual necesar nu este stabilit, se execută o apropiere întreruptă la DA/H sau MDA/H sau înainte de aceasta.</p> <p>(d) Dacă reperul vizual necesar nu este menținut după DA/H sau MDA/H, se execută imediat o manevră <i>go-around</i>.</p> <p>(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.</p> <p>(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</p>	<p>2. în FAS, dacă DH sau MDH este mai mare de 1 000 ft.</p> <p>(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:</p> <p>1. dincolo de un punct în care elicopterul este cu 1 000 ft deasupra cotei aerodromului; sau</p> <p>2. în FAS, dacă DH sau MDH este mai mare de 1 000 ft.</p> <p>(c) Dacă reperul vizual necesar nu este stabilit, se execută o apropiere întreruptă la DA/H sau MDA/H sau înainte de aceasta.</p> <p>(d) Dacă reperul vizual necesar nu este menținut după DA/H sau MDA/H, se execută imediat o manevră <i>go-around</i>.</p> <p>(e) În pofida dispozițiilor literei (a), în cazul în care nu se raportează nicio RVR, iar VIS raportată este mai scăzută, dar CMV este mai mare decât minima aplicabilă, apropierea instrumentală poate fi continuată până la DA/H sau MDA/H.</p> <p>(f) În pofida dispozițiilor 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.</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
MDA/H sau înainte de aceasta se execută o apropiere întreruptă.			
<p>SPO.OP.230 Proceduri de operare standard</p> <p>(a) Înainte de a iniția o operațiune specializată, operatorul trebuie să efectueze o evaluare a riscurilor prin care să evalueze complexitatea activității în vederea determinării pericolelor și a riscurilor asociate inerente din cadrul operațiunii, precum și a stabilirii de măsuri de reducere a acestor riscuri.</p> <p>(b) Pe baza acestei evaluări a riscurilor, operatorul stabilește proceduri de operare standard (SOP) adecvate activității specializate și aeronavei utilizate, ținând seama de cerințele din subpartea E. SOP vor fi incluse în manualul de operațiuni sau pot constitui un document separat. SOP vor fi revizuite și actualizate periodic, după caz.</p> <p>(c) Operatorul se asigură că operațiunile specializate sunt derulate în conformitate cu SOP.</p>	<p>SPO.OP.230 Proceduri de operare standard</p> <p>(a) Înainte de a iniția o operațiune specializată, operatorul trebuie să efectueze o evaluare a riscurilor prin care să evalueze complexitatea activității în vederea determinării pericolelor și a riscurilor asociate inerente din cadrul operațiunii, precum și a stabilirii de măsuri de reducere a acestor riscuri.</p> <p>(b) Pe baza acestei evaluări a riscurilor, operatorul stabilește SOP adecvate activității specializate și aeronavei utilizate, ținând seama de prevederile din subpartea E. SOP vor fi incluse în manualul de operațiuni sau pot constitui un document separat. SOP vor fi revizuite și actualizate periodic, după caz.</p> <p>(c) Operatorul se asigură că operațiunile specializate sunt derulate în conformitate cu SOP.</p>	Compatibil	
<p>SPO.OP.235 Operațiuni EFVS 200</p> <p>(a) Un operator care intenționează să efectueze operațiuni EFVS 200 cu credite operaționale și fără o aprobare specifică trebuie să se asigure că:</p> <p>1. aeronava este certificată pentru operațiunile avute în vedere;</p>	<p>SPO.OP.235 Operațiuni EFVS 200</p> <p>(a) Un operator care intenționează să efectueze operațiuni EFVS 200 cu credite operaționale și fără o aprobare specifică trebuie să se asigure că:</p> <p>1. aeronava este certificată pentru operațiunile avute în vedere;</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>2. se folosesc numai piste, FATO și IAP adecvate pentru operațiuni EFVS;</p> <p>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;</p> <p>4. sunt stabilite proceduri de operare;</p> <p>5. toate informațiile relevante sunt documentate în lista echipamentului minim (MEL);</p> <p>6. toate informațiile relevante sunt documentate în programul de întreținere;</p> <p>7. sunt realizate evaluări ale siguranței și se stabilesc indicatori de performanță pentru a monitoriza nivelul de siguranță al operațiunii și</p> <p>8. minimele de operare pe aerodrom țin cont de capacitatea sistemului utilizat.</p> <p>(b) Operatorul nu efectuează operațiuni EFVS 200 atunci când efectuează LVO.</p> <p>(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 autoritatea competentă.</p>	<p>2. se folosesc numai piste, FATO și IAP adecvate pentru operațiuni EFVS;</p> <p>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 personalului relevant implicat în pregătirea zborului;</p> <p>4. sunt stabilite proceduri de operare;</p> <p>5. toate informațiile relevante sunt documentate în lista echipamentului minim (MEL);</p> <p>6. toate informațiile relevante sunt documentate în programul de întreținere;</p> <p>7. sunt realizate evaluări ale siguranței și se stabilesc indicatori de performanță pentru a monitoriza nivelul de siguranță al operațiunii;</p> <p>8. minimele de operare pe aerodrom țin cont de capacitatea sistemului utilizat.</p> <p>(b) Operatorul nu efectuează operațiuni EFVS 200 atunci când efectuează LVO.</p> <p>(c) În pofida dispozițiilor 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.</p>		
<p>SUBPARTEA C PERFORMANȚELE AERONAVELOR ȘI LIMITĂRILE LOR DE OPERARE SPO.POL.100 Limitări de operare – toate aeronavele</p>	<p>SUBPARTEA C PERFORMANȚELE AERONAVELOR ȘI LIMITĂRILE LOR DE OPERARE SPO.POL.100 Limitări de operare – toate aeronavele</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(a) În orice fază a operării, încărcarea, masa și poziția centrului de greutate (CG) ale aeronavei trebuie să respecte orice limitare specificată în manualul corespunzător.</p> <p>(b) Plăcile, listele, marcajele instrumentelor sau combinațiile acestora care conțin respectivele limitări de operare prevăzute în AFM pentru prezentarea vizuală trebuie afișate în aeronavă.</p>	<p>(a) În orice fază a operării, încărcarea, masa și poziția CG ale aeronavei trebuie să respecte orice limitare specificată în manualul corespunzător.</p> <p>(b) Plăcile, listele, marcajele instrumentelor sau combinațiile acestora care conțin respectivele limitări de operare prevăzute în AFM pentru prezentarea vizuală trebuie afișate în aeronavă.</p>		
<p>SPO.POL.105 Masa și centrajul</p> <p>(a) Operatorul se asigură că masa și centrul de greutate ale aeronavei au fost stabilite prin cântărire efectivă înainte de darea în exploatare inițială a respectivei aeronave. Efectele cumulate ale modificărilor și reparațiilor asupra masei și centrajului trebuie să fie motivate și dovedite în mod corespunzător prin documente. Aceste informații trebuie să fie puse la dispoziția pilotului comandant. Aeronava trebuie recântărită dacă efectul modificărilor asupra masei și centrajului nu se cunoaște cu precizie.</p> <p>(b) Cântărirea se efectuează de către producătorul aeronavei sau de către o organizație de întreținere aprobată.</p>	<p>SPO.POL.105 Masa și centrajul</p> <p>(a) Operatorul se asigură că masa și centrul de greutate ale aeronavei au fost stabilite prin cântărire efectivă înainte de darea în exploatare inițială a respectivei aeronave. Efectele cumulate ale modificărilor și reparațiilor asupra masei și centrajului trebuie să fie motivate și dovedite în mod corespunzător prin documente. Aceste informații trebuie să fie puse la dispoziția pilotului comandant. Aeronava trebuie recântărită dacă efectul modificărilor asupra masei și centrajului nu se cunoaște cu precizie.</p> <p>(b) Cântărirea se efectuează de către producătorul aeronavei sau de către o AMO:</p>	Compatibil	
<p>SPO.POL.110 Sistemul de masă și centraj – operațiuni comerciale cu avioane și elicoptere și operațiuni necomerciale cu aeronave complexe motorizate</p> <p>(a) Operatorul trebuie să instituie un sistem de masă și centraj pentru a determina,</p>	<p>SPO.POL.110 Sistemul de masă și centraj – operațiuni comerciale cu avioane și elicoptere și operațiuni necomerciale cu aeronave complexe motorizate</p> <p>(a) Operatorul trebuie să instituie un sistem de masă și centraj pentru a determina,</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>pentru fiecare zbor sau serie de zboruri, următoarele elemente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. masa operațională a aeronavei goale; 2. masa încărcăturii transportate; 3. masa combustibilului/energiei transportat(e); 4. încărcătura aeronavei și repartizarea încărcăturii; 5. masa la decolare, masa la aterizare și masa fără combustibil/energie; precum și 6. pozițiile aplicabile ale centrului de greutate al aeronavei (CG). <p>(b) Echipajului de zbor trebuie să i se furnizeze un mijloc de reproducere și de verificare a calculului masei și centrajului bazat pe calcule electronice.</p> <p>(c) Operatorul trebuie să instituie proceduri care să permită pilotului comandant să determine masa combustibilului/energiei transportat(e) folosind densitatea reală sau, în cazul în care aceasta nu este cunoscută, densitatea calculată după o metodă specificată în manualul de operațiuni.</p> <p>(d) Pilotul comandant trebuie să asigure următoarele:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. încărcarea aeronavei se efectuează sub supravegherea unui personal calificat; 2. încărcătura transportată corespunde datelor utilizate pentru calculul masei și centrajului aeronavei. <p>(e) Operatorul trebuie să specifice, în manualul de operațiuni, principiile și metodele prevăzute pentru încărcare și în</p>	<p>pentru fiecare zbor sau serie de zboruri, următoarele elemente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. masa operațională a aeronavei goale; 2. masa încărcăturii transportate; 3. masa combustibilului/energiei transportat(e); 4. încărcătura aeronavei și repartizarea încărcăturii; 5. masa la decolare, masa la aterizare și masa fără combustibil/energie; precum și 6. pozițiile aplicabile ale centrului de greutate al aeronavei (CG). <p>(b) Echipajului de zbor trebuie să i se furnizeze un mijloc de reproducere și de verificare a calculului masei și centrajului bazat pe calcule electronice.</p> <p>(c) Operatorul trebuie să instituie proceduri care să permită pilotului comandant să determine masa combustibilului/energiei transportat(e) folosind densitatea reală sau, în cazul în care aceasta nu este cunoscută, densitatea calculată după o metodă specificată în manualul de operațiuni.</p> <p>(d) Pilotul comandant trebuie să asigure că:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. încărcarea aeronavei se efectuează sub supravegherea unui personal calificat; 2. încărcătura transportată corespunde datelor utilizate pentru calculul masei și a centrajului aeronavei. <p>(e) Operatorul trebuie să specifice, în manualul de operațiuni, principiile și metodele prevăzute pentru încărcare și în sistemul de calcul al masei, și centrajului, în</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
sistemul de calcul al masei și centrăului, care sunt în conformitate cu cerințele stabilite la literele (a)-(d). Sistemul respectiv trebuie să acopere toate tipurile de operațiuni avute în vedere.	conformitate cu cerințele stabilite la literele (a)-(d). Sistemul respectiv trebuie să acopere toate tipurile de operațiuni avute în vedere.		
<p>SPO.POL.115 Datele și documentația referitoare la masă și centraj – operațiuni comerciale cu avioane și elicoptere și operațiuni necomerciale cu aeronave complexe motorizate</p> <p>(a) Operatorul trebuie să stabilească datele privind masa și centrajul și să întocmească documentația privind masa și centrajul înainte de fiecare zbor sau serie de zboruri, specificând încărcătura și repartizarea acesteia, în așa fel încât limitele de masă și centraj ale aeronavei să nu fie depășite. Documentația privind masa și centrajul trebuie să conțină următoarele informații:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. înmatricularea și tipul aeronavei; 2. identificarea zborului, numărul și data acestuia, după caz; 3. numele pilotului comandant; 4. numele persoanei care a întocmit documentul; 5. masa operațională a aeronavei goale și CG corespunzător al aeronavei; 6. masa combustibilului/energiei la decolare și masa combustibilului/energiei pentru zborul pe rută; 7. masa altor consumabile în afara combustibilului/energiei, dacă este cazul; 8. componentele încărcăturii; 	<p>SPO.POL.115 Datele și documentația referitoare la masă și centraj – operațiuni comerciale cu avioane și elicoptere și operațiuni necomerciale cu aeronave complexe motorizate</p> <p>(a) Operatorul trebuie să stabilească datele privind masa și centrajul și să întocmească documentația privind masa și centrajul înainte de fiecare zbor sau serie de zboruri, specificând încărcătura și repartizarea acesteia, în așa fel încât limitele de masă și centraj ale aeronavei să nu fie depășite. Documentația privind masa și centrajul trebuie să conțină următoarele informații:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. înmatricularea și tipul aeronavei; 2. identificarea zborului, numărul și data acestuia, după caz; 3. numele pilotului comandant; 4. numele persoanei care a întocmit documentul; 5. masa operațională a aeronavei goale și CG corespunzător al aeronavei; 6. masa combustibilului/energiei la decolare și masa combustibilului/energiei pentru zborul pe rută; 7. masa altor consumabile în afara combustibilului/energiei, dacă este cazul; 8. componentele încărcăturii; 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>9. masa la decolare, masa la aterizare și masa fără combustibil/energie; 10. pozițiile aplicabile ale CG al aeronavei; și 11. valorile limită ale masei și ale CG. (b) Atunci când datele și documentația privind masa și centrul sunt generate de un sistem computerizat de masă și centraj, operatorul trebuie să verifice integritatea datelor rezultate.</p>	<p>9. masa la decolare, masa la aterizare și masa fără combustibil/energie; 10. pozițiile aplicabile ale CG al aeronavei; și 11. valorile limită ale masei și ale CG. (b) Atunci când datele și documentația privind masa și centrul sunt generate de un sistem computerizat de masă și centraj, operatorul trebuie să verifice integritatea datelor rezultate.</p>		
<p>SPO.POL.116 Datele și documentația referitoare la masă și centraj – cerințe mai puțin restrictive Fără a aduce atingere dispozițiilor de la SPO.POL.115 litera (a) punctul 5, nu este neapărat necesar ca poziția CG să apară în documentația privind masa și centrul dacă repartizarea încărcăturii este conformă cu un tabel al centrului calculat în prealabil sau dacă se poate demonstra că, pentru operațiunile planificate, se poate asigura un centraj corect, oricare ar fi încărcătura reală.</p>	<p>SPO.POL.116 Datele și documentația referitoare la masă și centraj – cerințe mai puțin restrictive Fără a aduce atingere dispozițiilor de la SPO.POL.115 lit.(a) pct.5, nu este neapărat necesar ca poziția CG să apară în documentația privind masa și centrul dacă repartizarea încărcăturii este conformă cu un tabel al centrului calculat în prealabil sau dacă se poate demonstra că, pentru operațiunile planificate, se poate asigura un centraj corect, oricare ar fi încărcătura reală.</p>	Compatibil	
<p>SPO.POL.120 Performanța – generalități Pilotul comandant operează aeronava numai în cazul în care performanța este suficientă pentru a se conforma reglementărilor aeronautice aplicabile și oricăror alte restricții aplicabile zborului, spațiului aerian sau aerodromurilor ori locurilor de operare utilizate, ținând seama de precizia graficelor din orice diagrame și hărți utilizate.</p>	<p>SPO.POL.120 Performanța – generalități Pilotul comandant operează aeronava numai în cazul în care performanța este suficientă pentru a se conforma reglementărilor aeronautice aplicabile și oricăror alte restricții aplicabile zborului, spațiului aerian sau aerodromurilor ori locurilor de operare utilizate, ținând seama de precizia graficelor din orice diagrame și hărți utilizate.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>SPO.POL.125 Restricții privind masa la decolare – avioane complexe motorizate</p> <p>Operatorul trebuie să se asigure că:</p> <p>(a) masa avionului la începutul decolării nu depășește limitările de masă:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. la decolare, după cum se prevede la SPO.POL.130; 2. în timpul zborului pe rută cu un motor inoperant (OEI), după cum se prevede la SPO.POL.135; și 3. la aterizare, după cum se prevede la SPO.POL.140, <p>ținând cont de reducerile prevăzute de masă pe parcursul desfășurării zborului și de largarea combustibilului;</p> <p>(b) masa la începutul decolării nu depășește niciodată masa maximă la decolare specificată în AFM pentru altitudinea barometrică corespunzătoare altitudinii aerodromului sau locului de operare, iar, dacă se utilizează ca parametru pentru a determina masa maximă la decolare, pentru orice altă condiție atmosferică locală; și</p> <p>(c) masa estimată pentru ora preconizată de aterizare la aerodromul sau locul de operare prevăzut pentru aterizare sau la orice alt aerodrom de rezervă la destinație nu depășește niciodată masa maximă la aterizare specificată în AFM pentru altitudinea barometrică corespunzătoare altitudinii respectivelor aerodromuri sau locuri de operare, iar, dacă se utilizează ca</p>	<p>SPO.POL.125 Restricții privind masa la decolare – avioane complexe motorizate</p> <p>Operatorul trebuie să se asigure că:</p> <p>(a) masa avionului la începutul decolării nu depășește limitările de masă:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. la decolare, după cum se prevede la SPO.POL.130; 2. în timpul zborului pe rută cu un motor inoperant (OEI), după cum se prevede la SPO.POL.135; și 3. la aterizare, după cum se prevede la SPO.POL.140, <p>ținând cont de reducerile prevăzute de masă pe parcursul desfășurării zborului și de largarea combustibilului;</p> <p>(b) masa la începutul decolării nu depășește niciodată masa maximă la decolare specificată în AFM pentru altitudinea barometrică corespunzătoare altitudinii aerodromului sau locului de operare, iar, dacă se utilizează ca parametru pentru a determina masa maximă la decolare, pentru orice altă condiție atmosferică locală; și</p> <p>(c) masa estimată pentru ora preconizată de aterizare la aerodromul sau locul de operare prevăzut pentru aterizare sau la orice alt aerodrom de rezervă la destinație nu depășește niciodată masa maximă la aterizare specificată în AFM pentru altitudinea barometrică corespunzătoare altitudinii respectivelor aerodromuri sau locuri de operare, iar, dacă se utilizează ca parametru pentru a determina masa maximă</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
parametru pentru a determina masa maximă la aterizare, pentru orice altă condiție atmosferică locală.	la aterizare, pentru orice altă condiție atmosferică locală.		
<p>SPO.POL.130 Decolarea – avioane complexe motorizate</p> <p>(a) La determinarea masei maxime la decolare, pilotul comandant ține seama de următoarele:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. distanța de decolare calculată nu trebuie să depășească distanța de decolare disponibilă, cu o lungime a prelungirii degajate care să nu depășească jumătate din distanța de rulare la decolare disponibilă; 2. distanța de rulare la decolare calculată nu trebuie să depășească distanța de rulare la decolare disponibilă; 3. se utilizează o singură valoare a V_1 în caz de abandonare sau continuare a decolării, dacă este specificată o V_1 în AFM; și 4. pe o pistă udă sau contaminată, masa la decolare nu trebuie să depășească masa permisă pentru decolarea de pe o pistă uscată în aceleași condiții. <p>(b) Cu excepția unui avion echipat cu motoare turbopropulsoare, care are o masă maximă la decolare de maximum 5 700 kg, în cazul cedării unui motor în timpul decolării, pilotul comandant trebuie să se asigure că avionul are capacitatea:</p>	<p>SPO.POL.130 Decolarea – avioane complexe motorizate</p> <p>(a) La determinarea masei maxime la decolare, pilotul comandant ține seama de următoarele:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. distanța de decolare calculată nu trebuie să depășească distanța de decolare disponibilă, cu o lungime a prelungirii degajate care să nu depășească jumătate din distanța de rulare la decolare disponibilă; 2. distanța de rulare la decolare calculată nu trebuie să depășească distanța de rulare la decolare disponibilă; 3. se utilizează o singură valoare a V_1 în caz de abandonare sau continuare a decolării, dacă este specificată o V_1 în AFM; și 4. pe o pistă udă sau contaminată, masa la decolare nu trebuie să depășească masa permisă pentru decolarea de pe o pistă uscată în aceleași condiții. <p>(b) Cu excepția unui avion echipat cu motoare turbopropulsoare, care are o masă maximă la decolare de maximum 5 700 kg, în cazul cedării unui motor în timpul decolării, pilotul comandant trebuie să se asigure că avionul are capacitatea:</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>1. de a întrerupe decolarea și de a se opri pe distanța de accelerare-oprire disponibilă sau pe pista disponibilă; sau</p> <p>2. de a continua decolarea și de a depăși toate obstacolele de pe traiectoria de zbor cu o marjă adecvată până când avionul se află în poziția în care se conformează dispozițiilor de la SPO.POL.135.</p>	<p>1. de a întrerupe decolarea și de a se opri pe distanța de accelerare-oprire disponibilă sau pe pista disponibilă; sau</p> <p>2. de a continua decolarea și de a depăși toate obstacolele de pe traiectoria de zbor cu o marjă adecvată până când avionul se află în poziția în care se conformează dispozițiilor de la SPO.POL.135.</p>		
<p>SPO.POL.135 Zborul pe rută – un motor inoperant – avioane complexe motorizate</p> <p>Pilotul comandant se asigură că, în eventualitatea în care un motor devine inoperant în orice punct de-a lungul rutei, un avion multimotor are capacitatea de a continua zborul către un aerodrom sau un loc de operare adecvat fără să zboare în niciun punct sub altitudinea minimă de trecere a obstacolelor.</p>	<p>SPO.POL.135 Zborul pe rută – un motor inoperant – avioane complexe motorizate</p> <p>Pilotul comandant se asigură că, în eventualitatea în care un motor devine inoperant în orice punct de-a lungul rutei, un avion multimotor are capacitatea de a continua zborul către un aerodrom sau un loc de operare adecvat fără să zboare în niciun punct sub altitudinea minimă de trecere a obstacolelor.</p>	Compatibil	
<p>SPO.POL.140 Aterizarea – avioane complexe motorizate</p> <p>Pilotul comandant se asigură că la orice aerodrom sau loc de operare, după depășirea tuturor obstacolelor de pe traiectoria de apropiere cu o marjă de siguranță, avionul poate să aterizeze și să oprească sau, în cazul unui hidroavion, să ajungă la o viteză scăzută satisfăcătoare, pe distanța de aterizare disponibilă. Se prevăd toleranțe pentru variații prevăzute în tehnicile de apropiere și de aterizare, în cazul în care nu s-au prevăzut astfel de</p>	<p>SPO.POL.140 Aterizarea – avioane complexe motorizate</p> <p>Pilotul comandant se asigură că la orice aerodrom sau loc de operare, după depășirea tuturor obstacolelor de pe traiectoria de apropiere cu o marjă de siguranță, avionul poate să aterizeze și să oprească sau, în cazul unui hidroavion, să ajungă la o viteză scăzută satisfăcătoare, pe distanța de aterizare disponibilă. Se prevăd toleranțe pentru variații prevăzute în tehnicile de apropiere și de aterizare, în cazul în care nu s-au prevăzut astfel de</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
toleranțe la programarea datelor de performanță.	toleranțe la programarea datelor de performanță.		
<p>SPO.POL.145 Criterii de performanță și de operare – avioane Atunci când operează un avion la o înălțime mai mică de 150 m (500 ft) deasupra unei zone neaglomerate, pentru operațiunile cu avioane care nu sunt capabile să își mențină nivelul de zbor în cazul unei defecțiuni a motorului critic, operatorul trebuie:</p> <p>(a) să instituie proceduri operaționale pentru a reduce la minimum consecințele unei defecțiuni a motorului;</p> <p>(b) să elaboreze un program de pregătire pentru membrii echipajului; și</p> <p>(c) să se asigure că toți membrii echipajului și specialiștii în executarea anumitor sarcini aflați la bord sunt informați cu privire la procedurile care trebuie executate în cazul unei aterizări forțate.</p>	<p>SPO.POL.145 Criterii de performanță și de operare – avioane Atunci când operează un avion la o înălțime mai mică de 150 m (500 ft) deasupra unei zone neaglomerate, pentru operațiunile cu avioane care nu sunt capabile să își mențină nivelul de zbor în cazul unei defecțiuni a motorului critic, operatorul trebuie:</p> <p>(a) să instituie proceduri operaționale pentru a reduce la minimum consecințele unei defecțiuni a motorului;</p> <p>(b) să elaboreze un program de pregătire pentru membrii echipajului; și</p> <p>(c) să se asigure că toți membrii echipajului și specialiștii în executarea anumitor sarcini aflați la bord sunt informați cu privire la procedurile care trebuie executate în cazul unei aterizări forțate.</p>	Compatibil	
<p>SPO.POL.146 Criterii de performanță și de operare – elicoptere (a) Pilotul comandant poate opera o aeronavă deasupra unor zone aglomerate cu condiția:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ca elicopterul să fie certificat în categoria A sau B; și 2. să fie instituite măsuri de siguranță pentru a preveni punerea în pericol în mod nejustificat a persoanelor și a bunurilor de 	<p>SPO.POL.146 Criterii de performanță și de operare – elicoptere (a) Pilotul comandant poate opera o aeronavă deasupra unor zone aglomerate cu condiția:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ca elicopterul să fie certificat în categoria A sau B; și 2. să fie instituite măsuri de siguranță pentru a preveni punerea în pericol în mod nejustificat a persoanelor și a bunurilor de 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>la sol, iar operațiunea și SOP-urile aferente să fie autorizate.</p> <p>(b) Operatorul trebuie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. să instituie proceduri operaționale pentru a reduce la minimum consecințele unei defecțiuni a motorului; 2. să elaboreze un program de pregătire pentru membrii echipajului; și 3. să se asigure că toți membrii echipajului și specialiștii în executarea anumitor sarcini aflați la bord sunt informați cu privire la procedurile care trebuie executate în cazul unei aterizări forțate. <p>(c) Operatorul se asigură că masa la decolare, la aterizare sau la zborul la punct fix nu depășește masa maximă specificată pentru:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. un zbor la punct fix în afara efectului de sol (HOGE) cu toate motoarele funcționând la puterea nominală corespunzătoare; sau 2. în cazul în care predomină condiții astfel încât nu este probabil să se realizeze un HOGE, masa elicopterului nu trebuie să depășească masa maximă specificată pentru un zbor la punct fix cu efect de sol (HIGE) cu toate motoarele funcționând la puterea nominală corespunzătoare, în situația în care condițiile predominante permit un zbor la punct fix cu efect de sol la masa maximă specificată. 	<p>la sol, iar operațiunea și SOP-urile aferente să fie autorizate.</p> <p>(b) Operatorul trebuie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. să instituie proceduri operaționale pentru a reduce la minimum consecințele unei defecțiuni a motorului; 2. să elaboreze un program de pregătire pentru membrii echipajului; și 3. să se asigure că toți membrii echipajului și specialiștii în executarea anumitor sarcini aflați la bord sunt informați cu privire la procedurile care trebuie executate în cazul unei aterizări forțate. <p>(c) Operatorul se asigură că masa la decolare, la aterizare sau la zborul la punct fix nu depășește masa maximă specificată pentru:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. un HOGE cu toate motoarele funcționând la puterea nominală corespunzătoare; sau 2. în cazul în care predomină condiții astfel încât nu este probabil să se realizeze un HOGE, masa elicopterului nu trebuie să depășească masa maximă specificată pentru un HIGE cu toate motoarele funcționând la puterea nominală corespunzătoare, în situația în care condițiile predominante permit un zbor la punct fix cu efect de sol la masa maximă specificată. 		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>SUBPARTEA D INSTRUMENTE, DATE ȘI ECHIPAMENTE SECȚIUNEA 1 Avioane SPO.IDE.A.100 Instrumente și echipamente – generalități (a) Instrumentele și echipamentele obligatorii conform prezentei subpărți trebuie să fie aprobate în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile dacă sunt:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. utilizate de echipajul de zbor pentru a controla traiectoria de zbor; 2. utilizate pentru a respecta SPO.IDE.A.215; 3. utilizate pentru a respecta SPO.IDE.A.220; sau 4. instalate în avion. <p>(b) Pentru următoarele elemente, atunci când sunt obligatorii în temeiul prezentei subpărți, nu este necesară aprobarea echipamentului:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. siguranțe de rezervă; 2. lanterne autonome; 3. un mijloc precis de indicare a timpului; 4. suport pentru hărți; 5. truse de prim-ajutor; 6. echipamente de supraviețuire și de semnalizare; 7. ancore pentru apă și echipamente pentru amarare; 	<p>SUBPARTEA D INSTRUMENTE, DATE ȘI ECHIPAMENTE Secțiunea 1 Avioane SPO.IDE.A.100 Instrumente și echipamente – generalități (a) Instrumentele și echipamentele obligatorii conform prezentei subpărți trebuie să fie aprobate în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile dacă sunt:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. utilizate de echipajul de zbor pentru a controla traiectoria de zbor; 2. utilizate pentru a respecta SPO.IDE.A.215; 3. utilizate pentru a respecta SPO.IDE.A.220; sau 4. instalate în avion. <p>(b) Pentru următoarele elemente, atunci când sunt obligatorii în temeiul prezentei subpărți, nu este necesară aprobarea echipamentului:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. siguranțe de rezervă; 2. lanterne autonome; 3. un mijloc precis de indicare a timpului; 4. suport pentru hărți; 5. truse de prim ajutor; 6. echipamente de supraviețuire și de semnalizare; 7. ancore pentru apă și echipamente pentru amarare; 	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>8. un PCDS simplu utilizat ca dispozitiv de reținere de către un specialist în executarea unei sarcini.</p> <p>(c) Instrumentele, echipamentele sau accesoriile care nu sunt impuse de prezenta anexă (partea SPO), precum și orice alte echipamente care nu sunt impuse de prezentul regulament, dar care sunt transportate la bord în timpul unui zbor respectă următoarele cerințe:</p> <p>1. informațiile oferite de aceste instrumente, echipamente sau accesorii nu se folosesc de către membrii echipajului de zbor pentru a se conforma anexei II la Regulamentul (UE) 2018/1139 sau punctelor SPO.IDE.A.215 și SPO.IDE.A.220 din prezenta anexă;</p> <p>2. instrumentele, echipamentele sau accesoriile nu afectează navigabilitatea avionului, nici chiar în cazul defectării sau al proastei funcționări.</p> <p>(d) Instrumentele și echipamentele trebuie să fie utilizabile rapid sau ușor accesibile din postul la care este așezat membrul echipajului de zbor care are nevoie să le utilizeze.</p> <p>(e) Acele instrumente care sunt folosite de un membru al echipajului de zbor trebuie dispuse astfel încât să permită membrului echipajului de zbor să vadă rapid indicațiile de la postul său, cu devierea minimă posibilă a poziției și a direcției privirii adoptate în mod normal de acesta atunci</p>	<p>8. un PCDS simplu utilizat ca dispozitiv de reținere de către un specialist în executarea unei sarcini.</p> <p>c) Instrumentele, echipamentele sau accesoriile care nu sunt impuse de prezenta parte, precum și orice alte echipamente care nu sunt impuse de anexa nr.8 (Partea SPO), precum și orice alte echipamente care nu sunt impuse de Regulament, dar care sunt transportate la bord în timpul unui zbor respectă următoarele cerințe:</p> <p>1. informațiile oferite de aceste instrumente, echipamente sau accesorii nu se folosesc de către membrii echipajului de zbor pentru a se conforma anexei nr.1 la Codul aerian sau SPO.IDE.A.215 și SPO.IDE.A.220;</p> <p>2. instrumentele, echipamentele sau accesoriile nu afectează navigabilitatea avionului, nici chiar în cazul defectării sau al proastei funcționări.</p> <p>(d) Instrumentele și echipamentele trebuie să fie utilizabile rapid sau ușor accesibile din postul la care este așezat membrul echipajului de zbor care are nevoie să le utilizeze.</p> <p>(e) Acele instrumente care sunt folosite de un membru al echipajului de zbor trebuie dispuse astfel încât să permită membrului echipajului de zbor să vadă rapid indicațiile de la postul său, cu devierea minimă posibilă a poziției și a direcției privirii adoptate în mod normal de acesta atunci</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>când privește înainte, în sensul traiectoriei de zbor.</p> <p>(f) Toate echipamentele de urgență obligatorii trebuie să fie ușor accesibile pentru utilizare imediată.</p>	<p>când privește înainte, în sensul traiectoriei de zbor.</p> <p>(f) Toate echipamentele de urgență obligatorii trebuie să fie ușor accesibile pentru utilizare imediată.</p>		
<p>SPO.IDE.A.105 Echipamentul minim de zbor</p> <p>Nu se inițiază un zbor în cazul în care oricare dintre instrumentele, echipamentele sau funcțiile avionului necesare pentru zborul avut în vedere lipsește sau este nefuncțional(ă), cu excepția cazului în care este îndeplinită oricare dintre următoarele condiții:</p> <p>(a) avionul este operat în conformitate cu lista echipamentului minim (MEL);</p> <p>(b) pentru avioanele motorizate complexe și pentru orice avion utilizat în operațiuni comerciale, operatorul are aprobarea autorității competente de a opera avionul în limitele listei master a echipamentului minim (MMEL) în conformitate cu anexa III punctul ORO.MLR.105 litera (j);</p> <p>(c) avionul dispune de o autorizație de zbor eliberată în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile.</p>	<p>SPO.IDE.A.105 Echipamentul minim de zbor</p> <p>Nu se inițiază un zbor în cazul în care oricare dintre instrumentele, echipamentele sau funcțiile avionului necesare pentru zborul avut în vedere lipsește sau este nefuncțional(ă), cu excepția cazului în care este îndeplinită oricare dintre următoarele condiții:</p> <p>(a) avionul este operat în conformitate cu MEL;</p> <p>(b) pentru avioanele motorizate complexe și pentru orice avion utilizat în operațiuni comerciale, operatorul are aprobarea AAC de a opera avionul în limitele MMEL în conformitate ORO.MLR.105 litera (j);</p> <p>(c) avionul dispune de o autorizație de zbor eliberată în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile.</p>	Compatibil	
<p>SPO.IDE.A.110 Siguranțe electrice de rezervă</p> <p>Avioanele trebuie să fie echipate cu siguranțe electrice de rezervă, cu puterile nominale prevăzute pentru protecția integrală a circuitului, pentru înlocuirea</p>	<p>SPO.IDE.A.110 Siguranțe electrice de rezervă</p> <p>Avioanele trebuie să fie echipate cu siguranțe electrice de rezervă, cu puterile nominale prevăzute pentru protecția integrală a circuitului, pentru înlocuirea</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
acelor siguranțe a căror înlocuire este permisă în zbor.	acelor siguranțe a căror înlocuire este permisă în zbor.		
<p>SPO.IDE.A.115 Lumini de operare Avioanele operate pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) un sistem de lumini anticoliziune; (b) lumini de navigație/poziție; (c) o lumină de aterizare; (d) un sistem de lumini alimentat de la sistemul electric al avionului pentru asigurarea unei iluminări adecvate a tuturor instrumentelor și echipamentelor esențiale pentru exploatarea în siguranță a avionului; (e) un sistem de lumini alimentat de la sistemul electric al avionului pentru asigurarea iluminării în toate compartimentele cabinei; (f) o lanternă autonomă pentru fiecare post de membru al echipajului; și (g) lumini pentru a respecta reglementările internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, dacă avionul este exploatat ca hidroavion. 	<p>SPO.IDE.A.115 Lumini de operare Avioanele operate pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) un sistem de lumini anticoliziune; (b) lumini de navigație/poziție; (c) o lumină de aterizare; (d) un sistem de lumini alimentat de la sistemul electric al avionului pentru asigurarea unei iluminări adecvate a tuturor instrumentelor și echipamentelor esențiale pentru exploatarea în siguranță a avionului; (e) un sistem de lumini alimentat de la sistemul electric al avionului pentru asigurarea iluminării în toate compartimentele cabinei; (f) o lanternă autonomă pentru fiecare post de membru al echipajului; și (g) lumini pentru a respecta reglementările internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, dacă avionul este exploatat ca hidroavion. 	Compatibil	
<p>SPO.IDE.A.120 Operațiuni în condiții VFR – instrumente de zbor și de navigație și echipamente asociate (a) Avioanele operate în condiții VFR pe timp de zi trebuie să fie echipate cu un mijloc de măsurare și de afișare a următoarelor:</p>	<p>SPO.IDE.A.120 Operațiuni în condiții VFR – instrumente de zbor și de navigație și echipamente asociate (a) Avioanele operate în condiții VFR pe timp de zi trebuie să fie echipate cu un mijloc de măsurare și de afișare a următoarelor:</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>1. capul magnetic; 2. timpul în ore, minute și secunde; 3. altitudinea barometrică; 4. viteza față de aer indicată; 5. numărul Mach, ori de câte ori limitările de viteză se exprimă cu ajutorul numărului Mach; și 6. glisada pentru avioane complexe motorizate.</p> <p>(b) Avioanele care operează în condiții VMC pe timp de noapte trebuie să fie echipate, în plus față de cele prevăzute la litera (a), cu:</p> <p>1. un mijloc de măsurare și de afișare a următoarelor: (i) virajul și glisada; (ii) atitudinea; (iii) viteza verticală; și (iv) direcția stabilizată;</p> <p>2. un mijloc de indicare a momentului în care alimentarea cu energie electrică a instrumentelor giroscopice nu este corespunzătoare.</p> <p>(c) Avioanele complexe motorizate care operează în condiții VMC deasupra apei și fără a vedea țărmul trebuie să fie echipate, în plus față de cele prevăzute la literele (a) și (b), cu un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase, din cauza condensului sau a jivrajului, a sistemului de indicare a vitezei față de aer.</p> <p>(d) Avioanele operate în condiții în care nu pot fi menținute pe o traiectorie de zbor</p>	<p>1. capul magnetic; 2. timpul în ore, minute și secunde; 3. altitudinea barometrică; 4. viteza față de aer indicată; 5. numărul Mach, ori de câte ori limitările de viteză se exprimă cu ajutorul numărului Mach; și 6. glisada pentru avioane complexe motorizate.</p> <p>(b) Avioanele care operează în condiții VMC pe timp de noapte trebuie să fie echipate, în plus față de cele prevăzute la lit.(a), cu:</p> <p>1. un mijloc de măsurare și de afișare a următoarelor: (i) virajul și glisada; (ii) atitudinea; (iii) viteza verticală; și (iv) direcția stabilizată;</p> <p>2. un mijloc de indicare a momentului în care alimentarea cu energie electrică a instrumentelor giroscopice nu este corespunzătoare.</p> <p>(c) Avioanele complexe motorizate care operează în condiții VMC deasupra apei și fără a vedea țărmul trebuie să fie echipate, în plus față de cele prevăzute la lit.(a) și (b), cu un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase, din cauza condensului sau a jivrajului, a sistemului de indicare a vitezei față de aer.</p> <p>(d) Avioanele operate în condiții în care nu pot fi menținute pe o traiectorie de zbor</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>dorită fără a se recurge la unul sau mai multe instrumente suplimentare trebuie să fie echipate, în plus față de cele prevăzute la literele (a) și (b), cu un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase, din cauza condensului sau jivrajului, a sistemului de indicare a vitezei față de aer obligatoriu conform literei (a) punctul 4.</p> <p>(e) În cazul în care sunt necesari doi piloți pentru exploatare, avioanele trebuie să fie echipate cu un mijloc separat suplimentar de afișare a următoarelor:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. altitudinea barometrică; 2. viteza față de aer indicată; 3. glisada sau virajul și glisada, după caz; 4. atitudinea, dacă este cazul; 5. viteza verticală, dacă este cazul; 6. direcția stabilizată, dacă este cazul; și 7. numărul Mach, ori de câte ori limitările de viteză se exprimă cu ajutorul numărului Mach, dacă este cazul. 	<p>dorită fără a se recurge la unul sau mai multe instrumente suplimentare trebuie să fie echipate, în plus față de cele prevăzute la lit.(a) și (b), cu un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase, din cauza condensului sau jivrajului, a sistemului de indicare a vitezei față de aer obligatoriu conform lit.(a) pct.4.</p> <p>(e) În cazul în care sunt necesari doi piloți pentru exploatare, avioanele trebuie să fie echipate cu un mijloc separat suplimentar de afișare a următoarelor:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. altitudinea barometrică; 2. viteza față de aer indicată; 3. glisada sau virajul și glisada, după caz; 4. atitudinea, dacă este cazul; 5. viteza verticală, dacă este cazul; 6. direcția stabilizată, dacă este cazul; și 7. numărul Mach, ori de câte ori limitările de viteză se exprimă cu ajutorul numărului Mach, dacă este cazul. 		
<p>SPO.IDE.A.125 Operațiuni în condiții IFR – instrumente de zbor și de navigație și echipamente asociate</p> <p>Avioanele operate în condiții IFR trebuie să fie echipate cu:</p> <p>(a) un mijloc de măsurare și de afișare a următoarelor:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. capul magnetic; 2. timpul în ore, minute și secunde; 3. altitudinea barometrică; 4. viteza față de aer indicată; 5. viteza verticală; 	<p>SPO.IDE.A.125 Operațiuni în condiții IFR – instrumente de zbor și de navigație și echipamente asociate</p> <p>Avioanele operate în condiții IFR trebuie să fie echipate cu:</p> <p>(a) un mijloc de măsurare și de afișare a următoarelor:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. capul magnetic; 2. timpul în ore, minute și secunde; 3. altitudinea barometrică; 4. viteza față de aer indicată; 5. viteza verticală; 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>6. virajul și glisada; 7. atitudinea; 8. direcția stabilizată; 9. temperatura aerului exterior; și 10. numărul Mach, ori de câte ori limitările de viteză se exprimă cu ajutorul numărului Mach;</p> <p>(b) un mijloc de indicare a momentului în care alimentarea cu energie electrică a instrumentelor giroscopice nu este corespunzătoare;</p> <p>(c) în cazul în care sunt necesari doi piloți pentru exploatare, un mijloc separat suplimentar care să afișeze pentru al doilea pilot:</p> <p>1. altitudinea barometrică; 2. viteza față de aer indicată; 3. viteza verticală, 4. virajul și glisada; 5. atitudinea; 6. direcția stabilizată; și 7. numărul Mach, ori de câte ori limitările de viteză se exprimă cu ajutorul numărului Mach, dacă este cazul;</p> <p>(d) un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase, din cauza condensului sau jivrajului, a sistemului de indicare a vitezei față de aer obligatoriu conform literei (a) punctul 4 și literei (c) punctul 2; și (e) atunci când sunt exploatare în condiții IFR, avioanele complexe motorizate trebuie să fie echipate, în plus față de cele prevăzute la literele (a), (b), (c) și (d), cu:</p>	<p>6. virajul și glisada; 7. atitudinea; 8. direcția stabilizată; 9. temperatura aerului exterior; și 10. numărul Mach, ori de câte ori limitările de viteză se exprimă cu ajutorul numărului Mach;</p> <p>(b) un mijloc de indicare a momentului în care alimentarea cu energie electrică a instrumentelor giroscopice nu este corespunzătoare;</p> <p>(c) în cazul în care sunt necesari doi piloți pentru exploatare, un mijloc separat suplimentar care să afișeze pentru al doilea pilot:</p> <p>1. altitudinea barometrică; 2. viteza față de aer indicată; 3. viteza verticală, 4. virajul și glisada; 5. atitudinea; 6. direcția stabilizată; și 7. numărul Mach, ori de câte ori limitările de viteză se exprimă cu ajutorul numărului Mach, dacă este cazul;</p> <p>(d) un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase, din cauza condensului sau jivrajului, a sistemului de indicare a vitezei față de aer obligatoriu conform lit.(a) pct.4 și lit.(c) pct.2; și (e) atunci când sunt exploatare în condiții IFR, avioanele complexe motorizate trebuie să fie echipate, în plus față de cele prevăzute la lit.(a), (b), (c) și (d), cu:</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>1. o sursă alternativă de presiune statică; 2. un suport pentru hărți într-o poziție ușor de citit, care poate fi iluminat pentru operațiuni pe timp de noapte; 3. un mijloc de rezervă independent de măsurare și de afișare a altitudinii, cu excepția cazului în care este deja instalat pentru a respecta litera (e) punctul 1; și 4. o sursă de alimentare de urgență cu energie electrică, separată de generatorul electric principal, pentru operarea și iluminarea unui sistem de indicare a altitudinii timp de minimum 30 de minute. Sursa de alimentare de urgență intră în funcțiune în mod automat după defectarea totală a generatorului electric principal, iar pe instrument sau pe panoul de instrumente trebuie să se semnaleze în mod clar faptul că indicatorul de altitudine funcționează pe baza sursei de alimentare de urgență.</p>	<p>1. o sursă alternativă de presiune statică; 2. un suport pentru hărți într-o poziție ușor de citit, care poate fi iluminat pentru operațiuni pe timp de noapte; 3. un mijloc de rezervă independent de măsurare și de afișare a altitudinii, cu excepția cazului în care este deja instalat pentru a respecta lit.(e) pct. 1; și 4. o sursă de alimentare de urgență cu energie electrică, separată de generatorul electric principal, pentru operarea și iluminarea unui sistem de indicare a altitudinii timp de minimum 30 de minute. Sursa de alimentare de urgență intră în funcțiune în mod automat după defectarea totală a generatorului electric principal, iar pe instrument sau pe panoul de instrumente trebuie să se semnaleze în mod clar faptul că indicatorul de altitudine funcționează pe baza sursei de alimentare de urgență.</p>		
<p>SPO.IDE.A.126 Echipamente suplimentare pentru operațiuni cu un singur pilot în condiții IFR Avioanele complexe motorizate operate în condiții IFR cu un singur pilot trebuie să fie echipate cu un pilot automat care să dispună cel puțin de modurile de menținere a altitudinii și a capului-compass.</p>	<p>SPO.IDE.A.126 Echipamente suplimentare pentru operațiuni cu un singur pilot în condiții IFR Avioanele complexe motorizate operate în condiții IFR cu un singur pilot trebuie să fie echipate cu un pilot automat care să dispună cel puțin de modurile de menținere a altitudinii și a capului-compass.</p>	Compatibil	
<p>SPO.IDE.A.130 Sistemul de avertizare și de informare asupra configurației terenului (TAWS) (a) Avioanele echipate cu motor cu turbină cu o masă maximă certificată la decolare</p>	<p>SPO.IDE.A.130 Sistemul de avertizare și de informare asupra configurației terenului (TAWS) (a) Avioanele echipate cu motor cu turbină cu o MCTOM de peste 5700 kg sau cu o</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(MCTOM) de peste 5 700 kg sau cu o MOPSC de peste nouă locuri trebuie să fie echipate cu un TAWS care îndeplinește cerințele pentru:</p> <p>1. echipamente de clasă A, așa cum se specifică într-un standard admisibil, în cazul avioanelor pentru care certificatul individual de navigabilitate (CofA) a fost eliberat prima dată după 1 ianuarie 2011; sau</p> <p>2. echipamente de clasă B, așa cum se specifică într-un standard admisibil, în cazul avioanelor pentru care CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2011 sau înainte de această dată.</p> <p>(b) Când sunt utilizate în cadrul unor operațiuni comerciale, avioanele echipate cu motor cu turbină pentru care CofA individual a fost eliberat prima dată după 1 ianuarie 2019 și care au o MCTOM de maximum 5 700 kg și o MOPSC de șase-nouă locuri trebuie să fie echipate cu un TAWS care îndeplinește cerințele pentru un echipament de clasă B, așa cum se specifică într-un standard admisibil.</p>	<p>MOPSC de peste nouă locuri trebuie să fie echipate cu un TAWS care îndeplinește cerințele pentru:</p> <p>1. echipamente de clasă A, așa cum se specifică într-un standard admisibil, în cazul avioanelor pentru care CofA individual a fost eliberat prima dată după 1 ianuarie 2011; sau</p> <p>2. echipamente de clasă B, așa cum se specifică într-un standard admisibil, în cazul avioanelor pentru care CofA individual fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2011 sau înainte de această dată.</p> <p>(b) Când sunt utilizate în cadrul unor operațiuni comerciale, avioanele echipate cu motor cu turbină pentru care CofA individual a fost eliberat prima dată după 1 ianuarie 2019 și care au o MCTOM de maximum 5 700 kg și o MOPSC de șase-nouă locuri trebuie să fie echipate cu un TAWS care îndeplinește cerințele pentru un echipament de clasă B, așa cum se specifică într-un standard admisibil.</p>		
<p>SPO.IDE.A.131 Sistemul de evitare a coliziunii în zbor (ACAS II) Cu excepția cazului în care Regulamentul (UE) nr. 1332/2011 prevede altfel, avioanele echipate cu motor cu turbină cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg trebuie să fie echipate cu ACAS II.</p>	<p>SPO.IDE.A.131 Sistemul de evitare a coliziunii în zbor (ACAS II) Cu excepția cazului în care CT-ACAS II prevăd altfel, avioanele echipate cu motor cu turbină cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg trebuie să fie echipate cu ACAS II.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>SPO.IDE.A.132 Echipamentul radar meteorologic la bord – avioane complexe motorizate</p> <p>Următoarele tipuri de avioane trebuie să fie echipate cu echipament radar meteorologic la bord dacă sunt operate pe timp de noapte sau în condiții IMC în zone în care sunt probabile, de-a lungul rutei, furtuni sau alte condiții meteorologice potențial periculoase considerate detectabile cu ajutorul unui echipament radar meteorologic la bord:</p> <p>(a) avioane presurizate;</p> <p>(b) avioane nepresurizate cu o MCTOM de peste 5 700 kg</p>	<p>SPO.IDE.A.132 Echipamentul radar meteorologic la bord – avioane complexe motorizate</p> <p>Următoarele tipuri de avioane trebuie să fie echipate cu echipament radar meteorologic la bord dacă sunt operate pe timp de noapte sau în condiții IMC în zone în care sunt probabile, de-a lungul rutei, furtuni sau alte condiții meteorologice potențial periculoase considerate detectabile cu ajutorul unui echipament radar meteorologic la bord:</p> <p>(a) avioane presurizate;</p> <p>(b) avioane nepresurizate cu o MCTOM de peste 5 700 kg</p>	Compatibil	
<p>SPO.IDE.A.133 Echipamente suplimentare pentru operațiuni în condiții de jivraj pe timp de noapte – avioane complexe motorizate</p> <p>(a) Avioanele operate în condiții probabile sau certe de jivraj pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu un mijloc de iluminare sau de detectare a jivrajului.</p> <p>(b) Tipul de mijloc de iluminare a jivrajului utilizat trebuie să nu producă orbirea sau reflexia care ar împiedica membrii echipajului de zbor să își îndeplinească sarcinile.</p>	<p>SPO.IDE.A.133 Echipamente suplimentare pentru operațiuni în condiții de jivraj pe timp de noapte – avioane complexe motorizate</p> <p>(a) Avioanele operate în condiții probabile sau certe de jivraj pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu un mijloc de iluminare sau de detectare a jivrajului.</p> <p>(b) Tipul de mijloc de iluminare a jivrajului utilizat trebuie să nu producă orbirea sau reflexia care ar împiedica membrii echipajului de zbor să își îndeplinească sarcinile.</p>	Compatibil	
<p>SPO.IDE.A.135 Sistemul interfon al echipajului de zbor</p> <p>Avioanele operate de un echipaj de zbor format din mai mult de un membru trebuie să fie echipate cu un sistem interfon pentru</p>	<p>SPO.IDE.A.135 Sistemul interfon al echipajului de zbor</p> <p>Avioanele operate de un echipaj de zbor format din mai mult de un membru trebuie să fie echipate cu un sistem interfon pentru</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
echipajul de zbor, care să includă căști și microfoane destinate utilizării de către toți membrii echipajului de zbor.	echipajul de zbor, care să includă căști și microfoane destinate utilizării de către toți membrii echipajului de zbor.		
<p>SPO.IDE.A.140 Înregistratorul de voce din carlingă</p> <p>(a) Următoarele avioane trebuie să fie echipate cu un înregistrator de voce în carlingă (CVR):</p> <p>1. avioanele cu o MCTOM de peste 27 000 kg al căror CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată; și</p> <p>2. avioanele cu o MCTOM de peste 2 250 kg:</p> <p>(i) certificate pentru a fi operate cu un echipaj minim format din cel puțin doi piloți;</p> <p>(ii) echipate cu unul sau mai multe motoare turboreactoare sau cu mai mult de un motor turbopropulsor; și</p> <p>(iii) al căror certificat de tip a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată.</p> <p>(b) CVR trebuie să aibă capacitatea de a păstra datele înregistrate cel puțin în timpul:</p> <p>1. cele 25 de ore anterioare, pentru avioanele cu o MCTOM mai mare de 27 000 kg al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat pentru prima oară la 1 ianuarie 2022 sau după această dată sau</p>	<p>SPO.IDE.A.140 Înregistratorul de voce din carlingă</p> <p>(a) Următoarele avioane trebuie să fie echipate cu un CVR:</p> <p>1. avioanele cu o MCTOM de peste 27 000 kg al căror CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată; și</p> <p>2. avioanele cu o MCTOM de peste 2 250 kg:</p> <p>(i) certificate pentru a fi operate cu un echipaj minim format din cel puțin doi piloți;</p> <p>(ii) echipate cu unul sau mai multe motoare turboreactoare sau cu mai mult de un motor turbopropulsor; și</p> <p>(iii) al căror certificat de tip a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată.</p> <p>(b) CVR trebuie să aibă capacitatea de a păstra datele înregistrate cel puțin în timpul:</p> <p>1. cele 25 de ore anterioare, pentru avioanele cu o MCTOM de mai mult de 27 000 kg și pentru care s-a emis un certificat individual de navigabilitate la data de 1 ianuarie 2022 sau ulterior; sau</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>2. ultimele 2 ore în toate celelalte cazuri.</p> <p>(c) CVR înregistrează în raport cu o scală de timp:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. comunicațiile vocale transmise din sau recepționate în compartimentul echipajului de zbor prin radio; 2. comunicațiile vocale ale membrilor echipajului de zbor cu ajutorul sistemului interfon și al sistemului de adresare către pasageri, dacă este instalat; 3. mediul sonor din compartimentul echipajului de zbor, incluzând, fără întrerupere, semnalele audio recepționate de la fiecare microfon de cască și de mască în uz; și 4. semnalele vocale sau audio de identificare a echipamentelor de navigație sau de apropiere transmise într-o cască sau într-un difuzor. <p>(d) CVR trebuie să înceapă automat să înregistreze înainte ca avionul să înceapă deplasarea prin mijloace proprii și să continue înregistrarea până la încheierea zborului, când avionul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.</p> <p>(e) În plus față de litera (d), în funcție de disponibilitatea energiei electrice, CVR trebuie să înceapă să înregistreze cât mai devreme posibil în timpul verificărilor din carlingă efectuate înainte de pornirea motoarelor la începutul zborului, până la verificările din carlingă efectuate imediat</p>	<p>2. ultimele 2 ore în toate celelalte cazuri.</p> <p>(c) CVR înregistrează în raport cu o scală de timp:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. comunicațiile vocale transmise din sau recepționate în compartimentul echipajului de zbor prin radio; 2. comunicațiile vocale ale membrilor echipajului de zbor cu ajutorul sistemului interfon și al sistemului de adresare către pasageri, dacă este instalat; 3. mediul sonor din compartimentul echipajului de zbor, incluzând, fără întrerupere, semnalele audio recepționate de la fiecare microfon de cască și de mască în uz; și 4. semnalele vocale sau audio de identificare a echipamentelor de navigație sau de apropiere transmise într-o cască sau într-un difuzor. <p>(d) CVR trebuie să înceapă automat să înregistreze înainte ca avionul să înceapă deplasarea prin mijloace proprii și să continue înregistrarea până la încheierea zborului, când avionul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.</p> <p>(e) În plus față de lit.(d), în funcție de disponibilitatea energiei electrice, CVR trebuie să înceapă să înregistreze cât mai devreme posibil în timpul verificărilor din carlingă efectuate înainte de pornirea motoarelor la începutul zborului până la verificările din carlingă efectuate imediat</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>după oprirea motoarelor la sfârșitul zborului.</p> <p>(f) Dacă CVR nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Până la 1 ianuarie 2020 cel târziu, acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă CVR este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.</p>	<p>după oprirea motoarelor la sfârșitul zborului.</p> <p>(f) Dacă CVR nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă CVR este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.</p>		
<p>SPO.IDE.A.145 Înregistratorul de date de zbor</p> <p>(a) Avioanele cu o MCTOM de peste 5 700 kg al căror CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată trebuie să fie echipate cu un FDR care utilizează o metodă digitală de înregistrare și de stocare a datelor și pentru care este disponibilă o metodă de extragere rapidă a datelor din mediul de stocare.</p> <p>(b) FDR trebuie să înregistreze parametrii necesari pentru determinarea cu acuratețe a traiectoriei de zbor, vitezei, atitudinii, puterii motorului, configurației și funcționării avionului și să aibă capacitatea de a păstra cel puțin datele înregistrate în timpul ultimelor 25 de ore.</p> <p>(c) Datele se obțin de la sursele avionului care permit corelarea cu acuratețe cu informațiile afișate pentru echipajul de zbor.</p> <p>(d) FDR trebuie să înceapă automat să înregistreze datele înainte ca avionul să se</p>	<p>SPO.IDE.A.145 Înregistratorul de date de zbor</p> <p>(a) Avioanele cu o MCTOM de peste 5 700 kg al căror CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată trebuie să fie echipate cu un FDR care utilizează o metodă digitală de înregistrare și de stocare a datelor și pentru care este disponibilă o metodă de extragere rapidă a datelor din mediul de stocare.</p> <p>(b) FDR trebuie să înregistreze parametrii necesari pentru determinarea cu acuratețe a traiectoriei de zbor, vitezei, atitudinii, puterii motorului, configurației și funcționării avionului și să aibă capacitatea de a păstra cel puțin datele înregistrate în timpul ultimelor 25 de ore.</p> <p>(c) Datele se obțin de la sursele avionului care permit corelarea cu acuratețe cu informațiile afișate pentru echipajul de zbor.</p> <p>(d) FDR trebuie să înceapă automat să înregistreze datele înainte ca avionul să se</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>poată deplasa prin mijloace proprii și să se oprească automat după ce avionul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.</p> <p>(e) Dacă FDR nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Până la 1 ianuarie 2020 cel târziu, acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă FDR este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.</p>	<p>poată deplasa prin mijloace proprii și să se oprească automat după ce avionul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.</p> <p>(e) Dacă FDR nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă FDR este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.</p>		
<p>SPO.IDE.A.146 Înregistrator de zbor de construcție ușoară</p> <p>(a) Avioanele cu motor cu turbină care au o MCTOM de minimum 2 250 kg și avioanele care au o MOPSC de peste nouă locuri trebuie echipate cu un înregistrator de zbor dacă sunt îndeplinite toate condițiile următoare:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. respectivele avioane nu intră în sfera de aplicare a punctului SPO.IDE.A.145 litera (a); 2. respectivele avioane sunt utilizate pentru operațiuni comerciale; 3. certificatul individual de navigabilitate al acestor avioane a fost eliberat pentru prima dată la sau după 5 septembrie 2022. <p>(b) Înregistratorul de zbor trebuie să înregistreze, pe baza datelor sau a imaginilor colectate în timpul zborului, informații suficiente pentru a determina traiectoria de zbor și viteza aeronavei.</p>	<p>SPO.IDE.A.146 Înregistrator de zbor de construcție ușoară</p> <p>(a) Avioanele cu motor cu turbină care au o MCTOM de minimum 2 250 kg și avioanele care au o MOPSC de peste nouă locuri trebuie echipate cu un înregistrator de zbor dacă sunt îndeplinite toate condițiile următoare:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. respectivele avioane nu intră în sfera de aplicare a SPO.IDE.A.145 lit.(a); 2. respectivele avioane sunt utilizate pentru operațiuni comerciale; 3. CofA individual al acestor avioane a fost eliberat pentru prima dată la sau după 5 septembrie 2022. <p>(b) Înregistratorul de zbor trebuie să înregistreze, pe baza datelor sau a imaginilor colectate în timpul zborului, informații suficiente pentru a determina traiectoria de zbor și viteza aeronavei.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(c) Înregistratorul de zbor trebuie să fie în măsură să păstreze cel puțin datele de zbor și imaginile înregistrate în ultimele cinci ore.</p> <p>(d) Înregistratorul de zbor trebuie să înceapă să înregistreze automat înainte ca avionul să se poată deplasa prin mijloace proprii și să se oprească automat după ce avionul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.</p> <p>(e) Dacă înregistratorul de zbor înregistrează imagini sau sunete din compartimentului echipajului de zbor, trebuie pusă la dispoziție o funcție care poate fi utilizată de pilotul-comandant și care modifică înregistrările de imagine și de sunet realizate înainte de utilizarea funcției în cauză astfel încât aceste înregistrări să nu poată fi extrase prin tehnici de redare sau de copiere obișnuite.</p>	<p>(c) Înregistratorul de zbor trebuie să fie în măsură să păstreze cel puțin datele de zbor și imaginile înregistrate în ultimele cinci ore.</p> <p>(d) Înregistratorul de zbor trebuie să înceapă să înregistreze automat înainte ca avionul să se poată deplasa prin mijloace proprii și să se oprească automat după ce avionul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.</p> <p>(e) Dacă înregistratorul de zbor înregistrează imagini sau sunete din compartimentului echipajului de zbor, trebuie pusă la dispoziție o funcție care poate fi utilizată de pilotul-comandant și care modifică înregistrările de imagine și de sunet realizate înainte de utilizarea funcției în cauză astfel încât aceste înregistrări să nu poată fi extrase prin tehnici de redare sau de copiere obișnuite.</p>		
<p>SPO.IDE.A.150 Înregistrarea transmisiunilor prin legături de date</p> <p>(a) Avioanele al căror CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată, care au capacitatea de a utiliza comunicațiile prin legături de date și pentru care este obligatorie echiparea cu un CVR trebuie să înregistreze pe un înregistrator, dacă este cazul:</p> <p>1. mesajele comunicărilor prin legături de date referitoare la comunicările ATS</p>	<p>SPO.IDE.A.150 Înregistrarea transmisiunilor prin legături de date</p> <p>(a) Avioanele al căror CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată, care au capacitatea de a utiliza comunicațiile prin legături de date și pentru care este obligatorie echiparea cu un CVR trebuie să înregistreze pe un înregistrator, dacă este cazul:</p> <p>1. mesajele comunicărilor prin legături de date referitoare la comunicările ATS</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>adresate către și dinspre avion, inclusiv mesajele aplicabile următoarelor aplicații:</p> <p>(i) inițierea de transmisiuni prin legături de date;</p> <p>(ii) comunicarea controlor-pilot;</p> <p>(iii) supraveghere specifică;</p> <p>(iv) transmiterea de informații referitoare la zbor;</p> <p>(v) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, supravegherea semnalului de la aeronavă;</p> <p>(vi) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, datele privind controlul operațional al aeronavei; și</p> <p>(vii) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, graficele;</p> <p>2. informații care permit corelarea cu orice înregistrări asociate referitoare la comunicările prin legături de date și păstrate separat de avion; și</p> <p>3. informații privind ora și prioritatea mesajelor comunicărilor prin legături de date, având în vedere arhitectura sistemului.</p> <p>(b) Înregistratorul trebuie să utilizeze o metodă digitală de înregistrare și de stocare a datelor și informațiilor și o metodă de extragere rapidă a acestor date. Metoda de înregistrare trebuie să permită realizarea unei corespondențe între aceste date și datele înregistrate la sol.</p> <p>(c) Înregistratorul trebuie să aibă capacitatea de a reține date înregistrate</p>	<p>adresate către și dinspre avion, inclusiv mesajele aplicabile următoarelor aplicații:</p> <p>(i) inițierea de transmisiuni prin legături de date;</p> <p>(ii) comunicarea controlor-pilot;</p> <p>(iii) supraveghere specifică;</p> <p>(iv) transmiterea de informații referitoare la zbor;</p> <p>(v) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, supravegherea semnalului de la aeronavă;</p> <p>(vi) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, datele privind controlul operațional al aeronavei; și</p> <p>(vii) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, graficele;</p> <p>2. informații care permit corelarea cu orice înregistrări asociate referitoare la comunicările prin legături de date și păstrate separat de avion; și</p> <p>3. informații privind ora și prioritatea mesajelor comunicărilor prin legături de date, având în vedere arhitectura sistemului.</p> <p>(b) Înregistratorul trebuie să utilizeze o metodă digitală de înregistrare și de stocare a datelor și a informațiilor și o metodă de extragere rapidă a acestor date. Metoda de înregistrare trebuie să permită realizarea unei corespondențe între aceste date și datele înregistrate la sol.</p> <p>(c) Înregistratorul trebuie să aibă capacitatea de a reține date înregistrate</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>pentru cel puțin aceeași perioadă prevăzută în cazul CVR la SPO.IDE.A.140.</p> <p>(d) Dacă înregistratorul nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Până la 1 ianuarie 2020 cel târziu, acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă înregistratorul este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.</p> <p>(e) Cerințele aplicabile pentru pornirea și oprirea funcționării înregistratorului sunt aceleași cu cerințele aplicabile pentru pornirea și oprirea funcționării CVR cuprinse la SPO.IDE.A.140 literele (d) și (e).</p>	<p>pentru cel puțin aceeași perioadă prevăzută în cazul CVR la SPO.IDE.A.140.</p> <p>(d) Dacă înregistratorul nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă înregistratorul este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.</p> <p>(e) Cerințele aplicabile pentru pornirea și oprirea funcționării înregistratorului sunt aceleași cu cerințele aplicabile pentru pornirea și oprirea funcționării CVR cuprinse la SPO.IDE.A.140 lit.(d) și (e).</p>		
<p>SPO.IDE.A.155 Înregistratorul combinat format dintr-un înregistrator de date de zbor și un înregistrator de voce din carlingă</p> <p>Conformitatea cu cerințele privind CVR și FDR se poate obține prin intermediul:</p> <p>(a) unui înregistrator combinat format dintr-un înregistrator de date de zbor și un înregistrator de voce din carlingă, dacă avionul trebuie să fie echipat cu un CVR sau cu un FDR; sau</p> <p>(b) a două înregistratoare combinate formate dintr-un înregistrator de date de zbor și un înregistrator de voce din carlingă, dacă avionul trebuie să fie echipat cu un CVR și un FDR.</p>	<p>SPO.IDE.A.155 Înregistratorul combinat format dintr-un înregistrator de date de zbor și un înregistrator de voce din carlingă</p> <p>Conformitatea cu cerințele privind CVR și FDR se poate obține prin intermediul:</p> <p>(a) unui înregistrator combinat format dintr-un înregistrator de date de zbor și un înregistrator de voce din carlingă, dacă avionul trebuie să fie echipat cu un CVR sau cu un FDR; sau</p> <p>(b) a două înregistratoare combinate formate dintr-un înregistrator de date de zbor și un înregistrator de voce din carlingă, dacă avionul trebuie să fie echipat cu un CVR și un FDR.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>SPO.IDE.A.160 Scaune, centuri de siguranță ale scaunelor și sisteme de reținere</p> <p>Avioanele trebuie să fie echipate cu:</p> <p>(a) un scaun sau un post pentru fiecare membru al echipajului sau specialist în executarea anumitor sarcini aflat la bord;</p> <p>(b) o centură de siguranță pe fiecare scaun și dispozitive de reținere pentru fiecare post;</p> <p>(c) în cazul altor avioane decât cele motorizate complexe, o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului pentru fiecare scaun al echipajului de zbor, cu un singur punct de eliberare în cazul avioanelor care dispun de un certificat de navigabilitate obținut la 25 august 2016 sau după această dată;</p> <p>(d) în cazul avioanelor motorizate complexe, o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului, incluzând un dispozitiv care va reține automat trunchiul ocupantului în cazul decelerării rapide:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. pentru fiecare scaun al echipajului de zbor și pentru orice scaun situat lângă un scaun de pilot; și 2. pentru fiecare scaun de observator situat în compartimentul echipajului de zbor; <p>(e) Centura de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului necesară în temeiul literei (d) trebuie să aibă:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. un singur punct de decuplare; 	<p>SPO.IDE.A.160 Scaune, centuri de siguranță ale scaunelor și sisteme de reținere</p> <p>Avioanele trebuie să fie echipate cu:</p> <p>(a) un scaun sau un post pentru fiecare membru al echipajului sau specialist în executarea anumitor sarcini aflat la bord;</p> <p>(b) o centură de siguranță pe fiecare scaun și dispozitive de reținere pentru fiecare post;</p> <p>(c) în cazul altor avioane decât cele motorizate complexe, o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului pentru fiecare scaun al echipajului de zbor, cu un singur punct de eliberare în cazul avioanelor care dispun de un CofA obținut la 25 august 2016 sau după această dată;</p> <p>(d) în cazul avioanelor motorizate complexe, o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului, incluzând un dispozitiv care va reține automat trunchiul ocupantului în cazul decelerării rapide:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. pentru fiecare scaun al echipajului de zbor și pentru orice scaun situat lângă un scaun de pilot; și 2. pentru fiecare scaun de observator situat în compartimentul echipajului de zbor. <p>(e) o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului necesară în temeiul lit.(d) trebuie să aibă:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. un singur punct de decuplare; 	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>2. pentru scaunele membrilor echipajului de zbor și pentru orice scaun situat lângă un scaun de pilot, oricare dintre următoarele:</p> <p>(i) două chingi peste umăr și o centură de siguranță care pot fi folosite independent;</p> <p>(ii) o chingă diagonală peste umăr și o centură de siguranță care pot fi folosite independent pentru următoarele tipuri de avioane:</p> <p>A. avioanele cu o MCTOM de 5 700 kg sau mai mică și cu o MOPSC de maximum nouă locuri care sunt conforme cu condițiile dinamice de aterizare de urgență definite în specificația de certificare aplicabilă;</p> <p>B. avioanele cu o MCTOM de 5 700 kg sau mai mică și cu o MOPSC de maximum nouă locuri care nu sunt conforme cu condițiile dinamice de aterizare de urgență definite în specificația de certificare aplicabilă și care dispun de un certificat de navigabilitate individual obținut înainte de 25 august 2016.</p>	<p>2. pentru scaunele membrilor echipajului de zbor și pentru orice scaun situat lângă un scaun de pilot, oricare dintre următoarele:</p> <p>(i) două chingi peste umăr și o centură de siguranță care pot fi folosite independent;</p> <p>(ii) o chingă diagonală peste umăr și o centură de siguranță care pot fi folosite independent pentru următoarele tipuri de avioane:</p> <p>(A) avioanele cu o MCTOM de 5700 kg sau mai mică și cu o MOPSC de maximum nouă locuri care sunt conforme cu condițiile dinamice de aterizare de urgență definite în specificația de certificare aplicabilă;</p> <p>(B) avioanele cu o MCTOM de 5700 kg sau mai mică și cu o MOPSC de maximum nouă locuri care nu sunt conforme cu condițiile dinamice de aterizare de urgență definite în specificația de certificare aplicabilă și care dispun de un CofA individual obținut înainte de 25 august 2016.</p>		
<p>SPO.IDE.A.165 Trusa de prim ajutor</p> <p>(a) Avioanele trebuie să fie echipate cu o trusă de prim ajutor.</p> <p>(b) Trusa de prim ajutor trebuie să fie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ușor accesibilă pentru utilizare; și 2. menținută în termenul de valabilitate. 	<p>SPO.IDE.A.165 Trusa de prim ajutor</p> <p>(a) Avioanele trebuie să fie echipate cu o trusă de prim ajutor.</p> <p>(b) Trusa de prim ajutor trebuie să fie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ușor accesibilă pentru utilizare; și 2. menținută în termenul de valabilitate. 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>SPO.IDE.A.170 Oxigen suplimentar – avioane presurizate</p> <p>(a) Avioanele presurizate operate la altitudini de zbor la care alimentarea cu oxigen este necesară în conformitate cu litera (b) trebuie să fie dotate cu echipamente specifice capabile să stocheze și să distribuie rezerva de oxigen necesară.</p> <p>(b) Avioanele presurizate operate peste altitudinile de zbor la care altitudinea barometrică în compartimentele cabinei depășește 10 000 ft trebuie să transporte suficient oxigen pentru respirație pentru a alimenta toți membrii echipajului și specialiștii în executarea anumitor sarcini cel puțin:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. pentru orice perioadă în care altitudinea barometrică în cabină depășește 15 000 ft, însă în niciun caz pentru mai puțin de 10 minute; 2. pentru orice perioadă în care, în eventualitatea depresurizării și ținând seama de circumstanțele zborului, altitudinea barometrică în compartimentul pentru echipajul de zbor și în cel al cabinei se va situa între 14 000 ft și 15 000 ft; 3. pentru orice perioadă mai mare de 30 de minute în care altitudinea barometrică în compartimentul pentru echipajul de zbor și în cel al cabinei se va situa între 10 000 ft și 14 000 ft; și 4. timp de cel puțin 10 minute, în cazul avioanelor operate la altitudini barometrice 	<p>SPO.IDE.A.170 Oxigen suplimentar – avioane presurizate</p> <p>(a) Avioanele presurizate operate la altitudini de zbor la care alimentarea cu oxigen este necesară în conformitate cu lit.(b) trebuie să fie dotate cu echipamente specifice capabile să stocheze și să distribuie rezerva de oxigen necesară.</p> <p>(b) Avioanele presurizate operate peste altitudinile de zbor la care altitudinea barometrică în compartimentele cabinei depășește 10 000 ft trebuie să transporte suficient oxigen pentru respirație pentru a alimenta toți membrii echipajului și specialiștii în executarea anumitor sarcini cel puțin:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. pentru orice perioadă în care altitudinea barometrică în cabină depășește 15 000 ft, însă în niciun caz pentru mai puțin de 10 minute; 2. pentru orice perioadă în care, în eventualitatea depresurizării și ținând seama de circumstanțele zborului, altitudinea barometrică în compartimentul pentru echipajul de zbor și în cel al cabinei se va situa între 14 000 ft și 15 000 ft; 3. pentru orice perioadă mai mare de 30 de minute în care altitudinea barometrică în compartimentul pentru echipajul de zbor și în cel al cabinei se va situa între 10 000 ft și 14 000 ft; și 4. timp de cel puțin 10 minute, în cazul avioanelor operate la altitudini barometrice 	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>de peste 25 000 ft sau operate sub această altitudine, dar în condiții care nu le permit să coboare în condiții de siguranță la o altitudine barometrică de 13 000 ft în termen de patru minute.</p> <p>(c) Avioanele presurizate operate la altitudini de zbor mai mari de 25 000 ft trebuie să fie echipate suplimentar cu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. un dispozitiv care să avertizeze echipajul de zbor în cazul oricărei depresurizări; și 2. în cazul avioanelor complexe motorizate, măști cu fixare rapidă pentru membrii echipajului de zbor. 	<p>de peste 25 000 ft sau operate sub această altitudine, dar în condiții care nu le permit să coboare în condiții de siguranță la o altitudine barometrică de 13 000 ft în termen de patru minute.</p> <p>(c) Avioanele presurizate operate la altitudini de zbor mai mari de 25 000 ft trebuie să fie echipate suplimentar cu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. un dispozitiv care să avertizeze echipajul de zbor în cazul oricărei depresurizări; și 2. în cazul avioanelor complexe motorizate, măști cu fixare rapidă pentru membrii echipajului de zbor. 		
<p>SPO.IDE.A.175 Oxigen suplimentar – avioane nepresurizate</p> <p>(a) Avioanele nepresurizate operate la altitudini de zbor la care alimentarea cu oxigen este necesară în conformitate cu litera (b) trebuie să fie dotate cu echipamente specifice capabile să stocheze și să distribuie rezerva de oxigen necesară.</p> <p>(b) Avioanele nepresurizate operate peste altitudinile de zbor la care altitudinea barometrică în compartimentele cabinei depășește 10 000 ft trebuie să transporte suficient oxigen pentru respirație pentru a alimenta:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. toți membrii echipajului, pentru orice perioadă mai mare de 30 de minute în care altitudinea barometrică în compartimentul cabinei se va situa între 10 000 ft și 13 000 ft; și 	<p>SPO.IDE.A.175 Oxigen suplimentar – avioane nepresurizate</p> <p>(a) Avioanele nepresurizate operate la altitudini de zbor la care alimentarea cu oxigen este necesară în conformitate cu lit.(b) trebuie să fie dotate cu echipamente specifice capabile să stocheze și să distribuie rezerva de oxigen necesară.</p> <p>(b) Avioanele nepresurizate operate peste altitudinile de zbor la care altitudinea barometrică în compartimentele cabinei depășește 10 000 ft trebuie să transporte suficient oxigen pentru respirație pentru a alimenta:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. toți membrii echipajului, pentru orice perioadă mai mare de 30 de minute în care altitudinea barometrică în compartimentul cabinei se va situa între 10 000 ft și 13 000 ft; și 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>2. toate persoanele aflate la bord, pentru orice perioadă în care altitudinea barometrică în compartimentul cabinei se va situa peste 13 000 ft.</p> <p>(c) Fără a aduce atingere literei (b), abaterile, cu o durată specificată, între 13 000 ft și 16 000 ft fără provizii de oxigen sunt permise, în conformitate cu SPO.OP.195 litera (b).</p>	<p>2. toate persoanele aflate la bord, pentru orice perioadă în care altitudinea barometrică în compartimentul cabinei se va situa peste 13 000 ft.</p> <p>(c) Fără a aduce atingere lit.(b), abaterile, cu o durată specificată între 13 000 ft și 16 000 ft fără provizii de oxigen sunt permise în conformitate cu punctul SPO.OP.195 lit.(b).</p>		
<p>SPO.IDE.A.180 Stingătoare de incendiu manuale</p> <p>(a) Avioanele, cu excepția avioanelor ELA1, trebuie să fie echipate cu cel puțin un stingător de incendiu manual:</p> <p>1. în compartimentul echipajului de zbor; și</p> <p>2. în fiecare compartiment al cabinei care este separat de compartimentul echipajului de zbor, cu excepția cazului în care compartimentul este ușor accesibil echipajului de zbor.</p> <p>(b) Tipul și cantitatea agentului de stingere pentru stingătoarele de incendiu obligatorii trebuie să fie adecvate tipurilor de incendii care ar putea să se producă în compartimentul în care este destinat a fi utilizat stingătorul, iar pentru compartimentele ocupate de persoane, trebuie să reducă riscul de acumulare a gazelor toxice.</p>	<p>SPO.IDE.A.180 Stingătoare de incendiu manuale</p> <p>(a) Avioanele, cu excepția avioanelor ELA 1, trebuie să fie echipate cu cel puțin un stingător de incendiu manual:</p> <p>1. în compartimentul echipajului de zbor; și</p> <p>2. în fiecare compartiment al cabinei care este separat de compartimentul echipajului de zbor, cu excepția cazului în care compartimentul este ușor accesibil echipajului de zbor.</p> <p>(b) Tipul și cantitatea agentului de stingere pentru stingătoarele de incendiu obligatorii trebuie să fie adecvate tipurilor de incendii care ar putea să se producă în compartimentul în care este destinat a fi utilizat stingătorul, iar pentru compartimentele ocupate de persoane, trebuie să reducă riscul de acumulare a gazelor toxice.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>SPO.IDE.A.181 Topoare de siguranță și rânghi de fier Avioanele cu o MCTOM de peste 5 700 kg trebuie să fie echipate cu cel puțin un topor de siguranță sau o rangă de fier în compartimentul echipajului de zbor.</p>	<p>SPO.IDE.A.181 Topoare de siguranță și rânghi de fier Avioanele cu o MCTOM de peste 5 700 kg trebuie să fie echipate cu cel puțin un topor de siguranță sau o rangă de fier în compartimentul echipajului de zbor.</p>	Compatibil	
<p>SPO.IDE.A.185 Marcarea punctelor de spargere Dacă pe avion sunt marcate zone ale fuzelajului adecvate pentru spargere de către echipele de salvare în caz de urgență, aceste zone trebuie să fie marcate după cum se indică în figura 1. Figura 1 Marcarea punctelor de spargere</p>	<p>SPO.IDE.A.185 Marcarea punctelor de spargere Dacă pe avion sunt marcate zone ale fuzelajului adecvate pentru spargere de către echipele de salvare în caz de urgență, aceste zone trebuie să fie marcate după cum se indică în figura 1. Figura 1. Marcarea punctelor de sparger</p>	Compatibil	
<p>SPO.IDE.A.190 Emițător pentru localizare în caz de urgență (ELT) (a) Avioanele trebuie să fie echipate cu: 1. un ELT de orice tip sau localizarea unei aeronave trebuie să îndeplinească cerințele din anexa IV (partea CAT), CAT.GEN.MPA. 210, la Regulamentul (UE) nr. 965/2012, dacă certificatul individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată la 1 iulie 2008 sau înainte de această dată; 2. un ELT automat sau localizarea unei aeronave trebuie să îndeplinească cerințele din anexa IV (partea CAT), CAT.GEN.MPA. 210, la Regulamentul (UE) nr. 965/2012, dacă certificatul individual de navigabilitate a fost eliberat după 1 iulie 2008; sau</p>	<p>SPO.IDE.A.190 Emițător pentru localizare în caz de urgență (ELT) (a) Avioanele trebuie să fie echipate cu: 1. un ELT de orice tip sau localizarea unei aeronave trebuie să îndeplinească cerințele de la CAT.GEN.MPA.210, dacă un CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 iulie 2008 sau înainte de această dată; 2. un ELT automat sau localizarea unei aeronave trebuie să îndeplinească cerințele de la CAT.GEN.MPA.210, dacă un CofA individual a fost eliberat după 1 iulie 2008; sau 3. un ELT de supraviețuire [ELT(S)] sau o PLB transportată de un membru al echipajului sau de un specialist în executarea anumitor sarcini, atunci când sunt certificate pentru o configurație</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>3. un ELT de supraviețuire [ELT(S)] sau o baliză de localizare personală (PLB) transportată de un membru al echipajului sau de un specialist în executarea anumitor sarcini, atunci când sunt certificate pentru o configurație maximă a locurilor de șase sau mai puține locuri.</p> <p>(b) ELT-urile de orice tip și PLB-urile trebuie să aibă capacitatea de a transmite simultan pe frecvențele de 121,5 MHz și 406 MHz.</p>	<p>maximă a locurilor de șase sau mai puține locuri.</p> <p>(b) ELT-urile de orice tip și PLB-urile trebuie să aibă capacitatea de a transmite simultan pe frecvențele de 121,5 MHz și 406 MHz.</p>		
<p>SPO.IDE.A.195 Zborul deasupra apei</p> <p>(a) Următoarele avioane trebuie echipate cu câte o vestă de salvare pentru fiecare persoană aflată la bord, care se îmbracă sau se depozitează într-o poziție în care să fie ușor accesibilă de pe scaunul sau din postul persoanei pentru al cărei uz este prevăzută:</p> <p>1. avioane terestre cu un singur motor, în cazul în care:</p> <p>(i) zboară deasupra apei la o distanță față de uscat mai mare decât distanța de planare; sau</p> <p>(ii) decolează sau aterizează pe un aerodrom sau un loc de operare unde, în opinia pilotului comandant, traiectoria de decolare sau de apropiere este dispusă deasupra apei în așa fel încât există probabilitatea unei amerizări de urgență;</p> <p>2. hidroavioane operate deasupra apei; și</p> <p>3. avioane operate la o distanță față de uscat, unde este posibilă o aterizare de urgență, mai mare decât cea</p>	<p>SPO.IDE.A.195 Zborul deasupra apei</p> <p>(a) Următoarele avioane trebuie echipate cu câte o vestă de salvare pentru fiecare persoană aflată la bord, care se îmbracă sau se depozitează într-o poziție în care să fie ușor accesibilă de pe scaunul sau din postul persoanei pentru al cărei uz este prevăzută:</p> <p>1. avioane terestre cu un singur motor, în cazul în care:</p> <p>(i) zboară deasupra apei la o distanță față de uscat mai mare decât distanța de planare; sau</p> <p>(ii) decolează sau aterizează pe un aerodrom sau un loc de operare unde, în opinia pilotului comandant, traiectoria de decolare sau de apropiere este dispusă deasupra apei în așa fel încât există probabilitatea unei amerizări de urgență;</p> <p>1. hidroavioane operate deasupra apei; și</p> <p>2. avioane operate la o distanță față de uscat, unde este posibilă o aterizare de urgență, mai mare decât cea</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>corespunzătoare unui timp de zbor de 30 de minute la viteza normală de croazieră sau 50 MN, luându-se în considerare valoarea mai mică.</p> <p>(b) Fiecare vestă de salvare trebuie să fie echipată cu un mijloc de iluminare electrică pentru a facilita localizarea persoanelor.</p> <p>(c) Hidroavioanele operate deasupra apei trebuie să fie echipate cu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. o ancoră plutitoare sau un alt echipament necesar pentru a facilita amararea, ancorarea sau manevrarea avionului pe apă, adecvat(ă) mărimii, greutateii și caracteristicilor sale de manevrare; și 2. echipamente pentru producerea semnalelor sonore prevăzute în reglementările internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, după caz. <p>(d) Pilotul comandant al unui avion operat la o distanță față de uscat, unde este posibilă o aterizare de urgență, mai mare decât cea corespunzătoare unui timp de zbor de 30 de minute la viteza normală de croazieră sau 50 MN, luându-se în considerare valoarea mai mică, trebuie să determine riscurile pentru supraviețuirea ocupanților avionului în eventualitatea unei amerizări de urgență, pe baza cărora decide transportul de:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. echipamente pentru a produce semnalele de ajutor; 2. suficiente plute de salvare pentru a transporta toate persoanele de la bord, depozitate astfel încât să fie disponibile 	<p>corespunzătoare unui timp de zbor de 30 de minute la viteza normală de croazieră sau 50 MN, luându-se în considerare valoarea mai mică.</p> <p>(b) Fiecare vestă de salvare trebuie să fie echipată cu un mijloc de iluminare electrică pentru a facilita localizarea persoanelor.</p> <p>(c) Hidroavioanele operate deasupra apei trebuie să fie echipate cu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. o ancoră plutitoare sau un alt echipament necesar pentru a facilita amararea, ancorarea sau manevrarea avionului pe apă, adecvat(ă) mărimii, greutateii și caracteristicilor sale de manevrare; și 2. echipamente pentru producerea semnalelor sonore prevăzute în reglementările internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, după caz. <p>(d) Pilotul comandant al unui avion operat la o distanță față de uscat, unde este posibilă o aterizare de urgență, mai mare decât cea corespunzătoare unui timp de zbor de 30 de minute la viteza normală de croazieră sau 50 MN, luându-se în considerare valoarea mai mică, trebuie să determine riscurile pentru supraviețuirea ocupanților avionului în eventualitatea unei amerizări de urgență, pe baza cărora decide transportul de:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. echipamente pentru a produce semnalele de ajutor; 2. suficiente plute de salvare pentru a transporta toate persoanele de la bord, depozitate astfel încât să fie disponibile 		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>pentru utilizare imediată în caz de urgență; și</p> <p>3. echipamente de salvare care asigură mijloace de susținere a vieții, adecvate zborului care urmează a fi efectuat.</p>	<p>pentru utilizare imediată în caz de urgență; și</p> <p>3. echipamente de salvare care asigură mijloace de susținere a vieții, adecvate zborului care urmează a fi efectuat.</p>		
<p>SPO.IDE.A.200 Echipamente de supraviețuire</p> <p>(a) Avioanele operate peste zone în care operațiunile de căutare și salvare ar fi deosebit de dificile trebuie să fie echipate cu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. echipamente de semnalizare pentru a produce semnale de ajutor; 2. cel puțin un ELT de supraviețuire [ELT(S)]; și 3. echipamente suplimentare de supraviețuire pentru ruta pe care urmează să se zboare, luând în considerare numărul persoanelor de la bord. <p>(b) Nu este nevoie să se transporte echipamentele suplimentare de supraviețuire specificate la litera (a) punctul 3 atunci când avionul:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. rămâne, față de o zonă în care operațiunile de căutare și salvare nu sunt deosebit de dificile, la o distanță echivalentă cu: <p>(i) 120 de minute de zbor la viteza de croazieră cu un motor inoperant (OEI) pentru avioanele care au capacitatea de a continua zborul către un aerodrom cu motorul (motoarele) critic(e) devenit(e)</p>	<p>SPO.IDE.A.200 Echipamente de supraviețuire</p> <p>(a) Avioanele operate peste zone în care operațiunile de căutare și salvare ar fi deosebit de dificile trebuie să fie echipate cu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. echipamente de semnalizare pentru a produce semnale de ajutor; 2. cel puțin un ELT de supraviețuire [ELT(S)]; și 3. echipamente suplimentare de supraviețuire pentru ruta pe care urmează să se zboare, luând în considerare numărul persoanelor de la bord. <p>(b) Nu este nevoie să se transporte echipamentele suplimentare de supraviețuire specificate la lit.(a) pct.3 atunci când avionul:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. rămâne, față de o zonă în care operațiunile de căutare și salvare nu sunt deosebit de dificile, la o distanță echivalentă cu: <p>(i) 120 de minute de zbor la viteza de croazieră cu un motor inoperant (OEI) pentru avioanele care au capacitatea de a continua zborul către un aerodrom cu motorul (motoarele) critic(e) devenit(e)</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>inoperant(e) în orice punct de-a lungul rutei sau al devierilor planificate; sau (ii) 30 de minute de zbor la viteza de croazieră pentru toate celelalte avioane; sau 2. rămâne la o distanță care nu este mai mare decât cea corespunzătoare unui timp de zbor de 90 de minute la viteza de croazieră față de o zonă adecvată pentru efectuarea unei aterizări de urgență, pentru avioanele certificate conform standardului de navigabilitate aplicabil.</p>	<p>inoperant(e) în orice punct de-a lungul rutei sau al devierilor planificate; sau (ii) 30 de minute de zbor la viteza de croazieră pentru toate celelalte avioane; sau (2) rămâne la o distanță care nu este mai mare decât cea corespunzătoare unui timp de zbor de 90 de minute la viteza de croazieră față de o zonă adecvată pentru efectuarea unei aterizări de urgență, pentru avioanele certificate conform standardului de navigabilitate aplicabil.</p>		
<p>SPO.IDE.A.205 Echipamentul individual de protecție Fiecare persoană aflată la bord trebuie să poarte echipamentul individual de protecție care este adecvat pentru tipul de operațiune care se derulează.</p>	<p>SPO.IDE.A.205 Echipamentul individual de protecție Fiecare persoană aflată la bord trebuie să poarte echipamentul individual de protecție care este adecvat pentru tipul de operațiune care se derulează.</p>	Compatibil	
<p>SPO.IDE.A.210 Casca (a) Avioanele trebuie să fie echipate cu o cască cu microfon sau cu un dispozitiv echivalent pentru fiecare membru al echipajului de zbor, la postul acestuia din compartimentul echipajului de zbor. (b) Avioanele operate în condiții IFR sau pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu un buton de transmisie pe comanda manuală a tangajului și ruliului pentru fiecare membru al echipajului de zbor necesar.</p>	<p>SPO.IDE.A.210 Cască (a) Avioanele trebuie să fie echipate cu o cască cu microfon sau cu un dispozitiv echivalent pentru fiecare membru al echipajului de zbor, la postul acestuia din compartimentul echipajului de zbor. (b) Avioanele operate în condiții IFR sau pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu un buton de transmisie pe comanda manuală a tangajului și ruliului pentru fiecare membru al echipajului de zbor necesar.</p>	Compatibil	
<p>SPO.IDE.A.215 Echipamentul de radiocomunicații (a) Avioanele operate în condiții IFR sau pe timp de noapte, sau atunci când acest lucru este impus de cerințele spațiului aerian</p>	<p>SPO.IDE.A.215 Echipament de radiocomunicații (a) Avioanele operate în condiții IFR sau pe timp de noapte, sau atunci când acest lucru este impus de cerințele spațiului aerian</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>aplicabil, trebuie să fie echipate cu un echipament de radiocomunicații care, în condițiile normale de propagare a undelor radio, să aibă capacitatea:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. de a realiza comunicația bidirecțională în scopul controlului de aerodrom; 2. de a recepționa informații meteorologice în orice moment în timpul zborului; 3. de a realiza comunicația bidirecțională în orice moment în timpul zborului cu stațiile aeronautice și pe frecvențele prevăzute de autoritatea competentă; și 4. de a asigura comunicații pe frecvența aeronautică de urgență 121,5 MHz. <p>(b) Atunci când este necesară mai mult de o unitate de echipament de comunicații, fiecare unitate trebuie să fie independentă față de cealaltă sau celelalte, astfel încât o defecțiune a uneia să nu provoace defectarea alteia.</p>	<p>aplicabil, trebuie să fie echipate cu un echipament de radiocomunicații care, în condițiile normale de propagare a undelor radio, să aibă capacitatea:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. de a realiza comunicația bidirecțională în scopul controlului de aerodrom; 2. de a recepționa informații meteorologice în orice moment în timpul zborului; 3. de a realiza comunicația bidirecțională în orice moment în timpul zborului cu stațiile aeronautice și pe frecvențele alocate aviației civile; și 4. de a asigura comunicații pe frecvența aeronautică de urgență 121,5 MHz. <p>(b) Atunci când este necesară mai mult de o unitate de echipament de comunicații, fiecare unitate trebuie să fie independentă față de cealaltă sau celelalte, astfel încât o defecțiune a uneia să nu provoace defectarea alteia.</p>		
<p>SPO.IDE.A.220 Echipamente de navigație</p> <p>(a) Avioanele trebuie să fie echipate cu echipamente de navigație care să le permită să acționeze în conformitate cu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. planul de zbor ATS, dacă este cazul; și 2. cerințele spațiului aerian aplicabil. <p>(b) Avioanele trebuie să dispună de suficiente echipamente de navigație pentru a se asigura că, în eventualitatea defectării unui element al echipamentului în orice etapă a zborului, restul echipamentului permite navigarea în siguranță în</p>	<p>SPO.IDE.A.220 Echipamente de navigație</p> <p>(a) Avioanele trebuie să fie echipate cu echipamente de navigație care să le permită să acționeze în conformitate cu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. planul de zbor ATS, dacă este cazul; și 2. cerințele spațiului aerian aplicabil. <p>(b) Avioanele trebuie să dispună de suficiente echipamente de navigație pentru a se asigura că, în eventualitatea defectării unui element al echipamentului în orice etapă a zborului, restul echipamentului permite navigarea în siguranță în</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>conformitate cu litera (a) sau executarea în siguranță a unei acțiuni de urgență corespunzătoare.</p> <p>(c) Avioanele care efectuează zboruri pentru care se prevede aterizarea în condiții IMC trebuie să fie dotate cu un echipament corespunzător care poate asigura ghidajul spre un punct de la care poate fi efectuată aterizarea după repere vizuale. Acest echipament trebuie să aibă capacitatea de a oferi o astfel de orientare pentru fiecare aerodrom la care se are în vedere aterizarea în condiții IMC și pentru orice aerodromuri de rezervă desemnate.</p> <p>(d) Pentru operațiunile PBN, aeronava trebuie să îndeplinească cerințele de certificare a navigabilității pentru specificația de navigație corespunzătoare.</p> <p>(e) Avioanele trebuie să fie echipate cu echipamente de supraveghere conform cerințelor spațiului aerian aplicabil.</p>	<p>conformitate cu lit.(a) sau executarea în siguranță a unei acțiuni de urgență corespunzătoare.</p> <p>(c) Avioanele care efectuează zboruri pentru care se prevede aterizarea în condiții IMC trebuie să fie dotate cu un echipament corespunzător care poate asigura ghidajul spre un punct de la care poate fi efectuată aterizarea după repere vizuale. Acest echipament trebuie să aibă capacitatea de a oferi o astfel de orientare pentru fiecare aerodrom la care se are în vedere aterizarea în condiții IMC și pentru orice aerodromuri de rezervă desemnate.</p> <p>(d) Pentru operațiunile PBN, aeronava trebuie să îndeplinească cerințele de certificare a navigabilității pentru specificația de navigație corespunzătoare.</p> <p>(e) Avioanele trebuie să fie echipate cu echipamente de supraveghere conform cerințelor spațiului aerian aplicabil.</p>		
<p>SPO.IDE.A.225 Transponderul În cazul în care este necesar pentru spațiul aerian în care se desfășoară zborul, avioanele trebuie să fie echipate cu un transponder radar secundar de supraveghere (SSR) cu toate capacitățile necesare.</p>	<p>SPO.IDE.A.225 Transponderul În cazul în care este necesar pentru spațiul aerian în care se desfășoară zborul, avioanele trebuie să fie echipate cu un transponder radar secundar de supraveghere (SSR) cu toate capacitățile necesare.</p>	Compatibil	
<p>SPO.IDE.A.230 Gestionarea bazelor de date aeronautice (a) Bazele de date aeronautice utilizate în cadrul aplicațiilor sistemelor de aeronavă certificate respectă cerințele de calitate a</p>	<p>SPO.IDE.A.230 Gestionarea bazelor de date aeronautice (a) Bazele de date aeronautice utilizate în cadrul aplicațiilor sistemelor de aeronavă certificate respectă cerințele de calitate a</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>datelor care sunt adecvate pentru utilizarea prevăzută a datelor.</p> <p>(b) Operatorul trebuie să asigure distribuirea și introducerea în timp util a unor baze de date aeronautice actuale și nemodificate în toate aeronavele cărora le sunt necesare.</p> <p>(c) În pofida oricăror alte cerințe de raportare a evenimentelor, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) nr. 376/2014, operatorul raportează furnizorului bazei de date cazurile de date eronate, inconsecvente sau lipsă despre care s-ar putea preconiza în mod rezonabil că ar constitui un pericol pentru zbor.</p> <p>În astfel de cazuri, operatorul informează echipajul de zbor și pe ceilalți membri ai personalului vizați și se asigură că datele afectate nu sunt utilizate.</p>	<p>datelor care sunt adecvate pentru utilizarea prevăzută a datelor.</p> <p>(b) Operatorul trebuie să asigure distribuirea și introducerea în timp util a unor baze de date aeronautice actuale și nemodificate în toate aeronavele cărora le sunt necesare.</p> <p>(c) În pofida oricăror alte cerințe de raportare a evenimentelor, astfel cum sunt definite în RAC-RAASEAC, operatorul raportează furnizorului bazei de date cazurile de date eronate, inconsecvente sau lipsă despre care s-ar putea preconiza în mod rezonabil că ar constitui un pericol pentru zbor.</p> <p>În astfel de cazuri, operatorul informează echipajul de zbor și pe ceilalți membri ai personalului vizați și se asigură că datele afectate nu sunt utilizate.</p>		
<p>SECȚIUNEA 2 Elicoptere SPO.IDE.H.100 Instrumente și echipamente – generalități</p> <p>(a) Instrumentele și echipamentele obligatorii conform prezentei subpărți trebuie să fie aprobate în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile dacă sunt:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. utilizate de echipajul de zbor pentru a controla traiectoria de zbor; 2. utilizate pentru a respecta SPO.IDE.H.215; 	<p>Secțiunea a 2-a Elicoptere SPO.IDE.H.100 Instrumente și echipamente – generalități</p> <p>(a) Instrumentele și echipamentele obligatorii conform prezentei subpărți trebuie să fie aprobate în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile dacă sunt:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. utilizate de echipajul de zbor pentru a controla traiectoria de zbor; 2. utilizate pentru a respecta SPO.IDE.H.215; 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>3. utilizate pentru a respecta SPO.IDE.H.220; sau</p> <p>4. instalate în elicopter.</p> <p>(b) Pentru următoarele elemente, atunci când sunt obligatorii conform prezentei subpărți, nu este necesară aprobarea echipamentului:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. lanterne autonome; 2. un mijloc precis de indicare a timpului; 3. trusă de prim-ajutor; 4. echipamente de supraviețuire și de semnalizare; 5. ancore pentru apă și echipamente pentru amarare; 6. dispozitive de siguranță pentru copii; 7. un PCDS simplu utilizat ca dispozitiv de reținere de către un specialist în executarea unei sarcini. <p>(c) Instrumentele, echipamentele sau accesoriile care nu sunt impuse de prezenta anexă (partea SPO), precum și orice alte echipamente care nu sunt impuse de prezentul regulament, dar care sunt transportate la bord în timpul unui zbor respectă următoarele cerințe:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. informațiile oferite de aceste instrumente, echipamente sau accesorii nu se folosesc de către membrii echipajului de zbor pentru a se conforma anexei II la Regulamentul (UE) 2018/1139 sau punctelor SPO.IDE.H.215 și SPO.IDE.H.220 din prezenta anexă; 	<p>3. utilizate pentru a respecta SPO.IDE.H.220; sau</p> <p>4. instalate în elicopter.</p> <p>(b) Pentru următoarele elemente, atunci când sunt obligatorii conform prezentei subpărți, nu este necesară aprobarea echipamentului:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. lanterne autonome; 2. un mijloc precis de indicare a timpului; 3. trusă de prim ajutor; 4. echipamente de supraviețuire și de semnalizare; 5. ancore pentru apă și echipamente pentru amarare; 6. dispozitive de siguranță pentru copii; 7. un PCDS simplu utilizat ca dispozitiv de reținere de către un specialist în executarea unei sarcini. <p>(c) Instrumentele, echipamentele sau accesoriile care nu sunt impuse de anexa nr.8 (Partea SPO), precum și orice alte echipamente care nu sunt impuse de Regulament, dar care sunt transportate la bord în timpul unui zbor respectă următoarele cerințe:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. informațiile oferite de aceste instrumente, echipamente sau accesorii nu se folosesc de către membrii echipajului de zbor pentru a se conforma anexei nr.1 la Codul aerian sau SPO.IDE.H.215 și SPO.IDE.H.220; 		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>2. instrumentele, echipamentele sau accesoriile nu afectează navigabilitatea elicopterului, nici chiar în cazul defectării sau al proastei funcționări.</p> <p>(d) Instrumentele și echipamentele trebuie să fie utilizabile rapid sau ușor accesibile din postul la care este așezat membrul echipajului de zbor care are nevoie să le utilizeze.</p> <p>(e) Acele instrumente care sunt folosite de un membru al echipajului de zbor trebuie dispuse astfel încât să permită membrului echipajului de zbor să vadă rapid indicațiile de la postul său, cu devierea minimă posibilă a poziției și a direcției privirii adoptate în mod normal de acesta atunci când privește înainte, în sensul traiectoriei de zbor.</p> <p>(f) Toate echipamentele de urgență obligatorii trebuie să fie ușor accesibile pentru utilizare imediată.</p>	<p>2. instrumentele, echipamentele sau accesoriile nu afectează navigabilitatea elicopterului, nici chiar în cazul defectării sau al proastei funcționări;</p> <p>(d) Instrumentele și echipamentele trebuie să fie utilizabile rapid sau ușor accesibile din postul la care este așezat membrul echipajului de zbor care are nevoie să le utilizeze.</p> <p>(e) Acele instrumente care sunt folosite de un membru al echipajului de zbor trebuie dispuse astfel încât să permită membrului echipajului de zbor să vadă rapid indicațiile de la postul său, cu devierea minimă posibilă a poziției și a direcției privirii adoptate în mod normal de acesta atunci când privește înainte, în sensul traiectoriei de zbor.</p> <p>(f) Toate echipamentele de urgență obligatorii trebuie să fie ușor accesibile pentru utilizare imediată.</p>		
<p>SPO.IDE.H.105 Echipamentul minim de zbor</p> <p>Nu se inițiază un zbor în cazul în care oricare dintre instrumentele, echipamentele sau funcțiile elicopterului necesare pentru zborul avut în vedere lipsește sau este nefuncțional(ă), cu excepția cazului în care este îndeplinită oricare dintre următoarele condiții:</p> <p>(a) elicopterul este operat în conformitate cu lista echipamentului minim (MEL);</p>	<p>SPO.IDE.H.105 Echipamentul minim de zbor</p> <p>Nu se inițiază un zbor în cazul în care oricare dintre instrumentele, echipamentele sau funcțiile elicopterului necesare pentru zborul avut în vedere lipsește sau este nefuncțional(ă), cu excepția cazului în care este îndeplinită oricare dintre următoarele condiții:</p> <p>(a) elicopterul este operat în conformitate cu MEL;</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(b) pentru elicopterele motorizate complexe și pentru orice elicopter utilizat în operațiuni comerciale, operatorul are aprobarea autorității competente de a opera elicopterul în limitele listei master a echipamentului minim (MMEL) în conformitate cu anexa III punctul ORO.MLR.105 litera (j);</p> <p>(c) elicopterul dispune de o autorizație de zbor eliberată în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile.</p>	<p>(b) pentru elicopterele motorizate complexe și pentru orice elicopter utilizat în operațiuni comerciale, operatorul are aprobarea AAC de a opera elicopterul în limitele MMEL în conformitate cu ORO.MLR.105 lit.(j);</p> <p>(c) elicopterul dispune de o autorizație de zbor eliberată în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile.</p>		
<p>SPO.IDE.H.115 Lumini de operare Elicopterele operate pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu:</p> <p>(a) un sistem de lumini anticoliziune;</p> <p>(b) lumini de navigație/poziție;</p> <p>(c) o lumină de aterizare;</p> <p>(d) un sistem de lumini alimentat de la sistemul electric al elicopterului pentru asigurarea unei iluminări adecvate a tuturor instrumentelor și echipamentelor esențiale pentru operarea în siguranță a elicopterului;</p> <p>(e) un sistem de lumini alimentat de la sistemul electric al elicopterului pentru asigurarea iluminării în toate compartimentele cabinei;</p> <p>(f) o lanternă autonomă pentru fiecare post de membru al echipajului; și</p> <p>(g) lumini pentru a respecta reglementările internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, dacă elicopterul este amfibiu.</p>	<p>SPO.IDE.H.115 Lumini de operare Elicopterele operate pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu:</p> <p>(a) un sistem de lumini anticoliziune;</p> <p>(b) lumini de navigație/poziție;</p> <p>(c) o lumină de aterizare;</p> <p>(d) un sistem de lumini alimentat de la sistemul electric al elicopterului pentru asigurarea unei iluminări adecvate a tuturor instrumentelor și echipamentelor esențiale pentru operarea în siguranță a elicopterului;</p> <p>(e) un sistem de lumini alimentat de la sistemul electric al elicopterului pentru asigurarea iluminării în toate compartimentele cabinei;</p> <p>(f) o lanternă autonomă pentru fiecare post de membru al echipajului; și</p> <p>(g) lumini pentru a respecta reglementările internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, dacă elicopterul este amfibiu.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>SPO.IDE.H.120 Operațiuni în condiții VFR – instrumente de zbor și de navigație și echipamente asociate</p> <p>(a) Elicopterele operate în condiții VFR pe timp de zi trebuie să fie echipate cu un mijloc de măsurare și de afișare a următoarelor:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. capul magnetic; 2. timpul în ore, minute și secunde; 3. altitudinea barometrică; 4. viteza față de aer indicată; și 5. glisada. <p>(b) Elicopterele operate în condiții VMC deasupra apei și fără a vedea țărmlul sau în condiții VMC pe timp de noapte trebuie să fie echipate, în plus față de cele prevăzute la litera (a), cu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. un mijloc de măsurare și de afișare a: <ol style="list-style-type: none"> (i) atitudinii; (ii) vitezei verticale; și (iii) direcției stabilizate; 2. un mijloc de indicare a momentului în care alimentarea cu energie electrică a instrumentelor giroscopice nu este corespunzătoare; și 3. pentru elicopterele complexe motorizate, un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase, din cauza condensului sau jivrajului, a sistemului de indicare a vitezei față de aer obligatoriu conform literei (a) punctul 4. <p>(c) Elicopterele operate atunci când vizibilitatea este mai mică de 1 500 m sau</p>	<p>SPO.IDE.H.120 Operațiuni în condiții VFR – instrumente de zbor și de navigație și echipamente asociate</p> <p>(a) Elicopterele operate în condiții VFR pe timp de zi trebuie să fie echipate cu un mijloc de măsurare și de afișare a următoarelor:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. capul magnetic; 2. timpul în ore, minute și secunde; 3. altitudinea barometrică; 4. viteza față de aer indicată; și 5. glisada. <p>(b) Elicopterele operate în condiții VMC deasupra apei și fără a vedea țărmlul sau în condiții VMC pe timp de noapte trebuie să fie echipate, în plus față de cele prevăzute la lit.(a), cu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. un mijloc de măsurare și de afișare a: <ol style="list-style-type: none"> (i) atitudinii; (ii) vitezei verticale; și (iii) direcției stabilizate; 2. un mijloc de indicare a momentului în care alimentarea cu energie electrică a instrumentelor giroscopice nu este corespunzătoare; și 3. pentru elicopterele complexe motorizate, un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase, din cauza condensului sau jivrajului, a sistemului de indicare a vitezei față de aer obligatoriu conform lit.(a) pct.4. <p>(c) Elicopterele operate atunci când vizibilitatea este mai mică de 1 500 m sau</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>în condiții în care nu pot fi menținute pe o traiectorie de zbor dorită fără a se recurge la unul sau mai multe instrumente suplimentare trebuie să fie echipate, în plus față de cele prevăzute la literele (a) și (b), cu un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase, din cauza condensului sau jivrajului, a sistemului de indicare a vitezei față de aer obligatoriu conform literei (a) punctul 4.</p> <p>(d) În cazul în care sunt necesari doi piloți pentru exploatare, elicopterele trebuie să fie echipate cu un mijloc separat suplimentar de afișare a:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. altitudinea barometrică; 2. vitezei față de aer indicate; 3. glisadei; 4. atitudinii, dacă este cazul; 5. vitezei verticale, dacă este cazul; și 6. direcției stabilizate, dacă este cazul. 	<p>în condiții în care nu pot fi menținute pe o traiectorie de zbor dorită fără a se recurge la unul sau mai multe instrumente suplimentare trebuie să fie echipate, în plus față de cele prevăzute la lit.(a) și (b), cu un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase, din cauza condensului sau jivrajului, a sistemului de indicare a vitezei față de aer obligatoriu conform lit.(a) pct.4. (d) În cazul în care sunt necesari doi piloți pentru exploatare, elicopterele trebuie să fie echipate cu un mijloc separat suplimentar de afișare a:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. altitudinea barometrică; 2. vitezei față de aer indicate; 3. glisadei; 4. atitudinii, dacă este cazul; 5. vitezei verticale, dacă este cazul; și 6. direcției stabilizate, dacă este cazul. 		
<p>SPO.IDE.H.125 Operațiuni în condiții IFR – instrumente de zbor și de navigație și echipamente asociate</p> <p>Elicopterele operate în condiții IFR trebuie să fie echipate cu:</p> <p>(a) un mijloc de măsurare și de afișare a:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. capului magnetic; 2. timpului în ore, minute și secunde; 3. altitudinea barometrică; 4. vitezei față de aer indicate; 5. vitezei verticale; 6. glisadei; 7. atitudinii; 	<p>SPO.IDE.H.125 Operațiuni în condiții IFR – instrumente de zbor și de navigație și echipamente asociate</p> <p>Elicopterele operate în condiții IFR trebuie să fie echipate cu:</p> <p>(a) un mijloc de măsurare și de afișare a:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. capului magnetic; 2. timpului în ore, minute și secunde; 3. altitudinea barometrică; 4. vitezei față de aer indicate; 5. vitezei verticale; 6. glisadei; 7. atitudinii; 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>8. direcției stabilizate; și</p> <p>9. temperaturii aerului exterior;</p> <p>(b) un mijloc de indicare a momentului în care alimentarea cu energie electrică a instrumentelor giroscopice nu este corespunzătoare;</p> <p>(c) în cazul în care sunt necesari doi piloți pentru exploatare, un mijloc separat suplimentar care să afișeze:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. altitudinea barometrică; 2. viteza față de aer indicată; 3. viteza verticală; 4. glisada; 5. atitudinea; și 6. direcția stabilizată; <p>(d) un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase, din cauza condensului sau jivrajului, a sistemului de indicare a vitezei față de aer obligatoriu conform literei (a) punctul 4 și literei (c) punctul 2;</p> <p>(e) un mijloc suplimentar de măsurare și de afișare a atitudinii, ca instrument de rezervă; și</p> <p>(f) următoarele, pentru elicopterele complexe motorizate:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. o sursă alternativă de presiune statică; și 2. un suport pentru hărți într-o poziție ușor de citit, care poate fi iluminat pentru operațiuni pe timp de noapte. 	<p>8. direcției stabilizate; și</p> <p>9. temperaturii aerului exterior;</p> <p>(b) un mijloc de indicare a momentului în care alimentarea cu energie electrică a instrumentelor giroscopice nu este corespunzătoare;</p> <p>(c) în cazul în care sunt necesari doi piloți pentru exploatare, un mijloc separat suplimentar care să afișeze:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. altitudinea barometrică; 2. viteza față de aer indicată; 3. viteza verticală; 4. glisada; 5. atitudinea; și 6. direcția stabilizată; <p>(d) un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase, din cauza condensului sau jivrajului, a sistemului de indicare a vitezei față de aer obligatoriu conform lit.(a) pct.4 și lit.(c) pct.2;</p> <p>(e) un mijloc suplimentar de măsurare și de afișare a atitudinii, ca instrument de rezervă; și</p> <p>(f) următoarele, pentru elicopterele complexe motorizate:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. o sursă alternativă de presiune statică; și 2. un suport pentru hărți într-o poziție ușor de citit, care poate fi iluminat pentru operațiuni pe timp de noapte. 		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>SPO.IDE.H.126 Echipamente suplimentare pentru operațiuni cu un singur pilot în condiții IFR Elicopterele operate în condiții IFR cu un singur pilot trebuie să fie echipate cu un pilot automat care să dispună cel puțin de modurile de menținere a altitudinii și a capului-compas.</p>	<p>SPO.IDE.H.126 Echipamente suplimentare pentru operațiuni cu un singur pilot în condiții IFR Elicopterele operate în condiții IFR cu un singur pilot trebuie să fie echipate cu un pilot automat care să dispună cel puțin de modurile de menținere a altitudinii și a capului-compas.</p>	Compatibil	
<p>SPO.IDE.H.132 Echipamentul radar meteorologic la bord – elicoptere complexe motorizate Elicopterele operate în condiții IFR sau pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu un echipament radar meteorologic la bord atunci când buletinele meteorologice curente indică faptul că sunt probabile, de-a lungul rutei pe care urmează să se zboare, furtuni sau alte condiții meteorologice potențial periculoase considerate detectabile cu ajutorul unui echipament radar meteorologic la bord.</p>	<p>SPO.IDE.H.132 Echipamentul radar meteorologic la bord – elicoptere complexe motorizate Elicopterele operate în condiții IFR sau pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu un echipament radar meteorologic la bord atunci când buletinele meteorologice curente indică faptul că sunt probabile, de-a lungul rutei pe care urmează să se zboare, furtuni sau alte condiții meteorologice potențial periculoase considerate detectabile cu ajutorul unui echipament radar meteorologic la bord.</p>	Compatibil	
<p>SPO.IDE.H.133 Echipamente suplimentare pentru operațiuni în condiții de jivraj pe timp de noapte – elicoptere complexe motorizate (a) Elicopterele operate în condiții probabile sau certe de jivraj pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu un mijloc de iluminare sau de detectare a jivrajului. (b) Tipul de mijloc de iluminare a jivrajului utilizat trebuie să nu producă orbirea sau reflexia, ceea ce ar împiedica membrii</p>	<p>SPO.IDE.H.133 Echipamente suplimentare pentru operațiuni în condiții de jivraj pe timp de noapte – elicoptere complexe motorizate (a) Elicopterele operate în condiții probabile sau certe de jivraj pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu un mijloc de iluminare sau de detectare a jivrajului. (b) Tipul de mijloc de iluminare a jivrajului utilizat trebuie să nu producă orbirea sau reflexia, ceea ce ar împiedica membrii</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
echipajului de zbor să își îndeplinească sarcinile.	echipajului de zbor să își îndeplinească sarcinile.		
<p>SPO.IDE.H.135 Sistemul interfon al echipajului de zbor Elicopterele operate de un echipaj de zbor format din mai mult de un membru trebuie să fie echipate cu un sistem interfon pentru echipajul de zbor, care să includă căști și microfoane destinate utilizării de către toți membrii echipajului de zbor.</p>	<p>SPO.IDE.H.135 Sistemul interfon al echipajului de zbor Elicopterele operate de un echipaj de zbor format din mai mult de un membru trebuie să fie echipate cu un sistem interfon pentru echipajul de zbor, care să includă căști și microfoane destinate utilizării de către toți membrii echipajului de zbor.</p>	Compatibil	
<p>SPO.IDE.H.140 Înregistratorul de voce din carlingă (a) Elicopterele cu o MCTOM de peste 7 000 kg al căror CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată trebuie să fie echipate cu un CVR. (b) CVR trebuie să aibă capacitatea de a păstra cel puțin datele înregistrate în timpul ultimelor două ore. (c) CVR înregistrează în raport cu o scală de timp: 1. comunicațiile vocale transmise din sau recepționate în compartimentul echipajului de zbor prin radio; 2. comunicațiile vocale ale membrilor echipajului de zbor cu ajutorul sistemului interfon și al sistemului de adresare către pasageri, dacă este instalat;</p>	<p>SPO.IDE.H.140 Înregistratorul de voce din carlingă (a) Elicopterele cu o MCTOM de peste 7 000 kg al căror CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată trebuie să fie echipate cu un CVR. (b) CVR trebuie să aibă capacitatea de a păstra cel puțin datele înregistrate în timpul ultimelor două ore. (c) CVR înregistrează în raport cu o scală de timp: 1. comunicațiile vocale transmise din sau recepționate în compartimentul echipajului de zbor prin radio; 2. comunicațiile vocale ale membrilor echipajului de zbor cu ajutorul sistemului interfon și al sistemului de adresare către pasageri, dacă este instalat;</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>3. mediul sonor din carlingă, incluzând, fără întrerupere, semnalele audio recepționate de la fiecare microfon al echipajului; și</p> <p>4. semnalele vocale sau audio de identificare a echipamentelor de navigație sau de apropiere transmise într-o cască sau într-un difuzor.</p> <p>(d) CVR trebuie să înceapă automat să înregistreze înainte ca elicopterul să înceapă deplasarea prin mijloace proprii și să continue înregistrarea până la încheierea zborului, când elicopterul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.</p> <p>(e) În plus față de litera (d), în funcție de disponibilitatea energiei electrice, CVR trebuie să înceapă să înregistreze cât mai devreme posibil în timpul verificărilor din carlingă efectuate înainte de pornirea motoarelor la începutul zborului, până la verificările din carlingă efectuate imediat după oprirea motoarelor la sfârșitul zborului.</p> <p>(f) Dacă CVR nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Până la 1 ianuarie 2020 cel târziu, acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă CVR este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.</p>	<p>3. mediul sonor din carlingă, incluzând, fără întrerupere, semnalele audio recepționate de la fiecare microfon al echipajului; și</p> <p>4. semnalele vocale sau audio de identificare a echipamentelor de navigație sau de apropiere transmise într-o cască sau într-un difuzor.</p> <p>(d) CVR trebuie să înceapă automat să înregistreze înainte ca elicopterul să înceapă deplasarea prin mijloace proprii și să continue înregistrarea până la încheierea zborului, când elicopterul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.</p> <p>(e) În plus față de lit.(d), în funcție de disponibilitatea energiei electrice, CVR trebuie să înceapă să înregistreze cât mai devreme posibil în timpul verificărilor din carlingă efectuate înainte de pornirea motoarelor la începutul zborului până la verificările din carlingă efectuate imediat după oprirea motoarelor la sfârșitul zborului.</p> <p>(f) Dacă CVR nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă CVR este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>SPO.IDE.H.145 Înregistratorul de date de zbor</p> <p>(a) Elicopterele cu o MCTOM de peste 3 175 kg al căror CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată trebuie să fie echipate cu un FDR care utilizează o metodă digitală de înregistrare și de stocare a datelor și pentru care este disponibilă o metodă de extragere rapidă a datelor din mediul de stocare.</p> <p>(b) FDR trebuie să înregistreze parametrii necesari pentru determinarea cu acuratețe a traiectoriei de zbor, vitezei, atitudinii, puterii motorului, configurației și funcționării elicopterului și să aibă capacitatea de a păstra cel puțin datele înregistrate în timpul ultimelor 10 ore.</p> <p>(c) Datele se obțin de la sursele elicopterului care permit corelarea cu acuratețe cu informațiile afișate pentru echipajul de zbor.</p> <p>(d) FDR trebuie să înceapă automat să înregistreze datele înainte ca elicopterul să se poată deplasa prin mijloace proprii și să se oprească automat după ce elicopterul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.</p> <p>(e) Dacă FDR nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Până la 1 ianuarie 2020 cel târziu, acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă FDR este detașabil, el dispune de un</p>	<p>SPO.IDE.H.145 Înregistratorul de date de zbor</p> <p>(a) Elicopterele cu o MCTOM de peste 3 175 kg al căror CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată trebuie să fie echipate cu un FDR care utilizează o metodă digitală de înregistrare și de stocare a datelor și pentru care este disponibilă o metodă de extragere rapidă a datelor din mediul de stocare.</p> <p>(b) FDR trebuie să înregistreze parametrii necesari pentru determinarea cu acuratețe a traiectoriei de zbor, vitezei, atitudinii, puterii motorului, configurației și funcționării elicopterului și să aibă capacitatea de a păstra cel puțin datele înregistrate în timpul ultimelor 10 ore.</p> <p>(c) Datele se obțin de la sursele elicopterului care permit corelarea cu acuratețe cu informațiile afișate pentru echipajul de zbor.</p> <p>(d) FDR trebuie să înceapă automat să înregistreze datele înainte ca elicopterul să se poată deplasa prin mijloace proprii și să se oprească automat după ce elicopterul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.</p> <p>(e) Dacă FDR nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă FDR este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
transmițător automat de localizare de urgență.			
<p>SPO.IDE.H.146 Înregistrator de zbor de construcție ușoară</p> <p>(a) Elicopterele cu motor cu turbină care au o MCTOM de minimum 2 250 kg trebuie echipate cu un înregistrator de zbor dacă sunt îndeplinite toate condițiile următoare:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. respectivele elicoptere nu intră în sfera de aplicare a punctului SPO.IDE.H.145 litera (a); 2. respectivele elicoptere sunt utilizate pentru operațiuni comerciale; 3. certificatul individual de navigabilitate al acestor elicoptere a fost eliberat pentru prima dată la sau după 5 septembrie 2022. <p>(b) Înregistratorul de zbor trebuie să înregistreze, pe baza datelor sau a imaginilor colectate în timpul zborului, informații suficiente pentru a determina traiectoria de zbor și viteza aeronavei.</p> <p>(c) Înregistratorul de zbor trebuie să fie în măsură să păstreze cel puțin datele de zbor și imaginile înregistrate în ultimele cinci ore.</p> <p>(d) Înregistratorul de zbor trebuie să înceapă să înregistreze automat înainte ca elicopterul să se poată deplasa prin mijloace proprii și să se oprească automat după ce</p>	<p>SPO.IDE.H.146 Înregistrator de zbor de construcție ușoară</p> <p>(a) Elicopterele cu motor cu turbină care au o MCTOM de minimum 2 250 kg trebuie echipate cu un înregistrator de zbor dacă sunt îndeplinite toate condițiile următoare:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. respectivele elicoptere nu intră în sfera de aplicare a SPO.IDE.H.145 lit.(a); 2. respectivele elicoptere sunt utilizate pentru operațiuni comerciale; 3. CofA individual al acestor elicoptere a fost eliberat pentru prima dată la sau după 5 septembrie 2022. <p>(b) Înregistratorul de zbor trebuie să înregistreze, pe baza datelor sau a imaginilor colectate în timpul zborului, informații suficiente pentru a determina traiectoria de zbor și viteza aeronavei.</p> <p>(c) Înregistratorul de zbor trebuie să fie în măsură să păstreze cel puțin datele de zbor și imaginile înregistrate în ultimele cinci ore.</p> <p>(d) Înregistratorul de zbor trebuie să înceapă să înregistreze automat înainte ca elicopterul să se poată deplasa prin mijloace proprii și să se oprească automat după ce</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>elicopterul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.</p> <p>(e) Dacă înregistratorul de zbor înregistrează imagini sau sunete din compartimentului echipajului de zbor, trebuie pusă la dispoziție o funcție care poate fi utilizată de pilotul-comandant și care modifică înregistrările de imagine și de sunet realizate înainte de utilizarea funcției în cauză astfel încât aceste înregistrări să nu poată fi extrase prin tehnici de redare sau de copiere obișnuite.</p>	<p>elicopterul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.</p> <p>(e) Dacă înregistratorul de zbor înregistrează imagini sau sunete din compartimentului echipajului de zbor, trebuie pusă la dispoziție o funcție care poate fi utilizată de pilotul comandant și care modifică înregistrările de imagine și de sunet realizate înainte de utilizarea funcției în cauză astfel încât aceste înregistrări să nu poată fi extrase prin tehnici de redare sau de copiere obișnuite.</p>		
<p>SPO.IDE.H.150 Înregistrarea transmisiunilor prin legături de date</p> <p>(a) Elicopterele al căror CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată, care au capacitatea de a utiliza comunicațiile prin legături de date și pentru care este obligatorie echiparea cu un CVR trebuie să înregistreze pe un înregistrator, dacă este cazul:</p> <p>1. mesajele comunicărilor prin legături de date referitoare la comunicările ATS adresate către și dinspre elicopter, inclusiv mesajele aplicabile următoarelor aplicații:</p> <p>(i) inițierea de transmisiuni prin legături de date;</p> <p>(ii) comunicarea controlor-pilot;</p> <p>(iii) supraveghere specifică;</p> <p>(iv) transmiterea de informații referitoare la zbor;</p>	<p>SPO.IDE.H.150 Înregistrarea transmisiunilor prin legături de date</p> <p>(a) Elicopterele al căror CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată, care au capacitatea de a utiliza comunicațiile prin legături de date și pentru care este obligatorie echiparea cu un CVR trebuie să înregistreze pe un înregistrator, dacă este cazul:</p> <p>1. mesajele comunicărilor prin legături de date referitoare la comunicările ATS adresate către și dinspre elicopter, inclusiv mesajele aplicabile următoarelor aplicații:</p> <p>(i) inițierea de transmisiuni prin legături de date;</p> <p>(ii) comunicarea controlor-pilot;</p> <p>(iii) supraveghere specifică;</p> <p>(iv) transmiterea de informații referitoare la zbor;</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(v) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, supravegherea semnalului de la aeronavă;</p> <p>(vi) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, datele privind controlul operațional al aeronavei; și</p> <p>(vii) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, graficele;</p> <p>2. informații care permit corelarea cu orice înregistrări asociate referitoare la comunicările prin legături de date și păstrate separat de elicopter; și</p> <p>3. informații privind ora și prioritatea mesajelor comunicărilor prin legături de date, având în vedere arhitectura sistemului.</p> <p>(b) Înregistratorul trebuie să utilizeze o metodă digitală de înregistrare și de stocare a datelor și informațiilor și o metodă de extragere rapidă a acestor date. Metoda de înregistrare trebuie să permită realizarea unei corespondențe între aceste date și datele înregistrate la sol.</p> <p>(c) Înregistratorul trebuie să aibă capacitatea de a reține date înregistrate pentru cel puțin aceeași perioadă prevăzută în cazul CVR la SPO.IDE.H.140.</p> <p>(d) Dacă înregistratorul nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Până la 1 ianuarie 2020 cel târziu, acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă înregistratorul este detașabil, el</p>	<p>(v) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, supravegherea semnalului de la aeronavă;</p> <p>(vi) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, datele privind controlul operațional al aeronavei; și</p> <p>(vii) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, graficele;</p> <p>2. informații care permit corelarea cu orice înregistrări asociate referitoare la comunicările prin legături de date și păstrate separat de elicopter; și</p> <p>3. informații privind ora și prioritatea mesajelor comunicărilor prin legături de date, având în vedere arhitectura sistemului.</p> <p>(b) Înregistratorul trebuie să utilizeze o metodă digitală de înregistrare și de stocare a datelor și informațiilor și o metodă de extragere rapidă a acestor date. Metoda de înregistrare trebuie să permită realizarea unei corespondențe între aceste date și datele înregistrate la sol.</p> <p>(c) Înregistratorul trebuie să aibă capacitatea de a reține date înregistrate pentru cel puțin aceeași perioadă prevăzută în cazul CVR la SPO.IDE.H.140.</p> <p>(d) Dacă înregistratorul nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă înregistratorul este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>dispune de un transmțător automat de localizare de urgență.</p> <p>(e) Cerințele aplicabile pentru pornirea și oprirea funcționării înregistratorului sunt aceleași cu cerințele aplicabile pentru pornirea și oprirea funcționării CVR cuprinse la SPO.IDE.H.140 literele (d) și (e).</p>	<p>(e) Cerințele aplicabile pentru pornirea și oprirea funcționării înregistratorului sunt aceleași cu cerințele aplicabile pentru pornirea și oprirea funcționării CVR cuprinse la SPO.IDE.H.140 lit.(d) și (e).</p>		
<p>SPO.IDE.H.155 Înregistratorul combinat format dintr-un înregistrator de date de zbor și un înregistrator de voce din carlingă</p> <p>Conformitatea cu cerințele privind CVR și FDR poate fi obținută prin intermediul unui înregistrator combinat format dintr-un înregistrator de date de zbor și un înregistrator de voce din carlingă.</p>	<p>SPO.IDE.H.155 Înregistratorul combinat format dintr-un înregistrator de date de zbor și un înregistrator de voce din carlingă</p> <p>Conformitatea cu cerințele privind CVR și FDR poate fi obținută prin intermediul unui înregistrator combinat format dintr-un înregistrator de date de zbor și un înregistrator de voce din carlingă.</p>	Compatibil	
<p>SPO.IDE.H.160 Scaune, centuri de siguranță ale scaunelor și sisteme de reținere</p> <p>(a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. un scaun sau un post pentru fiecare membru al echipajului sau specialist în executarea anumitor sarcini aflat la bord; 2. o centură de siguranță pe fiecare scaun și dispozitive de reținere pentru fiecare post; 3. pentru elicopterele al căror CofA individual a fost eliberat pentru prima dată după 31 decembrie 2012, o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului pentru fiecare scaun; și 	<p>SPO.IDE.H.160 Scaune, centuri de siguranță ale scaunelor și sisteme de reținere</p> <p>(a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. un scaun sau un post pentru fiecare membru al echipajului sau specialist în executarea anumitor sarcini aflat la bord; 2. o centură de siguranță pe fiecare scaun și dispozitive de reținere pentru fiecare post; 3. pentru elicopterele al căror CofA individual a fost eliberat pentru prima dată după 31 decembrie 2012, o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului pentru fiecare scaun; și 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>4. o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului, incluzând un dispozitiv care va reține automat trunchiul ocupantului în cazul decelerării rapide, pentru fiecare scaun al membrilor echipajului de zbor.</p> <p>(b) O centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului trebuie să aibă un singur punct de eliberare.</p>	<p>4. o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului, incluzând un dispozitiv care va reține automat trunchiul ocupantului în cazul decelerării rapide, pentru fiecare scaun al membrilor echipajului de zbor.</p> <p>(b) O centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului trebuie să aibă un singur punct de eliberare.</p>		
<p>SPO.IDE.H.165 Trusa de prim ajutor</p> <p>(a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu o trusă de prim ajutor.</p> <p>(b) Trusa de prim ajutor trebuie să fie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ușor accesibilă pentru utilizare; și 2. menținută în termenul de valabilitate. 	<p>SPO.IDE.H.165 Trusa de prim ajutor</p> <p>(a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu o trusă de prim ajutor.</p> <p>(b) Trusa de prim ajutor trebuie să fie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ușor accesibilă pentru utilizare; și 2. menținută în termenul de valabilitate. 	Compatibil	
<p>SPO.IDE.H.175 Oxigen suplimentar – elicoptere nepresurizate</p> <p>(a) Elicopterele nepresurizate operate la altitudini de zbor la care alimentarea cu oxigen este necesară în conformitate cu litera (b) trebuie să fie dotate cu echipamente specifice capabile să stocheze și să distribuie rezerva de oxigen necesară.</p> <p>(b) Elicopterele nepresurizate operate peste altitudinile de zbor la care altitudinea barometrică în compartimentele cabinei depășește 10 000 ft trebuie să transporte suficient oxigen pentru respirație pentru a alimenta:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. toți membrii echipajului, pentru orice perioadă mai mare de 30 de minute în care altitudinea barometrică în compartimentul 	<p>SPO.IDE.H.175 Oxigen suplimentar – elicoptere nepresurizate</p> <p>(a) Elicopterele nepresurizate operate la altitudini de zbor la care alimentarea cu oxigen este necesară în conformitate cu lit.(b) trebuie să fie dotate cu echipamente specifice capabile să stocheze și să distribuie rezerva de oxigen necesară.</p> <p>(b) Elicopterele nepresurizate operate peste altitudinile de zbor la care altitudinea barometrică în compartimentele cabinei depășește 10 000 ft trebuie să transporte suficient oxigen pentru respirație pentru a alimenta:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. toți membrii echipajului, pentru orice perioadă mai mare de 30 de minute în care altitudinea barometrică în compartimentul 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>cabinei se va situa între 10 000 ft și 13 000 ft; și</p> <p>2. toți membrii echipajului și specialiștii în executarea anumitor sarcini, pentru orice perioadă în care altitudinea barometrică în compartimentul cabinei se va situa peste 13 000 ft.</p> <p>(c) Fără a aduce atingere literei (b), abaterile, cu o durată specificată, între 13 000 ft și 16 000 ft fără provizii de oxigen sunt permise, în conformitate cu SPO.OP.195 litera (b).</p>	<p>cabinei se va situa între 10 000 ft și 13 000 ft; și</p> <p>2. toți membrii echipajului și specialiștii în executarea anumitor sarcini, pentru orice perioadă în care altitudinea barometrică în compartimentul cabinei se va situa peste 13 000 ft.</p> <p>(c) Fără a aduce atingere lit.(b), abaterile, cu o durată specificată între 13 000 ft și 16 000 ft fără provizii de oxigen sunt permise în conformitate cu SPO.OP.195 lit.(b).</p>		
<p>SPO.IDE.H.180 Stingătoare de incendiu manuale</p> <p>(a) Elicopterele, cu excepția elicopterelor ELA2, trebuie să fie echipate cu cel puțin un stingător de incendiu manual:</p> <p>1. în compartimentul echipajului de zbor; și</p> <p>2. în fiecare compartiment al cabinei care este separat de compartimentul echipajului de zbor, cu excepția cazului în care compartimentul este ușor accesibil pentru echipajul de zbor.</p> <p>(b) Tipul și cantitatea agentului de stingere pentru stingătoarele de incendiu obligatorii trebuie să fie adecvate tipurilor de incendii care ar putea să se producă în compartimentul în care este destinat a fi utilizat stingătorul, iar pentru compartimentele ocupate de persoane, trebuie să reducă riscul de acumulare a gazelor toxice.</p>	<p>SPO.IDE.H.180 Stingătoare de incendiu manuale</p> <p>(a) Elicopterele, cu excepția elicopterelor ELA 2, trebuie să fie echipate cu cel puțin un stingător de incendiu manual:</p> <p>1. în compartimentul echipajului de zbor; și</p> <p>2. în fiecare compartiment al cabinei care este separat de compartimentul echipajului de zbor, cu excepția cazului în care compartimentul este ușor accesibil pentru echipajul de zbor.</p> <p>(b) Tipul și cantitatea agentului de stingere pentru stingătoarele de incendiu obligatorii trebuie să fie adecvate tipurilor de incendii care ar putea să se producă în compartimentul în care este destinat a fi utilizat stingătorul, iar pentru compartimentele ocupate de persoane, trebuie să reducă riscul de acumulare a gazelor toxice.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>SPO.IDE.H.185 Marcarea punctelor de spargere Dacă pe elicopter sunt marcate zone ale fuzelajului adecvate pentru spargere de către echipele de salvare în caz de urgență, aceste zone trebuie să fie marcate după cum se indică în figura 1. Figura 1 Marcarea punctelor de spargere</p>	<p>SPO.IDE.H.185 Marcarea punctelor de spargere Dacă pe elicopter sunt marcate zone ale fuzelajului adecvate pentru spargere de către echipele de salvare în caz de urgență, aceste zone trebuie să fie marcate după cum se indică în figura 1. Figura 1. Marcarea punctelor de spargere</p>	Compatibil	
<p>SPO.IDE.H.190 Emițătorul pentru localizare în caz de urgență (ELT) (a) Elicopterele certificate pentru o configurație maximă a locurilor de peste șase locuri trebuie să fie echipate cu: 1. un ELT automat; și 2. un ELT de supraviețuire [ELT(S)] încorporat într-o plută de salvare sau într-o vestă de salvare atunci când elicopterul este operat la o distanță față de uscat corespunzătoare unui timp de zbor de peste trei minute la viteza de croazieră normală. (b) Elicopterele certificate pentru o configurație maximă a locurilor de șase sau mai puține locuri trebuie să fie echipate cu un ELT(S) sau cu o 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. (c) ELT-urile de orice tip și PLB-urile trebuie să aibă capacitatea de a transmite simultan pe frecvențele de 121,5 MHz și 406 MHz.</p>	<p>SPO.IDE.H.190 Emițătorul pentru localizare în caz de urgență (ELT) (a) Elicopterele certificate pentru o configurație maximă a locurilor de peste șase locuri trebuie să fie echipate cu: 1. un ELT automat; și 2. un ELT de supraviețuire [ELT(S)] încorporat într-o plută de salvare sau într-o vestă de salvare atunci când elicopterul este operat la o distanță față de uscat corespunzătoare unui timp de zbor de peste trei minute la viteza de croazieră normală. (b) Elicopterele certificate pentru o configurație maximă a locurilor de șase sau mai puține locuri trebuie să fie echipate cu un ELT(S) sau cu o 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. (c) ELT-urile de orice tip și PLB-urile trebuie să aibă capacitatea de a transmite simultan pe frecvențele de 121,5 MHz și 406 MHz.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>SPO.IDE.H.195 Zborul deasupra apei – alte elicoptere decât cele complexe motorizate</p> <p>(a) Elicopterele trebuie echipate cu câte o vestă de salvare pentru fiecare persoană aflată la bord, care se îmbracă sau se depozitează într-o poziție în care să fie ușor accesibilă de pe scaunul sau din postul persoanei pentru al cărei uz este prevăzută, atunci când:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. zboară deasupra apei la o distanță față de uscat mai mare decât distanța de aterizare în autorotație, unde, în eventualitatea defectării motorului critic, elicopterul nu își poate menține zborul orizontal; sau 2. zboară deasupra apei la o distanță față de uscat corespunzătoare unui timp de zbor de peste 10 minute la viteza de croazieră normală, unde, în eventualitatea defectării motorului critic, elicopterul își poate menține zborul orizontal; sau 3. decolează sau aterizează la un aerodrom/loc de operare unde traiectoria de decolare sau de apropiere este deasupra apei. <p>(b) Fiecare vestă de salvare trebuie să fie echipată cu un mijloc de iluminare electrică pentru a facilita localizarea persoanelor.</p> <p>(c) Pilotul comandant al unui elicopter care este operat deasupra apei la o distanță față de uscat corespunzătoare unui timp de zbor de peste 30 de minute la viteza de croazieră normală sau 50 MN, luându-se în</p>	<p>SPO.IDE.H.195 Zborul deasupra apei – alte elicoptere decât cele complexe motorizate</p> <p>(a) Elicopterele trebuie echipate cu câte o vestă de salvare pentru fiecare persoană aflată la bord, care se îmbracă sau se depozitează într-o poziție în care să fie ușor accesibilă de pe scaunul sau din postul persoanei pentru al cărei uz este prevăzută, atunci când:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. zboară deasupra apei la o distanță față de uscat mai mare decât distanța de aterizare în autorotație, unde, în eventualitatea defectării motorului critic, elicopterul nu își poate menține zborul orizontal; sau 2. zboară deasupra apei la o distanță față de uscat corespunzătoare unui timp de zbor de peste 10 minute la viteza de croazieră normală, unde, în eventualitatea defectării motorului critic, elicopterul își poate menține zborul orizontal; sau 3. decolează sau aterizează la un aerodrom/loc de operare unde traiectoria de decolare sau de apropiere este deasupra apei. <p>(b) Fiecare vestă de salvare trebuie să fie echipată cu un mijloc de iluminare electrică pentru a facilita localizarea persoanelor.</p> <p>(c) Pilotul comandant al unui elicopter care este operat deasupra apei la o distanță față de uscat corespunzătoare unui timp de zbor de peste 30 de minute la viteza de croazieră normală sau 50 MN, luându-se în</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>considerare valoarea mai mică, trebuie să stabilească riscurile pentru supraviețuirea ocupanților elicopterului în eventualitatea unei amerizări de urgență, pe baza cărora decide transportul de:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. echipamente pentru a produce semnalele de ajutor; 2. suficiente plute de salvare pentru a transporta toate persoanele de la bord, depozitate astfel încât să fie disponibile pentru utilizare imediată în caz de urgență; și 3. echipamente de salvare care asigură mijloace de susținere a vieții, adecvate zborului care urmează a fi efectuat. <p>(d) Pilotul comandant trebuie să stabilească riscurile pentru supraviețuirea ocupanților elicopterului în eventualitatea unei amerizări de urgență atunci când decide dacă vestele de salvare obligatorii conform literei (a) trebuie să fie purtate de toți ocupanții.</p>	<p>considerare valoarea mai mică, trebuie să stabilească riscurile pentru supraviețuirea ocupanților elicopterului în eventualitatea unei amerizări de urgență, pe baza cărora decide transportul de:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. echipamente pentru a produce semnalele de ajutor; 2. suficiente plute de salvare pentru a transporta toate persoanele de la bord, depozitate astfel încât să fie disponibile pentru utilizare imediată în caz de urgență; și 3. echipamente de salvare care asigură mijloace de susținere a vieții, adecvate zborului care urmează a fi efectuat. <p>(d) Pilotul comandant trebuie să stabilească riscurile pentru supraviețuirea ocupanților elicopterului în eventualitatea unei amerizări de urgență atunci când decide dacă vestele de salvare obligatorii conform lit.(a) trebuie să fie purtate de toți ocupanții.</p>		
<p>SPO.IDE.H.197 Vestele de salvare – elicoptere complexe motorizate</p> <p>(a) Elicopterele trebuie echipate cu câte o vestă de salvare pentru fiecare persoană aflată la bord, care se îmbracă sau se depozitează într-o poziție în care să fie ușor accesibilă de pe scaunul sau din postul persoanei pentru al cărei uz este prevăzută, atunci când:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. zboară deasupra apei la o distanță față de uscat echivalentă cu un timp de zbor la 	<p>SPO.IDE.H.197 Vestele de salvare – elicoptere complexe motorizate</p> <p>(a) Elicopterele trebuie echipate cu câte o vestă de salvare pentru fiecare persoană aflată la bord, care se îmbracă sau se depozitează într-o poziție în care să fie ușor accesibilă de pe scaunul sau din postul persoanei pentru al cărei uz este prevăzută, atunci când:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. zboară deasupra apei la o distanță față de uscat echivalentă cu un timp de zbor la 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>viteza normală de croazieră de peste 10 minute, unde, în eventualitatea unei defecțiuni a motorului critic, elicopterul își poate menține zborul orizontal;</p> <p>2. zboară deasupra apei, dincolo de distanța de aterizare în autorotație față de uscat, unde, în eventualitatea unei defecțiuni a motorului critic, elicopterul nu își poate menține zborul orizontal; sau</p> <p>3. decolează sau aterizează pe un aerodrom sau un loc de operare unde traiectoria de decolare sau de apropiere este dispusă deasupra apei în așa fel încât, în eventualitatea unei probleme, există probabilitatea unei amerizări de urgență.</p> <p>(b) Fiecare vestă de salvare trebuie să fie echipată cu un mijloc de iluminare electrică pentru a facilita localizarea persoanelor.</p>	<p>viteza normală de croazieră de peste 10 minute, unde, în eventualitatea unei defecțiuni a motorului critic, elicopterul își poate menține zborul orizontal;</p> <p>2. zboară deasupra apei, dincolo de distanța de aterizare în autorotație față de uscat, unde, în eventualitatea unei defecțiuni a motorului critic, elicopterul nu își poate menține zborul orizontal; sau</p> <p>3. decolează sau aterizează pe un aerodrom sau un loc de operare unde traiectoria de decolare sau de apropiere este dispusă deasupra apei în așa fel încât, în eventualitatea unei probleme, există probabilitatea unei amerizări de urgență.</p> <p>(b) Fiecare vestă de salvare trebuie să fie echipată cu un mijloc de iluminare electrică pentru a facilita localizarea persoanelor.</p>		
<p>SPO.IDE.H.198 Costume de supraviețuire – elicoptere motorizate complexe</p> <p>Fiecare persoană de la bord trebuie să poarte un costum de supraviețuire atunci când acest lucru este stabilit de pilotul comandant pe baza unei evaluări a riscurilor având în vedere următoarele condiții:</p> <p>(a) zboruri deasupra apei la o distanță față de țărm mai mare decât distanța de aterizare în autorotație sau distanța de aterizare forțată în condiții de siguranță, atunci când, în cazul unei defectări a motorului sau motoarelor critice, elicopterul nu poate să mențină zborul orizontal; și</p>	<p>SPO.IDE.H.198 Costume de supraviețuire – elicoptere complexe motorizate</p> <p>Fiecare persoană de la bord trebuie să poarte un costum de supraviețuire atunci când acest lucru este stabilit de pilotul comandant pe baza unei evaluări a riscurilor având în vedere următoarele condiții:</p> <p>(a) zboruri deasupra apei la o distanță față de țărm mai mare decât distanța de aterizare în autorotație sau distanța de aterizare forțată în condiții de siguranță, atunci când, în cazul unei defectări a motorului sau motoarelor critice, elicopterul nu poate să mențină zborul orizontal; și</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(b) buletinul sau prognozele meteorologice disponibile pilotului comandant indică faptul că temperatura apei mării va fi mai mică de 10 °C pe durata zborului.	(b) buletinul sau prognozele meteorologice disponibile pilotului comandant indică faptul că temperatura apei mării va fi mai mică de 10 °C pe durata zborului.		
<p>SPO.IDE.H.199 Plute de salvare, ELT de supraviețuire și echipamente de supraviețuire pentru zborurile extinse deasupra întinderilor de apă – elicoptere complexe motorizate</p> <p>Elicopterele care efectuează operațiuni:</p> <p>(a) într-un zbor deasupra apei la o distanță față de uscat echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră, atunci când, în eventualitatea unei defecțiuni a motorului critic, elicopterul își poate menține zborul orizontal; sau</p> <p>(b) într-un zbor deasupra apei la o distanță echivalentă cu mai mult de trei minute timp de zbor la viteza normală de croazieră, atunci când, în eventualitatea unei defecțiuni a motorului critic, elicopterul nu își poate menține zborul orizontal, precum și dacă pilotul comandant decide astfel pe baza unei evaluări a riscurilor, trebuie să fie echipate cu:</p> <p>1. cel puțin o plută de salvare cu o capacitate nominală nu mai mică decât numărul maxim de persoane de la bord, depozitată astfel încât să poată fi utilizată imediat în caz de urgență;</p>	<p>SPO.IDE.H.199 Plute de salvare, ELT de supraviețuire și echipamente de supraviețuire pentru zborurile extinse deasupra întinderilor de apă – elicoptere complexe motorizate</p> <p>Elicopterele care efectuează operațiuni:</p> <p>(a) într-un zbor deasupra apei la o distanță față de uscat echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră, atunci când, în eventualitatea unei defecțiuni a motorului critic, elicopterul își poate menține zborul orizontal; sau</p> <p>(b) într-un zbor deasupra apei la o distanță echivalentă cu mai mult de trei minute timp de zbor la viteza normală de croazieră, atunci când, în eventualitatea unei defecțiuni a motorului critic, elicopterul nu își poate menține zborul orizontal, precum și dacă pilotul comandant decide astfel pe baza unei evaluări a riscurilor, trebuie să fie echipate cu:</p> <p>1. cel puțin o plută de salvare cu o capacitate nominală nu mai mică decât numărul maxim de persoane de la bord, depozitată astfel încât să poată fi utilizată imediat în caz de urgență;</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>2. cel puțin un ELT de supraviețuire [ELT(S)] pentru fiecare plută de salvare obligatorie; și</p> <p>3. echipamente de salvare, inclusiv mijloace de susținere a vieții, adecvate zborului care urmează a fi efectuat.</p>	<p>2. cel puțin un ELT de supraviețuire [ELT(S)] pentru fiecare plută de salvare obligatorie; și</p> <p>3. echipamente de salvare, inclusiv mijloace de susținere a vieții, adecvate zborului care urmează a fi efectuat.</p>		
<p>SPO.IDE.H.200 Echipamente de supraviețuire</p> <p>Elicopterele operate peste zone în care operațiunile de căutare și salvare ar fi deosebit de dificile trebuie să fie echipate cu:</p> <p>(a) echipamente de semnalizare pentru a produce semnale de ajutor;</p> <p>(b) cel puțin un ELT de supraviețuire [ELT(S)]; și</p> <p>(c) echipamente suplimentare de supraviețuire pentru ruta pe care urmează să se zboare, luând în considerare numărul persoanelor de la bord.</p>	<p>SPO.IDE.H.200 Echipamente de supraviețuire</p> <p>Elicopterele operate peste zone în care operațiunile de căutare și salvare ar fi deosebit de dificile trebuie să fie echipate cu:</p> <p>(a) echipamente de semnalizare pentru a produce semnale de ajutor;</p> <p>(b) cel puțin un ELT de supraviețuire [ELT(S)]; și</p> <p>(c) echipamente suplimentare de supraviețuire pentru ruta pe care urmează să se zboare, luând în considerare numărul persoanelor de la bord.</p>	Compatibil	
<p>SPO.IDE.H.202 Elicoptere certificate pentru operațiuni pe apă – diverse echipamente</p> <p>Elicopterele certificate pentru operațiuni pe apă trebuie să fie echipate cu:</p> <p>(a) o ancoră plutitoare sau un alt echipament necesar pentru a facilita amararea, ancorarea sau manevrarea elicopterului pe apă, adecvat(ă) mărimii, greutateii și caracteristicilor sale de manevrare; și</p> <p>(b) echipament pentru producerea semnalelor sonore prevăzute în</p>	<p>SPO.IDE.H.202 Elicoptere certificate pentru operațiuni pe apă – diverse echipamente</p> <p>Elicopterele certificate pentru operațiuni pe apă trebuie să fie echipate cu:</p> <p>(a) o ancoră plutitoare sau un alt echipament necesar pentru a facilita amararea, ancorarea sau manevrarea elicopterului pe apă, adecvat(ă) mărimii, greutateii și caracteristicilor sale de manevrare; și</p> <p>(b) echipament pentru producerea semnalelor sonore prevăzute în</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
reglementările internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, după caz.	reglementările internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, după caz.		
<p>SPO.IDE.H.203 Toate elicopterele care efectuează zboruri deasupra apei – amerizarea de urgență</p> <p>Elicopterele complexe motorizate care efectuează zboruri deasupra apei într-un mediu ostil la o distanță față de uscat echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră și alte elicoptere decât cele complexe motorizate care efectuează zboruri deasupra apei într-un mediu ostil la o distanță față de uscat mai mare de 50 MN trebuie să fie:</p> <p>(a) proiectate pentru amerizare în conformitate cu codul de navigabilitate relevant;</p> <p>(b) certificate pentru amerizarea de urgență în conformitate cu codul de navigabilitate relevant; sau</p> <p>(c) dotate cu echipamente de flotabilitate pentru cazuri de urgență.</p>	<p>SPO.IDE.H.203 Toate elicopterele care efectuează zboruri deasupra apei – amerizarea de urgență</p> <p>Elicopterele complexe motorizate care efectuează zboruri deasupra apei într-un mediu ostil la o distanță față de uscat echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră și alte elicoptere decât cele complexe motorizate care efectuează zboruri deasupra apei într-un mediu ostil la o distanță față de uscat mai mare de 50 MN trebuie să fie:</p> <p>(a) proiectate pentru amerizare în conformitate cu codul de navigabilitate relevant;</p> <p>(b) certificate pentru amerizarea de urgență în conformitate cu codul de navigabilitate relevant; sau</p> <p>(c) dotate cu echipamente de flotabilitate pentru cazuri de urgență.</p>	Compatibil	
<p>SPO.IDE.H.205 Echipamentul individual de protecție</p> <p>Fiecare persoană aflată la bord trebuie să poarte echipamentul individual de protecție care este adecvat pentru tipul de operațiune care se derulează.</p>	<p>SPO.IDE.H.205 Echipamentul individual de protecție</p> <p>Fiecare persoană aflată la bord trebuie să poarte echipamentul individual de protecție care este adecvat pentru tipul de operațiune care se derulează.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>SPO.IDE.H.210 Casca Ori de câte ori este obligatoriu un sistem de radiocomunicații și/sau un sistem de radio navigație, elicopterele trebuie să fie echipate cu o cască cu microfon sau un dispozitiv echivalent și un buton de transmitere pe comenzile de zbor, pentru fiecare pilot, membru al echipajului și/sau specialist în executarea anumitor sarcini necesar, la postul de lucru desemnat al acestuia.</p>	<p>SPO.IDE.H.210 Cască Ori de câte ori este obligatoriu un sistem de radiocomunicații și/sau un sistem de radio navigație, elicopterele trebuie să fie echipate cu o cască cu microfon sau un dispozitiv echivalent și un buton de transmitere pe comenzile de zbor, pentru fiecare pilot, membru al echipajului și/sau specialist în executarea anumitor sarcini necesar, la postul de lucru desemnat al acestuia.</p>	Compatibil	
<p>SPO.IDE.H.215 Echipamentul de radiocomunicații (a) Elicopterele operate în condiții IFR sau pe timp de noapte sau atunci când acest lucru este impus de cerințele spațiului aerian aplicabil trebuie să fie echipate cu un echipament de radiocomunicații care, în condiții normale de propagare a undelor radio, să aibă capacitatea: 1. de a realiza comunicația bidirecțională în scopul controlului de aerodrom; 2. de a recepționa informații meteorologice; 3. de a realiza comunicația bidirecțională în orice moment în timpul zborului cu stațiile aeronautice și pe frecvențele prevăzute de autoritatea competentă; și 4. de a asigura comunicații pe frecvența aeronautică de urgență 121,5 MHz. (b) Atunci când este necesară mai mult de o unitate de echipament de comunicații, fiecare unitate trebuie să fie independentă față de cealaltă sau celelalte, astfel încât o</p>	<p>SPO.IDE.H.215 Echipamentul de radiocomunicații (a) Elicopterele operate în condiții IFR sau pe timp de noapte sau atunci când acest lucru este impus de cerințele spațiului aerian aplicabil trebuie să fie echipate cu un echipament de radiocomunicații care, în condiții normale de propagare a undelor radio, să aibă capacitatea: 1. de a realiza comunicația bidirecțională în scopul controlului de aerodrom; 2. de a recepționa informații meteorologice; 3. de a realiza comunicația bidirecțională în orice moment în timpul zborului cu stațiile aeronautice și pe frecvențele alocate aviației civile; și 4. de a asigura comunicații pe frecvența aeronautică de urgență 121,5 MHz. (b) Atunci când este necesară mai mult de o unitate de echipament de comunicații, fiecare unitate trebuie să fie independentă față de cealaltă sau celelalte, astfel încât o</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>defecțiune a uneia să nu provoace defectarea alteia.</p> <p>(c) Atunci când este necesar un sistem de radiocomunicații, elicopterele trebuie să fie echipate, în plus față de sistemul interfon al echipajului de zbor prevăzut la SPO.IDE.H.135, cu un buton de transmitere pe comenzile de zbor pentru fiecare pilot și membru al echipajului necesar, la postul de lucru desemnat al acestuia.</p>	<p>defecțiune a uneia să nu provoace defectarea alteia.</p> <p>(c) Atunci când este necesar un sistem de radiocomunicații, elicopterele trebuie să fie echipate, în plus față de sistemul interfon al echipajului de zbor prevăzut la SPO.IDE.H.135, cu un buton de transmitere pe comenzile de zbor pentru fiecare pilot și membru al echipajului necesar, la postul de lucru desemnat al acestuia.</p>		
<p>SPO.IDE.H.220 Echipamente de navigație</p> <p>(a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu echipamente de navigație care să le permită să acționeze în conformitate cu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. planul de zbor ATS, dacă este cazul; și 2. cerințele spațiului aerian aplicabil. <p>(b) Elicopterele trebuie să dispună de suficiente echipamente de navigație pentru a se asigura că, în eventualitatea defectării unui element al echipamentului în orice etapă a zborului, restul echipamentului permite navigarea în siguranță în conformitate cu litera (a) sau executarea în siguranță a unei acțiuni de urgență corespunzătoare.</p> <p>(c) Elicopterele care efectuează zboruri pentru care se prevede aterizarea în condiții IMC trebuie să fie dotate cu un echipament de navigație care poate asigura ghidajul spre un punct de la care poate fi efectuată aterizarea după repere vizuale. Acest echipament trebuie să aibă capacitatea de a</p>	<p>SPO.IDE.H.220 Echipamente de navigație</p> <p>(a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu echipamente de navigație care să le permită să acționeze în conformitate cu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. planul de zbor ATS, dacă este cazul; și 2. cerințele spațiului aerian aplicabil. <p>(b) Elicopterele trebuie să dispună de suficiente echipamente de navigație pentru a se asigura că, în eventualitatea defectării unui element al echipamentului în orice etapă a zborului, restul echipamentului permite navigarea în siguranță în conformitate cu lit.(a) sau executarea în siguranță a unei acțiuni de urgență corespunzătoare.</p> <p>(c) Elicopterele care efectuează zboruri pentru care se prevede aterizarea în condiții IMC trebuie să fie dotate cu un echipament de navigație care poate asigura ghidajul spre un punct de la care poate fi efectuată aterizarea după repere vizuale. Acest echipament trebuie să aibă capacitatea de a</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>oferi o astfel de orientare pentru fiecare aerodrom la care se are în vedere aterizarea în condiții IMC și pentru orice aerodromuri de rezervă desemnate.</p> <p>(d) Pentru operațiunile PBN, aeronava trebuie să îndeplinească cerințele de certificare a navigabilității pentru specificația de navigație corespunzătoare.</p> <p>(e) Elicopterele trebuie să fie echipate cu echipamente de supraveghere conform cerințelor spațiului aerian aplicabil.</p>	<p>oferi o astfel de orientare pentru fiecare aerodrom la care se are în vedere aterizarea în condiții IMC și pentru orice aerodromuri de rezervă desemnate.</p> <p>(d) Pentru operațiunile PBN, aeronava trebuie să îndeplinească cerințele de certificare a navigabilității pentru specificația de navigație corespunzătoare.</p> <p>(e) Elicopterele trebuie să fie echipate cu echipamente de supraveghere conform cerințelor spațiului aerian aplicabil.</p>		
<p>SPO.IDE.H.225 Transponderul</p> <p>În cazul în care este necesar pentru spațiul aerian în care se desfășoară zborul, elicopterele trebuie să fie echipate cu un transponder radar secundar de supraveghere (SSR) cu toate capacitățile necesare.</p>	<p>SPO.IDE.H.225 Transponder</p> <p>În cazul în care este necesar pentru spațiul aerian în care se desfășoară zborul, elicopterele trebuie să fie echipate cu un transponder radar secundar de supraveghere (SSR) cu toate capacitățile necesare.</p>	Compatibil	
<p>SPO.IDE.H.230 Gestionarea bazelor de date aeronautice</p> <p>(a) Bazele de date aeronautice utilizate în cadrul aplicațiilor sistemelor de aeronavă certificate respectă cerințele de calitate a datelor care sunt adecvate pentru utilizarea prevăzută a datelor.</p> <p>(b) Operatorul trebuie să asigure distribuirea și introducerea în timp util a unor baze de date aeronautice actuale și nemodificate în toate aeronavele cărora le sunt necesare.</p> <p>(c) În pofida oricăror alte cerințe de raportare a evenimentelor, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) nr. 376/2014, operatorul raportează</p>	<p>SPO.IDE.H.230 Gestionarea bazelor de date aeronautice</p> <p>(a) Bazele de date aeronautice utilizate în cadrul aplicațiilor sistemelor de aeronavă certificate respectă cerințele de calitate a datelor care sunt adecvate pentru utilizarea prevăzută a datelor.</p> <p>(b) Operatorul trebuie să asigure distribuirea și introducerea în timp util a unor baze de date aeronautice actuale și nemodificate în toate aeronavele cărora le sunt necesare.</p> <p>(c) În pofida oricăror alte cerințe de raportare a evenimentelor, astfel cum sunt definite în RAC-RAASEAC, operatorul raportează furnizorului bazei de date</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>furnizorului bazei de date cazurile de date eronate, inconsecvente sau lipsă despre care s-ar putea preconiza în mod rezonabil că ar constitui un pericol pentru zbor.</p> <p>În astfel de cazuri, operatorul informează echipajul de zbor și pe ceilalți membri ai personalului vizați și se asigură că datele afectate nu sunt utilizate.</p>	<p>cazurile de date eronate, inconsecvente sau lipsă despre care s-ar putea preconiza în mod rezonabil că ar constitui un pericol pentru zbor.</p> <p>În astfel de cazuri, operatorul informează echipajul de zbor și pe ceilalți membri ai personalului vizați și se asigură că datele afectate nu sunt utilizate.</p>		
<p>SUBPARTEA E CERINȚE SPECIFICE SECȚIUNEA 1 Operațiuni de transport cu elicopterul al unei încărcături acroșate (HESLO) SPO.SPEC.HESLO.100 Proceduri de operare standard</p> <p>Procedurile de operare standard pentru HESLO specifică:</p> <p>(a) echipamentele care trebuie transportate la bord, inclusiv limitările de operare ale acestora și articolele corespunzătoare din MEL, după caz;</p> <p>(b) cerințele referitoare la componența echipajului și la experiența membrilor echipajului și a specialiștilor în executarea anumitor sarcini;</p> <p>(c) pregătirea teoretică și practică a membrilor echipajului relevantă pentru îndeplinirea sarcinilor lor, pregătirea specialiștilor în executarea anumitor sarcini relevantă pentru îndeplinirea sarcinilor lor, precum și calificarea și numirea persoanelor care furnizează această pregătire membrilor</p>	<p>SUBPARTEA E CERINȚE SPECIFICE Secțiunea 1 Operațiuni de transport cu elicopterul al unei încărcături acroșate (HESLO) SPO.SPEC.HESLO.100 Proceduri de operare standard</p> <p>Procedurile de operare standard pentru HESLO specifică:</p> <p>(a) echipamentele care trebuie transportate la bord, inclusiv limitările de operare ale acestora și articolele corespunzătoare din MEL, după caz;</p> <p>(b) cerințele referitoare la componența echipajului și la experiența membrilor echipajului și a specialiștilor în executarea anumitor sarcini;</p> <p>(c) pregătirea teoretică și practică a membrilor echipajului relevantă pentru îndeplinirea sarcinilor lor, pregătirea specialiștilor în executarea anumitor sarcini relevantă pentru îndeplinirea sarcinilor lor, precum și calificarea și numirea persoanelor care furnizează această pregătire membrilor</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>echipajului și specialiștilor în executarea anumitor sarcini;</p> <p>(d) responsabilitățile și atribuțiile membrilor echipajului și ale specialiștilor în executarea anumitor sarcini;</p> <p>(e) criteriile de performanță a elicopterelor care trebuie îndeplinite pentru desfășurarea de operațiuni HESLO;</p> <p>(f) procedurile normale, anormale și de urgență.</p>	<p>echipajului și specialiștilor în executarea anumitor sarcini;</p> <p>(d) responsabilitățile și atribuțiile membrilor echipajului și ale specialiștilor în executarea anumitor sarcini;</p> <p>(e) criteriile de performanță a elicopterelor care trebuie îndeplinite pentru desfășurarea de operațiuni HESLO;</p> <p>(f) procedurile normale, anormale și de urgență</p>		
<p>SPO.SPEC.HESLO.105 Echipamente specifice pentru HESLO</p> <p>Elicopterul trebuie să fie echipat cu cel puțin:</p> <p>(a) o oglindă de siguranță pentru încărcătură sau un mijloc alternativ de vizualizare a cârligului (cârligelor)/încărcăturii; și</p> <p>(b) un dispozitiv de măsurare a încărcăturii, cu excepția cazului în care există o altă metodă de determinare a greutateii încărcăturii.</p>	<p>SPO.SPEC.HESLO.105 Echipamente specifice pentru HESLO</p> <p>Elicopterul trebuie să fie echipat cu cel puțin:</p> <p>(a) o oglindă de siguranță pentru încărcătură sau un mijloc alternativ de vizualizare a cârligului (cârligelor)/încărcăturii; și</p> <p>(b) un dispozitiv de măsurare a încărcăturii, cu excepția cazului în care există o altă metodă de determinare a greutateii încărcăturii.</p>	Compatibil	
<p>SPO.SPEC.HESLO.110 Transportul bunurilor periculoase</p> <p>Operatorul care transportă bunuri periculoase către/dinspre zone fără personal sau locuri îndepărtate trebuie să solicite autorității competente o derogare de la dispozițiile din instrucțiunile tehnice în cazul în care intenționează să nu respecte alte cerințe ale respectivelor instrucțiuni.</p>	<p>SPO.SPEC.HESLO.110 Transportul bunurilor periculoase</p> <p>Operatorul care transportă bunuri periculoase către/dinspre zone fără personal sau locuri îndepărtate trebuie să solicite AAC o derogare de la CT-TABP în cazul în care intenționează să nu respecte cerințele instrucțiunilor tehnice (Doc 9284).</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>SECȚIUNEA 2 Operațiuni de transport de persoane la exterior (HEC) SPO.SPEC.HEC.100 Proceduri de operare standard Procedurile de operare standard pentru HEC specifică: (a) echipamentele care trebuie transportate la bord, inclusiv limitările de operare ale acestora și articolele corespunzătoare din MEL, după caz; (b) cerințele referitoare la componența echipajului și la experiența membrilor echipajului și a specialiștilor în executarea anumitor sarcini; (c) pregătirea teoretică și practică a membrilor echipajului relevantă pentru îndeplinirea sarcinilor lor, pregătirea specialiștilor în executarea anumitor sarcini relevantă pentru îndeplinirea sarcinilor lor, precum și calificarea și numirea persoanelor care furnizează această pregătire membrilor echipajului și specialiștilor în executarea anumitor sarcini; (d) responsabilitățile și atribuțiile membrilor echipajului și ale specialiștilor în executarea anumitor sarcini; (e) criteriile de performanță a elicopterelor care trebuie îndeplinite pentru desfășurarea de operațiuni HEC; (f) procedurile normale, anormale și de urgență.</p>	<p>Secțiunea a 2-a Operațiuni de transport de persoane la exterior (HEC) SPO.SPEC.HEC.100 Proceduri de operare standard Procedurile de operare standard pentru HEC specifică: (a) echipamentele care trebuie transportate la bord, inclusiv limitările de operare ale acestora și articolele corespunzătoare din MEL, după caz; (b) cerințele referitoare la componența echipajului și la experiența membrilor echipajului și a specialiștilor în executarea anumitor sarcini; (c) pregătirea teoretică și practică a membrilor echipajului relevantă pentru îndeplinirea sarcinilor lor, pregătirea specialiștilor în executarea anumitor sarcini relevantă pentru îndeplinirea sarcinilor lor, precum și calificarea și numirea persoanelor care furnizează această pregătire membrilor echipajului și specialiștilor în executarea anumitor sarcini; (d) responsabilitățile și atribuțiile membrilor echipajului și ale specialiștilor în executarea anumitor sarcini; (e) criteriile de performanță a elicopterelor care trebuie îndeplinite pentru desfășurarea de operațiuni HEC; (f) procedurile normale, anormale și de urgență.</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>SPO.SPEC.HEC.105 Echipamente specifice pentru HEC (a) Elicopterul trebuie să fie echipat cu: 1. echipamente pentru operațiuni cu încărcături suspendate sau cârlig de suspendare a încărcăturii; 2. o oglindă de siguranță pentru încărcătură sau un mijloc alternativ de vizualizare a cârligului; și 3. un dispozitiv de măsurare a încărcăturii, cu excepția cazului în care există o altă metodă de determinare a greutății încărcăturii. (b) Instalarea tuturor echipamentelor de ridicare și a cârligelor de suspendare a încărcăturii, altele decât un PCDS simplu, precum și orice modificări ulterioare trebuie să fie acoperite de o certificare de navigabilitate adecvată pentru funcția prevăzută.</p>	<p>SPO.SPEC.HEC.105 Echipamente specifice pentru HEC (a) Elicopterul trebuie să fie echipat cu: 1. echipamente pentru operațiuni cu încărcături suspendate sau cârlig de suspendare a încărcăturii; 2. o oglindă de siguranță pentru încărcătură sau un mijloc alternativ de vizualizare a cârligului; și 3. un dispozitiv de măsurare a încărcăturii, cu excepția cazului în care există o altă metodă de determinare a greutății încărcăturii. (b) Instalarea tuturor echipamentelor de ridicare și a cârligelor de suspendare a încărcăturii, altele decât un PCDS simplu, precum și orice modificări ulterioare trebuie să fie acoperite de o certificare de navigabilitate adecvată pentru funcția prevăzută.</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>SECȚIUNEA 3 Operațiuni cu parașute (PAR) SPO.SPEC.PAR.100 Proceduri de operare standard Procedurile de operare standard pentru PAR trebuie să specifice: (a) echipamentele care trebuie transportate la bord, inclusiv limitările de operare ale acestora și articolele corespunzătoare din MEL, după caz; (b) cerințele referitoare la componența echipajului și la experiența membrilor</p>	<p>Secțiunea a 3-a Operațiuni cu parașute (PAR) SPO.SPEC.PAR.100 Proceduri de operare standard Procedurile de operare standard pentru PAR trebuie să specifice: (a) echipamentele care trebuie transportate la bord, inclusiv limitările de operare ale acestora și articolele corespunzătoare din MEL, după caz; (b) cerințele referitoare la componența echipajului și la experiența membrilor</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>echipajului și a specialiștilor în executarea anumitor sarcini;</p> <p>(c) pregătirea membrilor echipajului și a specialiștilor în executarea anumitor sarcini relevantă pentru îndeplinirea sarcinilor lor, precum și calificarea și desemnarea persoanelor care furnizează această pregătire membrilor echipajului sau specialiștilor în executarea anumitor sarcini;</p> <p>(d) responsabilitățile și atribuțiile membrilor echipajului și ale specialiștilor în executarea anumitor sarcini;</p> <p>(e) criteriile de performanță care trebuie îndeplinite pentru desfășurarea de operațiuni cu parașuta;</p> <p>(f) procedurile pentru situații normale, anormale și de urgență.</p>	<p>echipajului și a specialiștilor în executarea anumitor sarcini;</p> <p>(c) pregătirea membrilor echipajului și a specialiștilor în executarea anumitor sarcini relevantă pentru îndeplinirea sarcinilor lor, precum și calificarea și desemnarea persoanelor care furnizează această pregătire membrilor echipajului sau specialiștilor în executarea anumitor sarcini;</p> <p>(d) responsabilitățile și atribuțiile membrilor echipajului și ale specialiștilor în executarea anumitor sarcini;</p> <p>(e) criteriile de performanță care trebuie îndeplinite pentru desfășurarea de operațiuni cu parașuta;</p> <p>(f) procedurile pentru situații normale, anormale și de urgență.</p>		
<p>SPO.SPEC.PAR.105 Transportul membrilor echipajului și al specialiștilor în executarea anumitor sarcini</p> <p>Cerința referitoare la responsabilitățile unui specialist în executarea anumitor sarcini prevăzută în SPO.GEN.106 litera (c) nu se aplică în cazul specialiștilor în executarea anumitor sarcini care efectuează salturi cu parașuta.</p>	<p>SPO.SPEC.PAR.105 Transportul membrilor echipajului și al specialiștilor în executarea anumitor sarcini</p> <p>Cerința referitoare la responsabilitățile unui specialist în executarea anumitor sarcini prevăzută la SPO.GEN.106 lit.(c) nu se aplică în cazul specialiștilor în executarea anumitor sarcini care efectuează salturi cu parașuta.</p>	Compatibil	
<p>SPO.SPEC.PAR.110 Scaune</p> <p>Fără a aduce atingere dispozițiilor de la SPO.IDE.A.160 litera (a) și SPO.IDE.H.160 litera (a) punctul 1, podeaua aeronavei poate fi utilizată pe post de scaun dacă specialistul în executarea</p>	<p>SPO.SPEC.PAR.110 Scaune</p> <p>Fără a aduce atingere SPO.IDE.A.160 lit.a) și SPO.IDE.H.160 lit.(a) pct. 1, podeaua aeronavei poate fi utilizată pe post de scaun dacă specialistul în executarea</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
anumitor sarcini are la dispoziție mijloace de care să se prindă cu mâinile sau să se fixeze cu chingi.	anumitor sarcini are la dispoziție mijloace de care să se prindă cu mâinile sau să se fixeze cu chingi.		
<p>SPO.SPEC.PAR.115 Oxigen suplimentar</p> <p>Fără a aduce atingere dispozițiilor de la SPO.OP.195 litera (a), cerința de a utiliza oxigen suplimentar nu se aplică în cazul altor membri ai echipajului decât pilotul comandant și nici în cazul specialiștilor în executarea anumitor sarcini care îndeplinesc atribuții esențiale pentru sarcina specializată ori de câte ori altitudinea cabinei:</p> <p>(a) depășește 13 000 ft, pentru o perioadă de maximum șase minute;</p> <p>(b) depășește 15 000 ft, pentru o perioadă de maximum trei minute.</p>	<p>SPO.SPEC.PAR.115 Oxigen suplimentar</p> <p>Fără a aduce atingere SPO.OP.195 lit.(a), cerința de a utiliza oxigen suplimentar nu se aplică în cazul altor membri ai echipajului decât pilotul comandant și nici în cazul specialiștilor în executarea anumitor sarcini care îndeplinesc atribuții esențiale pentru sarcina specializată ori de câte ori altitudinea cabinei:</p> <p>(a) depășește 13 000 ft, pentru o perioadă de maximum șase minute;</p> <p>(b) depășește 15 000 ft, pentru o perioadă de maximum trei minute.</p>	Compatibil	
<p>SPO.SPEC.PAR.125 Eliberarea de bunuri periculoase</p> <p>În pofida dispozițiilor de la punctul SPO.GEN.155, parașutiștii pot ieși din aeronavă în scopul unor demonstrații de parașutism deasupra zonelor dens populate ale orașelor sau ale altor așezări ori deasupra unor adunări de persoane în aer liber în timp ce transportă dispozitive de producere a dârelor de fum, cu condiția ca respectivele dispozitive să fie fabricate în acest scop.</p>	<p>SPO.SPEC.PAR.125 Eliberarea de bunuri periculoase</p> <p>În pofida dispozițiilor de la SPO.GEN.155, parașutiștii pot ieși din aeronavă în scopul unor demonstrații de parașutism deasupra zonelor dens populate ale orașelor sau ale altor așezări ori deasupra unor adunări de persoane în aer liber în timp ce transportă dispozitive de producere a dârelor de fum, cu condiția ca respectivele dispozitive să fie fabricate în acest scop.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>SECȚIUNEA 4 Zborurile acrobaticice (ABF) SPO.SPEC.ABF.100 Proceduri de operare standard Procedurile de operare standard pentru ABF trebuie să specifice:</p> <p>(a) echipamentele care trebuie transportate la bord, inclusiv limitările de operare ale acestora și articolele corespunzătoare din MEL, după caz;</p> <p>(b) cerințele referitoare la componența echipajului și la experiența membrilor echipajului și a specialiștilor în executarea anumitor sarcini;</p> <p>(c) pregătirea membrilor echipajului și a specialiștilor în executarea anumitor sarcini relevante pentru îndeplinirea sarcinilor lor, precum și calificarea și desemnarea persoanelor care furnizează această pregătire membrilor echipajului sau specialiștilor în executarea anumitor sarcini;</p> <p>(d) responsabilitățile și atribuțiile membrilor echipajului și ale specialiștilor în executarea anumitor sarcini;</p> <p>(e) criteriile de performanță care trebuie îndeplinite pentru desfășurarea de zboruri acrobaticice;</p> <p>(f) procedurile pentru situații normale, anormale și de urgență.</p>	<p>Secțiunea a 4-a Zborurile acrobaticice (ABF) SPO.SPEC.ABF.100 Proceduri de operare standard Procedurile de operare standard pentru ABF trebuie să specifice:</p> <p>(a) echipamentele care trebuie transportate la bord, inclusiv limitările de operare ale acestora și articolele corespunzătoare din MEL, după caz;</p> <p>(b) cerințele referitoare la componența echipajului și la experiența membrilor echipajului și a specialiștilor în executarea anumitor sarcini;</p> <p>(c) pregătirea membrilor echipajului și a specialiștilor în executarea anumitor sarcini relevante pentru îndeplinirea sarcinilor lor, precum și calificarea și desemnarea persoanelor care furnizează această pregătire membrilor echipajului sau specialiștilor în executarea anumitor sarcini;</p> <p>(d) responsabilitățile și atribuțiile membrilor echipajului și ale specialiștilor în executarea anumitor sarcini;</p> <p>(e) criteriile de performanță care trebuie îndeplinite pentru desfășurarea de zboruri acrobaticice;</p> <p>(f) procedurile pentru situații normale, anormale și de urgență.</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>SPO.SPEC.ABF.105 Documente, manuale și informații păstrate la bord În timpul zborurilor acrobatice nu este necesar să se păstreze la bord următoarele documente enumerate la SPO.GEN.140 litera (a):</p> <p>(a) detaliile planului de zbor ATS depus, dacă este cazul;</p> <p>(b) hărți aeronautice actualizate și corespunzătoare pentru ruta/zona zborului propus și pentru toate rutele pe care este rezonabil să se prevadă că poate fi deviat zborul;</p> <p>(c) procedurile și informațiile privind semnalele vizuale care trebuie utilizate de aeronava interceptoare și aeronava interceptată; și</p> <p>(d) informații privind serviciile de căutare și salvare pentru zona zborului avut în vedere.</p>	<p>SPO.SPEC.ABF.105 Documente, manuale și informații păstrate la bord În timpul zborurilor acrobatice nu este necesar să se păstreze la bord următoarele documente enumerate la SPO.GEN.140 lit.(a):</p> <p>(a) detaliile planului de zbor ATS depus, dacă este cazul;</p> <p>(b) hărți aeronautice actualizate și corespunzătoare pentru ruta/zona zborului propus și pentru toate rutele pe care este rezonabil să se prevadă că poate fi deviat zborul;</p> <p>(c) procedurile și informațiile privind semnalele vizuale care trebuie utilizate de aeronava interceptoare și aeronava interceptată; și</p> <p>(d) informații privind serviciile de căutare și salvare pentru zona zborului avut în vedere.</p>	Compatibil	
<p>SPO.SPEC.ABF.115 Echipamente În cazul zborurilor acrobatice nu este necesară aplicarea următoarelor cerințe privind echipamentele:</p> <p>(a) trusele de prim ajutor prevăzute la SPO.IDE.A.165 și la SPO.IDE.H.165;</p> <p>(b) stingătoarele manuale de incendiu prevăzute la SPO.IDE.A.180 și la SPO.IDE.H.180; și</p> <p>(c) emițătoarele pentru localizare în caz de urgență sau balizele de localizare personale prevăzute la SPO.IDE.A.190 și la SPO.IDE.H.190.</p>	<p>SPO.SPEC.ABF.115 Echipamente În cazul zborurilor acrobatice nu este necesară aplicarea următoarelor cerințe privind echipamentele:</p> <p>(a) trusele de prim ajutor prevăzute la SPO.IDE.A.165 și la SPO.IDE.H.165;</p> <p>(b) stingătoarele manuale de incendiu prevăzute la SPO.IDE.A.180 și la SPO.IDE.H.180; și</p> <p>(c) emițătoarele pentru localizare în caz de urgență sau balizele de localizare personale prevăzute la SPO.IDE.A.190 și la SPO.IDE.H.190.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>SECȚIUNEA 5 Zboruri de verificare a întreținerii (MCF) SPO.SPEC.MCF.100 Nivelurile unui zbor de verificare a întreținerii Înainte de a efectua un zbor de verificare a întreținerii, operatorul determină nivelul aplicabil al zborului de verificare a întreținerii după cum urmează: (a) un zbor de verificare a întreținerii de „nivel A” pentru un zbor în cazul căruia se preconizează că se vor utiliza proceduri pentru situații anormale sau de urgență, astfel cum sunt definite în manualul de zbor al aeronavei, sau dacă este necesară efectuarea unui zbor pentru a proba funcționarea unui sistem de rezervă sau a altor dispozitive de siguranță; (b) un zbor de verificare a întreținerii de „nivel B” pentru orice alte zboruri de verificare a întreținerii diferite de un zbor de verificare a întreținerii de „nivel A”.</p>	<p>Secțiunea a 5-a Zboruri de verificare a întreținerii (MCF) SPO.SPEC.MCF.100 Nivelurile unui zbor de verificare a întreținerii Înainte de a efectua un zbor de verificare a întreținerii, operatorul determină nivelul aplicabil al zborului de verificare a întreținerii după cum urmează: (a) un zbor de verificare a întreținerii de „nivel A” pentru un zbor în cazul căruia se preconizează că se vor utiliza procedurile pentru situații anormale sau de urgență, astfel cum se definește în manualul de zbor al aeronavei, sau dacă este necesară efectuarea unui zbor pentru a proba funcționarea unui sistem de rezervă sau a altor dispozitive de siguranță; (b) un zbor de verificare a întreținerii de „nivel B” pentru orice alte zboruri de verificare a întreținerii diferite de un zbor de verificare a întreținerii de „nivel A”.</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>SPO.SPEC.MCF.105 Programul de zbor pentru un zbor de verificare a întreținerii de „nivel A” Înainte de a efectua un zbor de verificare a întreținerii de „nivel A” cu o aeronavă motorizată complexă, operatorul are obligația de a elabora și de a documenta un program de zbor.</p>	<p>SPO.SPEC.MCF.105 Programul de zbor pentru un zbor de verificare a întreținerii de „nivel A” Înainte de a efectua un zbor de verificare a întreținerii de „nivel A” cu o aeronavă motorizată complexă, operatorul are obligația de a elabora și de a documenta un program de zbor.</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>SPO.SPEC.MCF.110 Manualul de zbor de verificare a întreținerii pentru un zbor de verificare a întreținerii de „nivel A”</p> <p>Operatorul care efectuează un zbor de verificare a întreținerii de „nivel A” are obligația:</p> <p>(a) de a descrie operațiunile în cauză și procedurile asociate în manualul de operațiuni menționat la punctul ORO.MLR.100 din anexa III sau într-un manual special de zbor de verificare a întreținerii;</p> <p>(b) de a actualiza manualul atunci când este necesar;</p> <p>(c) de a-i informa pe toți membrii personalului vizați cu privire la manual și la modificările acestuia care sunt relevante pentru atribuțiile lor;</p> <p>(d) de a transmite autorității competente manualul și actualizările acestuia.</p>	<p>SPO.SPEC.MCF.110 Manualul de zbor de verificare a întreținerii pentru un zbor de verificare a întreținerii de „nivel A”</p> <p>Operatorul care efectuează un zbor de verificare a întreținerii de „nivel A” are obligația:</p> <p>(a) de a descrie operațiunile în cauză și procedurile asociate în manualul de operațiuni menționat la ORO.MLR.100 din anexa nr.3 (Partea ORO) sau într-un manual special de zbor de verificare a întreținerii;</p> <p>(b) de a actualiza manualul atunci când este necesar;</p> <p>(c) de a-i informa pe toți membrii personalului vizați cu privire la manual și la modificările acestuia care sunt relevante pentru atribuțiile lor;</p> <p>(d) de a transmite AAC manualul și actualizările acestuia.</p>	Compatibil	
<p>SPO.SPEC.MCF.115 Cerințe privind echipajul de zbor al unui zbor de verificare a întreținerii de „nivel A”</p> <p>(a) Operatorul selectează membri ai echipajului de zbor corespunzători în funcție de complexitatea aeronavei și de nivelul zborului de verificare a întreținerii. La selectarea membrilor echipajului de zbor al unui zbor de verificare a întreținerii de „nivel A” efectuat cu o aeronavă motorizată complexă, operatorul se asigură că se</p>	<p>SPO.SPEC.MCF.115 Cerințe privind echipajul de zbor al unui zbor de verificare a întreținerii de „nivel A”</p> <p>(a) Operatorul selectează membri ai echipajului de zbor corespunzători în funcție de complexitatea aeronavei și de nivelul zborului de verificare a întreținerii. La selectarea membrilor echipajului de zbor al unui zbor de verificare a întreținerii de „nivel A” efectuat cu o aeronavă motorizată complexă, operatorul se asigură că se</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>îndeplinesc în mod cumulativ următoarele cerințe:</p> <p>1. pilotul comandant a urmat un curs de pregătire în conformitate cu punctul SPO.SPEC.MCF.120. Dacă pregătirea a avut loc într-un simulator, pilotul trebuie să efectueze cel puțin un zbor de verificare a întreținerii de „nivel A” în calitate de pilot care monitorizează sau de observator înainte de a putea acționa în calitate de pilot comandant într-un zbor de verificare a întreținerii de „nivel A”;</p> <p>2. pilotul comandant a efectuat, pe o aeronavă din aceeași categorie de aeronave ca aeronava care urmează să fie pilotată, minimum 1 000 de ore de zbor, din care cel puțin 400 de ore ca pilot comandant pe o aeronavă motorizată complexă și cel puțin 50 de ore pe tipul respectiv de aeronavă.</p> <p>În pofida dispozițiilor de la primul paragraf subpunctul 2, dacă operatorul începe să opereze un nou tip de aeronavă și a evaluat calificările pilotului pe baza unei proceduri de evaluare consacrate, respectivul operator poate selecta un pilot cu o experiență de mai puțin de 50 de ore pe tipul respectiv de aeronavă.</p> <p>(b) Piloții care dețin o calificare de pilot de încercare în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 sunt acreditați integral pentru cursul de pregătire prevăzut la litera (a) subpunctul 1, cu condiția ca piloții care dețin o calificare de pilot de încercare</p>	<p>îndeplinesc în mod cumulativ următoarele cerințe:</p> <p>1. pilotul comandant a urmat un curs de pregătire în conformitate cu punctul SPO.SPEC.MCF.120. Dacă pregătirea a avut loc într-un simulator, pilotul trebuie să efectueze cel puțin un zbor de verificare a întreținerii de „nivel A” în calitate de pilot care monitorizează sau de observator înainte de a putea acționa în calitate de pilot comandant într-un zbor de verificare a întreținerii de „nivel A”;</p> <p>2. pilotul comandant a efectuat, pe o aeronavă din aceeași categorie de aeronave ca aeronava care urmează să fie pilotată, minimum 1 000 de ore de zbor, din care cel puțin 400 de ore ca pilot comandant pe o aeronavă motorizată complexă și cel puțin 50 de ore pe tipul respectiv de aeronavă.</p> <p>În pofida dispozițiilor de la lit.(a) pct.2, dacă operatorul începe să opereze un nou tip de aeronavă și a evaluat calificările pilotului pe baza unei proceduri de evaluare consacrate, respectivul operator poate selecta un pilot cu o experiență de mai puțin de 50 de ore pe tipul respectiv de aeronavă.</p> <p>(b) Piloții care dețin o calificare de pilot de încercare în conformitate cu Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă sunt acreditați integral pentru cursul de pregătire prevăzut la lit.(a) pct. 1, cu condiția ca</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>să fi primit pregătirea inițială și periodică necesară în domeniul managementului resurselor echipajului în conformitate cu punctele ORO.FC.115 și ORO.FC.215 din anexa III.</p> <p>(c) Un pilot comandant nu efectuează un zbor de verificare a întreținerii de „nivel A” cu o aeronavă motorizată complexă, decât dacă pilotul comandant a efectuat un zbor de verificare a întreținerii de „nivel A” în perioada precedentă de 36 de luni.</p> <p>(d) Experiența recentă de pilot comandant pe un zbor de verificare a întreținerii de „nivel A” este redobândită după efectuarea unui zbor de verificare a întreținerii de „nivel A” în calitate de observator sau de pilot care monitorizează sau după efectuarea într-un simulator a unui zbor de verificare a întreținerii de „nivel A” în calitate de pilot comandant.</p>	<p>piloții care dețin o calificare de pilot de încercare să fi primit pregătirea inițială și periodică necesară în domeniul managementului resurselor echipajului în conformitate cu ORO.FC.115 și ORO.FC.215 din anexa nr.3 (Partea FC).</p> <p>(c) Un pilot comandant nu efectuează un zbor de verificare a întreținerii de „nivel A” cu o aeronavă motorizată complexă, decât dacă pilotul comandant a efectuat un zbor de verificare a întreținerii de „nivel A” în perioada precedentă de 36 de luni.</p> <p>(d) Experiența recentă de pilot comandant pe un zbor de verificare a întreținerii de „nivel A” este redobândită după efectuarea unui zbor de verificare a întreținerii de „nivel A” în calitate de observator sau de pilot care monitorizează sau după efectuarea într-un simulator a unui zbor de verificare a întreținerii de „nivel A” în calitate de pilot comandant.</p>		
<p>SPO.SPEC.MCF.120 Cursul de pregătire a echipajului de zbor pentru zborurile de verificare a întreținerii de „nivel A”</p> <p>(a) Cursul de pregătire necesar pentru un zbor de verificare a întreținerii de „nivel A” se desfășoară conform unei programe detaliate.</p> <p>(b) Instruirea practică pentru cursul de pregătire se desfășoară în oricare dintre următoarele moduri:</p>	<p>SPO.SPEC.MCF.120 Cursul de pregătire a echipajului de zbor pentru zborurile de verificare a întreținerii de „nivel A”</p> <p>(a) Cursul de pregătire necesar pentru un zbor de verificare a întreținerii de „nivel A” se desfășoară conform unei programe detaliate.</p> <p>(b) Instruirea practică pentru cursul de pregătire se desfășoară în oricare dintre următoarele moduri:</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>1. într-un simulator care, în scopul pregătirii, redă în mod adecvat reacția aeronavei și a sistemelor sale la verificările efectuate;</p> <p>2. în timpul unui zbor la bordul unei aeronave, în care se demonstrează tehnicile de zbor de verificare a întreținerii.</p> <p>(c) Un curs de pregătire urmat pe o singură categorie de aeronave este considerat valabil pentru toate tipurile de aeronave din categoria respectivă.</p> <p>(d) În funcție de aeronava utilizată pentru pregătire și de aeronava care urmează să fie pilotată în cadrul zborului de verificare a întreținerii, operatorul specifică dacă este necesară o pregătire pentru diferențe sau o pregătire de familiarizare și descrie conținutul respectivei pregătiri.</p>	<p>1. într-un simulator care, în scopul pregătirii, redă în mod adecvat reacția aeronavei și a sistemelor sale la verificările efectuate;</p> <p>2. în timpul unui zbor la bordul unei aeronave, în care se demonstrează tehnicile de zbor de verificare a întreținerii.</p> <p>(c) Un curs de pregătire urmat pe o singură categorie de aeronave este considerat valabil pentru toate tipurile de aeronave din categoria respectivă.</p> <p>(d) În funcție de aeronava utilizată pentru pregătire și de aeronava care urmează să fie pilotată în cadrul zborului de verificare a întreținerii, operatorul specifică dacă este necesară o pregătire pentru diferențe sau o pregătire de familiarizare și descrie conținutul respectivei pregătiri.</p>		
<p>SPO.SPEC.MCF.125 Componenta echipajului și persoanele de la bord</p> <p>(a) Operatorul stabilește proceduri de identificare a necesității de a suplimenta numărul specialiștilor în executarea anumitor sarcini.</p> <p>(b) Pentru un zbor de verificare a întreținerii de „nivel A”, operatorul definește, în manualul său, politica aplicabilă altor persoane la bord.</p> <p>(c) Pentru un zbor de verificare a întreținerii de „nivel A”, este necesară prezența, în compartimentul echipajului de zbor, a unui specialist în executarea anumitor sarcini sau a unui pilot suplimentar pentru a ajuta</p>	<p>SPO.SPEC.MCF.125 Componenta echipajului și persoanele de la bord</p> <p>(a) Operatorul stabilește proceduri de identificare a necesității de a suplimenta numărul specialiștilor în executarea anumitor sarcini.</p> <p>(b) Pentru un zbor de verificare a întreținerii de „nivel A”, operatorul definește, în manualul său, politica aplicabilă altor persoane la bord.</p> <p>(c) Pentru un zbor de verificare a întreținerii de „nivel A”, este necesară prezența, în compartimentul echipajului de zbor, a unui specialist în executarea anumitor sarcini sau a unui pilot suplimentar pentru a ajuta</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
membrii echipajului de zbor, cu excepția cazului în care configurația aeronavei nu permite prezența respectivei persoane sau în care operatorul poate justifica, ținând seama de sarcina de lucru a membrilor echipajului de zbor pe baza programului de zbor, că membrii echipajului de zbor nu necesită ajutor suplimentar.	membrii echipajului de zbor, cu excepția cazului în care configurația aeronavei nu permite prezența respectivei persoane sau în care operatorul poate justifica, ținând seama de sarcina de lucru a membrilor echipajului de zbor pe baza programului de zbor, că membrii echipajului de zbor nu necesită ajutor suplimentar.		
SPO.SPEC.MCF.130 Proceduri pentru situații anormale sau de urgență simulate în zbor Prin derogare de la punctul SPO.OP.185, un specialist în executarea anumitor sarcini poate fi prezent la bordul unui zbor de verificare a întreținerii de „nivel A” dacă respectivul specialist în executarea anumitor sarcini este necesar pentru atingerea scopului zborului și dacă a fost identificat în programul de zbor.	SPO.SPEC.MCF.130 Proceduri pentru situații anormale sau de urgență simulate în zbor Prin derogare de la SPO.OP.185, un specialist în executarea anumitor sarcini poate fi prezent la bordul unui zbor de verificare a întreținerii de „nivel A” dacă respectivul specialist în executarea anumitor sarcini este necesar pentru atingerea scopului zborului și dacă a fost identificat în programul de zbor.	Compatibil	
SPO.SPEC.MCF.135 Limitările timpului de zbor și cerințe privind perioada de odihnă La desemnarea membrilor echipajului pentru zborurile de verificare a întreținerii, operatorii care fac obiectul subpărții FTL din anexa III (partea ORO) aplică dispozițiile din subpartea respectivă.	SPO.SPEC.MCF.135 Limitările timpului de zbor și cerințele privind perioada de odihnă La desemnarea membrilor echipajului pentru zborurile de verificare a întreținerii, operatorii care fac obiectul subpărții FTL din anexa nr.3 (Partea ORO) aplică dispozițiile din subpartea respectivă.	Compatibil	
SPO.SPEC.MCF.140 Sisteme și echipamente În cazul în care un zbor de verificare a întreținerii are care scop verificarea bunei funcționări a unui sistem sau a unui echipament, respectivul sistem sau	SPO.SPEC.MCF.140 Sisteme și echipamente În cazul în care un zbor de verificare a întreținerii are care scop verificarea bunei funcționări a unui sistem sau a unui echipament, respectivul sistem sau		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>echipament este identificat ca fiind potențial nefiabil, iar înainte de zbor se convine asupra unor măsuri adecvate de diminuare a riscurilor pentru a reduce la minimum riscurile la adresa siguranței zborului.</p>	<p>echipament este identificat ca fiind potențial nefiabil, iar înainte de zbor se convine asupra unor măsuri adecvate de diminuare a riscurilor pentru a reduce la minimum riscurile la adresa siguranței zborului.</p>		
<p>SPO.SPEC.MCF.145 Cerințe aplicabile titularilor de AOC în ceea ce privește înregistratoarele de voce din carlingă, înregistratoarele de date de zbor și înregistrarea transmisiunilor prin legături de date În cazul unui zbor de verificare a întreținerii efectuat de o aeronavă utilizată în mod obișnuit pentru operațiuni CAT, continuă să se aplice dispozițiile privind înregistratoarele de voce din carlingă (CVR), înregistratoarele de date de zbor (FDR) și înregistratoarele transmisiunilor prin legături de date (DLR) din anexa IV (partea CAT).</p>	<p>SPO.SPEC.MCF.145 Cerințe aplicabile titularilor de AOC în ceea ce privește înregistratoarele de voce din carlingă, înregistratoarele de date de zbor și înregistrarea transmisiunilor prin legături de date În cazul unui zbor de verificare a întreținerii efectuat de o aeronavă utilizată în mod obișnuit pentru operațiuni CAT, continuă să se aplice dispozițiile privind înregistratoarele de voce din carlingă (CVR), înregistratoarele de date de zbor (FDR) și înregistratoarele transmisiunilor prin legături de date (DLR) din anexa IV (partea CAT).</p>	Compatibil	
<p>ANEXA IX OPERAȚIUNI DE MOBILITATE AERIANĂ INOVATOARE (PARTEA IAM)</p>		<p>Anexa Nr. 9 Operațiuni de mobilitate aeriană inovatoare (Partea IAM)</p>	
<p>SUBPARTEA A CERINȚE GENERALE IAM.GEN.050 Domeniul de aplicare Prezenta anexă se aplică operațiunilor IAM cu aeronave cu capacitate VTOL cu pilot la bord (VCA) în conformitate cu VFR pe timp de zi.</p>	<p>SUBPARTEA A CERINȚE GENERALE IAM.GEN.050 Domeniul de aplicare Prezenta anexă se aplică operațiunilor IAM cu aeronave cu capacitate VTOL cu pilot la bord (VCA) în conformitate cu VFR pe timp de zi.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>IAM.GEN.055 Autoritatea competentă Autoritatea competentă a operatorului IAM este autoritatea desemnată de către statul membru în care operatorul respectiv își are sediul principal de activitate sau locul de reședință ori de către agenție în conformitate cu articolul 65 din Regulamentul (UE) 2018/1139.</p>	<p>IAM.GEN.055 Autoritatea competentă Autoritatea competentă a operatorului IAM este autoritatea desemnată de către statul membru în care operatorul respectiv își are sediul principal de activitate sau locul de reședință ori de către agenție în conformitate cu prevederile Codului aerian</p>	Compatibil	
<p>SECȚIUNEA 1 Aeronave cu capacitate VTOL (VCA)</p> <p>IAM.GEN.VCA.050 Domeniul de aplicare Prezenta secțiune conține cerințe generale pentru operațiunile cu VCA.</p>	<p>SECȚIUNEA 1 Aeronave cu capacitate VTOL (VCA)</p> <p>IAM.GEN.VCA.050 Domeniul de aplicare Prezenta secțiune conține cerințe generale pentru operațiunile cu VCA.</p>	Compatibil	
<p>IAM.GEN.VCA.100 Responsabilitățile echipajului (a) Piloții și alți membri ai echipajului sunt responsabili de executarea corespunzătoare a sarcinilor lor care sunt: 1. legate de siguranța VCA și a ocupanților acesteia; și 2. specificate în manualul de operațiuni (OM) al operatorului VCA. (b) Piloții și alți membri ai echipajului trebuie să respecte toate cerințele următoare: 1. raportează pilotului comandant (PIC), dacă nu s-a raportat deja, orice avarie, defecțiune, funcționare defectuoasă sau defect despre care consideră că ar putea afecta navigabilitatea sau operarea în</p>	<p>IAM.GEN.VCA.100 Responsabilitățile echipajului (a) Piloții și alți membri ai echipajului sunt responsabili de executarea corespunzătoare a sarcinilor lor care sunt: 1. legate de siguranța VCA și a ocupanților acesteia; și 2. specificate în manualul de operațiuni (OM) al operatorului VCA. (b) Piloții și alți membri ai echipajului trebuie să respecte toate cerințele următoare: 1. raportează pilotului comandant (PIC), dacă nu s-a raportat deja, orice avarie, defecțiune, funcționare defectuoasă sau defect despre care consideră că ar putea afecta navigabilitatea sau operarea în</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>siguranță a VCA, inclusiv a sistemelor de urgență;</p> <p>2. raportează PIC, dacă nu s-a raportat deja, orice incident care a pus în pericol sau ar fi putut pune în pericol siguranța funcționării VCA;</p> <p>3. respectă cerințele relevante ale sistemelor de raportare a evenimentelor stabilite de operator;</p> <p>4. respectă toate cerințele privind timpul de zbor, timpul de serviciu și timpul de odihnă aplicabile activităților sale;</p> <p>5. nu dezactivează și nu oprește înregistratoarele în timpul zborului și nici nu șterg intenționat înregistrările acestora.</p> <p>(c) Piloții și alți membri ai echipajului nu îndeplinesc sarcini legate de operarea VCA dacă se află în oricare dintre următoarele situații:</p> <p>1. dacă se află sub influența unor substanțe psihoactive sau dacă sunt inapți din cauza unei vătămări corporale, a oboselii, a acțiunii unor medicamente, a unei boli sau în alte asemenea cazuri;</p> <p>2. atunci când nu îndeplinesc cerințele medicale aplicabile;</p> <p>3. atunci când au îndoieli cu privire la propria capacitate de a-și îndeplini sarcinile atribuite;</p> <p>4. atunci când știu sau suspectează că suferă de oboseală, astfel cum se menționează la punctul 7.5 din anexa V la Regulamentul (UE) 2018/1139, sau se simt inapți în alt</p>	<p>siguranță a VCA, inclusiv a sistemelor de urgență;</p> <p>2. raportează PIC, dacă nu s-a raportat deja, orice incident care a pus în pericol sau ar fi putut pune în pericol siguranța funcționării VCA;</p> <p>3. respectă cerințele relevante ale sistemelor de raportare a evenimentelor stabilite de operator;</p> <p>4. respectă toate cerințele privind timpul de zbor, timpul de serviciu și timpul de odihnă aplicabile activităților sale;</p> <p>5. nu dezactivează și nu oprește înregistratoarele în timpul zborului și nici nu șterg intenționat înregistrările acestora.</p> <p>(c) Piloții și alți membri ai echipajului nu îndeplinesc sarcini legate de operarea VCA dacă se află în oricare dintre următoarele situații:</p> <p>1. dacă se află sub influența unor substanțe psihoactive sau dacă sunt inapți din cauza unei vătămări corporale, a oboselii, a acțiunii unor medicamente, a unei boli sau în alte asemenea cazuri;</p> <p>2. atunci când nu îndeplinesc cerințele medicale aplicabile;</p> <p>3. atunci când au îndoieli cu privire la propria capacitate de a-și îndeplini sarcinile atribuite;</p> <p>4. atunci când știu sau suspectează că suferă de oboseală, astfel cum se menționează în Codul aerian, sau se simt inapți în alt mod,</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
mod, într-o măsură în care poate fi periclitată siguranța zborului.	într-o măsură în care poate fi periclitată siguranța zborului.		
<p>IAM.GEN.VCA.105 Responsabilitățile pilotului comandant (PIC)</p> <p>(a) Pe lângă respectarea punctului IAM.GEN.VCA.100, PIC trebuie, de îndată ce își asumă funcțiile de comandă la postul desemnat și până când predă funcțiile de comandă sau părăsește postul desemnat la sfârșitul zborului, să respecte toate cerințele următoare:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. răspunde de siguranța tuturor membrilor echipajului, a pasagerilor și a mărfurilor aflate la bordul VCA; 2. este responsabil de funcționarea și siguranța VCA atunci când unitățile de portanță și de propulsie sunt acționate; 3. răspunde de inițierea, continuarea, încheierea sau devierea unui zbor din motive de siguranță; 4. are autoritatea de a da toate comenzile și de a lua toate măsurile adecvate în scopul asigurării siguranței VCA și a persoanelor și/sau bunurilor transportate în VCA; 5. se asigură că toți pasagerii sunt informați asupra amplasării ieșirilor de urgență, precum și asupra amplasării și a modului de utilizare a echipamentelor de siguranță și de urgență relevante, după caz; 	<p>IAM.GEN.VCA.105 Responsabilitățile pilotului comandant (PIC)</p> <p>(a) Pe lângă respectarea punctului IAM.GEN.VCA.100, PIC trebuie, de îndată ce își asumă funcțiile de comandă la postul desemnat și până când predă funcțiile de comandă sau părăsește postul desemnat la sfârșitul zborului, să respecte toate cerințele următoare:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. răspunde de siguranța tuturor membrilor echipajului, a pasagerilor și a mărfurilor aflate la bordul VCA; 2. este responsabil de funcționarea și siguranța VCA atunci când unitățile de portanță și de propulsie sunt acționate; 3. răspunde de inițierea, continuarea, încheierea sau devierea unui zbor din motive de siguranță; 4. are autoritatea de a da toate comenzile și de a lua toate măsurile adecvate în scopul asigurării siguranței VCA și a persoanelor și/sau bunurilor transportate în VCA; 5. se asigură că toți pasagerii sunt informați asupra amplasării ieșirilor de urgență, precum și asupra amplasării și a modului de utilizare a echipamentelor de siguranță și de urgență relevante, după caz; 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>6. se asigură că toți pasagerii sunt informați cu privire la momentul și la modul de comunicare cu membrul (membrii) echipajului de zbor în timpul zborului;</p> <p>7. se asigură că toate procedurile operaționale și listele de verificare sunt respectate în conformitate cu manualul de operațiuni (OM) al operatorului VCA;</p> <p>8. nu permite niciunui membru al echipajului să desfășoare alte activități în timpul fazelor critice de zbor, cu excepția sarcinilor necesare pentru exploatarea în siguranță a VCA;</p> <p>9. se asigură că înregistratoarele nu sunt dezactivate și nici oprite în timpul zborului și că înregistrările acestora nu sunt șterse intenționat;</p> <p>10. decide dacă acceptă sau nu o VCA care prezintă elemente inutilizabile permise de lista derogărilor de configurație VCA (CDL) sau lista echipamentului minim (MEL) și de jurnalul tehnic al VCA;</p> <p>11. se asigură că inspecția premergătoare zborului a fost efectuată în conformitate cu cerințele aplicabile de continuitate a navigabilității;</p> <p>12. se asigură că echipamentul de urgență relevant rămâne ușor accesibil în vederea unei folosiri imediate;</p> <p>13. înregistrează, la încheierea zborului, în conformitate cu cerințele sistemului de evidență a continuității navigabilității, datele de utilizare și toate defectele</p>	<p>6. se asigură că toți pasagerii sunt informați cu privire la momentul și la modul de comunicare cu membrul (membrii) echipajului de zbor în timpul zborului;</p> <p>7. se asigură că toate procedurile operaționale și listele de verificare sunt respectate în conformitate cu manualul de operațiuni (OM) al operatorului VCA;</p> <p>8. nu permite niciunui membru al echipajului să desfășoare alte activități în timpul fazelor critice de zbor, cu excepția sarcinilor necesare pentru exploatarea în siguranță a VCA;</p> <p>9. se asigură că înregistratoarele nu sunt dezactivate și nici oprite în timpul zborului și că înregistrările acestora nu sunt șterse intenționat;</p> <p>10. decide dacă acceptă sau nu o VCA care prezintă elemente inutilizabile permise de lista derogărilor de configurație VCA (CDL) sau lista echipamentului minim (MEL) și de jurnalul tehnic al VCA;</p> <p>11. se asigură că inspecția premergătoare zborului a fost efectuată în conformitate cu cerințele aplicabile de continuitate a navigabilității;</p> <p>12. se asigură că echipamentul de urgență relevant rămâne ușor accesibil în vederea unei folosiri imediate;</p> <p>13. înregistrează, la încheierea zborului, în conformitate cu cerințele sistemului de evidență a continuității navigabilității, datele de utilizare și toate defectele</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>cunoscute sau suspectate ale VCA pentru a asigura siguranța continuă a zborului.</p> <p>(b) Într-o situație de urgență care impune luarea unei decizii și acțiunea imediată, PIC ia orice măsură pe care o consideră necesară în condițiile date. În aceste cazuri, PIC se poate abate de la norme, proceduri și metode operaționale în interesul siguranței.</p> <p>(c) PIC raportează, de îndată ce poate face acest lucru, unității corespunzătoare de servicii de trafic aerian (ATS) orice condiții meteorologice sau condiții de zbor periculoase întâlnite pe durata zborului care ar putea afecta siguranța altor operațiuni VCA.</p>	<p>cunoscute sau suspectate ale VCA pentru a asigura siguranța continuă a zborului.</p> <p>(b) Într-o situație de urgență care impune luarea unei decizii și acțiunea imediată, PIC ia orice măsură pe care o consideră necesară în condițiile date. În aceste cazuri, PIC se poate abate de la norme, proceduri și metode operaționale în interesul siguranței.</p> <p>(c) PIC raportează, de îndată ce poate face acest lucru, unității corespunzătoare de servicii de trafic aerian (ATS) orice condiții meteorologice sau condiții de zbor periculoase întâlnite pe durata zborului care ar putea afecta siguranța altor operațiuni VCA.</p>		
<p>IAM.GEN.VCA.110 Autoritatea pilotului comandant</p> <p>Operatorul IAM ia toate măsurile rezonabile pentru a se asigura că toate persoanele de la bordul VCA se supun comenzilor legitime date de PIC în scopul garantării siguranței VCA și a persoanelor sau a bunurilor materiale transportate.</p>	<p>IAM.GEN.VCA.110 Autoritatea pilotului comandant</p> <p>Operatorul IAM ia toate măsurile rezonabile pentru a se asigura că toate persoanele de la bordul VCA se supun comenzilor legitime date de PIC în scopul garantării siguranței VCA și a persoanelor sau a bunurilor materiale transportate.</p>	Compatibil	
<p>IAM.GEN.VCA.120 Limbă comună</p> <p>Operatorul IAM se asigură că toți membrii echipajului pot comunica între ei într-o limbă comună.</p>	<p>IAM.GEN.VCA.120 Limbă comună</p> <p>Operatorul IAM se asigură că toți membrii echipajului pot comunica între ei într-o limbă comună.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>IAM.GEN.VCA.130 Acționarea unităților de portanță și de propulsie Unitățile de portanță și de propulsie ale VCA sunt acționate numai în scopul zborului de către un pilot calificat aflat la comenzile VCA.</p>	<p>IAM.GEN.VCA.130 Acționarea unităților de portanță și de propulsie Unitățile de portanță și de propulsie ale VCA sunt acționate numai în scopul zborului de către un pilot calificat aflat la comenzile VCA.</p>	Compatibil	
<p>IAM.GEN.VCA.140 Dispozitive electronice portabile (PED) Operatorul IAM nu permite niciunei persoane să utilizeze la bordul unei aeronave un PED care poate afecta negativ performanțele sistemelor și echipamentelor VCA și ia toate măsurile rezonabile pentru a preveni o astfel de utilizare.</p>	<p>IAM.GEN.VCA.140 Dispozitive electronice portabile (PED) Operatorul IAM nu permite niciunei persoane să utilizeze la bordul unei aeronave un PED care poate afecta negativ performanțele sistemelor și echipamentelor VCA și ia toate măsurile rezonabile pentru a preveni o astfel de utilizare.</p>	Compatibil	
<p>IAM.GEN.VCA.141 Utilizarea documentației de zbor în format electronic (EFB) (a) Atunci când se utilizează EFB la bordul unei aeronave, operatorul IAM se asigură că EFB nu afectează negativ performanțele sistemelor sau ale echipamentelor VCA și nici capacitatea membrului echipajului de zbor de a opera VCA. (b) Operatorul IAM utilizează o aplicație EFB de tip B numai în cazul în care respectiva aplicație este aprobată în conformitate cu subpartea M din anexa V (partea SPA).</p>	<p>IAM.GEN.VCA.141 Utilizarea documentației de zbor în format electronic (EFB) (a) Atunci când se utilizează EFB la bordul unei aeronave, operatorul IAM se asigură că EFB nu afectează negativ performanțele sistemelor sau ale echipamentelor VCA și nici capacitatea membrului echipajului de zbor de a opera VCA. (b) Operatorul IAM utilizează o aplicație EFB de tip B numai în cazul în care respectiva aplicație este aprobată în conformitate cu subpartea M din Anexa Nr. 5 (partea SPA).</p>	Compatibil	
<p>IAM.GEN.VCA.145 Informații privind echipamentele de urgență și de supraviețuire transportate la bordul VCA</p>	<p>IAM.GEN.VCA.145 Informații privind echipamentele de urgență și de supraviețuire transportate la bordul VCA</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
Operatorul IAM are permanent la dispoziție liste cu informații privind echipamentele de urgență și de supraviețuire de la bordul tuturor VCA-urilor sale pentru comunicarea imediată către centrele de coordonare a acțiunilor de căutare și salvare (RCC).	Operatorul IAM are permanent la dispoziție liste cu informații privind echipamentele de urgență și de supraviețuire de la bordul tuturor VCA-urilor sale pentru comunicarea imediată către centrele de coordonare a acțiunilor de căutare și salvare (RCC).		
IAM.GEN.VCA.155 Transportul armelor și muniției de război Operatorul IAM nu acceptă arme de război și nici muniții de război pentru transportul aerian în VCA.	IAM.GEN.VCA.155 Transportul armelor și muniției de război Operatorul IAM nu acceptă arme de război și nici muniții de război pentru transportul aerian în VCA.	Compatibil	
IAM.GEN.VCA.160 Transportul armelor și muniției sportive (a) Operatorul IAM nu acceptă arme sportive pentru transportul aerian în VCA decât în cazul în care: 1. pot fi depozitate în VCA într-un loc inaccesibil pasagerilor pe durata zborului; și 2. toată muniția este descărcată și transportată separat de armele sportive.	IAM.GEN.VCA.160 Transportul armelor și muniției sportive (a) Operatorul IAM nu acceptă arme sportive pentru transportul aerian în VCA decât în cazul în care: 1. pot fi depozitate în VCA într-un loc inaccesibil pasagerilor pe durata zborului; și 2. toată muniția este descărcată și transportată separat de armele sportive.	Compatibil	
IAM.GEN.VCA.165 Metodă de transport al persoanelor Operatorul IAM ia toate măsurile rezonabile pentru a se asigura că nicio persoană nu este localizată, pe durata zborului, în nicio parte a VCA care nu este proiectată sau desemnată pentru primirea/găzduirea persoanelor, cu excepția cazului în care o persoană întreprinde o acțiune necesară pentru siguranța VCA sau pentru siguranța oricărei persoane, oricărui animal sau oricărui bunuri transportate în VCA.	IAM.GEN.VCA.165 Metodă de transport al persoanelor Operatorul IAM ia toate măsurile rezonabile pentru a se asigura că nicio persoană nu este localizată, pe durata zborului, în nicio parte a VCA care nu este proiectată sau desemnată pentru primirea/găzduirea persoanelor, cu excepția cazului în care o persoană întreprinde o acțiune necesară pentru siguranța VCA sau pentru siguranța oricărei persoane, oricărui animal sau oricărui bunuri transportate în VCA.	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>IAM.GEN.VCA.170 Substanțe psihoactive</p> <p>(a) Operatorul IAM ia toate măsurile rezonabile pentru a se asigura că nu se permite accesul și nici prezența la bordul unei VCA a oricărei persoane aflate sub influența substanțelor psihoactive în măsura în care poate fi periclitată siguranța VCA sau a ocupanților acesteia.</p> <p>(b) Operatorul IAM elaborează și implementează o politică și proceduri obiective, transparente și nediscriminatorii privind prevenirea și depistarea utilizării necorespunzătoare a substanțelor psihoactive de către piloți și de către alți membri ai personalului sensibil din punctul de vedere al siguranței aflați sub controlul direct al operatorului IAM, pentru a se asigura că siguranța VCA și a ocupanților săi nu este periclitată.</p> <p>(c) În cazul în care piloții sau alți membri ai personalului sensibil din punctul de vedere al siguranței sunt testați pozitiv la substanțe psihoactive, operatorul IAM informează autoritatea sa competentă și autoritatea responsabilă de piloți și personalul în cauză.</p>	<p>IAM.GEN.VCA.170 Substanțe psihoactive</p> <p>(a) Operatorul IAM ia toate măsurile rezonabile pentru a se asigura că nu se permite accesul și nici prezența la bordul unei VCA a oricărei persoane aflate sub influența substanțelor psihoactive în măsura în care poate fi periclitată siguranța VCA sau a ocupanților acesteia.</p> <p>(b) Operatorul IAM elaborează și implementează o politică și proceduri obiective, transparente și nediscriminatorii privind prevenirea și depistarea utilizării necorespunzătoare a substanțelor psihoactive de către piloți și de către alți membri ai personalului sensibil din punctul de vedere al siguranței aflați sub controlul direct al operatorului IAM, pentru a se asigura că siguranța VCA și a ocupanților săi nu este periclitată.</p> <p>(c) În cazul în care piloții sau alți membri ai personalului sensibil din punctul de vedere al siguranței sunt testați pozitiv la substanțe psihoactive, operatorul IAM informează autoritatea sa competentă și autoritatea responsabilă de piloți și personalul în cauză.</p>	Compatibil	
<p>IAM.GEN.VCA.175 Periclitarea siguranței</p> <p>(a) Operatorul IAM ia toate măsurile rezonabile pentru a se asigura că nicio persoană nu acționează sau nu omite să acționeze, din imprudență, intenționat sau din neglijență, astfel încât:</p>	<p>IAM.GEN.VCA.175 Periclitarea siguranței</p> <p>(a) Operatorul IAM ia toate măsurile rezonabile pentru a se asigura că nicio persoană nu acționează sau nu omite să acționeze, din imprudență, intenționat sau din neglijență, astfel încât:</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>1. să pericliteze siguranța VCA sau siguranța persoanelor de la bordul VCA; sau</p> <p>2. să cauzeze sau să permită ca VCA să pericliteze persoane sau bunuri materiale.</p> <p>(b) Operatorul IAM se asigură că piloții sunt supuși unei evaluări psihologice înainte de începerea operațiunilor de zbor în următoarele scopuri:</p> <p>1. identificarea caracteristicilor psihologice și a adecvării piloților în ceea ce privește mediul lor de lucru; și</p> <p>2. reducerea probabilității ca piloții să intervină negativ în operarea în condiții de siguranță a VCA.</p>	<p>1. să pericliteze siguranța VCA sau siguranța persoanelor de la bordul VCA; sau</p> <p>2. să cauzeze sau să permită ca VCA să pericliteze persoane sau bunuri materiale.</p> <p>(b) Operatorul IAM se asigură că piloții sunt supuși unei evaluări psihologice înainte de începerea operațiunilor de zbor în următoarele scopuri:</p> <p>1. identificarea caracteristicilor psihologice și a adecvării piloților în ceea ce privește mediul lor de lucru; și</p> <p>2. reducerea probabilității ca piloții să intervină negativ în operarea în condiții de siguranță a VCA.</p>		
<p>IAM.GEN.VCA.176 Programul de sprijin adresat piloților</p> <p>(a) Operatorul IAM permite, facilitează și asigură accesul la un program de sprijin proactiv și nepunitiv care va asista și va sprijini piloții în ceea ce privește recunoașterea, combaterea și depășirea oricărei probleme care le-ar putea afecta negativ abilitatea de a-și exercita în siguranță privilegiile acordate prin licențe.</p> <p>(b) Fără a aduce atingere dreptului aplicabil al Uniunii privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și libera circulație a acestor date, protecția confidențialității datelor cu caracter personal constituie o condiție prealabilă pentru un program de sprijin eficace adresat piloților.</p>	<p>IAM.GEN.VCA.176 Programul de sprijin adresat piloților</p> <p>(a) Operatorul IAM permite, facilitează și asigură accesul la un program de sprijin proactiv și nepunitiv care va asista și va sprijini piloții în ceea ce privește recunoașterea, combaterea și depășirea oricărei probleme care le-ar putea afecta negativ abilitatea de a-și exercita în siguranță privilegiile acordate prin licențe.</p> <p>(b) Fără a aduce atingere dreptului aplicabil al Uniunii privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și libera circulație a acestor date, protecția confidențialității datelor cu caracter personal constituie o condiție prealabilă pentru un program de sprijin eficace adresat piloților.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>IAM.GEN.VCA.185 Informații păstrate la sol</p> <p>(a) Operatorul IAM se asigură că, pe durata fiecărui zbor sau a fiecărei serii de zboruri, informațiile relevante pentru zborul sau seria de zboruri și adecvate pentru tipul de operațiune:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. sunt păstrate la sol; și 2. sunt ținute până când au fost copiate în locul unde vor fi arhivate; sau, în cazul în care acest lucru nu este posibil; 3. sunt transportate într-un container ignifug în VCA. <p>(b) Informațiile menționate la litera (a) includ toate elementele următoare:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. o copie după planul operațional de zbor; 2. copii ale părții (părților) relevante din evidențele continuității navigabilității aeronavei; 3. documentația NOTAM specifică rutei, dacă a fost editată în mod special de către operatorul IAM; 4. documentația privind masa și centrajul; 5. notificarea încărcăturilor speciale. 	<p>IAM.GEN.VCA.185 Informații păstrate la sol</p> <p>(a) Operatorul IAM se asigură că, pe durata fiecărui zbor sau a fiecărei serii de zboruri, informațiile relevante pentru zborul sau seria de zboruri și adecvate pentru tipul de operațiune:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. sunt păstrate la sol; și 2. sunt ținute până când au fost copiate în locul unde vor fi arhivate; sau, în cazul în care acest lucru nu este posibil; 3. sunt transportate într-un container ignifug în VCA. <p>(b) Informațiile menționate la litera (a) includ toate elementele următoare:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. o copie după planul operațional de zbor; 2. copii ale părții (părților) relevante din evidențele continuității navigabilității aeronavei; 3. documentația NOTAM specifică rutei, dacă a fost editată în mod special de către operatorul IAM; 4. documentația privind masa și centrajul; 5. notificarea încărcăturilor speciale. 	Compatibil	
<p>IAM.GEN.VCA.190 Furnizarea de documente și înregistrări</p> <p>La cererea unei persoane autorizate de o autoritate, PIC trebuie să îi prezinte acesteia, într-o perioadă rezonabilă de timp de la primirea cererii, documentele care trebuie păstrate la bord, în format electronic sau pe hârtie.</p>	<p>IAM.GEN.VCA.190 Furnizarea de documente și înregistrări</p> <p>La cererea unei persoane autorizate de o autoritate, PIC trebuie să îi prezinte acesteia, într-o perioadă rezonabilă de timp de la primirea cererii, documentele care trebuie păstrate la bord, în format electronic sau pe hârtie.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>IAM.GEN.VCA.195 Conservarea, producerea, protecția și utilizarea înregistrărilor înregistratoarelor</p> <p>(a) În urma unui accident, a unui incident grav sau a unui eveniment identificat de autoritatea responsabilă cu investigația, operatorul IAM păstrează datele înregistrate în original ale înregistratorului, ținute în VCA în conformitate cu capitolul D din prezenta anexă, timp de 60 de zile sau până la emiterea unei alte instrucțiuni de către autoritatea responsabilă cu investigația.</p> <p>(b) Operatorul IAM efectuează verificări operaționale și evaluări ale înregistrărilor pentru a asigura buna funcționare continuă a înregistratorului.</p> <p>(c) Operatorul IAM se asigură că sunt păstrate înregistrările parametrilor de zbor care trebuie înregistrați pe un înregistrator. În scopul testării și întreținerii înregistratorului, se poate șterge până la 1 oră din materialul cel mai vechi înregistrat la momentul testării.</p> <p>(d) Operatorul IAM trebuie să păstreze și să țină la zi documentația care conține informațiile necesare pentru transformarea datelor de zbor neprelucrate în parametri de zbor exprimați prin unități operabile.</p> <p>(e) Operatorul IAM pune la dispoziție orice înregistrare a unui înregistrator, care a fost păstrată, dacă autoritatea competentă decide astfel.</p>	<p>IAM.GEN.VCA.195 Conservarea, producerea, protecția și utilizarea înregistrărilor înregistratoarelor</p> <p>(a) În urma unui accident, a unui incident grav sau a unui eveniment identificat de autoritatea responsabilă cu investigația, operatorul IAM păstrează datele înregistrate în original ale înregistratorului, ținute în VCA în conformitate cu capitolul D din prezenta anexă, timp de 60 de zile sau până la emiterea unei alte instrucțiuni de către autoritatea responsabilă cu investigația.</p> <p>(b) Operatorul IAM efectuează verificări operaționale și evaluări ale înregistrărilor pentru a asigura buna funcționare continuă a înregistratorului.</p> <p>(c) Operatorul IAM se asigură că sunt păstrate înregistrările parametrilor de zbor care trebuie înregistrați pe un înregistrator. În scopul testării și întreținerii înregistratorului, se poate șterge până la 1 oră din materialul cel mai vechi înregistrat la momentul testării.</p> <p>(d) Operatorul IAM trebuie să păstreze și să țină la zi documentația care conține informațiile necesare pentru transformarea datelor de zbor neprelucrate în parametri de zbor exprimați prin unități operabile.</p> <p>(e) Operatorul IAM pune la dispoziție orice înregistrare a unui înregistrator, care a fost păstrată, dacă autoritatea competentă decide astfel.</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(f) Fără a aduce atingere Regulamentului (UE) nr. 996/2010 și nici Regulamentului (UE) 2016/679 ale Parlamentului European și ale Consiliului:</p> <p>1. cu excepția asigurării bunei funcționări a unui înregistrator, înregistrările audio nu se divulgă și nici nu se utilizează decât dacă sunt îndeplinite toate condițiile următoare:</p> <p>(i) există o procedură referitoare la tratarea acestor înregistrări audio și a transcrierii lor;</p> <p>(ii) toți piloții și întregul personal de întreținere implicat și-au dat acordul în prealabil;</p> <p>(iii) aceste înregistrări audio sunt utilizate numai pentru menținerea sau îmbunătățirea siguranței;</p> <p>2. atunci când inspectează înregistrările audio ale unui înregistrator pentru a asigura buna funcționare a acestuia, operatorul IAM protejează confidențialitatea înregistrărilor audio respective și se asigură că acestea nu sunt divulgate și nici utilizate în alte scopuri decât pentru asigurarea bunei funcționări a înregistratorului;</p> <p>3. parametrii de zbor înregistrați de un înregistrator de zbor nu se folosesc în alte scopuri decât pentru investigarea unui accident sau a unui incident a cărui raportare este obligatorie, cu excepția cazurilor în care aceste înregistrări îndeplinesc una dintre condițiile următoare:</p>	<p>(f) Fără a aduce atingere Legii nr. 213/2021 cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi și Legii nr. 195/2024 privind protecția datelor cu caracter personal:</p> <p>1. cu excepția asigurării bunei funcționări a unui înregistrator, înregistrările audio nu se divulgă și nici nu se utilizează decât dacă sunt îndeplinite toate condițiile următoare:</p> <p>(i) există o procedură referitoare la tratarea acestor înregistrări audio și a transcrierii lor;</p> <p>(ii) toți piloții și întregul personal de întreținere implicat și-au dat acordul în prealabil;</p> <p>(iii) aceste înregistrări audio sunt utilizate numai pentru menținerea sau îmbunătățirea siguranței;</p> <p>2. atunci când inspectează înregistrările audio ale unui înregistrator pentru a asigura buna funcționare a acestuia, operatorul IAM protejează confidențialitatea înregistrărilor audio respective și se asigură că acestea nu sunt divulgate și nici utilizate în alte scopuri decât pentru asigurarea bunei funcționări a înregistratorului;</p> <p>3. parametrii de zbor înregistrați de un înregistrator de zbor nu se folosesc în alte scopuri decât pentru investigarea unui accident sau a unui incident a cărui raportare este obligatorie, cu excepția cazurilor în care aceste înregistrări îndeplinesc una dintre condițiile următoare:</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(i) sunt folosite de operatorul IAM exclusiv în scopuri de navigabilitate sau de întreținere;</p> <p>(ii) sunt anonimizate;</p> <p>(iii) sunt divulgate în cadrul unor proceduri securizate;</p> <p>4. cu excepția cazului în care se asigură buna funcționare a unui înregistrator, imaginile înregistrate ale compartimentului echipajului de zbor nu se divulgă și nici nu se utilizează decât dacă sunt îndeplinite toate condițiile următoare:</p> <p>(i) există o procedură referitoare la tratarea acestor înregistrări de imagini;</p> <p>(ii) toți piloții și întregul personal de întreținere implicat și-au dat acordul în prealabil;</p> <p>(iii) aceste înregistrări de imagini sunt utilizate numai pentru menținerea sau îmbunătățirea siguranței;</p> <p>5. când imaginile compartimentului echipajului de zbor, înregistrate de un înregistrator, sunt inspectate pentru a se asigura buna funcționare a respectivului înregistrator, atunci:</p> <p>(i) aceste imagini nu sunt divulgate și nici utilizate în alte scopuri decât pentru a asigura buna funcționare a înregistratorului;</p> <p>(ii) dacă există probabilitatea ca în imagini să fie vizibile părți ale corpului piloților sau pasagerilor, operatorul trebuie să asigure confidențialitatea acestor imagini.</p>	<p>(i) sunt folosite de operatorul IAM exclusiv în scopuri de navigabilitate sau de întreținere;</p> <p>(ii) sunt anonimizate;</p> <p>(iii) sunt divulgate în cadrul unor proceduri securizate;</p> <p>4. cu excepția cazului în care se asigură buna funcționare a unui înregistrator, imaginile înregistrate ale compartimentului echipajului de zbor nu se divulgă și nici nu se utilizează decât dacă sunt îndeplinite toate condițiile următoare:</p> <p>(i) există o procedură referitoare la tratarea acestor înregistrări de imagini;</p> <p>(ii) toți piloții și întregul personal de întreținere implicat și-au dat acordul în prealabil;</p> <p>(iii) aceste înregistrări de imagini sunt utilizate numai pentru menținerea sau îmbunătățirea siguranței;</p> <p>5. când imaginile compartimentului echipajului de zbor, înregistrate de un înregistrator, sunt inspectate pentru a se asigura buna funcționare a respectivului înregistrator, atunci:</p> <p>(i) aceste imagini nu sunt divulgate și nici utilizate în alte scopuri decât pentru a asigura buna funcționare a înregistratorului;</p> <p>(ii) dacă există probabilitatea ca în imagini să fie vizibile părți ale corpului piloților sau pasagerilor, operatorul trebuie să asigure confidențialitatea acestor imagini.</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>IAM.GEN.VCA.200 Transportul de mărfuri periculoase în temeiul unei aprobări specifice</p> <p>(a) Transportul aerian de mărfuri periculoase se efectuează cel puțin în conformitate cu anexa 18 la Convenția de la Chicago și cu instrucțiunile tehnice aplicabile (TI).</p> <p>(b) Operatorul IAM trebuie să fie autorizat pentru transportul aerian de mărfuri periculoase ca încărcătură în conformitate cu subpartea G din anexa V (partea SPA).</p> <p>(c) Operatorul IAM instituie proceduri care să asigure luarea tuturor măsurilor rezonabile pentru prevenirea transportului neintenționat de bunuri periculoase nedeclarate sau declarate greșit la bord.</p> <p>(d) Operatorul IAM se asigură că întregul personal, inclusiv personalul terților, implicat în acceptarea, manipularea, încărcarea și descărcarea mărfurilor este informat cu privire la aprobarea operațională și la limitările operatorului în ceea ce privește transportul aerian de mărfuri periculoase și că acestui personal i se furnizează informațiile necesare care să îi permită să își îndeplinească responsabilitățile, conform cerințelor TI.</p> <p>(e) Operatorul IAM se asigură, în conformitate cu TI, că pasagerilor li se furnizează informații cu privire la transportul de mărfuri periculoase la bord.</p>	<p>IAM.GEN.VCA.200 Transportul de mărfuri periculoase în temeiul unei aprobări specifice</p> <p>(a) Transportul aerian de mărfuri periculoase se efectuează cel puțin în conformitate cu anexa 18 la Convenția de la Chicago și cu instrucțiunile tehnice aplicabile (TI).</p> <p>(b) Operatorul IAM trebuie să fie autorizat pentru transportul aerian de mărfuri periculoase ca încărcătură în conformitate cu subpartea G din Anexa Nr. 5 (partea SPA).</p> <p>(c) Operatorul IAM instituie proceduri care să asigure luarea tuturor măsurilor rezonabile pentru prevenirea transportului neintenționat de bunuri periculoase nedeclarate sau declarate greșit la bord.</p> <p>(d) Operatorul IAM se asigură că întregul personal, inclusiv personalul terților, implicat în acceptarea, manipularea, încărcarea și descărcarea mărfurilor este informat cu privire la aprobarea operațională și la limitările operatorului în ceea ce privește transportul aerian de mărfuri periculoase și că acestui personal i se furnizează informațiile necesare care să îi permită să își îndeplinească responsabilitățile, conform cerințelor TI.</p> <p>(e) Operatorul IAM se asigură, în conformitate cu TI, că pasagerilor li se furnizează informații cu privire la transportul de mărfuri periculoase la bord.</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(f) Operatorul IAM trebuie să raporteze, în conformitate cu TI, fără întârziere autorității competente și autorității corespunzătoare a statului în care a avut loc evenimentul în cazul în care:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. se produc orice accidente sau incidente care implică mărfuri periculoase; 2. se descoperă bunuri periculoase nedeclarate sau declarate greșit în încărcătură sau poștă; sau 3. se găsesc bunuri periculoase care sunt transportate de pasageri sau de membri ai echipajului sau se află în bagajele acestora, în conformitate cu partea 8 a TI. <p>(g) Operatorul IAM se asigură că la punctele de acceptare a încărcăturii sunt disponibile afișe care oferă informații despre transportul bunurilor periculoase, conform prevederilor din TI.</p>	<p>(f) Operatorul IAM trebuie să raporteze, în conformitate cu TI, fără întârziere autorității competente și autorității corespunzătoare a statului în care a avut loc evenimentul în cazul în care:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. se produc orice accidente sau incidente care implică mărfuri periculoase; 2. se descoperă bunuri periculoase nedeclarate sau declarate greșit în încărcătură sau poștă; sau 3. se găsesc bunuri periculoase care sunt transportate de pasageri sau de membri ai echipajului sau se află în bagajele acestora, în conformitate cu partea 8 a TI. <p>(g) Operatorul IAM se asigură că la punctele de acceptare a încărcăturii sunt disponibile afișe care oferă informații despre transportul bunurilor periculoase, conform prevederilor din TI.</p>		
<p>IAM.GEN.VCA.205 Transportul de mărfuri periculoase fără o aprobare specifică</p> <p>(a) Transportul aerian de mărfuri periculoase se efectuează cel puțin în conformitate cu anexa 18 la Convenția de la Chicago și cu TI.</p> <p>(b) Operatorii transportă mărfuri periculoase la bordul VCA fără aprobarea specifică prevăzută în subpartea G din anexa V (partea SPA) dacă:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. nu fac obiectul TI în conformitate cu partea I a acesteia; sau 	<p>IAM.GEN.VCA.205 Transportul de mărfuri periculoase fără o aprobare specifică</p> <p>(a) Transportul aerian de mărfuri periculoase se efectuează cel puțin în conformitate cu anexa 18 la Convenția de la Chicago și cu TI.</p> <p>(b) Operatorii transportă mărfuri periculoase la bordul VCA fără aprobarea specifică prevăzută în subpartea G din Anexa Nr. 5 (partea SPA) dacă:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. nu fac obiectul TI în conformitate cu partea I a acesteia; sau 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>2. sunt transportate de pasageri sau echipajul sau se află în bagaje, în conformitate cu partea 8 a TI.</p> <p>(c) Operatorii IAM care nu sunt autorizați în conformitate cu subpartea G din anexa V (partea SPA) stabilesc un program de pregătire în domeniul mărfurilor periculoase care îndeplinește cerințele din anexa 18 la Convenția de la Chicago și din TI aplicabile.</p> <p>(d) Operatorul IAM se asigură că pasagerii sunt informați în legătură cu transportul mărfurilor periculoase în conformitate cu instrucțiunile tehnice.</p> <p>(e) Operatorul IAM instituie proceduri care să asigure luarea tuturor măsurilor rezonabile pentru prevenirea transportului neintenționat de mărfuri periculoase nedeclarate la bord.</p> <p>(f) Operatorul IAM trebuie să raporteze, în conformitate cu TI, fără întârziere autorității competente și autorității corespunzătoare a statului în care a avut loc evenimentul în cazul în care:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. se produc orice accidente sau incidente care implică mărfuri periculoase; 2. se descoperă bunuri periculoase nedeclarate în încărcătură sau poștă; sau 3. se găsesc bunuri periculoase care sunt transportate de pasageri sau de membri ai echipajului sau se află în bagajele acestora, în conformitate cu partea 8 a TI. 	<p>2. sunt transportate de pasageri sau echipajul sau se află în bagaje, în conformitate cu partea 8 a TI.</p> <p>(c) Operatorii IAM care nu sunt autorizați în conformitate cu subpartea G din Anexa Nr. 5 (partea SPA) stabilesc un program de pregătire în domeniul mărfurilor periculoase care îndeplinește cerințele din anexa 18 la Convenția de la Chicago și din TI aplicabile.</p> <p>(d) Operatorul IAM se asigură că pasagerii sunt informați în legătură cu transportul mărfurilor periculoase în conformitate cu instrucțiunile tehnice.</p> <p>(e) Operatorul IAM instituie proceduri care să asigure luarea tuturor măsurilor rezonabile pentru prevenirea transportului neintenționat de mărfuri periculoase nedeclarate la bord.</p> <p>(f) Operatorul IAM trebuie să raporteze, în conformitate cu TI, fără întârziere autorității competente și autorității corespunzătoare a statului în care a avut loc evenimentul în cazul în care:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. se produc orice accidente sau incidente care implică mărfuri periculoase; 2. se descoperă bunuri periculoase nedeclarate în încărcătură sau poștă; sau 3. se găsesc bunuri periculoase care sunt transportate de pasageri sau de membri ai echipajului sau se află în bagajele acestora, în conformitate cu partea 8 a TI. 		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>SECȚIUNEA 2 Aeronave cu capacitate VTOL cu pilot la bord (MVCA)</p> <p>IAM.GEN.MVCA.050 Domeniul de aplicare Prezenta secțiune stabilește cerințe suplimentare pentru operațiunile IAM cu aeronave cu capacitate VTOL cu pilot la bord (MVCA).</p>	<p>SECȚIUNEA 2 Aeronave cu capacitate VTOL cu pilot la bord (MVCA)</p> <p>IAM.GEN.MVCA.050 Domeniul de aplicare Prezenta secțiune stabilește cerințe suplimentare pentru operațiunile IAM cu aeronave cu capacitate VTOL cu pilot la bord (MVCA).</p>	Compatibil	
<p>IAM.GEN.MVCA.135 Admiterea în compartimentul echipajului de zbor (a) Operatorul IAM se asigură că nicio persoană, alta decât pilotul desemnat pentru un zbor, nu este admisă sau transportată în compartimentul echipajului de zbor, cu excepția cazului în care persoana respectivă este:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. un membru operativ de echipaj; 2. un reprezentant al autorității competente sau al autorității de inspecție, în cazul în care acest lucru este necesar pentru îndeplinirea sarcinilor sale oficiale; sau 3. autorizată și transportată în conformitate cu OM al operatorului. <p>(b) Pilotul comandant se asigură că:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. accesul în compartimentul echipajului de zbor nu distrage atenția și/sau nu împiedică efectuarea zborului; și 2. toate persoanele transportate în compartimentul echipajului de zbor sunt 	<p>IAM.GEN.MVCA.135 Admiterea în compartimentul echipajului de zbor (a) Operatorul IAM se asigură că nicio persoană, alta decât pilotul desemnat pentru un zbor, nu este admisă sau transportată în compartimentul echipajului de zbor, cu excepția cazului în care persoana respectivă este:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. un membru operativ de echipaj; 2. un reprezentant al autorității competente sau al autorității de inspecție, în cazul în care acest lucru este necesar pentru îndeplinirea sarcinilor sale oficiale; sau 3. autorizată și transportată în conformitate cu OM al operatorului. <p>(b) Pilotul comandant se asigură că:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. accesul în compartimentul echipajului de zbor nu distrage atenția și/sau nu împiedică efectuarea zborului; și 2. toate persoanele transportate în compartimentul echipajului de zbor sunt 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>familiarizate cu procedurile de siguranță relevante.</p> <p>(c) Pilotul comandant ia decizia finală privind accesul în compartimentul echipajului de zbor din VCA.</p>	<p>familiarizate cu procedurile de siguranță relevante.</p> <p>(c) Pilotul comandant ia decizia finală privind accesul în compartimentul echipajului de zbor din VCA.</p>		
<p>IAM.GEN.MVCA.180 Documente, manuale și informații care trebuie păstrate la bord pe durata fiecărui zbor.</p> <p>(a) Următoarele documente, manuale și informații, pe hârtie sau în format digital, trebuie să fie transportate cu o VCA pe durata fiecărui zbor și trebuie să fie ușor accesibile în scopul inspecției:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. manualul de zbor al aeronavei (AFM) sau un document/documente echivalent(e); 2. certificatul de înmatriculare original al aeronavei; 3. certificatul de navigabilitate (CofA) în original; 4. certificatul de zgomot, inclusiv o traducere în limba engleză, în cazul în care a fost furnizată de autoritatea care este responsabilă de eliberarea certificatului de zgomot; 5. o copie conformă cu originalul a certificatului de operator aerian (AOC), inclusiv o traducere în limba engleză, dacă AOC a fost emis într-o altă limbă; 6. specificațiile de operare relevante pentru tipul de aeronavă, eliberate în conformitate cu AOC, inclusiv o traducere în limba engleză, în cazul în care specificațiile de operare au fost emise în altă limbă; 	<p>IAM.GEN.MVCA.180 Documente, manuale și informații care trebuie păstrate la bord pe durata fiecărui zbor.</p> <p>(a) Următoarele documente, manuale și informații, pe hârtie sau în format digital, trebuie să fie transportate cu o VCA pe durata fiecărui zbor și trebuie să fie ușor accesibile în scopul inspecției:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. manualul de zbor al aeronavei (AFM) sau un document/documente echivalent(e); 2. certificatul de înmatriculare original al aeronavei; 3. certificatul de navigabilitate (CofA) în original; 4. certificatul de zgomot, inclusiv o traducere în limba engleză, în cazul în care a fost furnizată de autoritatea care este responsabilă de eliberarea certificatului de zgomot; 5. o copie conformă cu originalul a certificatului de operator aerian (AOC), inclusiv o traducere în limba engleză, dacă AOC a fost emis într-o altă limbă; 6. specificațiile de operare relevante pentru tipul de aeronavă, eliberate în conformitate cu AOC, inclusiv o traducere în limba engleză, în cazul în care specificațiile de operare au fost emise în altă limbă; 	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>7. licența stațiilor radio ale aeronavei în original, dacă este cazul;</p> <p>8. certificatul (certIFICATELE) de asigurare de răspundere civilă față de terți;</p> <p>9. jurnalul de bord sau un document echivalent pentru aeronavă;</p> <p>10. evidențele privind continuitatea navigabilității, după caz;</p> <p>11. detaliile planului de zbor ATS depus, dacă este cazul;</p> <p>12. hărți aeronautice actualizate și corespunzătoare pentru ruta zborului propus și pentru toate rutele pe care este rezonabil să se prevadă că poate fi deviat zborul;</p> <p>13. procedurile și informațiile privind semnalele vizuale care trebuie utilizate de aeronava interceptoare și de aeronava interceptată;</p> <p>14. informațiile privind serviciile de căutare și salvare pentru zona zborului avut în vedere, care trebuie să fie ușor accesibile în aeronavă;</p> <p>15. părțile în vigoare ale OM relevante pentru sarcinile piloților, care trebuie să fie ușor accesibile respectivilor piloți;</p> <p>16. MEL;</p> <p>17. avizele corespunzătoare către navigatori (NOTAM) și documentația de informare privind serviciile de informare aeronautică (AIS);</p> <p>18. informațiile meteorologice corespunzătoare;</p>	<p>7. licența stațiilor radio ale aeronavei în original, dacă este cazul;</p> <p>8. certificatul (certIFICATELE) de asigurare de răspundere civilă față de terți;</p> <p>9. jurnalul de bord sau un document echivalent pentru aeronavă;</p> <p>10. evidențele privind continuitatea navigabilității, după caz;</p> <p>11. detaliile planului de zbor ATS depus, dacă este cazul;</p> <p>12. hărți aeronautice actualizate și corespunzătoare pentru ruta zborului propus și pentru toate rutele pe care este rezonabil să se prevadă că poate fi deviat zborul;</p> <p>13. procedurile și informațiile privind semnalele vizuale care trebuie utilizate de aeronava interceptoare și de aeronava interceptată;</p> <p>14. informațiile privind serviciile de căutare și salvare pentru zona zborului avut în vedere, care trebuie să fie ușor accesibile în aeronavă;</p> <p>15. părțile în vigoare ale OM relevante pentru sarcinile piloților, care trebuie să fie ușor accesibile respectivilor piloți;</p> <p>16. MEL;</p> <p>17. avizele corespunzătoare către navigatori (NOTAM) și documentația de informare privind serviciile de informare aeronautică (AIS);</p> <p>18. informațiile meteorologice corespunzătoare;</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>19. manifestul încărcăturii și/sau lista de pasageri;</p> <p>20. documentația privind masa și centrajul;</p> <p>21. planul de zbor operațional, atunci când este necesar;</p> <p>22. notificarea categoriilor speciale de pasageri (SCP), dacă este cazul; și</p> <p>23. orice altă documentație care poate fi relevantă pentru zbor sau care este solicitată de statele interesate de zbor.</p> <p>(b) Documentele, manualele și informațiile transportate la bord cu ocazia fiecărui zbor trebuie să fie accesibile persoanelor autorizate, utilizabile și fiabile.</p> <p>(c) Fără a aduce atingere dispozițiilor de la litera (a), în cazul pierderii sau furtului documentelor indicate la litera (a) punctele 2-8, se permite continuarea exploatării până când zborul ajunge la destinație sau într-un loc în care se pot furniza documente înlocuitoare.</p>	<p>19. manifestul încărcăturii și/sau lista de pasageri;</p> <p>20. documentația privind masa și centrajul;</p> <p>21. planul de zbor operațional, atunci când este necesar;</p> <p>22. notificarea categoriilor speciale de pasageri (SCP), dacă este cazul; și</p> <p>23. orice altă documentație care poate fi relevantă pentru zbor sau care este solicitată de statele interesate de zbor.</p> <p>(b) Documentele, manualele și informațiile transportate la bord cu ocazia fiecărui zbor trebuie să fie accesibile persoanelor autorizate, utilizabile și fiabile.</p> <p>(c) Fără a aduce atingere dispozițiilor de la litera (a), în cazul pierderii sau furtului documentelor indicate la litera (a) punctele 2-8, se permite continuarea exploatării până când zborul ajunge la destinație sau într-un loc în care se pot furniza documente înlocuitoare.</p>		
<p>IAM.GEN.MVCA.181 Documente și informații care nu pot fi ținute la bord</p> <p>(a) Fără a aduce atingere punctului IAM.GEN.MVCA.180, în cazul operațiunilor IAM în conformitate cu VFR pe timp de zi, al decolării și aterizării la același vertiport în termen de 24 de ore sau al rămânerii într-o zonă apropiată specificată în OM, următoarele documente și informații pot fi păstrate la vertiport în loc să fie luate la bord cu ocazia fiecărui zbor:</p> <p>1. certificatul de zgomot;</p>	<p>IAM.GEN.MVCA.181 Documente și informații care nu pot fi ținute la bord</p> <p>(a) Fără a aduce atingere punctului IAM.GEN.MVCA.180, în cazul operațiunilor IAM în conformitate cu VFR pe timp de zi, al decolării și aterizării la același vertiport în termen de 24 de ore sau al rămânerii într-o zonă apropiată specificată în OM, următoarele documente și informații pot fi păstrate la vertiport în loc să fie luate la bord cu ocazia fiecărui zbor:</p> <p>1. certificatul de zgomot;</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>2. licența stațiilor radio ale aeronavei;</p> <p>3. jurnalul de bord sau un document echivalent;</p> <p>4. evidențele privind continuitatea navigabilității;</p> <p>5. avizele către navigatori (NOTAM) și documentația de informare privind serviciile de informare aeronautică (AIS);</p> <p>6. informațiile meteorologice;</p> <p>7. notificarea categoriilor speciale de pasageri (SCP), dacă este cazul; și</p> <p>8. documentația privind masa și centrajul.</p>	<p>2. licența stațiilor radio ale aeronavei;</p> <p>3. jurnalul de bord sau un document echivalent;</p> <p>4. evidențele privind continuitatea navigabilității;</p> <p>5. avizele către navigatori (NOTAM) și documentația de informare privind serviciile de informare aeronautică (AIS);</p> <p>6. informațiile meteorologice;</p> <p>7. notificarea categoriilor speciale de pasageri (SCP), dacă este cazul; și</p> <p>8. documentația privind masa și centrajul.</p>		
<p>SUBPARTEA B</p> <p>PROCEDURI OPERAȚIONALE</p> <p>SECȚIUNEA 1</p> <p>Aerone cu capacitate VTOL (VCA)</p> <p>UAM.OP.VCA.050 Domeniul de aplicare Prezenta secțiune stabilește cerințele pentru operațiunile IAM cu aerone cu capacitate VTOL (VCA).</p>	<p>SUBPARTEA B</p> <p>PROCEDURI OPERAȚIONALE</p> <p>SECȚIUNEA 1</p> <p>Aerone cu capacitate VTOL (VCA)</p> <p>UAM.OP.VCA.050 Domeniul de aplicare Prezenta secțiune stabilește cerințele pentru operațiunile IAM cu aerone cu capacitate VTOL (VCA).</p>	Compatibil	
<p>UAM.OP.VCA.101 Verificarea și calajul altimetric</p> <p>(a) Operatorul IAM stabilește proceduri pentru verificarea altimetrelor înainte de fiecare plecare.</p> <p>(b) Operatorul IAM stabilește proceduri pentru calajul altimetric pentru toate fazele de zbor, ținând seama de procedurile stabilite de statul vertiportului sau de statul spațiului aerian parcurs, dacă este cazul.</p>	<p>UAM.OP.VCA.101 Verificarea și calajul altimetric</p> <p>(a) Operatorul IAM stabilește proceduri pentru verificarea altimetrelor înainte de fiecare plecare.</p> <p>(b) Operatorul IAM stabilește proceduri pentru calajul altimetric pentru toate fazele de zbor, ținând seama de procedurile stabilite de statul vertiportului sau de statul spațiului aerian parcurs, dacă este cazul.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>UAM.OP.VCA.125 Rularea la sol și mișcarea la sol</p> <p>(a) Operatorul IAM stabilește proceduri standard și excepționale pentru rularea VCA (aeriană și la sol) și pentru mișcarea VCA la sol, pentru a asigura funcționarea în condiții de siguranță a VCA la vertiport, la locația prevăzută pentru deviere sau la locul de operare VEMS. În special, operatorul IAM ia în considerare riscul de coliziune între o VCA în rulare sau o VCA în mișcare și o altă aeronavă sau alte obiecte, precum și riscul de vătămare corporală a personalului de la sol. Procedurile operatorului IAM trebuie coordonate cu operatorul vertiportului, al locației prevăzute pentru deviere sau al locului de operare, după caz.</p> <p>(b) VCA se rulează pe suprafața de mișcare a unui vertiport, a locației prevăzute pentru deviere sau a locului de operare VEMS:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. de către un pilot calificat corespunzător la comenzile VCA; sau 2. în cazul rulării la sol fără pasageri în alt scop decât decolarea, de către o persoană aflată la comenzile VCA, desemnată de operatorul IAM, după ce a beneficiat de pregătire și a primit instrucțiuni adecvate. <p>(c) Operatorul IAM se asigură că mișcarea la sol a unei VCA pe suprafața de mișcare a unui vertiport, a unei locații prevăzute pentru deviere sau a unui loc de operare VEMS este efectuată sau supravegheată de</p>	<p>UAM.OP.VCA.125 Rularea la sol și mișcarea la sol</p> <p>(a) Operatorul IAM stabilește proceduri standard și excepționale pentru rularea VCA (aeriană și la sol) și pentru mișcarea VCA la sol, pentru a asigura funcționarea în condiții de siguranță a VCA la vertiport, la locația prevăzută pentru deviere sau la locul de operare VEMS. În special, operatorul IAM ia în considerare riscul de coliziune între o VCA în rulare sau o VCA în mișcare și o altă aeronavă sau alte obiecte, precum și riscul de vătămare corporală a personalului de la sol. Procedurile operatorului IAM trebuie coordonate cu operatorul vertiportului, al locației prevăzute pentru deviere sau al locului de operare, după caz.</p> <p>(b) VCA se rulează pe suprafața de mișcare a unui vertiport, a locației prevăzute pentru deviere sau a locului de operare VEMS:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. de către un pilot calificat corespunzător la comenzile VCA; sau 2. în cazul rulării la sol fără pasageri în alt scop decât decolarea, de către o persoană aflată la comenzile VCA, desemnată de operatorul IAM, după ce a beneficiat de pregătire și a primit instrucțiuni adecvate. <p>(c) Operatorul IAM se asigură că mișcarea la sol a unei VCA pe suprafața de mișcare a unui vertiport, a unei locații prevăzute pentru deviere sau a unui loc de operare VEMS este efectuată sau supravegheată de</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
personal care a beneficiat de pregătire și a primit instrucțiuni adecvate.	personal care a beneficiat de pregătire și a primit instrucțiuni adecvate.		
<p>UAM.OP.VCA.130 Proceduri de reducere a zgomotului</p> <p>(a) La elaborarea procedurilor operaționale, operatorul IAM ia în considerare necesitatea de a reduce la minimum efectul zgomotului și orice proceduri publicate de reducere a zgomotului.</p> <p>(b) Trebuie ca procedurile operatorului IAM:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. să asigure prioritatea siguranței în raport cu reducerea zgomotului; și 2. să fie simple și să se poată implementa în siguranță, fără a mări semnificativ volumul de muncă al echipajului de zbor pe durata fazelor critice ale zborului. 	<p>UAM.OP.VCA.130 Proceduri de reducere a zgomotului</p> <p>(a) La elaborarea procedurilor operaționale, operatorul IAM ia în considerare necesitatea de a reduce la minimum efectul zgomotului și orice proceduri publicate de reducere a zgomotului.</p> <p>(b) Trebuie ca procedurile operatorului IAM:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. să asigure prioritatea siguranței în raport cu reducerea zgomotului; și 2. să fie simple și să se poată implementa în siguranță, fără a mări semnificativ volumul de muncă al echipajului de zbor pe durata fazelor critice ale zborului. 	Compatibil	
<p>UAM.OP.VCA.135 Rute și zone de operare</p> <p>(a) Operatorul IAM se asigură că operațiunile se desfășoară numai pe rute sau în zone pentru care:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. sunt puse la dispoziție instalații spațiale, instalații și servicii la sol, precum și servicii meteorologice, adecvate pentru operațiunea planificată; 2. sunt disponibile vertiporturi, locații prevăzute pentru deviere sau locuri de operare VEMS adecvate care să permită executarea unei aterizări în cazul unei 	<p>UAM.OP.VCA.135 Rute și zone de operare</p> <p>(a) Operatorul IAM se asigură că operațiunile se desfășoară numai pe rute sau în zone pentru care:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. sunt puse la dispoziție instalații spațiale, instalații și servicii la sol, precum și servicii meteorologice, adecvate pentru operațiunea planificată; 2. sunt disponibile vertiporturi, locații prevăzute pentru deviere sau locuri de operare VEMS adecvate care să permită executarea unei aterizări în cazul unei 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>defecțiuni critice pentru performanță (CFP) a VCA;</p> <p>3. performanțele VCA permit conformarea cu cerințele privind altitudinea minimă de zbor;</p> <p>4. echipamentele VCA îndeplinesc cerințele minime pentru operațiunea prevăzută; și</p> <p>5. sunt disponibile hărți și planuri adecvate.</p> <p>(b) Operatorul IAM se asigură că operațiunile se desfășoară în conformitate cu orice restricții specificate de autoritatea competentă pentru rutele sau zonele de operare.</p>	<p>defecțiuni critice pentru performanță (CFP) a VCA;</p> <p>3. performanțele VCA permit conformarea cu cerințele privind altitudinea minimă de zbor;</p> <p>4. echipamentele VCA îndeplinesc cerințele minime pentru operațiunea prevăzută; și</p> <p>5. sunt disponibile hărți și planuri adecvate.</p> <p>(b) Operatorul IAM se asigură că operațiunile se desfășoară în conformitate cu orice restricții specificate de autoritatea competentă pentru rutele sau zonele de operare.</p>		
<p>UAM.OP.VCA.145 Stabilirea altitudinilor minime de zbor</p> <p>(a) Pentru toate segmentele de rută care urmează să fie parcurse, operatorul IAM stabilește:</p> <p>1. altitudinile minime de zbor care asigură distanța verticală necesară față de sol și de obstacole, ținând seama de cerințele relevante din subpartea C a prezentei anexe și de minimele stabilite de statul în care are loc operațiunea; și</p> <p>2. o metodă prin care pilotul determină altitudinile menționate la punctul 1.</p> <p>(b) Metoda de stabilire a altitudinilor minime de zbor trebuie să fie aprobată de autoritatea competentă.</p> <p>(c) Atunci când altitudinile minime de zbor stabilite de operatorul IAM sunt diferite de cele stabilite de statul în care are loc</p>	<p>UAM.OP.VCA.145 Stabilirea altitudinilor minime de zbor</p> <p>(a) Pentru toate segmentele de rută care urmează să fie parcurse, operatorul IAM stabilește:</p> <p>1. altitudinile minime de zbor care asigură distanța verticală necesară față de sol și de obstacole, ținând seama de cerințele relevante din subpartea C a prezentei anexe și de minimele stabilite de statul în care are loc operațiunea; și</p> <p>2. o metodă prin care pilotul determină altitudinile menționate la punctul 1.</p> <p>(b) Metoda de stabilire a altitudinilor minime de zbor trebuie să fie aprobată de autoritatea competentă.</p> <p>(c) Atunci când altitudinile minime de zbor stabilite de operatorul IAM sunt diferite de cele stabilite de statul în care are loc</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>operațiunea, se aplică valorile cele mai mari.</p>	<p>operațiunea, se aplică valorile cele mai mari.</p>		
<p>UAM.OP.VCA.190 Schema de combustibil/energie— generalități</p> <p>(a) Operatorul IAM stabilește, implementează și menține o schemă de combustibil/energie care cuprinde politici și proceduri pentru:</p> <p>1. planificarea combustibilului/energiei și replanificarea combustibilului/energiei în timpul zborului;</p> <p>2. selectarea vertiporturilor, a locațiilor prevăzute pentru deviere sau a locurilor de operare VEMS; și</p> <p>3. gestionarea combustibilului/energiei în timpul zborului.</p> <p>(b) Schema de combustibil/energie trebuie:</p> <p>1. să fie adecvată pentru operațiunea avută în vedere; și</p> <p>2. să corespundă capacității operatorului IAM de a-i sprijini implementarea.</p> <p>(c) Schema de combustibil/energie trebuie inclusă în manualul de operațiuni.</p> <p>(d) Schema de combustibil/energie și orice modificare a acesteia necesită aprobarea prealabilă a autorității competente.</p>	<p>UAM.OP.VCA.190 Schema de combustibil/energie— generalități</p> <p>(a) Operatorul IAM stabilește, implementează și menține o schemă de combustibil/energie care cuprinde politici și proceduri pentru:</p> <p>1. planificarea combustibilului/energiei și replanificarea combustibilului/energiei în timpul zborului;</p> <p>2. selectarea vertiporturilor, a locațiilor prevăzute pentru deviere sau a locurilor de operare VEMS; și</p> <p>3. gestionarea combustibilului/energiei în timpul zborului.</p> <p>(b) Schema de combustibil/energie trebuie:</p> <p>1. să fie adecvată pentru operațiunea avută în vedere; și</p> <p>2. să corespundă capacității operatorului IAM de a-i sprijini implementarea.</p> <p>(c) Schema de combustibil/energie trebuie inclusă în manualul de operațiuni.</p> <p>(d) Schema de combustibil/energie și orice modificare a acesteia necesită aprobarea prealabilă a autorității competente.</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>UAM.OP.VCA.191 Schema de combustibil/energie – planificarea combustibilului/energiei și replanificarea combustibilului/energiei în timpul zborului</p> <p>Operatorul IAM se asigură că:</p> <p>(a) VCA transportă o cantitate suficientă de combustibil/energie utilizabil(ă) și de rezerve pentru a finaliza zborul planificat în condiții de siguranță și pentru a permite devieri de la operațiunea planificată;</p> <p>(b) cantitatea planificată de combustibil/energie utilizabil(ă) pentru zborul avut în vedere se bazează pe toate elementele următoare:</p> <p>1. datele privind consumul de combustibil/energie furnizate în AFM sau datele actuale specifice aeronavei derivate dintr-un sistem de monitorizare a consumului de combustibil/energie;</p> <p>2. condițiile în care urmează să fie efectuat zborul, inclusiv, dar fără a se limita la:</p> <p>(i) performanța necesară pentru zborul avut în vedere către destinație, inclusiv vertiporturi, locații prevăzute pentru deviere sau locuri de operare, selectate de-a lungul rutei;</p> <p>(ii) masele anticipate;</p> <p>(iii) NOTAM;</p> <p>(iv) condițiile meteorologice preconizate;</p> <p>(v) efectele elementelor de întreținere amânate în conformitate cu MEL a operatorului IAM și/sau ale derogărilor de</p>	<p>UAM.OP.VCA.191 Schema de combustibil/energie – planificarea combustibilului/energiei și replanificarea combustibilului/energiei în timpul zborului</p> <p>Operatorul IAM se asigură că:</p> <p>(a) VCA transportă o cantitate suficientă de combustibil/energie utilizabil(ă) și de rezerve pentru a finaliza zborul planificat în condiții de siguranță și pentru a permite devieri de la operațiunea planificată;</p> <p>(b) cantitatea planificată de combustibil/energie utilizabil(ă) pentru zborul avut în vedere se bazează pe toate elementele următoare:</p> <p>1. datele privind consumul de combustibil/energie furnizate în AFM sau datele actuale specifice aeronavei derivate dintr-un sistem de monitorizare a consumului de combustibil/energie;</p> <p>2. condițiile în care urmează să fie efectuat zborul, inclusiv, dar fără a se limita la:</p> <p>(i) performanța necesară pentru zborul avut în vedere către destinație, inclusiv vertiporturi, locații prevăzute pentru deviere sau locuri de operare, selectate de-a lungul rutei;</p> <p>(ii) masele anticipate;</p> <p>(iii) NOTAM;</p> <p>(iv) condițiile meteorologice preconizate;</p> <p>(v) efectele elementelor de întreținere amânate în conformitate cu MEL a operatorului IAM și/sau ale derogărilor de</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>configurație în conformitate cu CDL a operatorului IAM;</p> <p>(vi) rutele preconizate pentru plecare și pentru sosire și întârzierile anticipate;</p> <p>3. eficiența și capacitatea dispozitivelor de stocare a energiei pentru condițiile de operare planificate, luând în considerare degradarea respectivelor dispozitive de stocare a energiei, după caz;</p> <p>(c) calculul, efectuat înaintea zborului, al combustibilului/energiei utilizabil(e) și al rezervelor de combustibil/energie utilizabil(e) pentru un zbor include:</p> <p>1. combustibilul/energia pentru rularea la sol, care trebuie să nu fie sub cantitatea preconizată a fi utilizată înainte de decolare;</p> <p>2. combustibilul/energia pentru zborul pe rută, care trebuie să fie cantitatea de combustibil/energie necesară pentru a permite aeronavei să zboare de la decolare sau de la punctul de replanificare în timpul zborului până la aterizarea la vertiportul de destinație, la locația prevăzută pentru deviere sau la locul de operare, ținând seama de condițiile de operare de la litera</p> <p>(b) punctul 2;</p> <p>3. rezerva operațională de combustibil/energie, care trebuie să fie cantitatea de combustibil/energie necesară pentru a compensa o serie de factori neprevăzuți care ar putea influența consumul de combustibil/energie până la</p>	<p>configurație în conformitate cu CDL a operatorului IAM;</p> <p>(vi) rutele preconizate pentru plecare și pentru sosire și întârzierile anticipate;</p> <p>3. eficiența și capacitatea dispozitivelor de stocare a energiei pentru condițiile de operare planificate, luând în considerare degradarea respectivelor dispozitive de stocare a energiei, după caz;</p> <p>(c) calculul, efectuat înaintea zborului, al combustibilului/energiei utilizabil(e) și al rezervelor de combustibil/energie utilizabil(e) pentru un zbor include:</p> <p>1. combustibilul/energia pentru rularea la sol, care trebuie să nu fie sub cantitatea preconizată a fi utilizată înainte de decolare;</p> <p>2. combustibilul/energia pentru zborul pe rută, care trebuie să fie cantitatea de combustibil/energie necesară pentru a permite aeronavei să zboare de la decolare sau de la punctul de replanificare în timpul zborului până la aterizarea la vertiportul de destinație, la locația prevăzută pentru deviere sau la locul de operare, ținând seama de condițiile de operare de la litera</p> <p>(b) punctul 2;</p> <p>3. rezerva operațională de combustibil/energie, care trebuie să fie cantitatea de combustibil/energie necesară pentru a compensa o serie de factori neprevăzuți care ar putea influența consumul de combustibil/energie până la</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>vertiportul de destinație, locația prevăzută pentru deviere sau locul de operare;</p> <p>4. rezerva finală de combustibil/energie care se determină pe baza tuturor elementelor următoare:</p> <p>(i) o durată reprezentativă prevăzută în AFM pentru efectuarea unei manevre go-around de la un punct de decizie pentru aterizare (LDP) și înapoi la respectivul LDP, ținând seama de performanța minimă certificată (CMP) a VCA;</p> <p>(ii) o estimare prudentă a condițiilor ambientale, din punctul de vedere al consumului de combustibil/energie;</p> <p>(iii) o configurație/viteză corespunzătoare pentru a efectua procedurile de go-around și de apropiere;</p> <p>(iv) o estimare prudentă a consumului de combustibil/energie;</p> <p>5. combustibil/energie suplimentar(ă), care trebuie să fie cantitatea de combustibil/energie care să permită VCA să efectueze o aterizare în condiții de siguranță la un vertiport, la o locație prevăzută pentru deviere sau la un loc de operare, selectat de-a lungul rutei, ținând seama de CMP a VCA în orice punct al rutei; acest combustibil/această energie suplimentar(ă) este necesar(ă) numai în cazul în care cantitatea de combustibil/energie calculată în conformitate cu litera (c) subpunctele 2-3 nu este suficientă pentru o astfel de eventualitate;</p>	<p>vertiportul de destinație, locația prevăzută pentru deviere sau locul de operare;</p> <p>4. rezerva finală de combustibil/energie care se determină pe baza tuturor elementelor următoare:</p> <p>(i) o durată reprezentativă prevăzută în AFM pentru efectuarea unei manevre go-around de la un punct de decizie pentru aterizare (LDP) și înapoi la respectivul LDP, ținând seama de performanța minimă certificată (CMP) a VCA;</p> <p>(ii) o estimare prudentă a condițiilor ambientale, din punctul de vedere al consumului de combustibil/energie;</p> <p>(iii) o configurație/viteză corespunzătoare pentru a efectua procedurile de go-around și de apropiere;</p> <p>(iv) o estimare prudentă a consumului de combustibil/energie;</p> <p>5. combustibil/energie suplimentar(ă), care trebuie să fie cantitatea de combustibil/energie care să permită VCA să efectueze o aterizare în condiții de siguranță la un vertiport, la o locație prevăzută pentru deviere sau la un loc de operare, selectat de-a lungul rutei, ținând seama de CMP a VCA în orice punct al rutei; acest combustibil/această energie suplimentar(ă) este necesar(ă) numai în cazul în care cantitatea de combustibil/energie calculată în conformitate cu litera (c) subpunctele 2-3 nu este suficientă pentru o astfel de eventualitate;</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>6. combustibilul/energia suplimentar(ă) pentru a ține seama de constrângerile operaționale specifice sau de întârzierile anticipate; și</p> <p>7. combustibilul/energia discreționar(ă), dacă este solicitat(ă) de PIC;</p> <p>(d) în cazul în care un zbor trebuie să continue de-a lungul unei rute sau către un vertiport de destinație, o locație prevăzută pentru deviere sau un alt loc de operare decât cel planificat inițial, procedurile de replanificare în timpul zborului pentru calcularea combustibilului/energiei utilizabil(e) necesare le includ pe cele menționate la litera (b) punctul 2 și la litera (c) punctele 2-6.</p>	<p>6. combustibilul/energia suplimentar(ă) pentru a ține seama de constrângerile operaționale specifice sau de întârzierile anticipate; și</p> <p>7. combustibilul/energia discreționar(ă), dacă este solicitat(ă) de PIC;</p> <p>(d) în cazul în care un zbor trebuie să continue de-a lungul unei rute sau către un vertiport de destinație, o locație prevăzută pentru deviere sau un alt loc de operare decât cel planificat inițial, procedurile de replanificare în timpul zborului pentru calcularea combustibilului/energiei utilizabil(e) necesare le includ pe cele menționate la litera (b) punctul 2 și la litera (c) punctele 2-6.</p>		
<p>UAM.OP.VCA.195 Schema de combustibil/energie – Gestionarea combustibilului/energiei în timpul zborului</p> <p>(a) Operatorul IAM trebuie să instituie proceduri și politici prin care să se asigure că în timpul zborului sunt efectuate verificări ale combustibilului/energiei și gestionarea combustibilului/energiei.</p> <p>(b) PIC monitorizează cantitatea de combustibil/energie utilizabil(ă) rămas(ă) în VCA pentru a se asigura că acesta(aceasta) este protejat(ă) și nu este mai mic(ă) decât cea de combustibil/energie necesar(ă) pentru a ajunge la vertiportul de destinație, la locația prevăzută pentru deviere sau locul de operare VEMS</p>	<p>UAM.OP.VCA.195 Schema de combustibil/energie – Gestionarea combustibilului/energiei în timpul zborului</p> <p>(a) Operatorul IAM trebuie să instituie proceduri și politici prin care să se asigure că în timpul zborului sunt efectuate verificări ale combustibilului/energiei și gestionarea combustibilului/energiei.</p> <p>(b) PIC monitorizează cantitatea de combustibil/energie utilizabil(ă) rămas(ă) în VCA pentru a se asigura că acesta(aceasta) este protejat(ă) și nu este mai mic(ă) decât cea de combustibil/energie necesar(ă) pentru a ajunge la vertiportul de destinație, la locația prevăzută pentru deviere sau locul de operare VEMS</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>selectat(ă) unde se poate efectua o aterizare în condiții de siguranță.</p> <p>(c) În cazul în care o modificare a autorizării pentru continuarea zborului la un anumit vertiport, la o anumită locație prevăzută pentru deviere sau la un anumit loc de operare VEMS pe care PIC s-a angajat să aterizeze poate duce la aterizarea cu mai puțin decât rezerva finală de combustibil/energie planificată, acesta trebuie să anunțe controlul traficului aerian (ATC) că există o situație de „combustibil/energie minim(ă)” declarând „MINIMUM FUEL”.</p> <p>(d) PIC trebuie să declare o situație de „urgență de combustibil/energie” prin difuzarea mesajului „MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL” atunci când cantitatea de combustibil/energie utilizabil(ă) calculată a fi disponibilă la aterizarea la cel mai apropiat vertiport, locație prevăzută pentru deviere sau loc de operare VEMS unde se poate efectua o aterizare în condiții de siguranță este mai mică decât rezerva finală de combustibil/energie planificată.</p>	<p>selectat(ă) unde se poate efectua o aterizare în condiții de siguranță.</p> <p>(c) În cazul în care o modificare a autorizării pentru continuarea zborului la un anumit vertiport, la o anumită locație prevăzută pentru deviere sau la un anumit loc de operare VEMS pe care PIC s-a angajat să aterizeze poate duce la aterizarea cu mai puțin decât rezerva finală de combustibil/energie planificată, acesta trebuie să anunțe controlul traficului aerian (ATC) că există o situație de „combustibil/energie minim(ă)” declarând „MINIMUM FUEL”.</p> <p>(d) PIC trebuie să declare o situație de „urgență de combustibil/energie” prin difuzarea mesajului „MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL” atunci când cantitatea de combustibil/energie utilizabil(ă) calculată a fi disponibilă la aterizarea la cel mai apropiat vertiport, locație prevăzută pentru deviere sau loc de operare VEMS unde se poate efectua o aterizare în condiții de siguranță este mai mică decât rezerva finală de combustibil/energie planificată.</p>		
<p>UAM.OP.VCA.210 Piloți la posturile alocate</p> <p>(a) În timpul decolării și aterizării, pilotul care trebuie să fie de serviciu se află la postul alocat.</p> <p>(b) În toate celelalte faze ale zborului, pilotul care trebuie să fie de serviciu rămâne</p>	<p>UAM.OP.VCA.210 Piloți la posturile alocate</p> <p>(a) În timpul decolării și aterizării, pilotul care trebuie să fie de serviciu se află la postul alocat.</p> <p>(b) În toate celelalte faze ale zborului, pilotul care trebuie să fie de serviciu rămâne</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>la postul alocat, cu excepția cazului în care absența este necesară pentru îndeplinirea sarcinilor legate de operațiune sau pentru nevoi fiziologice. În cazul în care absența este necesară din motivele menționate mai sus, comanda VCA se predă unui alt pilot calificat corespunzător.</p> <p>(c) În toate fazele zborului, pilotul care trebuie să fie de serviciu trebuie să rămână vigilent. În cazul în care pilotul constată o lipsă de vigilență, se iau contramăsuri adecvate.</p>	<p>la postul alocat, cu excepția cazului în care absența este necesară pentru îndeplinirea sarcinilor legate de operațiune sau pentru nevoi fiziologice. În cazul în care absența este necesară din motivele menționate mai sus, comanda VCA se predă unui alt pilot calificat corespunzător.</p> <p>(c) În toate fazele zborului, pilotul care trebuie să fie de serviciu trebuie să rămână vigilent. În cazul în care pilotul constată o lipsă de vigilență, se iau contramăsuri adecvate.</p>		
<p>UAM.OP.VCA.245 Condiții meteorologice</p> <p>Operatorul IAM se asigură că aeronava este operată în limitele de operare meteorologice pentru care este certificată și ținând seama de condițiile meteorologice actuale și prognozate pentru întreaga durată a zborului.</p>	<p>UAM.OP.VCA.245 Condiții meteorologice</p> <p>Operatorul IAM se asigură că aeronava este operată în limitele de operare meteorologice pentru care este certificată și ținând seama de condițiile meteorologice actuale și prognozate pentru întreaga durată a zborului.</p>	Compatibil	
<p>UAM.OP.VCA.250 Gheața și alți contaminanți – proceduri la sol</p> <p>(a) Operatorul IAM instituie proceduri care trebuie urmate în cazul în care sunt necesare tratamente de dejivrare și antiijivraj la sol și inspecții conexe ale VCA pentru a permite operarea acesteia în condiții de siguranță.</p> <p>(b) PIC începe decolarea numai în cazul în care VCA este liberă de orice depunere care i-ar putea afecta negativ performanța sau controlabilitatea în conformitate cu AFM.</p>	<p>UAM.OP.VCA.250 Gheața și alți contaminanți – proceduri la sol</p> <p>(a) Operatorul IAM instituie proceduri care trebuie urmate în cazul în care sunt necesare tratamente de dejivrare și antiijivraj la sol și inspecții conexe ale VCA pentru a permite operarea acesteia în condiții de siguranță.</p> <p>(b) PIC începe decolarea numai în cazul în care VCA este liberă de orice depunere care i-ar putea afecta negativ performanța sau controlabilitatea în conformitate cu AFM.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>UAM.OP.VCA.255 Gheață și alți contaminanți – proceduri în zbor</p> <p>(a) Operatorul IAM instituie proceduri pentru zboruri desfășurate în condiții probabile sau certe de jivraj.</p> <p>(b) PIC nu începe zborul și nici nu zboară intenționat în condiții de jivraj probabile sau certe decât în cazul în care VCA este certificată și echipată pentru a opera în astfel de condiții.</p> <p>(c) Dacă jivrajul real depășește intensitatea pentru care aeronava este certificată sau dacă o aeronavă necertificată pentru zbor în condiții cunoscute de jivraj se confruntă cu condiții de jivraj, PIC părăsește fără întârziere zona cu condiții de jivraj, declarând, dacă este necesar, o urgență la ATS.</p>	<p>UAM.OP.VCA.255 Gheață și alți contaminanți – proceduri în zbor</p> <p>(a) Operatorul IAM instituie proceduri pentru zboruri desfășurate în condiții probabile sau certe de jivraj.</p> <p>(b) PIC nu începe zborul și nici nu zboară intenționat în condiții de jivraj probabile sau certe decât în cazul în care VCA este certificată și echipată pentru a opera în astfel de condiții.</p> <p>(c) Dacă jivrajul real depășește intensitatea pentru care aeronava este certificată sau dacă o aeronavă necertificată pentru zbor în condiții cunoscute de jivraj se confruntă cu condiții de jivraj, PIC părăsește fără întârziere zona cu condiții de jivraj, declarând, dacă este necesar, o urgență la ATS.</p>	Compatibil	
<p>UAM.OP.VCA.260 Cantitatea de lubrifiant</p> <p>După caz, PIC nu inițiază un zbor și nici nu îl continuă în eventualitatea unei replanificări în timpul zborului decât după ce s-a asigurat de faptul că VCA are la bord cel puțin cantitatea planificată lubrifiant utilizabil pentru a încheia zborul în siguranță, luând în considerare condițiile de operare prevăzute.</p>	<p>UAM.OP.VCA.260 Cantitatea de lubrifiant</p> <p>După caz, PIC nu inițiază un zbor și nici nu îl continuă în eventualitatea unei replanificări în timpul zborului decât după ce s-a asigurat de faptul că VCA are la bord cel puțin cantitatea planificată lubrifiant utilizabil pentru a încheia zborul în siguranță, luând în considerare condițiile de operare prevăzute.</p>	Compatibil	
<p>UAM.OP.VCA.265 Condiții de decolare</p> <p>Înainte de a iniția decolarea, PIC trebuie să se asigure că:</p> <p>(a) condițiile meteorologice la vertiport, în locația prevăzută pentru deviere sau la locul</p>	<p>UAM.OP.VCA.265 Condiții de decolare</p> <p>Înainte de a iniția decolarea, PIC trebuie să se asigure că:</p> <p>(a) condițiile meteorologice la vertiport, în locația prevăzută pentru deviere sau la locul</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
de operare VEMS și starea suprafeței de decolare care urmează a fi utilizată nu vor împiedica PIC să efectueze decolarea și plecarea în condiții de siguranță și [REDACTED] (b) vor fi respectate minimele de operare stabilite pentru vertiport, locația prevăzută pentru deviere sau locul de operare VEMS, după caz.	de operare VEMS și starea suprafeței de decolare care urmează a fi utilizată nu vor împiedica PIC să efectueze decolarea și plecarea în condiții de siguranță și [REDACTED] (b) vor fi respectate minimele de operare stabilite pentru vertiport, locația prevăzută pentru deviere sau locul de operare VEMS, după caz.		
UAM.OP.VCA.270 Altitudinile minime de zbor [REDACTED] PIC nu zboară sub altitudinile minime de zbor specificate, cu excepția următoarelor cazuri: (a) acest lucru este necesar pentru decolare sau aterizare; sau (b) coborârea se face în conformitate cu procedurile aprobate de autoritatea competentă.	UAM.OP.VCA.270 Altitudinile minime de zbor [REDACTED] PIC nu zboară sub altitudinile minime de zbor specificate, cu excepția următoarelor cazuri: (a) acest lucru este necesar pentru decolare sau aterizare; sau (b) coborârea se face în conformitate cu procedurile aprobate de autoritatea competentă.	Compatibil	
UAM.OP.VCA.275 Simularea situațiilor anormale sau de urgență în zbor [REDACTED] Atunci când transportă pasageri sau bunuri, PIC nu simulează situații anormale sau de urgență care necesită aplicarea unor proceduri anormale sau de urgență.	UAM.OP.VCA.275 Simularea situațiilor anormale sau de urgență în zbor [REDACTED] Atunci când transportă pasageri sau bunuri, PIC nu simulează situații anormale sau de urgență care necesită aplicarea unor proceduri anormale sau de urgență.	Compatibil	
UAM.OP.VCA.290 Detectarea apropierii de sol sau de obstacole [REDACTED] În cazul în care PIC sau un sistem de avertizare privind apropierea față de sol sau față de obstacole detectează proximitatea nejustificată față de sol și/sau obstacole situate orizontal în raport cu VCA, PIC ia imediat măsuri corective pentru a stabili condiții sigure de zbor.	UAM.OP.VCA.290 Detectarea apropierii de sol sau de obstacole [REDACTED] În cazul în care PIC sau un sistem de avertizare privind apropierea față de sol sau față de obstacole detectează proximitatea nejustificată față de sol și/sau obstacole situate orizontal în raport cu VCA, PIC ia imediat măsuri corective pentru a stabili condiții sigure de zbor.	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>UAM.OP.VCA.300 Condiții de apropiere și aterizare</p> <p>Înainte de a iniția o operațiune de apropiere, PIC trebuie să se asigure că:</p> <p>(a) condițiile meteorologice la vertiport, în locația prevăzută pentru deviere sau la locul de operare VEMS nu vor împiedica PIC să efectueze o apropiere, o aterizare sau o manevră go-around în condiții de siguranță, având în vedere informațiile privind performanța cuprinse în manualul de operațiuni (OM); și</p> <p>(b) trebuie respectate minimele de operare pentru vertiport stabilite sau minimele de vizibilitate și distanță față de nori pentru zborurile efectuate în conformitate cu VFR pe timp de zi.</p>	<p>UAM.OP.VCA.300 Condiții de apropiere și aterizare</p> <p>Înainte de a iniția o operațiune de apropiere, PIC trebuie să se asigure că:</p> <p>(a) condițiile meteorologice la vertiport, în locația prevăzută pentru deviere sau la locul de operare VEMS nu vor împiedica PIC să efectueze o apropiere, o aterizare sau o manevră go-around în condiții de siguranță, având în vedere informațiile privind performanța cuprinse în manualul de operațiuni (OM); și</p> <p>(b) trebuie respectate minimele de operare pentru vertiport stabilite sau minimele de vizibilitate și distanță față de nori pentru zborurile efectuate în conformitate cu VFR pe timp de zi.</p>	Compatibil	
<p>UAM.OP.VCA.315 Orele de zbor – raportare</p> <p>Operatorul IAM trebuie să pună la dispoziția autorității competente numărul orelor de zbor pentru fiecare VCA exploatată pe parcursul anului calendaristic precedent.</p>	<p>UAM.OP.VCA.315 Orele de zbor – raportare</p> <p>Operatorul IAM trebuie să pună la dispoziția autorității competente numărul orelor de zbor pentru fiecare VCA exploatată pe parcursul anului calendaristic precedent.</p>	Compatibil	
<p>SECȚIUNEA 2</p> <p>Aeronave cu capacitate VTOL cu pilot la bord (MVCA)</p> <p>UAM.OP.MVCA.050 Domeniul de aplicare</p> <p>Prezenta secțiune stabilește cerințe suplimentare pentru operațiunile IAM cu</p>	<p>SECȚIUNEA 2</p> <p>Aeronave cu capacitate VTOL cu pilot la bord (MVCA)</p> <p>UAM.OP.MVCA.050 Domeniul de aplicare</p> <p>Prezenta secțiune stabilește cerințe suplimentare pentru operațiunile IAM cu</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
aeronave cu capacitate VTOL cu pilot la bord (MVCA).	aeronave cu capacitate VTOL cu pilot la bord (MVCA).		
<p>UAM.OP.MVCA.100 Utilizarea serviciilor de trafic aerian (ATS) Operatorul IAM se asigură că:</p> <p>(a) se utilizează ATS corespunzătoare spațiului aerian în care se desfășoară operațiunea și regulilor aeriene aplicabile, ori de câte ori sunt disponibile;</p> <p>(b) instrucțiunile operaționale în timpul zborului care presupun o modificare a planului de zbor ATS sunt coordonate cu unitatea ATS corespunzătoare înainte de transmiterea către o VCA;</p> <p>(c) sistemele de servicii de căutare și salvare pot fi menținute ori de câte ori utilizarea ATS în spațiul aerian în care se desfășoară operațiunea nu este obligatorie pentru zborurile VFR pe timp de zi;</p> <p>(d) pentru operațiunile din spațiul aerian desemnat de autoritatea competentă ca spațiu aerian U-space și care nu beneficiază de servicii de control al traficului aerian (ATC) de către un furnizor de servicii de navigație aeriană (ANSP), trebuie să se asigure că VCA este permanent vizibilă electronic pentru furnizorii de servicii U-space.</p>	<p>UAM.OP.MVCA.100 Utilizarea serviciilor de trafic aerian (ATS) Operatorul IAM se asigură că:</p> <p>(a) se utilizează ATS corespunzătoare spațiului aerian în care se desfășoară operațiunea și regulilor aeriene aplicabile, ori de câte ori sunt disponibile;</p> <p>(b) instrucțiunile operaționale în timpul zborului care presupun o modificare a planului de zbor ATS sunt coordonate cu unitatea ATS corespunzătoare înainte de transmiterea către o VCA;</p> <p>(c) sistemele de servicii de căutare și salvare pot fi menținute ori de câte ori utilizarea ATS în spațiul aerian în care se desfășoară operațiunea nu este obligatorie pentru zborurile VFR pe timp de zi;</p> <p>(d) pentru operațiunile din spațiul aerian desemnat de autoritatea competentă ca spațiu aerian U-space și care nu beneficiază de servicii de control al traficului aerian (ATC) de către un furnizor de servicii de navigație aeriană (ANSP), trebuie să se asigure că VCA este permanent vizibilă electronic pentru furnizorii de servicii U-space.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>UAM.OP. MVCA.107 Vertiportul adecvat și locația prevăzută pentru deviere adecvată</p> <p>(a) Operatorul IAM utilizează vertiporturi adecvate pentru operațiunile sale normale și pentru devierea de la ruta planificată, după caz.</p> <p>(b) Fără a aduce atingere literei (a), operatorul IAM poate utiliza una sau mai multe locații prevăzute pentru deviere adecvate în timpul zborului pentru a devia de la ruta planificată, după caz.</p> <p>(c) Un vertiport este considerat adecvat dacă, la momentul preconizat al utilizării:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. este compatibil cu dimensiunile și greutatea VCA; 2. este compatibil cu căile de apropiere și de plecare pentru VCA; 3. furnizează servicii de salvare și de stingere a incendiilor (RFFS) și alte servicii și facilități necesare pentru operațiunea avută în vedere; și 4. este disponibil. <p>(d) O locație prevăzută pentru deviere este considerată adecvată în cazul în care, la momentul preconizat al utilizării:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. caracteristicile sale, inclusiv dimensiunile, obstacolele și starea suprafeței, sunt compatibile cu VCA și permit aterizarea în conformitate cu un profil de aterizare aprobat; 2. poate fi atinsă în cadrul CMP al VCA ținând seama de limitările legate de vânt; 	<p>UAM.OP. MVCA.107 Vertiportul adecvat și locația prevăzută pentru deviere adecvată</p> <p>(a) Operatorul IAM utilizează vertiporturi adecvate pentru operațiunile sale normale și pentru devierea de la ruta planificată, după caz.</p> <p>(b) Fără a aduce atingere literei (a), operatorul IAM poate utiliza una sau mai multe locații prevăzute pentru deviere adecvate în timpul zborului pentru a devia de la ruta planificată, după caz.</p> <p>(c) Un vertiport este considerat adecvat dacă, la momentul preconizat al utilizării:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. este compatibil cu dimensiunile și greutatea VCA; 2. este compatibil cu căile de apropiere și de plecare pentru VCA; 3. furnizează servicii de salvare și de stingere a incendiilor (RFFS) și alte servicii și facilități necesare pentru operațiunea avută în vedere; și 4. este disponibil. <p>(d) O locație prevăzută pentru deviere este considerată adecvată în cazul în care, la momentul preconizat al utilizării:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. caracteristicile sale, inclusiv dimensiunile, obstacolele și starea suprafeței, sunt compatibile cu VCA și permit aterizarea în conformitate cu un profil de aterizare aprobat; 2. poate fi atinsă în cadrul CMP al VCA ținând seama de limitările legate de vânt; 	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>3. are un nivel acceptabil de protecție RFFS;</p> <p>4. este verificată în prealabil; și</p> <p>5. este disponibilă.</p>	<p>3. are un nivel acceptabil de protecție RFFS;</p> <p>4. este verificată în prealabil; și</p> <p>5. este disponibilă.</p>		
<p>UAM.OP.MVCA.111 Minimele de vizibilitate și de distanță față de nori – zboruri VFR</p> <p>(a) Operatorul IAM stabilește minimele de vizibilitate și de distanță față de nori pentru zborurile care urmează să fie efectuate în conformitate cu VFR pe timp de zi. Aceste minime nu trebuie să fie mai mici decât cele specificate la punctul SERA.5001 din anexa (partea SERA) la Regulamentul (UE) nr. 923/2012 pentru clasa de spațiu aerian în care se efectuează zborul, cu excepția cazului în care se permite efectuarea de zboruri VFR speciale.</p> <p>(b) Dacă este necesar, operatorul IAM poate specifica în OM condiții suplimentare pentru aplicabilitatea unor astfel de minime, luând în considerare factori precum acoperirea radio, terenul, natura amplasamentelor, condițiile de zbor și capacitatea ATS.</p> <p>(c) Zborurile se efectuează în contact vizual cu suprafața.</p>	<p>UAM.OP.MVCA.111 Minimele de vizibilitate și de distanță față de nori – zboruri VFR</p> <p>(a) Operatorul IAM stabilește minimele de vizibilitate și de distanță față de nori pentru zborurile care urmează să fie efectuate în conformitate cu VFR pe timp de zi. Aceste minime nu trebuie să fie mai mici decât cele specificate la punctul SERA.5001 din CT-SERA aprobate prin Ordinul Directorului AAC nr. 39/GEN din 09.09.2025, pentru clasa de spațiu aerian în care se efectuează zborul, cu excepția cazului în care se permite efectuarea de zboruri VFR speciale.</p> <p>(b) Dacă este necesar, operatorul IAM poate specifica în OM condiții suplimentare pentru aplicabilitatea unor astfel de minime, luând în considerare factori precum acoperirea radio, terenul, natura amplasamentelor, condițiile de zbor și capacitatea ATS.</p> <p>(c) Zborurile se efectuează în contact vizual cu suprafața.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>UAM.OP.MVCA.127 Decolarea și aterizarea – zboruri VFR pe timp de zi</p> <p>(a) Atunci când efectuează un zbor în conformitate cu VFR pe timp de zi, PIC nu trebuie să decoleze sau să aterizeze la un vertiport sau la o locație prevăzută pentru deviere decât în cazul în care condițiile meteorologice raportate la respectivul vertiport sau în respectiva locație prevăzută pentru deviere sunt egale sau superioare celor specificate la punctul SERA.5001 sau la punctul SERA.5005 din anexa (partea SERA) la Regulamentul (UE) nr. 923/2012 pentru clasa de spațiu aerian în care se efectuează zborul.</p> <p>(b) Atunci când condițiile meteorologice raportate sunt inferioare celor necesare pentru decolare, se începe o decolare numai în cazul în care PIC poate stabili că minimele de vizibilitate și de distanță față de nori de-a lungul zonei de decolare sunt egale sau superioare minimelor necesare.</p> <p>(c) Atunci când nu sunt disponibile condiții meteorologice raportate, se începe o decolare numai în cazul în care PIC poate stabili că minimele de vizibilitate și de distanță față de nori de-a lungul zonei de decolare sunt egale sau superioare minimelor necesare.</p>	<p>UAM.OP.MVCA.127 Decolarea și aterizarea – zboruri VFR pe timp de zi</p> <p>(a) Atunci când efectuează un zbor în conformitate cu VFR pe timp de zi, PIC nu trebuie să decoleze sau să aterizeze la un vertiport sau la o locație prevăzută pentru deviere decât în cazul în care condițiile meteorologice raportate la respectivul vertiport sau în respectiva locație prevăzută pentru deviere sunt egale sau superioare celor specificate la punctul SERA.5001 sau la punctul SERA.5005 din CT-SERA aprobate prin Ordinul Directorului AAC nr. 39/GEN din 09.09.2025, pentru clasa de spațiu aerian în care se efectuează zborul.</p> <p>(b) Atunci când condițiile meteorologice raportate sunt inferioare celor necesare pentru decolare, se începe o decolare numai în cazul în care PIC poate stabili că minimele de vizibilitate și de distanță față de nori de-a lungul zonei de decolare sunt egale sau superioare minimelor necesare.</p> <p>(c) Atunci când nu sunt disponibile condiții meteorologice raportate, se începe o decolare numai în cazul în care PIC poate stabili că minimele de vizibilitate și de distanță față de nori de-a lungul zonei de decolare sunt egale sau superioare minimelor necesare.</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>UAM.OP.MVCA.155 Transportul categoriilor speciale de pasageri (SCP)</p> <p>(a) SCP sunt transportați la bord în condiții care să asigure siguranța VCA și a ocupanților acesteia în conformitate cu procedurile instituite de operatorul VCA.</p> <p>(b) SCP nu primesc și nici nu ocupă locuri care permit accesul direct la ieșirile de urgență sau în care prezența lor ar putea:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. împiedica membrii echipajului să își execute sarcinile; 2. obstrucționa accesul la echipamentele de urgență; sau 3. împiedica evacuarea de urgență a pasagerilor; <p>(c) PIC trebuie informat în prealabil dacă la bord urmează să fie transportați SCP.</p>	<p>UAM.OP.MVCA.155 Transportul categoriilor speciale de pasageri (SCP)</p> <p>(a) SCP sunt transportați la bord în condiții care să asigure siguranța VCA și a ocupanților acesteia în conformitate cu procedurile instituite de operatorul VCA.</p> <p>(b) SCP nu primesc și nici nu ocupă locuri care permit accesul direct la ieșirile de urgență sau în care prezența lor ar putea:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. împiedica membrii echipajului să își execute sarcinile; 2. obstrucționa accesul la echipamentele de urgență; sau 3. împiedica evacuarea de urgență a pasagerilor; <p>(c) PIC trebuie informat în prealabil dacă la bord urmează să fie transportați SCP.</p>	Compatibil	
<p>UAM.OP.MVCA.160 Depozitarea bagajelor și a mărfurilor</p> <p>Operatorul IAM instituie proceduri pentru a se asigura că:</p> <p>(a) în compartimentul pentru pasageri sunt admise numai bagajele care pot fi depozitate în mod corespunzător și în siguranță; și</p> <p>(b) toate bagajele și mărfurile aflate la bordul aeronavei, care, dacă s-ar deplasa de la locul lor, ar putea produce vătămări corporale sau daune ori ar putea să blocheze coridoarele de trecere și ieșirile, sunt depozitate astfel încât să se prevină deplasarea lor.</p>	<p>UAM.OP.MVCA.160 Depozitarea bagajelor și a mărfurilor</p> <p>Operatorul IAM instituie proceduri pentru a se asigura că:</p> <p>(a) în compartimentul pentru pasageri sunt admise numai bagajele care pot fi depozitate în mod corespunzător și în siguranță; și</p> <p>(b) toate bagajele și mărfurile aflate la bordul aeronavei, care, dacă s-ar deplasa de la locul lor, ar putea produce vătămări corporale sau daune ori ar putea să blocheze coridoarele de trecere și ieșirile, sunt depozitate astfel încât să se prevină deplasarea lor.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>UAM.OP.MVCA.165 Locurile pasagerilor</p> <p>În ceea ce privește posibila evacuare de urgență, operatorul IAM trebuie să stabilească proceduri pentru locurile pe scaune ale pasagerilor pentru a se asigura că aceștia sunt așezați acolo unde vor fi în măsură să asiste evacuarea și să nu o împiedice.</p>	<p>UAM.OP.MVCA.165 Locurile pasagerilor</p> <p>În ceea ce privește posibila evacuare de urgență, operatorul IAM trebuie să stabilească proceduri pentru locurile pe scaune ale pasagerilor pentru a se asigura că aceștia sunt așezați acolo unde vor fi în măsură să asiste evacuarea și să nu o împiedice.</p>	Compatibil	
<p>UAM.OP.MVCA.170 Informarea pasagerilor</p> <p>Operatorul IAM trebuie să se asigure că:</p> <p>(a) pasagerii primesc informări și asistă la demonstrații de siguranță într-un mod care să faciliteze executarea procedurilor aplicabile în caz de urgență; și</p> <p>(b) pasagerilor li se pune la dispoziție un material cu informații de siguranță, care cuprinde instrucțiuni sub formă de pictograme care indică modul de folosire a echipamentelor de urgență și amplasarea ieșirilor de urgență pe care pasagerii le-ar putea folosi.</p>	<p>UAM.OP.MVCA.170 Informarea pasagerilor</p> <p>Operatorul IAM trebuie să se asigure că:</p> <p>(a) pasagerii primesc informări și asistă la demonstrații de siguranță într-un mod care să faciliteze executarea procedurilor aplicabile în caz de urgență; și</p> <p>(b) pasagerilor li se pune la dispoziție un material cu informații de siguranță, care cuprinde instrucțiuni sub formă de pictograme care indică modul de folosire a echipamentelor de urgență și amplasarea ieșirilor de urgență pe care pasagerii le-ar putea folosi.</p>	Compatibil	
<p>UAM.OP.MVCA.175 Pregătirea zborului</p> <p>(a) Se întocmește un plan de zbor operațional (OFP) pentru fiecare zbor avut în vedere, ținând seama de spațiul aerian în care urmează să se desfășoare zborul și de regulile aplicabile ale aerului, de performanțele aeronavei, de limitările de operare și de condițiile relevante preconizate de-a lungul rutei de zbor și la</p>	<p>UAM.OP.MVCA.175 Pregătirea zborului</p> <p>(a) Se întocmește un plan de zbor operațional (OFP) pentru fiecare zbor avut în vedere, ținând seama de spațiul aerian în care urmează să se desfășoare zborul și de regulile aplicabile ale aerului, de performanțele aeronavei, de limitările de operare și de condițiile relevante preconizate de-a lungul rutei de zbor și la</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>vertiport sau la locația prevăzută pentru deviere care urmează să fie utilizate.</p> <p>(b) PIC nu trebuie să înceapă un zbor decât dacă are certitudinea că:</p> <ol style="list-style-type: none"> pot fi respectate toate elementele prevăzute la punctul 2c din anexa V la Regulamentul (UE) 2018/1139 cu privire la navigabilitatea și înmatricularea aeronavelor, instrumentelor și echipamentelor, masa și centrul de greutate (CG), bagajele și mărfurile, precum și limitările de operare ale aeronavei; aeronava este exploatată în condiții care nu contravin cerințelor din lista derogărilor de configurație (CDL); sunt disponibile acele părți din manualul de operațiuni (OM) care sunt necesare pentru desfășurarea zborului planificat; documentele, informațiile suplimentare și formularele care trebuie să fie disponibile conform punctului IAM.GEN.MVCA.180 se află la bord, cu excepția cazului în care este permisă păstrarea lor la sol în conformitate cu punctul IAM.GEN.MVCA.181; sunt disponibile versiuni actualizate ale hărților, planurilor și documentației asociate sau date echivalente pentru operațiunile cu aeronava avute în vedere, inclusiv orice deviere care ar putea să apară; 	<p>vertiport sau la locația prevăzută pentru deviere care urmează să fie utilizate.</p> <p>(b) PIC nu trebuie să înceapă un zbor decât dacă are certitudinea că:</p> <ol style="list-style-type: none"> pot fi respectate toate elementele prevăzute în Codul aerian cu privire la navigabilitatea și înmatricularea aeronavelor, instrumentelor și echipamentelor, masa și centrul de greutate (CG), bagajele și mărfurile, precum și limitările de operare ale aeronavei; aeronava este exploatată în condiții care nu contravin cerințelor din lista derogărilor de configurație (CDL); sunt disponibile acele părți din manualul de operațiuni (OM) care sunt necesare pentru desfășurarea zborului planificat; documentele, informațiile suplimentare și formularele care trebuie să fie disponibile conform punctului IAM.GEN.MVCA.180 se află la bord, cu excepția cazului în care este permisă păstrarea lor la sol în conformitate cu punctul IAM.GEN.MVCA.181; sunt disponibile versiuni actualizate ale hărților, planurilor și documentației asociate sau date echivalente pentru operațiunile cu aeronava avute în vedere, inclusiv orice deviere care ar putea să apară; 		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>6. instalațiile spațiale, instalațiile și serviciile la sol necesare pentru zborul planificat sunt disponibile și adecvate;</p> <p>7. cerințele aplicabile specificate în OM în ceea ce privește combustibilul/energia, lubrifianții, oxigenul, altitudinile minime de zbor, minimele de operare pentru vertiport, minimele de vizibilitate și de distanță față de nori pentru zborurile VFR pe timp de zi și selectarea vertiporturilor și a locațiilor prevăzute pentru deviere adecvate pot fi respectate pentru zborul planificat;</p> <p>8. Rezervat;</p> <p>9. orice limitări operaționale suplimentare pot fi respectate;</p> <p>10. încărcătura transportată este distribuită și asigurată corespunzător;</p> <p>11. a fost aprobat un plan de zbor adresat serviciului de trafic aerian (ATS) și a fost acordată autorizarea de zbor în conformitate cu regulile aplicabile ale aerului și pentru clasa (clasele) de spațiu aerian în care se va desfășura operațiunea.</p>	<p>6. instalațiile spațiale, instalațiile și serviciile la sol necesare pentru zborul planificat sunt disponibile și adecvate;</p> <p>7. cerințele aplicabile specificate în OM în ceea ce privește combustibilul/energia, lubrifianții, oxigenul, altitudinile minime de zbor, minimele de operare pentru vertiport, minimele de vizibilitate și de distanță față de nori pentru zborurile VFR pe timp de zi și selectarea vertiporturilor și a locațiilor prevăzute pentru deviere adecvate pot fi respectate pentru zborul planificat;</p> <p>8. Rezervat;</p> <p>9. orice limitări operaționale suplimentare pot fi respectate;</p> <p>10. încărcătura transportată este distribuită și asigurată corespunzător;</p> <p>11. a fost aprobat un plan de zbor adresat serviciului de trafic aerian (ATS) și a fost acordată autorizarea de zbor în conformitate cu regulile aplicabile ale aerului și pentru clasa (clasele) de spațiu aerian în care se va desfășura operațiunea.</p>		
<p>UAM.OP.MVCA.177 Prezentarea unui plan de zbor adresat serviciilor de trafic aerian (ATS)</p> <p>(a) Operatorul IAM transmite un plan de zbor ATS în conformitate cu regulile aplicabile ale aerului pentru clasa (clasele) de spațiu aerian în care se va desfășura operațiunea.</p> <p>(b) Dacă prezentarea unui plan de zbor ATS nu este impusă de regulile aplicabile ale</p>	<p>UAM.OP.MVCA.177 Prezentarea unui plan de zbor adresat serviciilor de trafic aerian (ATS)</p> <p>(a) Operatorul IAM transmite un plan de zbor ATS în conformitate cu regulile aplicabile ale aerului pentru clasa (clasele) de spațiu aerian în care se va desfășura operațiunea.</p> <p>(b) Dacă prezentarea unui plan de zbor ATS nu este impusă de regulile aplicabile ale</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>aerului pentru clasa (clasele) de spațiu aerian în care se va desfășura operațiunea, operatorul IAM se asigură că sunt depuse informații adecvate la unitatea ATS corespunzătoare pentru a permite, dacă este necesar, activarea serviciilor de alarmare.</p> <p>(c) În cazul în care este necesară prezentarea unui plan de zbor ATS, dar este imposibilă transmiterea acestuia de la locul unde începe operațiunea, planul de zbor ATS se transmite cât mai curând posibil după decolare de către PIC sau de către operatorul IAM.</p>	<p>aerului pentru clasa (clasele) de spațiu aerian în care se va desfășura operațiunea, operatorul IAM se asigură că sunt depuse informații adecvate la unitatea ATS corespunzătoare pentru a permite, dacă este necesar, activarea serviciilor de alarmare.</p> <p>(c) În cazul în care este necesară prezentarea unui plan de zbor ATS, dar este imposibilă transmiterea acestuia de la locul unde începe operațiunea, planul de zbor ATS se transmite cât mai curând posibil după decolare de către PIC sau de către operatorul IAM.</p>		
<p>UAM.OP.MVCA.192 Schema de combustibil/energie – selectarea vertiporturilor și a locațiilor prevăzute pentru deviere</p> <p>(a) PIC selectează și specifică în planul de zbor operațional și, dacă este necesar, în planul de zbor ATS, pentru operațiuni normale, inclusiv pregătirea, și în scopul devierii de la rută:</p> <ol style="list-style-type: none"> cel puțin două opțiuni de aterizare în condiții de siguranță la destinație, care pot fi atinse din punctul de angajare în aterizare; și unul sau mai multe vertiporturi sau locații prevăzute pentru deviere pentru a asigura aterizarea în condiții de siguranță în cazul în care este necesară o deviere în urma unei CFP în orice moment al zborului. <p>(b) În scopul selectării vertiporturilor și a locațiilor prevăzute pentru deviere în</p>	<p>UAM.OP.MVCA.192 Schema de combustibil/energie – selectarea vertiporturilor și a locațiilor prevăzute pentru deviere</p> <p>(a) PIC selectează și specifică în planul de zbor operațional și, dacă este necesar, în planul de zbor ATS, pentru operațiuni normale, inclusiv pregătirea, și în scopul devierii de la rută:</p> <ol style="list-style-type: none"> cel puțin două opțiuni de aterizare în condiții de siguranță la destinație, care pot fi atinse din punctul de angajare în aterizare; și unul sau mai multe vertiporturi sau locații prevăzute pentru deviere pentru a asigura aterizarea în condiții de siguranță în cazul în care este necesară o deviere în urma unei CFP în orice moment al zborului. <p>(b) În scopul selectării vertiporturilor și a locațiilor prevăzute pentru deviere în</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>conformitate cu litera (a), PIC analizează dacă:</p> <p>1. condițiile meteorologice reale și prognozate indică faptul că, la momentul estimat de utilizare, condițiile la vertiporturile și în locațiile prevăzute pentru deviere selectate vor fi la nivelul sau peste nivelul minimelor aplicabile stabilite în conformitate cu punctul UAM.OP.MVCA.111;</p> <p>2. CMP al VCA permite debarcarea în condiții de siguranță în vertiporturile sau la locațiile prevăzute pentru deviere selectate;</p> <p>3. sunt deținute toate aprobările operaționale suplimentare necesare.</p> <p>(c) PIC aplică marje de siguranță adecvate planificării zborurilor pentru a lua în considerare posibila deteriorare a condițiilor meteorologice la ora estimată de aterizare în comparație cu prognozele disponibile.</p>	<p>conformitate cu litera (a), PIC analizează dacă:</p> <p>1. condițiile meteorologice reale și prognozate indică faptul că, la momentul estimat de utilizare, condițiile la vertiporturile și în locațiile prevăzute pentru deviere selectate vor fi la nivelul sau peste nivelul minimelor aplicabile stabilite în conformitate cu punctul UAM.OP.MVCA.111;</p> <p>2. CMP al VCA permite debarcarea în condiții de siguranță în vertiporturile sau la locațiile prevăzute pentru deviere selectate;</p> <p>3. sunt deținute toate aprobările operaționale suplimentare necesare.</p> <p>(c) PIC aplică marje de siguranță adecvate planificării zborurilor pentru a lua în considerare posibila deteriorare a condițiilor meteorologice la ora estimată de aterizare în comparație cu prognozele disponibile.</p>		
<p>UAM.OP.MVCA.193 Opțiuni de aterizare în condiții de siguranță la destinație</p> <p>PIC se angajează să aterizeze la una dintre opțiunile de aterizare în condiții de siguranță în conformitate cu punctul UAM.OP.MVCA.192, atunci când evaluarea actuală a condițiilor meteorologice, a condițiilor de trafic și a altor condiții operaționale indică faptul că se poate efectua o aterizare în condiții de</p>	<p>UAM.OP.MVCA.193 Opțiuni de aterizare în condiții de siguranță la destinație</p> <p>PIC se angajează să aterizeze la una dintre opțiunile de aterizare în condiții de siguranță în conformitate cu punctul UAM.OP.MVCA.192, atunci când evaluarea actuală a condițiilor meteorologice, a condițiilor de trafic și a altor condiții operaționale indică faptul că se poate efectua o aterizare în condiții de</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
siguranță la locul de aterizare prevăzut, la ora estimată de utilizare.	siguranță la locul de aterizare prevăzut, la ora estimată de utilizare.		
<p>UAM.OP.MVCA.200 Realimentarea sau extragerea combustibilului unei VCA în regim special</p> <p>(a) Realimentarea sau extragerea combustibilului în regim special se efectuează numai în cazul în care operatorul IAM:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. a elaborat proceduri standard de operare pe baza unei evaluări a riscurilor; și 2. a instituit un program de formare pentru personalul său implicat în astfel de operațiuni. <p>(b) Realimentarea sau extragerea combustibilului în regim special se aplică în cazul:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. realimentării cu unitățile de portanță și de propulsie pornite; 2. realimentării/extragerii combustibilului pe durata îmbarcării, a debarcării sau în timp ce pasagerii se află la bord; și 3. realimentării/extragerii combustibilului de tip fracțiune largă. <p>(c) Procedurile de realimentare cu unitățile de portanță și de propulsie pornite și orice modificare a acestor proceduri necesită aprobarea prealabilă a autorității competente.</p>	<p>UAM.OP.MVCA.200 Realimentarea sau extragerea combustibilului unei VCA în regim special</p> <p>(a) Realimentarea sau extragerea combustibilului în regim special se efectuează numai în cazul în care operatorul IAM:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. a elaborat proceduri standard de operare pe baza unei evaluări a riscurilor; și 2. a instituit un program de formare pentru personalul său implicat în astfel de operațiuni. <p>(b) Realimentarea sau extragerea combustibilului în regim special se aplică în cazul:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. realimentării cu unitățile de portanță și de propulsie pornite; 2. realimentării/extragerii combustibilului pe durata îmbarcării, a debarcării sau în timp ce pasagerii se află la bord; și 3. realimentării/extragerii combustibilului de tip fracțiune largă. <p>(c) Procedurile de realimentare cu unitățile de portanță și de propulsie pornite și orice modificare a acestor proceduri necesită aprobarea prealabilă a autorității competente.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>UAM.OP.MVCA.205 Încărcarea sau schimbarea bateriilor VCA în timp ce pasagerii se îmbarcă, se află la bord sau debarcă</p> <p>(a) Încărcarea sau schimbarea bateriilor VCA în timpul îmbarcării, al prezenței la bord sau al debarcării pasagerilor se efectuează numai dacă operatorul IAM:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. a elaborat proceduri standard de operare pe baza unei evaluări a riscurilor; și 2. a instituit un program de formare pentru personalul său implicat în astfel de operațiuni. 	<p>UAM.OP.MVCA.205 Încărcarea sau schimbarea bateriilor VCA în timp ce pasagerii se îmbarcă, se află la bord sau debarcă</p> <p>(a) Încărcarea sau schimbarea bateriilor VCA în timpul îmbarcării, al prezenței la bord sau al debarcării pasagerilor se efectuează numai dacă operatorul IAM:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. a elaborat proceduri standard de operare pe baza unei evaluări a riscurilor; și 2. a instituit un program de formare pentru personalul său implicat în astfel de operațiuni. 	Compatibil	
<p>UAM.OP.MVCA.216 Folosirea căștii</p> <p>(a) Fiecare pilot care trebuie să fie prezent la postul său alocat poartă o cască cu microfon sau un dispozitiv echivalent. Casca se folosește ca dispozitiv principal pentru comunicațiile vocale cu unitățile ATS.</p> <p>(b) Poziția microfonului sau a dispozitivului echivalent în carlingă trebuie să permită utilizarea acestuia pentru radiocomunicații bidirecționale atunci când VCA rulează prin propulsie proprie și ori de câte ori PIC consideră necesar.</p>	<p>UAM.OP.MVCA.216 Folosirea căștii</p> <p>(a) Fiecare pilot care trebuie să fie prezent la postul său alocat poartă o cască cu microfon sau un dispozitiv echivalent. Casca se folosește ca dispozitiv principal pentru comunicațiile vocale cu unitățile ATS.</p> <p>(b) Poziția microfonului sau a dispozitivului echivalent în carlingă trebuie să permită utilizarea acestuia pentru radiocomunicații bidirecționale atunci când VCA rulează prin propulsie proprie și ori de câte ori PIC consideră necesar.</p>	Compatibil	
<p>UAM.OP.MVCA.220 Mijloace de asistență pentru evacuarea de urgență</p> <p>Operatorul IAM stabilește proceduri prin care să se asigure că, înainte de rularea la sol sau de mișcarea la sol, înainte de decolare și aterizare și atunci când este sigur și posibil, se armează toate mijloacele de</p>	<p>UAM.OP.MVCA.220 Mijloace de asistență pentru evacuarea de urgență</p> <p>Operatorul IAM stabilește proceduri prin care să se asigure că, înainte de rularea la sol sau de mișcarea la sol, înainte de decolare și aterizare și atunci când este sigur și posibil, se armează toate mijloacele de</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>asistență pentru evacuarea de urgență care se declanșează automat.</p>	<p>asistență pentru evacuarea de urgență care se declanșează automat.</p>		
<p>UAM.OP.MVCA.225 Scaune, centuri de siguranță și sisteme de reținere (a) Piloți În timpul decolării și aterizării și ori de câte ori PIC consideră că este necesar din motive de siguranță, fiecare pilot este asigurat corespunzător cu toate centurile de siguranță și sistemele de reținere prevăzute. (b) Pasageri 1. Înainte de decolare și aterizare și în timpul rulării la sol sau al mișcării la sol, precum și ori de câte ori se consideră necesar din motive de siguranță, PIC trebuie să se asigure că fiecare pasager aflat la bord este așezat pe locul său și are centura de siguranță sau sistemul de reținere cuplat corespunzător. 2. Operatorul IAM trebuie să dispună ca ocuparea unui scaun al aeronavei de către mai mult de o persoană să fie permisă numai pe anumite scaune. PIC se asigură că ocuparea unui scaun de către mai mult de o persoană este permisă numai pentru un adult și un copil de vârstă mică, acesta din urmă fiind asigurat corespunzător cu o centură suplimentară ventrală sau cu alt dispozitiv de siguranță.</p>	<p>UAM.OP.MVCA.225 Scaune, centuri de siguranță și sisteme de reținere (a) Piloți În timpul decolării și aterizării și ori de câte ori PIC consideră că este necesar din motive de siguranță, fiecare pilot este asigurat corespunzător cu toate centurile de siguranță și sistemele de reținere prevăzute. (b) Pasageri 1. Înainte de decolare și aterizare și în timpul rulării la sol sau al mișcării la sol, precum și ori de câte ori se consideră necesar din motive de siguranță, PIC trebuie să se asigure că fiecare pasager aflat la bord este așezat pe locul său și are centura de siguranță sau sistemul de reținere cuplat corespunzător. 2. Operatorul IAM trebuie să dispună ca ocuparea unui scaun al aeronavei de către mai mult de o persoană să fie permisă numai pe anumite scaune. PIC se asigură că ocuparea unui scaun de către mai mult de o persoană este permisă numai pentru un adult și un copil de vârstă mică, acesta din urmă fiind asigurat corespunzător cu o centură suplimentară ventrală sau cu alt dispozitiv de siguranță.</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>UAM.OP.MVCA.230 Asigurarea compartimentului pentru pasageri</p> <p>(a) Operatorul IAM trebuie să instituie proceduri prin care să asigure că, înainte de rularea la sol sau mișcarea la sol, decolare și aterizare, toate ieșirile și căile de evacuare sunt libere.</p> <p>(b) PIC se asigură că, înainte de decolare și aterizare și ori de câte ori se consideră necesar din motive de siguranță, toate echipamentele și bagajele sunt depozitate și asigurate corespunzător.</p>	<p>UAM.OP.MVCA.230 Asigurarea compartimentului pentru pasageri</p> <p>(a) Operatorul IAM trebuie să instituie proceduri prin care să asigure că, înainte de rularea la sol sau mișcarea la sol, decolare și aterizare, toate ieșirile și căile de evacuare sunt libere.</p> <p>(b) PIC se asigură că, înainte de decolare și aterizare și ori de câte ori se consideră necesar din motive de siguranță, toate echipamentele și bagajele sunt depozitate și asigurate corespunzător.</p>	Compatibil	
<p>UAM.OP.MVCA.235 Veste de salvare</p> <p>Operatorul IAM stabilește proceduri pentru a se asigura că, la operarea unei VCA deasupra apei, durata zborului și condițiile care urmează să fie întâlnite în timpul zborului sunt luate în considerare în mod corespunzător atunci când se decide dacă toți ocupanții aeronavei trebuie să poarte veste de salvare.</p>	<p>UAM.OP.MVCA.235 Veste de salvare</p> <p>Operatorul IAM stabilește proceduri pentru a se asigura că, la operarea unei VCA deasupra apei, durata zborului și condițiile care urmează să fie întâlnite în timpul zborului sunt luate în considerare în mod corespunzător atunci când se decide dacă toți ocupanții aeronavei trebuie să poarte veste de salvare.</p>	Compatibil	
<p>UAM.OP.MVCA.240 Fumatul la bord</p> <p>PIC nu permite niciodată fumatul la bord.</p>	<p>UAM.OP.MVCA.240 Fumatul la bord</p> <p>PIC nu permite niciodată fumatul la bord.</p>	Compatibil	
<p>UAM.OP.MVCA.245 Condiții meteorologice</p> <p>(a) PIC:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. inițiază zborul sau 2. dacă este cazul, continuă zborul dincolo de punctul de la care se aplică un plan de 	<p>UAM.OP.MVCA.245 Condiții meteorologice</p> <p>(a) PIC:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. inițiază zborul sau 2. dacă este cazul, continuă zborul dincolo de punctul de la care se aplică un plan de 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>zbor ATS revizuit în cazul unei replanificări în timpul zborului;</p> <p>3. continuă către vertiportul de destinație planificat,numai atunci când rapoartele meteorologice actuale sau o combinație de rapoarte și prognoze actuale indică faptul că condițiile meteorologice preconizate la vertiportul de plecare, de-a lungul rutei de zbor și la vertiportul de destinație, la momentul sosirii, sunt conforme cu minimele planificate stabilite în conformitate cu punctul UAM.OP. sau superioare acestora. MVCA.111.</p>	<p>zbor ATS revizuit în cazul unei replanificări în timpul zborului;</p> <p>3. continuă către vertiportul de destinație planificat,numai atunci când rapoartele meteorologice actuale sau o combinație de rapoarte și prognoze actuale indică faptul că condițiile meteorologice preconizate la vertiportul de plecare, de-a lungul rutei de zbor și la vertiportul de destinație, la momentul sosirii, sunt conforme cu minimele planificate stabilite în conformitate cu punctul UAM.OP. sau superioare acestora. MVCA.111.</p>		
<p>UAM.OP.MVCA.285 Utilizarea oxigenului suplimentar</p> <p>PIC se asigură că toți piloții implicați în îndeplinirea sarcinilor esențiale pentru operarea în siguranță a VCA în timpul zborului utilizează permanent oxigen suplimentar ori de câte ori altitudinea cabinei depășește 10 000 ft mai mult de 30 de minute și ori de câte ori altitudinea cabinei depășește 13 000 ft.</p>	<p>UAM.OP.MVCA.285 Utilizarea oxigenului suplimentar</p> <p>PIC se asigură că toți piloții implicați în îndeplinirea sarcinilor esențiale pentru operarea în siguranță a VCA în timpul zborului utilizează permanent oxigen suplimentar ori de câte ori altitudinea cabinei depășește 10 000 ft mai mult de 30 de minute și ori de câte ori altitudinea cabinei depășește 13 000 ft.</p>	Compatibil	
<p>UAM.OP.MVCA.295 Utilizarea sistemului de evitare a coliziunii în zbor (ACAS)</p> <p>Atunci când ACAS este instalat și în stare de funcțiune, operatorul IAM stabilește proceduri operaționale și programe de pregătire astfel încât echipajul de zbor să fie pregătit în mod corespunzător pentru evitarea coliziunilor și să fie calificat pentru utilizarea de echipamente ACAS II.</p>	<p>UAM.OP.MVCA.295 Utilizarea sistemului de evitare a coliziunii în zbor (ACAS)</p> <p>Atunci când ACAS este instalat și în stare de funcțiune, operatorul IAM stabilește proceduri operaționale și programe de pregătire astfel încât echipajul de zbor să fie pregătit în mod corespunzător pentru evitarea coliziunilor și să fie calificat pentru utilizarea de echipamente ACAS II.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>ERFORMANȚELE ȘI LIMITĂRILE DE OPERARE ALE AERONAVELOR CU CAPACITATE VTOL (VCA)</p> <p>UAM.POL.VCA.050 Domeniul de aplicare Prezentul capitol stabilește cerințele de performanță și limitările de operare pentru operațiunile IAM cu aeronave cu capacitate VTOL (VCA).</p>	<p>ERFORMANȚELE ȘI LIMITĂRILE DE OPERARE ALE AERONAVELOR CU CAPACITATE VTOL (VCA)</p> <p>UAM.POL.VCA.050 Domeniul de aplicare Prezentul capitol stabilește cerințele de performanță și limitările de operare pentru operațiunile IAM cu aeronave cu capacitate VTOL (VCA).</p>	Compatibil	
<p>UAM.POL.VCA.100 Tipul de operațiune VCA se operează în conformitate cu cerințele de performanță aplicabile pentru tipul de operațiune care urmează să fie efectuată.</p>	<p>UAM.POL.VCA.100 Tipul de operațiune VCA se operează în conformitate cu cerințele de performanță aplicabile pentru tipul de operațiune care urmează să fie efectuată.</p>	Compatibil	
<p>UAM.POL.VCA.105 Date privind performanța aeronavelor cu capacitate VTOL (VCA) VCA este operată în conformitate cu datele privind performanța certificate și cu limitările conținute în AFM.</p>	<p>UAM.POL.VCA.105 Date privind performanța aeronavelor cu capacitate VTOL (VCA) VCA este operată în conformitate cu datele privind performanța certificate și cu limitările conținute în AFM.</p>	Compatibil	
<p>UAM.POL.VCA.110 Cerințe generale de performanță (a) Masa VCA: 1. la începutul decolării; sau 2. în eventualitatea unei replanificări în timpul zborului la punctul de la care se aplică planul de zbor operațional revizuit, nu trebuie să fie mai mare decât masa la care pot fi respectate cerințele prezentei subpărți pentru zborul care trebuie efectuat, luându-se în calcul reducerile prevăzute ale masei</p>	<p>UAM.POL.VCA.110 Cerințe generale de performanță (a) Masa VCA: 1. la începutul decolării; sau 2. în eventualitatea unei replanificări în timpul zborului la punctul de la care se aplică planul de zbor operațional revizuit, nu trebuie să fie mai mare decât masa la care pot fi respectate cerințele prezentei subpărți pentru zborul care trebuie efectuat, luându-se în calcul reducerile prevăzute ale</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>pe parcursul zborului și largarea combustibilului, după caz.</p> <p>(b) Datele de performanță aprobate cuprinse în AFM sunt folosite pentru a determina conformitatea cu cerințele prezentei subpărți, completate, după caz, cu alte date prevăzute în cerințele relevante. Operatorul IAM trebuie să specifice astfel de alte date în manualul de operațiuni (MO). La aplicarea factorilor prevăzuți în prezenta subparte, se consideră că orice factori operaționali deja încorporați în datele privind performanța conținute în AFM evită dubla aplicare a factorilor.</p> <p>(c) Atunci când se demonstrează conformitatea cu cerințele prezentei subpărți, se iau în considerare următorii parametri:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. masa VCA; 2. configurația VCA; 3. condițiile de mediu, în special: <ol style="list-style-type: none"> (i) altitudinea densimetrică; (ii) vântul: <ol style="list-style-type: none"> A. cu excepția cazurilor prevăzute la litera (C), pentru decolare, traiectoria de decolare și aterizare, corecția pentru vânt nu trebuie să fie mai mare de 50 % din orice componentă raportată a unui vânt constant de față de minimum 5 noduri; B. atunci când decolarea și aterizarea cu o componentă a vântului de coadă este permisă în AFM și în toate cazurile pentru traiectoria de decolare, corecția pentru 	<p>masei pe parcursul zborului și largarea combustibilului, după caz.</p> <p>(b) Datele de performanță aprobate cuprinse în AFM sunt folosite pentru a determina conformitatea cu cerințele prezentei subpărți, completate, după caz, cu alte date prevăzute în cerințele relevante. Operatorul IAM trebuie să specifice astfel de alte date în manualul de operațiuni (MO). La aplicarea factorilor prevăzuți în prezenta subparte, se consideră că orice factori operaționali deja încorporați în datele privind performanța conținute în AFM evită dubla aplicare a factorilor.</p> <p>(c) Atunci când se demonstrează conformitatea cu cerințele prezentei subpărți, se iau în considerare următorii parametri:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. masa VCA; 2. configurația VCA; 3. condițiile de mediu, în special: <ol style="list-style-type: none"> (i) altitudinea densimetrică; (ii) vântul: <ol style="list-style-type: none"> A. cu excepția cazurilor prevăzute la litera (C), pentru decolare, traiectoria de decolare și aterizare, corecția pentru vânt nu trebuie să fie mai mare de 50 % din orice componentă raportată a unui vânt constant de față de minimum 5 noduri; B. atunci când decolarea și aterizarea cu o componentă a vântului de coadă este permisă în AFM și în toate cazurile pentru traiectoria de decolare, corecția pentru 		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>vântul de coadă nu trebuie să fie mai mică de 150 % din componenta raportată a vântului;</p> <p>C. atunci când echipamentele precise de măsurare a vântului permit măsurarea exactă a vitezei vântului în punctul decolării și aterizării, componente ale vântului care depășesc 50 % pot fi luate în calcul de către operatorul IAM, cu condiția ca acesta să demonstreze autorității competente că proximitatea FATO și îmbunătățirile aduse acurateței echipamentului de măsurare a vântului oferă un nivel echivalent de siguranță;</p> <p>4. tehnici de operare; și</p> <p>5. operarea oricărui sistem care are un efect advers asupra performanței VCA.</p>	<p>vântul de coadă nu trebuie să fie mai mică de 150 % din componenta raportată a vântului;</p> <p>C. atunci când echipamentele precise de măsurare a vântului permit măsurarea exactă a vitezei vântului în punctul decolării și aterizării, componente ale vântului care depășesc 50 % pot fi luate în calcul de către operatorul IAM, cu condiția ca acesta să demonstreze autorității competente că proximitatea FATO și îmbunătățirile aduse acurateței echipamentului de măsurare a vântului oferă un nivel echivalent de siguranță;</p> <p>4. tehnici de operare; și</p> <p>5. operarea oricărui sistem care are un efect advers asupra performanței VCA.</p>		
<p>UAM.POL.VCA.115 Luarea în considerare a obstacolării</p> <p>Pentru operațiunile înspre/dinspre zonele de apropiere finală și de decolare (FATO), operatorul IAM trebuie, în timpul planificării prealabile zborului și în scopul calculelor distanței de trecere peste obstacole:</p> <p>(a) să ia în calcul un obstacol localizat după FATO, pe traiectoria de decolare sau pe traiectoria de zbor pentru apropierea întreruptă dacă distanța laterală a acestuia față de cel mai apropiat punct de pe suprafața aflată sub traiectoria de zbor planificată nu este mai mare decât:</p>	<p>UAM.POL.VCA.115 Luarea în considerare a obstacolării</p> <p>Pentru operațiunile înspre/dinspre zonele de apropiere finală și de decolare (FATO), operatorul IAM trebuie, în timpul planificării prealabile zborului și în scopul calculelor distanței de trecere peste obstacole:</p> <p>(a) să ia în calcul un obstacol localizat după FATO, pe traiectoria de decolare sau pe traiectoria de zbor pentru apropierea întreruptă dacă distanța laterală a acestuia față de cel mai apropiat punct de pe suprafața aflată sub traiectoria de zbor planificată nu este mai mare decât:</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>1. pentru zborurile care urmează să fie efectuate în conformitate cu VFR:</p> <p>(i) „$0,75 \times D$”;</p> <p>(ii) plus, cea mai mare valoare dintre „$0,25 \times D$” sau „3 m”;</p> <p>(iii) precum și:</p> <p>A. $0,10 \times$ distanța DR pentru operațiuni VFR pe timp de zi; sau</p> <p>B. rezervat;</p> <p>(b) să ia în calcul un obstacol situat în zona de tranziție laterală sau de rezervă pentru decolări utilizând o procedură de rezervă sau o procedură de tranziție laterală, în cazul în care distanța laterală a acestuia față de cel mai apropiat punct de pe suprafața de sub traiectoria de zbor avută în vedere nu este mai mare de:</p> <p>1. „$0,75 \times D$”;</p> <p>2. plus, cea mai mare valoare dintre „$0,25 \times D$” sau „3 m”;</p> <p>3. plus:</p> <p>(i) $0,10 \times$ distanța DR pentru operațiuni VFR pe timp de zi; sau</p> <p>(ii) rezervat;</p> <p>(c) să nu ia în calcul obstacolele localizate după FATO, pe traiectoria de decolare sau pe traiectoria de apropiere întreruptă dacă distanța laterală a acestora față de cel mai apropiat punct de pe suprafața aflată sub traiectoria de zbor planificată este mai mare decât:</p> <p>1. $3 \times D$, pentru operațiunile VFR pe timp de zi, dacă pe parcursul urcării se</p>	<p>1. pentru zborurile care urmează să fie efectuate în conformitate cu VFR:</p> <p>(i) „$0,75 \times D$”;</p> <p>(ii) plus, cea mai mare valoare dintre „$0,25 \times D$” sau „3 m”;</p> <p>(iii) precum și $0,10 \times$ distanța DR pentru operațiuni VFR pe timp de zi; sau</p> <p>(b) să ia în calcul un obstacol situat în zona de tranziție laterală sau de rezervă pentru decolări utilizând o procedură de rezervă sau o procedură de tranziție laterală, în cazul în care distanța laterală a acestuia față de cel mai apropiat punct de pe suprafața de sub traiectoria de zbor avută în vedere nu este mai mare de:</p> <p>1. „$0,75 \times D$”;</p> <p>2. plus, cea mai mare valoare dintre „$0,25 \times D$” sau „3 m”;</p> <p>3. plus $0,10 \times$ distanța DR pentru operațiuni VFR pe timp de zi; sau;</p> <p>(c) să nu ia în calcul obstacolele localizate după FATO, pe traiectoria de decolare sau pe traiectoria de apropiere întreruptă dacă distanța laterală a acestora față de cel mai apropiat punct de pe suprafața aflată sub traiectoria de zbor planificată este mai mare decât $3 \times D$, pentru operațiunile VFR pe timp de zi, dacă pe parcursul urcării se garantează că se obține precizia de navigație pe baza reperelor vizuale corespunzătoare;</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>garantează că se obține precizia de navigație pe baza reperelor vizuale corespunzătoare; 2. Rezervat.</p>			
<p>UAM.POL.VCA.120 Decolarea (a) Masa VCA la decolare nu trebuie să depășească masa maximă la decolare specificată în AFM pentru procedura sau procedurile certificate de decolare care urmează a fi utilizate. (b) Operatorul IAM ia în considerare: 1. parametrii corespunzători de la punctul UAM.POL.VCA.110 litera (c); și 2. obstacolele identificate în conformitate cu punctul UAM.POL.VCA.115. (c) În plus, pentru operațiunile cu VCA dintr-o FATO: 1. masa la decolare trebuie să permită: (i) posibilitatea întreruperii decolării și aterizării pe FATO în cazul unei CFP confirmare la sau înainte de punctul de decizie pentru decolare (TDP); (ii) ca distanța necesară pentru decolare întreruptă (RTODRV) să nu depășească distanța disponibilă pentru decolare întreruptă (RTODAV); și (iii) TODRV nu poate depăși TODAV decât dacă VCA, cu o CFP recunoscută la sau înainte de TDP, atunci când continuă decolarea, poate să treacă peste toate obstacolele până la sfârșitul TODRH cu o marjă verticală de minim 10,7 m (35 ft).</p>	<p>UAM.POL.VCA.120 Decolarea (a) Masa VCA la decolare nu trebuie să depășească masa maximă la decolare specificată în AFM pentru procedura sau procedurile certificate de decolare care urmează a fi utilizate. (b) Operatorul IAM ia în considerare: 1. parametrii corespunzători de la punctul UAM.POL.VCA.110 litera (c); și 2. obstacolele identificate în conformitate cu punctul UAM.POL.VCA.115. (c) În plus, pentru operațiunile cu VCA dintr-o FATO: 1. masa la decolare trebuie să permită: (i) posibilitatea întreruperii decolării și aterizării pe FATO în cazul unei CFP confirmare la sau înainte de punctul de decizie pentru decolare (TDP); (ii) ca distanța necesară pentru decolare întreruptă (RTODRV) să nu depășească distanța disponibilă pentru decolare întreruptă (RTODAV); și (iii) TODRV nu poate depăși TODAV decât dacă VCA, cu o CFP recunoscută la sau înainte de TDP, atunci când continuă decolarea, poate să treacă peste toate obstacolele până la sfârșitul TODRH cu o marjă verticală de minim 10,7 m (35 ft).</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>2. Acea parte a decolării până la TDP, inclusiv, se execută în contact vizual cu suprafața, astfel încât să poată fi executată o decolare întreruptă în condiții de siguranță.</p> <p>(d) Pentru decolările care utilizează o procedură de rezervă sau de tranziție laterală, cu o CFP recunoscută la sau înainte de TDP, toate obstacolele din zona de rezervă sau de tranziție laterală trebuie depășite cu o marjă adecvată.</p>	<p>2. Acea parte a decolării până la TDP, inclusiv, se execută în contact vizual cu suprafața, astfel încât să poată fi executată o decolare întreruptă în condiții de siguranță.</p> <p>(d) Pentru decolările care utilizează o procedură de rezervă sau de tranziție laterală, cu o CFP recunoscută la sau înainte de TDP, toate obstacolele din zona de rezervă sau de tranziție laterală trebuie depășite cu o marjă adecvată.</p>		
<p>UAM.POL.VCA.125 Traectoria de decolare</p> <p>(a) De la sfârșitul distanței de decolare necesare pentru VCA (TODRV), în urma unei CFP recunoscute la sau după punctul de decizie pentru decolare (TDP):</p> <p>1. masa la decolare trebuie să fie astfel încât traiectoria de decolare să asigure o distanță de trecere verticală, deasupra tuturor obstacolelor situate pe traiectoria de urcare, de cel puțin 10,7 m (35 ft) pentru operațiuni în condiții VFR pe timp de zi;</p> <p>2. atunci când se efectuează o schimbare de direcție mai mare de 15°, se ia în considerare capacitatea de a menține gradientul de urcare pentru a respecta cerințele de trecere peste obstacole în conformitate cu AFM; Această schimbare de direcție nu se inițiază înaintea atingerii înălțimii de 61 m (200 ft) deasupra suprafeței de decolare decât în cazul în care</p>	<p>UAM.POL.VCA.125 Traectoria de decolare</p> <p>(a) De la sfârșitul distanței de decolare necesare pentru VCA (TODRV), în urma unei CFP recunoscute la sau după punctul de decizie pentru decolare (TDP):</p> <p>1. masa la decolare trebuie să fie astfel încât traiectoria de decolare să asigure o distanță de trecere verticală, deasupra tuturor obstacolelor situate pe traiectoria de urcare, de cel puțin 10,7 m (35 ft) pentru operațiuni în condiții VFR pe timp de zi;</p> <p>2. atunci când se efectuează o schimbare de direcție mai mare de 15°, se ia în considerare capacitatea de a menține gradientul de urcare pentru a respecta cerințele de trecere peste obstacole în conformitate cu AFM; Această schimbare de direcție nu se inițiază înaintea atingerii înălțimii de 61 m (200 ft) deasupra suprafeței de decolare decât în cazul în care</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>face parte dintr-o procedură aprobată din AFM.</p> <p>(b) Atunci când se demonstrează conformitatea cu litera (a), parametrii relevanți de la punctul UAM.POL.VCA.110 litera (c) se iau în considerare la vertiport, la locația prevăzută pentru deviere sau la locul de operare de plecare.</p>	<p>face parte dintr-o procedură aprobată din AFM.</p> <p>(b) Atunci când se demonstrează conformitatea cu litera (a), parametrii relevanți de la punctul UAM.POL.VCA.110 litera (c) se iau în considerare la vertiport, la locația prevăzută pentru deviere sau la locul de operare de plecare.</p>		
<p>UAM.POL.VCA.130 Zbor pe rută</p> <p>(a) Masa VCA și traiectoria de zbor în toate punctele de-a lungul rutei după o defecțiune critică pentru performanță (CFP), ținând seama de condițiile meteorologice preconizate pentru zbor, trebuie să permită respectarea următoarelor cerințe:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Rezervat. 2. Rezervat. 3. Masa VCA trebuie să permită efectuarea de operațiuni la nivelul minim stabilit în conformitate cu punctul SERA.5005 litera (f) din anexa (partea SERA) la Regulamentul (UE) nr. 923/2012 și coborârea de la altitudinea de croazieră până la punctul de decizie pentru aterizare (LDP) de deasupra vertiportului, a locației prevăzute pentru deviere sau a locului de operare unde se poate efectua aterizarea în conformitate cu punctul UAM.POL.VCA.135. <p>(b) Atunci când se demonstrează conformitatea cu litera (a), se aplică toate dispozițiile următoare:</p>	<p>UAM.POL.VCA.130 Zbor pe rută</p> <p>(a) Masa VCA și traiectoria de zbor în toate punctele de-a lungul rutei după o defecțiune critică pentru performanță (CFP), ținând seama de condițiile meteorologice preconizate pentru zbor, trebuie să permită respectarea masei VCA trebuie să permită efectuarea de operațiuni la nivelul minim stabilit în conformitate cu punctul SERA.5005 litera (f) din CT-SERA aprobate prin Ordinul Directorului AAC nr. 39/GEN din 09.09.2025 și coborârea de la altitudinea de croazieră până la punctul de decizie pentru aterizare (LDP) de deasupra vertiportului, a locației prevăzute pentru deviere sau a locului de operare unde se poate efectua aterizarea în conformitate cu punctul UAM.POL.VCA.135.</p> <p>(b) Atunci când se demonstrează conformitatea cu litera (a), se aplică toate dispozițiile următoare:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. se presupune că CFP se produce în punctul cel mai critic de-a lungul rutei; 	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>1. se presupune că CFP se produce în punctul cel mai critic de-a lungul rutei;</p> <p>2. se iau în calcul efectele vântului asupra traiectoriei de zbor;</p> <p>3. largarea combustibilului, dacă este cazul, se planifică să fie efectuată numai în măsura în care permite ajungerea la vertiport, la locația prevăzută pentru deviere sau la locul de operare cu rezervele de combustibil/energie impuse și folosind o procedură sigură; și</p> <p>4. largarea combustibilului, dacă este cazul, nu se planifică la o altitudine mai mică de 300 m (1 000 ft) deasupra solului.</p>	<p>2. se iau în calcul efectele vântului asupra traiectoriei de zbor;</p> <p>3. largarea combustibilului, dacă este cazul, se planifică să fie efectuată numai în măsura în care permite ajungerea la vertiport, la locația prevăzută pentru deviere sau la locul de operare cu rezervele de combustibil/energie impuse și folosind o procedură sigură; și</p> <p>4. largarea combustibilului, dacă este cazul, nu se planifică la o altitudine mai mică de 300 m (1 000 ft) deasupra solului.</p>		
<p>UAM.POL.VCA.135 Aterizarea</p> <p>(a) Masa de aterizare a VCA la ora estimată de aterizare nu poate depăși masa maximă indicată în AFM pentru procedura certificată de aterizare care urmează a fi utilizată.</p> <p>(b) Operatorul IAM ia în considerare:</p> <p>1. parametri relevanți de la punctul UAM.POL.VCA.110 litera (c); și</p> <p>2. obstacolele identificate în conformitate cu punctul UAM.POL.VCA.115.</p> <p>(c) În cazul confirmării unei defecțiuni critice pentru performanță (CFP) la sau înainte de punctul de decizie pentru aterizare (LDP), este posibilă fie aterizarea și oprirea pe pistă sau în FATO, fie efectuarea unei aterizări întrerupte cu depășirea tuturor obstacolelor de pe</p>	<p>UAM.POL.VCA.135 Aterizarea</p> <p>(a) Masa de aterizare a VCA la ora estimată de aterizare nu poate depăși masa maximă indicată în AFM pentru procedura certificată de aterizare care urmează a fi utilizată.</p> <p>(b) Operatorul IAM ia în considerare:</p> <p>1. parametri relevanți de la punctul UAM.POL.VCA.110 litera (c); și</p> <p>2. obstacolele identificate în conformitate cu punctul UAM.POL.VCA.115.</p> <p>(c) În cazul confirmării unei defecțiuni critice pentru performanță (CFP) la sau înainte de punctul de decizie pentru aterizare (LDP), este posibilă fie aterizarea și oprirea pe pistă sau în FATO, fie efectuarea unei aterizări întrerupte cu depășirea tuturor obstacolelor de pe</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>traiectoria de zbor cu o distanță verticală de 10,7 m (35 ft).</p> <p>(d) În cazul confirmării unei CFP în orice punct la sau după LDP, este posibilă aterizarea și oprirea pe pistă sau în FATO cu depășirea tuturor obstacolelor de pe traiectoria de apropiere.</p>	<p>traiectoria de zbor cu o distanță verticală de 10,7 m (35 ft).</p> <p>(d) În cazul confirmării unei CFP în orice punct la sau după LDP, este posibilă aterizarea și oprirea pe pistă sau în FATO cu depășirea tuturor obstacolelor de pe traiectoria de apropiere.</p>		
<p>UAM.POL.VCA.140 Masa, centrajul și încărcarea</p> <p>(a) În orice fază a operării, încărcarea, masa și centrul de greutate (CG) ale VCA trebuie să respecte limitările indicate în AFM sau în manualul de operațiuni, în cazul în care acesta este mai restrictiv.</p> <p>(b) Operatorul IAM stabilește masa și CG al oricărei aeronave prin cântărire efectivă înainte de punerea în funcțiune inițială și apoi la intervale de 4 ani, în cazul în care se folosesc mase individuale ale VCA, sau la intervale de 9 ani, în cazul în care se folosesc masele flotei de aeronave. Efectele cumulate ale modificărilor și reparațiilor asupra masei și centrajului aeronavei trebuie să fie luate în considerare și documentate corespunzător. VCA trebuie recântărită dacă efectul modificărilor asupra masei și centrajului său nu se cunoaște cu precizie.</p> <p>(c) Cântărirea se efectuează de către producătorul aeronavei sau de către o organizație de întreținere aprobată.</p> <p>(d) Operatorul IAM determină masa tuturor elementelor de operare și a membrilor</p>	<p>UAM.POL.VCA.140 Masa, centrajul și încărcarea</p> <p>(a) În orice fază a operării, încărcarea, masa și centrul de greutate (CG) ale VCA trebuie să respecte limitările indicate în AFM sau în manualul de operațiuni, în cazul în care acesta este mai restrictiv.</p> <p>(b) Operatorul IAM stabilește masa și CG al oricărei aeronave prin cântărire efectivă înainte de punerea în funcțiune inițială și apoi la intervale de 4 ani, în cazul în care se folosesc mase individuale ale VCA, sau la intervale de 9 ani, în cazul în care se folosesc masele flotei de aeronave. Efectele cumulate ale modificărilor și reparațiilor asupra masei și centrajului aeronavei trebuie să fie luate în considerare și documentate corespunzător. VCA trebuie recântărită dacă efectul modificărilor asupra masei și centrajului său nu se cunoaște cu precizie.</p> <p>(c) Cântărirea se efectuează de către producătorul aeronavei sau de către o organizație de întreținere aprobată.</p> <p>(d) Operatorul IAM determină masa tuturor elementelor de operare și a membrilor</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>echipajului (piloți și dacă este cazul, echipajul tehnic), incluse în masa operațională a VCA goale, prin cântărire efectivă sau prin utilizarea de mase standard. Influența poziției lor asupra CG al aeronavei trebuie să fie determinată.</p> <p>(e) Operatorul IAM stabilește masa încărcăturii transportate, inclusiv orice balast, prin cântărirea efectivă sau prin determinarea masei încărcăturii transportate în conformitate cu masele standard ale pasagerilor și, dacă este cazul, ale bagajelor.</p> <p>(f) Operatorul IAM poate folosi mase standard pentru alte elemente ale încărcăturii dacă demonstrează autorității competente că aceste elemente au aceeași masă sau că masele lor se încadrează în toleranțele specificate.</p> <p>(g) Operatorul IAM determină masa încărcăturii de combustibil și/sau a unității de stocare a energiei după cum urmează:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. pentru <i>încărcătura de combustibil</i>, folosind densitatea reală sau, în cazul în care aceasta nu este cunoscută, densitatea calculată în conformitate cu o metodă specificată în manualul de operațiuni (OM); 2. pentru <i>unitatea de stocare a energiei</i>, prin cântărire sau prin utilizarea maselor standard specificate în OM. <p>(h) Operatorul IAM trebuie să se asigure că încărcarea:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. VCA se efectuează sub supravegherea personalului calificat; și 	<p>echipajului (piloți și dacă este cazul, echipajul tehnic), incluse în masa operațională a VCA goale, prin cântărire efectivă sau prin utilizarea de mase standard. Influența poziției lor asupra CG al aeronavei trebuie să fie determinată.</p> <p>(e) Operatorul IAM stabilește masa încărcăturii transportate, inclusiv orice balast, prin cântărirea efectivă sau prin determinarea masei încărcăturii transportate în conformitate cu masele standard ale pasagerilor și, dacă este cazul, ale bagajelor.</p> <p>(f) Operatorul IAM poate folosi mase standard pentru alte elemente ale încărcăturii dacă demonstrează autorității competente că aceste elemente au aceeași masă sau că masele lor se încadrează în toleranțele specificate.</p> <p>(g) Operatorul IAM determină masa încărcăturii de combustibil și/sau a unității de stocare a energiei după cum urmează:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. pentru <i>încărcătura de combustibil</i>, folosind densitatea reală sau, în cazul în care aceasta nu este cunoscută, densitatea calculată în conformitate cu o metodă specificată în manualul de operațiuni (OM); 2. pentru <i>unitatea de stocare a energiei</i>, prin cântărire sau prin utilizarea maselor standard specificate în OM. <p>(h) Operatorul IAM trebuie să se asigure că încărcarea:</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>2. încărcăturii transportate corespunde datelor utilizate la calculul masei și centrajului aeronavei.</p> <p>(i) Operatorul IAM respectă limitele structurale suplimentare, cum ar fi limitările legate de rezistența podelei, sarcina maximă pe metru liniar, masa maximă pe fiecare compartiment pentru încărcătură și limitele maxime de locuri.</p> <p>(j) Operatorul IAM trebuie să specifice în OM principiile și metodele aplicate în procesul de încărcare și în sistemul de masă și centraj, care îndeplinesc cerințele de la literele (a)-(i). Acest sistem trebuie să acopere toate tipurile de operațiuni ale operatorului care se au în vedere.</p>	<p>1. VCA se efectuează sub supravegherea personalului calificat; și</p> <p>2. încărcăturii transportate corespunde datelor utilizate la calculul masei și centrajului aeronavei.</p> <p>(i) Operatorul IAM respectă limitele structurale suplimentare, cum ar fi limitările legate de rezistența podelei, sarcina maximă pe metru liniar, masa maximă pe fiecare compartiment pentru încărcătură și limitele maxime de locuri.</p> <p>(j) Operatorul IAM trebuie să specifice în OM principiile și metodele aplicate în procesul de încărcare și în sistemul de masă și centraj, care îndeplinesc cerințele de la literele (a)-(i). Acest sistem trebuie să acopere toate tipurile de operațiuni ale operatorului care se au în vedere.</p>		
<p>UAM.POL.VCA.145 Datele privind masa și centrajul și documentația privind masa și centrajul</p> <p>(a) Operatorul IAM stabilește, înainte de fiecare zbor, datele referitoare la masă și centraj și elaborează documentația privind masa și centrajul, specificând încărcătura și repartizarea acesteia. Documentația privind masa și centrajul trebuie să permită PIC să determine dacă încărcătura și repartizarea acesteia nu depășesc limitele de masă și centraj ale aeronavei. Documentația privind masa și centrajul trebuie să conțină următoarele informații:</p>	<p>UAM.POL.VCA.145 Datele privind masa și centrajul și documentația privind masa și centrajul</p> <p>(a) Operatorul IAM stabilește, înainte de fiecare zbor, datele referitoare la masă și centraj și elaborează documentația privind masa și centrajul, specificând încărcătura și repartizarea acesteia. Documentația privind masa și centrajul trebuie să permită PIC să determine dacă încărcătura și repartizarea acesteia nu depășesc limitele de masă și centraj ale aeronavei. Documentația privind masa și centrajul trebuie să conțină următoarele informații:</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>1. înmatricularea și tipul VCA; [REDACTED] 2. identificarea, numărul și data zborului; [REDACTED] 3. numele complet al PIC; [REDACTED] 4. numele complet al persoanei care a întocmit documentația; [REDACTED] 5. masa operațională a aeronavei goale și CG corespunzător al aeronavei; [REDACTED] 6. masa combustibilului sau a unității de stocare a energiei la decolare și masa combustibilului pentru zborul pe rută; [REDACTED] 7. masa altor consumabile în afara combustibilului, dacă este cazul; [REDACTED] 8. componentele încărcăturii, inclusiv pasageri, bagaje, marfă și balast; [REDACTED] 9. masa la decolare, masa la aterizare și masa fără combustibil; [REDACTED] 10. pozițiile aplicabile ale CG al aeronavei; și [REDACTED] 11. valorile limită ale masei și ale CG. Informațiile de mai sus trebuie să fie disponibile în documentele de planificare a zborului sau în sistemele de masă și centraj. (b) Atunci când datele privind masa și centrajul și documentația privind masa și centrajul sunt generate de un sistem computerizat de masă și centraj, operatorul: 1. verifică integritatea datelor rezultate pentru a se asigura că respectivele date se încadrează în limitările prevăzute de AFM; și [REDACTED] 2. specifică instrucțiunile și procedurile de utilizare a acestui sistem în manualul său de operațiuni (MO). [REDACTED]</p>	<p>1. înmatricularea și tipul VCA; [REDACTED] 2. identificarea, numărul și data zborului; [REDACTED] 3. numele complet al PIC; [REDACTED] 4. numele complet al persoanei care a întocmit documentația; [REDACTED] 5. masa operațională a aeronavei goale și CG corespunzător al aeronavei; [REDACTED] 6. masa combustibilului sau a unității de stocare a energiei la decolare și masa combustibilului pentru zborul pe rută; [REDACTED] 7. masa altor consumabile în afara combustibilului, dacă este cazul; [REDACTED] 8. componentele încărcăturii, inclusiv pasageri, bagaje, marfă și balast; [REDACTED] 9. masa la decolare, masa la aterizare și masa fără combustibil; [REDACTED] 10. pozițiile aplicabile ale CG al aeronavei; și [REDACTED] 11. valorile limită ale masei și ale CG. Informațiile de mai sus trebuie să fie disponibile în documentele de planificare a zborului sau în sistemele de masă și centraj. (b) Atunci când datele privind masa și centrajul și documentația privind masa și centrajul sunt generate de un sistem computerizat de masă și centraj, operatorul: 1. verifică integritatea datelor rezultate pentru a se asigura că respectivele date se încadrează în limitările prevăzute de AFM; și [REDACTED] 2. specifică instrucțiunile și procedurile de utilizare a acestui sistem în manualul său de operațiuni (MO). [REDACTED]</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(c) Persoana care supraveghează încărcarea aeronavei trebuie să confirme prin semnătură olografă sau o metodă echivalentă faptul că încărcătura și repartizarea acesteia sunt în conformitate cu documentația privind masa și centrajul transmise PIC. PIC semnalează acceptarea sa prin semnătură olografă sau o metodă echivalentă.</p> <p>(d) Operatorul IAM trebuie să specifice procedurile pentru schimbări de ultim moment ale încărcăturii pentru a se asigura că:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. orice schimbare de ultim moment apărută după finalizarea documentației privind masa și centrajul trebuie adusă la cunoștința PIC și introdusă în documentele de planificare a zborului care cuprind documentația privind masa și centrajul; 2. este specificată limita maximă a numărului de pasageri sau a încărcăturii în cală care poate fi acceptată ca schimbare de ultim moment; și 3. în cazul în care se depășește numărul maxim de pasageri, se întocmește o nouă documentație privind masa și centrajul. 	<p>(c) Persoana care supraveghează încărcarea aeronavei trebuie să confirme prin semnătură olografă sau o metodă echivalentă faptul că încărcătura și repartizarea acesteia sunt în conformitate cu documentația privind masa și centrajul transmise PIC. PIC semnalează acceptarea sa prin semnătură olografă sau o metodă echivalentă.</p> <p>(d) Operatorul IAM trebuie să specifice procedurile pentru schimbări de ultim moment ale încărcăturii pentru a se asigura că:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. orice schimbare de ultim moment apărută după finalizarea documentației privind masa și centrajul trebuie adusă la cunoștința PIC și introdusă în documentele de planificare a zborului care cuprind documentația privind masa și centrajul; 2. este specificată limita maximă a numărului de pasageri sau a încărcăturii în cală care poate fi acceptată ca schimbare de ultim moment; și 3. în cazul în care se depășește numărul maxim de pasageri, se întocmește o nouă documentație privind masa și centrajul. 		
<p>SUBPARTEA D INSTRUMENTE, DATE ȘI ECHIPAMENTE SECȚIUNEA 1 Aeronave cu capacitate VTOL (VCA)</p>	<p>SUBPARTEA D INSTRUMENTE, DATE ȘI ECHIPAMENTE SECȚIUNEA 1 Aeronave cu capacitate VTOL (VCA)</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>UAM.IDE.VCA.050 Domeniul de aplicare Prezenta secțiune stabilește cerințele pentru operațiunile IAM cu aeronave cu capacitate VTOL (VCA).</p>	<p>UAM.IDE.VCA.050 Domeniul de aplicare Prezenta secțiune stabilește cerințele pentru operațiunile IAM cu aeronave cu capacitate VTOL (VCA).</p>	Compatibil	
<p>UAM.IDE.VCA.100 Instrumente și echipamente (a) Instrumentele, datele și echipamentele prevăzute în prezenta subparte, precum și în cerințele privind certificarea de tip și în cerințele privind spațiul aerian, se instalează sau se transportă în VCA în conformitate cu condițiile în care urmează să se efectueze operațiunea. Instrumentele și echipamentele prevăzute în prezentul capitol, precum și în cerințele privind certificarea de tip și în cerințele privind spațiul aerian, se aprobă în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile, cu excepția următoarelor elemente: 1. truse de prim ajutor; 2. echipamente de supraviețuire și de semnalizare; 3. ancore pentru apă și echipamente pentru amarare; și 4. dispozitive de siguranță pentru copii. (b) Instrumentele și echipamentele care nu sunt obligatorii conform prezentei anexe, precum și alte echipamente care nu sunt obligatorii în temeiul prezentului regulament, dar se transportă la bord în timpul unui zbor, trebuie să respecte următoarele:</p>	<p>UAM.IDE.VCA.100 Instrumente și echipamente (a) Instrumentele, datele și echipamentele prevăzute în prezenta subparte, precum și în cerințele privind certificarea de tip și în cerințele privind spațiul aerian, se instalează sau se transportă în VCA în conformitate cu condițiile în care urmează să se efectueze operațiunea. Instrumentele și echipamentele prevăzute în prezentul capitol, precum și în cerințele privind certificarea de tip și în cerințele privind spațiul aerian, se aprobă în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile, cu excepția următoarelor elemente: 1. truse de prim ajutor; 2. echipamente de supraviețuire și de semnalizare; 3. ancore pentru apă și echipamente pentru amarare; și 4. dispozitive de siguranță pentru copii. (b) Instrumentele și echipamentele care nu sunt obligatorii conform prezentei anexe, precum și alte echipamente care nu sunt obligatorii în temeiul prezentului regulament, dar se transportă la bord în timpul unui zbor, trebuie să respecte următoarele:</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>1. informațiile furnizate de aceste instrumente, echipamente sau accesorii nu trebuie utilizate de pilot pentru a se conforma anexei II și punctului 2.1 din anexa IX la Regulamentul (UE) 2018/1139 sau punctelor UAM.IDE.MVCA.330 și UAM.IDE.MVCA.345 din prezenta anexă; și</p> <p>2. instrumentele și echipamentele nu afectează navigabilitatea aeronavei, nici în cazul defectării sau al proastei funcționări.</p> <p>(c) În cazul în care pilotul urmează să utilizeze echipamente la postul alocat în timpul zborului, acestea trebuie instalate astfel încât să poată fi ușor operabile de la postul respectiv. În cazul în care un singur echipament urmează să fie utilizat de mai multe persoane la posturile lor alocate, acesta trebuie instalat astfel încât să fie ușor operabil de la orice post.</p> <p>(d) Instrumentele care sunt folosite de pilot trebuie dispuse astfel încât să-i permită acestuia să vadă rapid indicațiile de la postul alocat, cu o deviere minimă posibilă a poziției și a direcției privirii adoptate în mod normal atunci când privește înainte, în sensul traiectoriei de zbor.</p> <p>(e) Toate echipamentele de urgență obligatorii trebuie să fie ușor accesibile pentru utilizare imediată.</p>	<p>1. informațiile furnizate de aceste instrumente, echipamente sau accesorii nu trebuie utilizate de pilot pentru a se conforma prevederilor Codului aerian sau punctelor UAM.IDE.MVCA.330 și UAM.IDE.MVCA.345 din prezenta anexă; și</p> <p>2. instrumentele și echipamentele nu afectează navigabilitatea aeronavei, nici în cazul defectării sau al proastei funcționări.</p> <p>(c) În cazul în care pilotul urmează să utilizeze echipamente la postul alocat în timpul zborului, acestea trebuie instalate astfel încât să poată fi ușor operabile de la postul respectiv. În cazul în care un singur echipament urmează să fie utilizat de mai multe persoane la posturile lor alocate, acesta trebuie instalat astfel încât să fie ușor operabil de la orice post.</p> <p>(d) Instrumentele care sunt folosite de pilot trebuie dispuse astfel încât să-i permită acestuia să vadă rapid indicațiile de la postul alocat, cu o deviere minimă posibilă a poziției și a direcției privirii adoptate în mod normal atunci când privește înainte, în sensul traiectoriei de zbor.</p> <p>(e) Toate echipamentele de urgență obligatorii trebuie să fie ușor accesibile pentru utilizare imediată.</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>UAM.IDE.VCA.105 Echipamente minime necesare pentru un zbor</p> <p>Nu se inițiază un zbor în momentul în care oricare dintre instrumentele, echipamentele sau funcțiile aeronavei necesare pentru zborul avut în vedere este nefuncțional(ă) sau lipsește, cu excepția cazului în care:</p> <p>(a) aeronava se operează în conformitate cu lista echipamentului minim (MEL) a operatorului; sau</p> <p>(b) operatorul are aprobarea autorității competente de a opera aeronava în limitele listei master a echipamentului minim („MMEL”) în conformitate cu anexa III punctul ORO.MLR.105 litera (j).</p>	<p>UAM.IDE.VCA.105 Echipamente minime necesare pentru un zbor</p> <p>Nu se inițiază un zbor în momentul în care oricare dintre instrumentele, echipamentele sau funcțiile aeronavei necesare pentru zborul avut în vedere este nefuncțional(ă) sau lipsește, cu excepția cazului în care:</p> <p>(a) aeronava se operează în conformitate cu lista echipamentului minim (MEL) a operatorului; sau</p> <p>(b) operatorul are aprobarea autorității competente de a opera aeronava în limitele listei master a echipamentului minim („MMEL”) în conformitate cu Anexa Nr. 3 punctul ORO.MLR.105 litera (j).</p>	Compatibil	
<p>SECȚIUNEA 2 Aeronave cu capacitate VTOL cu pilot la bord (MVCA)</p> <p>UAM.IDE.MVCA.050 Domeniul de aplicare</p> <p>Prezenta secțiune stabilește cerințe suplimentare pentru operațiunile IAM cu aeronave cu capacitate VTOL cu pilot la bord (MVCA).</p>	<p>SECȚIUNEA 2 Aeronave cu capacitate VTOL cu pilot la bord (MVCA)</p> <p>UAM.IDE.MVCA.050 Domeniul de aplicare</p> <p>Prezenta secțiune stabilește cerințe suplimentare pentru operațiunile IAM cu aeronave cu capacitate VTOL cu pilot la bord (MVCA).</p>	Compatibil	
<p>UAM.IDE.MVCA.115 Lumini de operare</p> <p>VCA care efectuează operațiuni pe timp de zi în condiții VFR trebuie să fie echipate cu lumini anticolidiziune.</p>	<p>UAM.IDE.MVCA.115 Lumini de operare</p> <p>VCA care efectuează operațiuni pe timp de zi în condiții VFR trebuie să fie echipate cu lumini anticolidiziune.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>UAM.IDE.MVCA.125 Instrumente de zbor și echipamente asociate</p> <p>(a) VCA trebuie să fie echipată cu instrumentele și echipamentele de zbor specificate în aprobarea sa de certificare de tip pentru zborurile care urmează să fie efectuate în conformitate cu VFR pe timp de zi.</p> <p>(b) Se instalează sau se transportă instrumente și echipamente de zbor suplimentare în VCA, după caz, în funcție de condițiile de operare preconizate și de volumul de muncă al echipajului.</p>	<p>UAM.IDE.MVCA.125 Instrumente de zbor și echipamente asociate</p> <p>(a) VCA trebuie să fie echipată cu instrumentele și echipamentele de zbor specificate în aprobarea sa de certificare de tip pentru zborurile care urmează să fie efectuate în conformitate cu VFR pe timp de zi.</p> <p>(b) Se instalează sau se transportă instrumente și echipamente de zbor suplimentare în VCA, după caz, în funcție de condițiile de operare preconizate și de volumul de muncă al echipajului.</p>	Compatibil	
<p>UAM.IDE.MVCA.140 Echipamente de măsurare și afișare a combustibilului/energiei</p> <p>(a) VCA trebuie să fie echipată cu mijloace de măsurare și afișare către pilot, în zbor, a cantității de combustibil/energie utilizabile rămase.</p> <p>(b) O estimare prudentă a cantității de combustibil/energie necesare pentru finalizarea segmentului rămas de zbor trebuie afișată pilotului, în zbor, cu excepția cazului în care este furnizată prin alte mijloace, în conformitate cu punctul UAM.OP.VCA.195 litera (a).</p>	<p>UAM.IDE.MVCA.140 Echipamente de măsurare și afișare a combustibilului/energiei</p> <p>(a) VCA trebuie să fie echipată cu mijloace de măsurare și afișare către pilot, în zbor, a cantității de combustibil/energie utilizabile rămase.</p> <p>(b) O estimare prudentă a cantității de combustibil/energie necesare pentru finalizarea segmentului rămas de zbor trebuie afișată pilotului, în zbor, cu excepția cazului în care este furnizată prin alte mijloace, în conformitate cu punctul UAM.OP.VCA.195 litera (a).</p>	Compatibil	
<p>UAM.IDE.MVCA.145 Echipament de determinare a înălțimii</p> <p>(a) Pentru zborurile deasupra apei, VCA trebuie să fie echipată cu un mijloc de determinare a înălțimii aeronavei în raport</p>	<p>UAM.IDE.MVCA.145 Echipament de determinare a înălțimii</p> <p>(a) Pentru zborurile deasupra apei, VCA trebuie să fie echipată cu un mijloc de determinare a înălțimii aeronavei în raport</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>cu suprafața apei, capabil să emită o avertizare auditivă sub o valoare prestabilită și o avertizare vizuală la o înălțime care poate fi selectată de pilot, atunci când operează:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. la o distanță de țarm echivalentă cu mai mult de 3 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră; 2. rezervat; 3. rezervat; 4. fără vederea țarmului. 	<p>cu suprafața apei, capabil să emită o avertizare auditivă sub o valoare prestabilită și o avertizare vizuală la o înălțime care poate fi selectată de pilot, atunci când operează:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. la o distanță de țarm echivalentă cu mai mult de 3 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră; 2. fără vederea țarmului. 		
<p>UAM.IDE.MVCA.170 Sistemul interfon pentru echipaj Pentru operațiunile cu mai mult de un membru al echipajului, VCA trebuie să fie echipată cu un sistem interfon, inclusiv cu căști și microfoane, destinate utilizării de către toți membrii echipajului.</p>	<p>UAM.IDE.MVCA.170 Sistemul interfon pentru echipaj Pentru operațiunile cu mai mult de un membru al echipajului, VCA trebuie să fie echipată cu un sistem interfon, inclusiv cu căști și microfoane, destinate utilizării de către toți membrii echipajului.</p>	Compatibil	
<p>UAM.IDE.MVCA.180 Sistemul de adresare către pasageri (PAS) VCA trebuie să fie echipată cu un PAS, cu excepția cazului în care operatorul IAM este capabil să demonstreze că, în timpul zborului, vocea pilotului este audibilă și inteligibilă din toate scaunele pentru pasageri.</p>	<p>UAM.IDE.MVCA.180 Sistemul de adresare către pasageri (PAS) VCA trebuie să fie echipată cu un PAS, cu excepția cazului în care operatorul IAM este capabil să demonstreze că, în timpul zborului, vocea pilotului este audibilă și inteligibilă din toate scaunele pentru pasageri.</p>	Compatibil	
<p>UAM.IDE.MVCA.185 Înregistratorul de voce din carlingă (CVR) (a) VCA cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg trebuie să fie echipate cu cel puțin un CVR.</p>	<p>UAM.IDE.MVCA.185 Înregistratorul de voce din carlingă (CVR) (a) VCA cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg trebuie să fie echipate cu cel puțin un CVR.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(b) CVR trebuie să aibă capacitatea de a păstra cel puțin datele înregistrate în timpul ultimelor două ore.</p> <p>(c) CVR înregistrează, cu referire la o scală temporală, pe alte mijloace decât banda magnetică sau firul magnetic:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. comunicațiile vocale transmise din sau recepționate în compartimentul echipajului de zbor prin radio; 2. comunicațiile vocale ale membrilor echipajului cu ajutorul sistemului interfon și al sistemului de adresare către pasageri (PAS), dacă este instalat; 3. mediul sonor din compartimentul echipajului de zbor, inclusiv semnalele audio primite de la microfonul echipajului de zbor; 4. semnalele vocale sau audio de identificare a echipamentelor de navigație sau de apropiere transmise într-o cască sau într-un difuzor. <p>(d) În funcție de disponibilitatea energiei electrice, CVR trebuie să înregistreze cât mai devreme posibil în timpul verificărilor din carlingă de la începutul zborului înainte ca VCA să se poată deplasa prin mijloace proprii, până la verificările din carlingă care au loc imediat după oprirea, la sfârșitul zborului, a unităților de portanță și de propulsie. În orice caz, CVR începe să înregistreze automat înainte ca aeronava să se deplaseze prin mijloace proprii și</p>	<p>(b) CVR trebuie să aibă capacitatea de a păstra cel puțin datele înregistrate în timpul ultimelor două ore.</p> <p>(c) CVR înregistrează, cu referire la o scală temporală, pe alte mijloace decât banda magnetică sau firul magnetic:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. comunicațiile vocale transmise din sau recepționate în compartimentul echipajului de zbor prin radio; 2. comunicațiile vocale ale membrilor echipajului cu ajutorul sistemului interfon și al sistemului de adresare către pasageri (PAS), dacă este instalat; 3. mediul sonor din compartimentul echipajului de zbor, inclusiv semnalele audio primite de la microfonul echipajului de zbor; 4. semnalele vocale sau audio de identificare a echipamentelor de navigație sau de apropiere transmise într-o cască sau într-un difuzor. <p>(d) În funcție de disponibilitatea energiei electrice, CVR trebuie să înregistreze cât mai devreme posibil în timpul verificărilor din carlingă de la începutul zborului înainte ca VCA să se poată deplasa prin mijloace proprii, până la verificările din carlingă care au loc imediat după oprirea, la sfârșitul zborului, a unităților de portanță și de propulsie. În orice caz, CVR începe să înregistreze automat înainte ca aeronava să se deplaseze prin mijloace proprii și</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>continuă să înregistreze până la încheierea zborului.</p> <p>(e) O funcție de modificare a înregistrărilor CVR se află la dispoziția PIC, astfel încât înregistrările realizate înainte de activarea funcției respective să nu poată fi recuperate prin tehnici normale de redare sau copiere.</p> <p>(f) În cazul în care nu este detașabil, CVR trebuie să dispună de un dispozitiv care să ajute la localizarea sa sub apă, cu o durată minimă de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă este detașabil, CVR trebuie să dispună de un transmițător automat de localizare de urgență (ELT).</p>	<p>continuă să înregistreze până la încheierea zborului.</p> <p>(e) O funcție de modificare a înregistrărilor CVR se află la dispoziția PIC, astfel încât înregistrările realizate înainte de activarea funcției respective să nu poată fi recuperate prin tehnici normale de redare sau copiere.</p> <p>(f) În cazul în care nu este detașabil, CVR trebuie să dispună de un dispozitiv care să ajute la localizarea sa sub apă, cu o durată minimă de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă este detașabil, CVR trebuie să dispună de un transmițător automat de localizare de urgență (ELT).</p>		
<p>UAM.IDE.MVCA.190 Înregistratorul de date de zbor (FDR)</p> <p>(a) VCA cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg trebuie să fie echipate cu un FDR care utilizează o metodă digitală de înregistrare și stocare a datelor și pentru care să fie disponibilă o metodă de extragere rapidă a datelor din mediul de stocare.</p> <p>(b) FDR înregistrează parametrii necesari pentru a determina cu precizie traiectoria de zbor, viteza, atitudinea, puterea motorului (motoarelor), funcționarea, configurația și orice parametru care a fost stabilit în timpul certificării de tip a VCA și trebuie să poată păstra datele înregistrate cel puțin în cursul ultimelor 25 de ore.</p> <p>(c) Datele se obțin de la sursele VCA care permit corelarea precisă cu informațiile afișate pilotului (piloților).</p>	<p>UAM.IDE.MVCA.190 Înregistratorul de date de zbor (FDR)</p> <p>(a) VCA cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg trebuie să fie echipate cu un FDR care utilizează o metodă digitală de înregistrare și stocare a datelor și pentru care să fie disponibilă o metodă de extragere rapidă a datelor din mediul de stocare.</p> <p>(b) FDR înregistrează parametrii necesari pentru a determina cu precizie traiectoria de zbor, viteza, atitudinea, puterea motorului (motoarelor), funcționarea, configurația și orice parametru care a fost stabilit în timpul certificării de tip a VCA și trebuie să poată păstra datele înregistrate cel puțin în cursul ultimelor 25 de ore.</p> <p>(c) Datele se obțin de la sursele VCA care permit corelarea precisă cu informațiile afișate pilotului (piloților).</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(d) FDR începe automat să înregistreze datele nu mai târziu de momentul în care VCA este capabilă să se deplaseze prin mijloace proprii și se oprește automat după oprirea, la sfârșitul zborului, a unităților de portanță și de propulsie.</p> <p>(e) În cazul în care nu este detașabil, FDR trebuie să dispună de un dispozitiv care să ajute la localizarea sa sub apă, cu o durată minimă de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă este detașabil, FDR trebuie să dispună de un ELT automat.</p>	<p>(d) FDR începe automat să înregistreze datele nu mai târziu de momentul în care VCA este capabilă să se deplaseze prin mijloace proprii și se oprește automat după oprirea, la sfârșitul zborului, a unităților de portanță și de propulsie.</p> <p>(e) În cazul în care nu este detașabil, FDR trebuie să dispună de un dispozitiv care să ajute la localizarea sa sub apă, cu o durată minimă de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă este detașabil, FDR trebuie să dispună de un ELT automat.</p>		
<p>UAM.IDE.MVCA.191 Înregistratorul de zbor</p> <p>(a) VCA cu o MCTOM mai mică sau egală cu 5 700 kg trebuie să fie echipate cu cel puțin un înregistrator de zbor.</p> <p>(b) Înregistratorul de zbor trebuie să înregistreze, pe baza datelor și/sau a imaginilor colectate în timpul zborului, informații suficiente pentru a determina traiectoria de zbor și viteza aeronavei, precum și:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. sonorul din compartimentul echipajului de zbor în cadrul operațiunilor cu echipaj multiplu și VEMS; sau 2. comunicațiile radio cu unitățile serviciului de trafic aerian (ATS), după caz. <p>(c) Înregistratorul de zbor trebuie să fie capabil să păstreze datele și/sau imaginile de zbor, precum și sonorul, înregistrate cel puțin în cursul ultimelor 5 ore.</p>	<p>UAM.IDE.MVCA.191 Înregistratorul de zbor</p> <p>(a) VCA cu o MCTOM mai mică sau egală cu 5 700 kg trebuie să fie echipate cu cel puțin un înregistrator de zbor.</p> <p>(b) Înregistratorul de zbor trebuie să înregistreze, pe baza datelor și/sau a imaginilor colectate în timpul zborului, informații suficiente pentru a determina traiectoria de zbor și viteza aeronavei, precum și:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. sonorul din compartimentul echipajului de zbor în cadrul operațiunilor cu echipaj multiplu și VEMS; sau 2. comunicațiile radio cu unitățile serviciului de trafic aerian (ATS), după caz. <p>(c) Înregistratorul de zbor trebuie să fie capabil să păstreze datele și/sau imaginile de zbor, precum și sonorul, înregistrate cel puțin în cursul ultimelor 5 ore.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(d) Înregistratorul de zbor începe automat să înregistreze înainte de momentul în care VCA este capabilă să se deplaseze prin mijloace proprii și se oprește automat după oprirea, la sfârșitul zborului, a unităților de portanță și de propulsie.</p> <p>(e) În cazul în care înregistratorul de zbor înregistrează imagini sau sunete din compartimentul echipajului de zbor, o funcție de modificare a înregistrărilor CVR se află la dispoziția PIC, astfel încât înregistrările realizate înainte de activarea funcției respective să nu poată fi recuperate prin tehnici normale de redare sau copiere.</p> <p>(f) Ca alternativă la literele (b) și (c), unele date de zbor, imagini sau sonor pot fi transmise și înregistrate de la distanță dacă sunt aprobate în cadrul certificării de tip a aeronavei.</p>	<p>(d) Înregistratorul de zbor începe automat să înregistreze înainte de momentul în care VCA este capabilă să se deplaseze prin mijloace proprii și se oprește automat după oprirea, la sfârșitul zborului, a unităților de portanță și de propulsie.</p> <p>(e) În cazul în care înregistratorul de zbor înregistrează imagini sau sunete din compartimentul echipajului de zbor, o funcție de modificare a înregistrărilor CVR se află la dispoziția PIC, astfel încât înregistrările realizate înainte de activarea funcției respective să nu poată fi recuperate prin tehnici normale de redare sau copiere.</p> <p>(f) Ca alternativă la literele (b) și (c), unele date de zbor, imagini sau sonor pot fi transmise și înregistrate de la distanță dacă sunt aprobate în cadrul certificării de tip a aeronavei.</p>		
<p>UAM.IDE.MVCA.200 Înregistratorul combinat format dintr-un înregistrator de date de zbor și un înregistrator de voce din carlingă</p> <p>Respectarea cerințelor privind CVR și FDR se poate realiza prin transportul la bord al unui înregistrator combinat.</p>	<p>UAM.IDE.MVCA.200 Înregistratorul combinat format dintr-un înregistrator de date de zbor și un înregistrator de voce din carlingă</p> <p>Respectarea cerințelor privind CVR și FDR se poate realiza prin transportul la bord al unui înregistrator combinat.</p>	Compatibil	
<p>UAM.IDE.MVCA.205 Scaune, centuri de siguranță ale scaunelor, sisteme de reținere și dispozitive de siguranță pentru copii (CRD)</p> <p>(a) VCA trebuie echipată cu:</p>	<p>UAM.IDE.MVCA.205 Scaune, centuri de siguranță ale scaunelor, sisteme de reținere și dispozitive de siguranță pentru copii (CRD)</p> <p>(a) VCA trebuie echipată cu:</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>1. un scaun sau o cușetă pentru fiecare persoană de la bord care are vârsta de cel puțin 24 de luni;</p> <p>2. o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a bustului, destinată utilizării pe fiecare scaun pentru pasageri, și hamuri de siguranță pentru fiecare cușetă;</p> <p>3. un dispozitiv de siguranță pentru copii (CRD) pentru fiecare persoană de la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni; și</p> <p>4. un sistem de reținere în patru puncte a părții superioare a bustului, care include o centură de siguranță cu două bretele, pe fiecare scaun de pilot.</p> <p>(b) O centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a bustului trebuie:</p> <p>1. să aibă un singur punct de eliberare; și</p> <p>2. la scaunul pilotului, să încorporeze un dispozitiv care să rețină automat bustul ocupantului în caz de decelerare rapidă.</p>	<p>1. un scaun sau o cușetă pentru fiecare persoană de la bord care are vârsta de cel puțin 24 de luni;</p> <p>2. o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a bustului, destinată utilizării pe fiecare scaun pentru pasageri, și hamuri de siguranță pentru fiecare cușetă;</p> <p>3. un dispozitiv de siguranță pentru copii (CRD) pentru fiecare persoană de la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni; și</p> <p>4. un sistem de reținere în patru puncte a părții superioare a bustului, care include o centură de siguranță cu două bretele, pe fiecare scaun de pilot.</p> <p>(b) O centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a bustului trebuie:</p> <p>1. să aibă un singur punct de eliberare; și</p> <p>2. la scaunul pilotului, să încorporeze un dispozitiv care să rețină automat bustul ocupantului în caz de decelerare rapidă.</p>		
<p>UAM.IDE.MVCA.210 Indicatoare de LEGARE A CENTURILOR DE SIGURANȚĂ și de INTERZICERE A FUMATULUI</p> <p>VCA trebuie să fie echipate cu un mijloc de a indica tuturor persoanelor de la bord că trebuie fixate centurile de siguranță și că fumatul nu este permis în niciun moment.</p>	<p>UAM.IDE.MVCA.210 Indicatoare de legare a centurilor de siguranță și de interzicere a fumatului</p> <p>VCA trebuie să fie echipate cu un mijloc de a indica tuturor persoanelor de la bord că trebuie fixate centurile de siguranță și că fumatul nu este permis în niciun moment.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>UAM.IDE.MVCA.220 Truse de prim ajutor</p> <p>(a) VCA trebuie să fie echipate cu cel puțin o trusă de prim ajutor.</p> <p>(b) Trusele de prim ajutor trebuie să fie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ușor accesibile pentru folosire; 2. păstrate în termen de valabilitate. 	<p>UAM.IDE.MVCA.220 Truse de prim ajutor</p> <p>(a) VCA trebuie să fie echipate cu cel puțin o trusă de prim ajutor.</p> <p>(b) Trusele de prim ajutor trebuie să fie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ușor accesibile pentru folosire; 2. păstrate în termen de valabilitate. 		
<p>UAM.IDE.MVCA.240 Oxigen suplimentar – aeronave nepresurizate</p> <p>VCA nepresurizate exploatare la altitudini barometrice mai mari de 10 000 ft trebuie să fie dotate cu echipament de oxigen suplimentar care să aibă capacitatea de a stoca și distribui oxigenul în conformitate cu următorul tabel:</p> <p>Tabel</p> <p>Cerințe minime privind oxigenul suplimentar din aeronavele nepresurizate</p>	<p>UAM.IDE.MVCA.240 Oxigen suplimentar – aeronave nepresurizate</p> <p>VCA nepresurizate exploatare la altitudini barometrice mai mari de 10 000 ft trebuie să fie dotate cu echipament de oxigen suplimentar care să aibă capacitatea de a stoca și distribui oxigenul în conformitate cu următorul tabel:</p> <p>Tabel</p> <p>Cerințe minime privind oxigenul suplimentar din aeronavele nepresurizate</p>	Compatibil	
<p>UAM.IDE.MVCA.250 Stingătoare de incendiu manuale</p> <p>(a) VCA trebuie să fie prevăzută cu cel puțin un extingtor manual în compartimentul echipajului de zbor, care trebuie să fie ușor accesibil pentru utilizare.</p> <p>(b) Cel puțin un extingtor manual trebuie amplasat în compartimentul pentru pasageri dacă extingtorul manual situat în compartimentul echipajului de zbor nu poate fi accesat cu ușurință de către pasageri.</p>	<p>UAM.IDE.MVCA.250 Stingătoare de incendiu manuale</p> <p>(a) VCA trebuie să fie prevăzută cu cel puțin un extingtor manual în compartimentul echipajului de zbor, care trebuie să fie ușor accesibil pentru utilizare.</p> <p>(b) Cel puțin un extingtor manual trebuie amplasat în compartimentul pentru pasageri dacă extingtorul manual situat în compartimentul echipajului de zbor nu poate fi accesat cu ușurință de către pasageri.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(c) Tipul și cantitatea agentului de stingere din stingătoarele de incendiu manuale trebuie să fie adecvate tipurilor de incendii care ar putea să se producă în compartimentul în care este destinat a fi utilizat stingătorul de incendiu manual, iar pentru compartimentele ocupate de persoane, trebuie să reducă riscul de acumulare a gazelor toxice.	(c) Tipul și cantitatea agentului de stingere din stingătoarele de incendiu manuale trebuie să fie adecvate tipurilor de incendii care ar putea să se producă în compartimentul în care este destinat a fi utilizat stingătorul de incendiu manual, iar pentru compartimentele ocupate de persoane, trebuie să reducă riscul de acumulare a gazelor toxice.		
UAM.IDE.MVCA.260 Marcarea punctelor de spargere Dacă pe VCA sunt marcate zone ale fuzelajului adecvate pentru spargere de către echipele de salvare în caz de urgență, aceste zone trebuie să fie marcate după cum se indică în figura de mai jos. FIGURA	UAM.IDE.MVCA.260 Marcarea punctelor de spargere Dacă pe VCA sunt marcate zone ale fuzelajului adecvate pentru spargere de către echipele de salvare în caz de urgență, aceste zone trebuie să fie marcate după cum se indică în figura de mai jos. FIGURA	Compatibil	
UAM.IDE.MVCA.275 Iluminarea și marcajele de urgență VCA trebuie echipate cu: (a) un sistem de iluminare de urgență independent de sursa normală de alimentare cu energie electrică a VCA pentru a facilita evacuarea pasagerilor din aeronavă; și (b) marcarea ieșirilor de urgență și semnele de localizare vizibile la lumina zilei, pe întuneric și într-o cabină plină de fum.	UAM.IDE.MVCA.275 Iluminarea și marcajele de urgență VCA trebuie echipate cu: (a) un sistem de iluminare de urgență independent de sursa normală de alimentare cu energie electrică a VCA pentru a facilita evacuarea pasagerilor din aeronavă; și (b) marcarea ieșirilor de urgență și semnele de localizare vizibile la lumina zilei, pe întuneric și într-o cabină plină de fum.	Compatibil	
UAM.IDE.MVCA.280 Emițătoare pentru localizare în caz de urgență (ELT) VCA trebuie să fie echipată (prevăzută) cu cel puțin un ELT automat aprobat sau, alternativ, cu un dispozitiv aprobat de urmărire automată a aeronavei, în	UAM.IDE.MVCA.280 Emițătoare pentru localizare în caz de urgență (ELT) VCA trebuie să fie echipată (prevăzută) cu cel puțin un ELT automat aprobat sau, alternativ, cu un dispozitiv aprobat de urmărire automată a aeronavei, în	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>combinație cu o baliză de localizare, care să permită alertarea serviciilor de salvare, accesul la locul accidentului și localizarea precisă a supraviețuitorilor.</p>	<p>combinație cu o baliză de localizare, care să permită alertarea serviciilor de salvare, accesul la locul accidentului și localizarea precisă a supraviețuitorilor.</p>		
<p>UAM.IDE.MVCA.300 Zboruri deasupra întinderilor de apă (a) O VCA care transportă pasageri trebuie să fie certificată: 1. pentru amerizare de urgență, când efectuează operațiuni deasupra întinderilor de apă într-un mediu ostil la o distanță față de țărm echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră; 2. pentru amerizare de urgență sau flotabilitate de urgență, când efectuează operațiuni deasupra întinderilor de apă într-un mediu neostil la o distanță față de țărm echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră; 3. pentru operațiunile limitate deasupra întinderilor de apă, în cazul în care nu sunt îndeplinite criteriile menționate la litera (a) punctul 1 sau litera (a) punctul 2 și atunci când se aplică una sau mai multe dintre următoarele condiții: (i) timpul total de zbor deasupra întinderii de apă este mai mare de 3 minute; (ii) aterizarea sau decolarea se efectuează deasupra apei. (b) O VCA care nu transportă călători trebuie să fie certificată:</p>	<p>UAM.IDE.MVCA.300 Zboruri deasupra întinderilor de apă (a) O VCA care transportă pasageri trebuie să fie certificată: 1. pentru amerizare de urgență, când efectuează operațiuni deasupra întinderilor de apă într-un mediu ostil la o distanță față de țărm echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră; 2. pentru amerizare de urgență sau flotabilitate de urgență, când efectuează operațiuni deasupra întinderilor de apă într-un mediu neostil la o distanță față de țărm echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră; 3. pentru operațiunile limitate deasupra întinderilor de apă, în cazul în care nu sunt îndeplinite criteriile menționate la litera (a) punctul 1 sau litera (a) punctul 2 și atunci când se aplică una sau mai multe dintre următoarele condiții: (i) timpul total de zbor deasupra întinderii de apă este mai mare de 3 minute; (ii) aterizarea sau decolarea se efectuează deasupra apei. (b) O VCA care nu transportă călători trebuie să fie certificată:</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>1. pentru amerizare de urgență sau flotabilitate de urgență, când efectuează operațiuni deasupra întinderilor de apă la o distanță față de țărni echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră;</p> <p>2. pentru operațiunile limitate deasupra întinderilor de apă, în cazul în care nu sunt îndeplinite criteriile menționate la litera (b) punctul 1 și atunci când se aplică una sau mai multe dintre următoarele condiții:</p> <p>(i) timpul total de zbor deasupra întinderii de apă este mai mare de 3 minute;</p> <p>(ii) aterizarea sau decolarea se efectuează deasupra apei.</p> <p>(c) O VCA care efectuează operațiuni pe apă trebuie să fie certificată pentru operațiuni pe apă în plus față de îndeplinirea criteriilor menționate la litera (a) sau (b).</p> <p>(d) O VCA care efectuează operațiuni pe suprafețe plutitoare trebuie certificată pentru operațiuni pe suprafețe plutitoare, în plus față de îndeplinirea criteriilor menționate la litera (a) sau (b).</p> <p>(e) VCA trebuie să aibă un ELT de supraviețuire [ELT(S)] care să fie plutitor și să poată fi activat automat pentru zborurile deasupra apei, cu excepția operațiunilor limitate deasupra întinderilor de apă.</p>	<p>1. pentru amerizare de urgență sau flotabilitate de urgență, când efectuează operațiuni deasupra întinderilor de apă la o distanță față de țărni echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră;</p> <p>2. pentru operațiunile limitate deasupra întinderilor de apă, în cazul în care nu sunt îndeplinite criteriile menționate la litera (b) punctul 1 și atunci când se aplică una sau mai multe dintre următoarele condiții:</p> <p>(i) timpul total de zbor deasupra întinderii de apă este mai mare de 3 minute;</p> <p>(ii) aterizarea sau decolarea se efectuează deasupra apei.</p> <p>(c) O VCA care efectuează operațiuni pe apă trebuie să fie certificată pentru operațiuni pe apă în plus față de îndeplinirea criteriilor menționate la litera (a) sau (b).</p> <p>(d) O VCA care efectuează operațiuni pe suprafețe plutitoare trebuie certificată pentru operațiuni pe suprafețe plutitoare, în plus față de îndeplinirea criteriilor menționate la litera (a) sau (b).</p> <p>(e) VCA trebuie să aibă un ELT de supraviețuire [ELT(S)] care să fie plutitor și să poată fi activat automat pentru zborurile deasupra apei, cu excepția operațiunilor limitate deasupra întinderilor de apă.</p>		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>UAM.IDE.MVCA.305 Veste de salvare și alte echipamente</p> <p>(a) Cu excepția dispozițiilor de la litera (c) pentru zborurile deasupra întinderilor de apă, astfel cum sunt definite la punctul UAM.IDE.MVCA.300, VCA trebuie să fie echipată cel puțin cu o vestă de salvare pentru fiecare persoană de la bord, depozitată într-o poziție ușor accesibilă din scaunul sau din cușeta persoanei pentru a cărei utilizare este prevăzută, cu sistemul de reținere fixat. În cazul în care vestele de salvare nu pot fi ușor accesibile cu sistemul de reținere fixat, fiecare persoană trebuie să poarte o vestă de salvare pe sau, dacă persoana respectivă are mai puțin de 24 de luni, un dispozitiv de flotabilitate echivalent.</p> <p>(b) Fiecare vestă de salvare sau dispozitiv individual de flotabilitate echivalent trebuie să fie echipat(ă) cu un mijloc de iluminare electrică pentru a facilita localizarea persoanelor în apă.</p> <p>(c) Pentru zborurile deasupra apei în condiții de mare ostilă la o distanță față de uscat echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră, în scopul sprijinirii activităților legate de sursele de energie neregenerabile și regenerabile și al sprijinirii navelor:</p> <p>1. fiecare persoană de la bord trebuie să poarte o vestă de salvare pe parcursul întregii operațiuni, cu excepția cazului în</p>	<p>UAM.IDE.MVCA.305 Veste de salvare și alte echipamente</p> <p>(a) Cu excepția dispozițiilor de la litera (c) pentru zborurile deasupra întinderilor de apă, astfel cum sunt definite la punctul UAM.IDE.MVCA.300, VCA trebuie să fie echipată cel puțin cu o vestă de salvare pentru fiecare persoană de la bord, depozitată într-o poziție ușor accesibilă din scaunul sau din cușeta persoanei pentru a cărei utilizare este prevăzută, cu sistemul de reținere fixat. În cazul în care vestele de salvare nu pot fi ușor accesibile cu sistemul de reținere fixat, fiecare persoană trebuie să poarte o vestă de salvare pe sau, dacă persoana respectivă are mai puțin de 24 de luni, un dispozitiv de flotabilitate echivalent.</p> <p>(b) Fiecare vestă de salvare sau dispozitiv individual de flotabilitate echivalent trebuie să fie echipat(ă) cu un mijloc de iluminare electrică pentru a facilita localizarea persoanelor în apă.</p> <p>(c) Pentru zborurile deasupra apei în condiții de mare ostilă la o distanță față de uscat echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră, în scopul sprijinirii activităților legate de sursele de energie neregenerabile și regenerabile și al sprijinirii navelor:</p> <p>1. fiecare persoană de la bord trebuie să poarte o vestă de salvare pe parcursul întregii operațiuni, cu excepția cazului în</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>care sunt purtate costume de supraviețuire integrate care îndeplinesc cerințele combinate ale costumului de supraviețuire și ale vestei de salvare; [REDACTED]</p> <p>2. fiecare persoană de la bord trebuie să poarte un costum de supraviețuire, după caz, în funcție de temperatura apei și de timpul estimat de salvare; gradul de izolație prevăzut trebuie să fie suficient pentru condițiile predominante și să nu fie excesiv;</p> <p>3. fiecare persoană de la bord trebuie să aibă un sistem de respirație de urgență (EBS) și să fie instruită cu privire la utilizarea acestuia. [REDACTED]</p>	<p>care sunt purtate costume de supraviețuire integrate care îndeplinesc cerințele combinate ale costumului de supraviețuire și ale vestei de salvare; [REDACTED]</p> <p>2. fiecare persoană de la bord trebuie să poarte un costum de supraviețuire, după caz, în funcție de temperatura apei și de timpul estimat de salvare; gradul de izolație prevăzut trebuie să fie suficient pentru condițiile predominante și să nu fie excesiv;</p> <p>3. fiecare persoană de la bord trebuie să aibă un sistem de respirație de urgență (EBS) și să fie instruită cu privire la utilizarea acestuia. [REDACTED]</p>		
<p>UAM.IDE.MVCA.310 Plute de salvare</p> <p>(a) VCA trebuie să fie echipată cu una sau mai multe plute de salvare pentru zboruri deasupra întinderilor de apă într-o zonă maritimă ostilă la o distanță față de uscat echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră sau să transporte cel puțin o plută de salvare depozitată astfel încât să faciliteze utilizarea sa imediată în caz de urgență pentru zborurile deasupra întinderilor de apă într-o zonă maritimă neostilă, la o distanță față de uscat echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră. Plutele de salvare trebuie să aibă o capacitate suficientă, separat sau împreună, pentru a transporta toate persoanele transportate aflate la bordul VCA. [REDACTED]</p>	<p>UAM.IDE.MVCA.310 Plute de salvare</p> <p>(a) VCA trebuie să fie echipată cu una sau mai multe plute de salvare pentru zboruri deasupra întinderilor de apă într-o zonă maritimă ostilă la o distanță față de uscat echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră sau să transporte cel puțin o plută de salvare depozitată astfel încât să faciliteze utilizarea sa imediată în caz de urgență pentru zborurile deasupra întinderilor de apă într-o zonă maritimă neostilă, la o distanță față de uscat echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră. Plutele de salvare trebuie să aibă o capacitate suficientă, separat sau împreună, pentru a transporta toate persoanele transportate aflate la bordul VCA. [REDACTED]</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>(b) Toate plutele de salvare necesare trebuie să permită utilizarea lor imediată în caz de urgență.</p> <p>(c) Fiecare plută de salvare necesară trebuie să conțină cel puțin un ELT(S).</p> <p>(d) Toate plutele de salvare necesare trebuie să poată fi utilizate în condițiile de pe mare în care au fost evaluate pentru certificare caracteristicile de amerizare de urgență, de flotabilitate și de echilibru ale VCA.</p> <p>(e) Fiecare plută de salvare necesară trebuie să fie echipată cu echipamente de salvare, inclusiv cu mijloace de susținere a vieții, adecvate zborului care urmează a fi efectuat.</p>	<p>(b) Toate plutele de salvare necesare trebuie să permită utilizarea lor imediată în caz de urgență.</p> <p>(c) Fiecare plută de salvare necesară trebuie să conțină cel puțin un ELT(S).</p> <p>(d) Toate plutele de salvare necesare trebuie să poată fi utilizate în condițiile de pe mare în care au fost evaluate pentru certificare caracteristicile de amerizare de urgență, de flotabilitate și de echilibru ale VCA.</p> <p>(e) Fiecare plută de salvare necesară trebuie să fie echipată cu echipamente de salvare, inclusiv cu mijloace de susținere a vieții, adecvate zborului care urmează a fi efectuat.</p>		
<p>UAM.IDE.MVCA.311 Echipamente de supraviețuire</p> <p>(a) O VCA care efectuează operațiuni deasupra unor zone în care operațiunile de căutare și salvare ar fi deosebit de dificile trebuie să fie echipată cu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. echipamente de semnalizare pentru a produce semnale de ajutor; 2. cel puțin un ELT(S); și 3. echipamente suplimentare de supraviețuire pentru ruta pe care urmează să se zboare, luând în considerare numărul persoanelor de la bord. 	<p>UAM.IDE.MVCA.311 Echipamente de supraviețuire</p> <p>(a) O VCA care efectuează operațiuni deasupra unor zone în care operațiunile de căutare și salvare ar fi deosebit de dificile trebuie să fie echipată cu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. echipamente de semnalizare pentru a produce semnale de ajutor; 2. cel puțin un ELT(S); și 3. echipamente suplimentare de supraviețuire pentru ruta pe care urmează să se zboare, luând în considerare numărul persoanelor de la bord. 	Compatibil	
<p>UAM.IDE.MVCA.315 Echipamente pentru operațiuni pe apă</p> <p>(a) VCA certificate pentru operațiuni pe apă trebuie să fie echipate cu:</p>	<p>UAM.IDE.MVCA.315 Echipamente pentru operațiuni pe apă</p> <p>(a) VCA certificate pentru operațiuni pe apă trebuie să fie echipate cu:</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>1. o ancoră pentru apă sau alt echipament necesar pentru a facilita amararea, ancorarea sau manevrarea VCA pe apă, adecvate mărimii, greutateii și caracteristicilor sale de manevrare; și</p> <p>2. echipament pentru producerea semnalelor sonore prevăzute în reglementările internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, după caz.</p>	<p>1. o ancoră pentru apă sau alt echipament necesar pentru a facilita amararea, ancorarea sau manevrarea VCA pe apă, adecvate mărimii, greutateii și caracteristicilor sale de manevrare; și</p> <p>2. echipament pentru producerea semnalelor sonore prevăzute în reglementările internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, după caz.</p>		
<p>UAM.IDE.MVCA.325 Căști VCA trebuie să fie echipată cu o cască cu microfon sau cu un dispozitiv echivalent și cu un buton de transmitere pe comenzile de zbor pentru fiecare pilot al VCA la postul alocat.</p>	<p>UAM.IDE.MVCA.325 Căști VCA trebuie să fie echipată cu o cască cu microfon sau cu un dispozitiv echivalent și cu un buton de transmitere pe comenzile de zbor pentru fiecare pilot al VCA la postul alocat.</p>	Compatibil	
<p>UAM.IDE.MVCA.330 Echipamentele de radiocomunicații (a) VCA trebuie să fie echipată cu cel puțin un sistem de radiocomunicații conectat la sursa principală de alimentare cu energie a aeronavei și cu mai multe sisteme de radiocomunicații după cum este necesar pentru tipul de operațiune care urmează să se desfășoare și clasa (clasele) de spațiu aerian în care are loc operațiunea. (b) Echipamentele de radiocomunicații trebuie să permită echipajelor de zbor, în condiții normale de funcționare: 1. comunicarea cu stațiile de la sol corespunzătoare din orice punct de pe rută, inclusiv din devieri; 2. comunicarea cu stațiile ATC adecvate din orice punct din spațiul aerian controlat</p>	<p>UAM.IDE.MVCA.330 Echipamentele de radiocomunicații (a) VCA trebuie să fie echipată cu cel puțin un sistem de radiocomunicații conectat la sursa principală de alimentare cu energie a aeronavei și cu mai multe sisteme de radiocomunicații după cum este necesar pentru tipul de operațiune care urmează să se desfășoare și clasa (clasele) de spațiu aerian în care are loc operațiunea. (b) Echipamentele de radiocomunicații trebuie să permită echipajelor de zbor, în condiții normale de funcționare: 1. comunicarea cu stațiile de la sol corespunzătoare din orice punct de pe rută, inclusiv din devieri; 2. comunicarea cu stațiile ATC adecvate din orice punct din spațiul aerian controlat</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>în care se intenționează operarea zborurilor; și</p> <p>3. primirea informațiilor meteorologice.</p> <p>(c) Echipamentele de radiocomunicații asigură comunicațiile pe frecvența aeronautică de urgență de 121,5 MHz.</p>	<p>în care se intenționează operarea zborurilor; și</p> <p>3. primirea informațiilor meteorologice.</p> <p>(c) Echipamentele de radiocomunicații asigură comunicațiile pe frecvența aeronautică de urgență de 121,5 MHz</p>		
<p>UAM.IDE.MVCA.345 Echipamente de navigație</p> <p>(a) VCA trebuie să fie echipate cu echipamente de navigație pentru zboruri în conformitate cu VFR pe timp de zi și în conformitate cu cerințele aplicabile ale spațiului aerian.</p> <p>(b) VCA trebuie să fie echipată cu suficiente echipamente de navigație pentru a se asigura că, în eventualitatea defectării unui echipament în orice fază a zborului, restul echipamentelor permit navigația sigură în conformitate cu planul de zbor.</p>	<p>UAM.IDE.MVCA.345 Echipamente de navigație</p> <p>(a) VCA trebuie să fie echipate cu echipamente de navigație pentru zboruri în conformitate cu VFR pe timp de zi și în conformitate cu cerințele aplicabile ale spațiului aerian.</p> <p>(b) VCA trebuie să fie echipată cu suficiente echipamente de navigație pentru a se asigura că, în eventualitatea defectării unui echipament în orice fază a zborului, restul echipamentelor permit navigația sigură în conformitate cu planul de zbor.</p>	Compatibil	
<p>UAM.IDE.MVCA.350 Transpondere</p> <p>Atunci când clasa de spațiu aerian în care se efectuează zborul impune acest lucru, VCA operată în condiții VFR pe timp de zi trebuie să fie echipată cu un transponder radar secundar de supraveghere (SSR) cu toate capacitățile necesare.</p>	<p>UAM.IDE.MVCA.350 Transpondere</p> <p>Atunci când clasa de spațiu aerian în care se efectuează zborul impune acest lucru, VCA operată în condiții VFR pe timp de zi trebuie să fie echipată cu un transponder radar secundar de supraveghere (SSR) cu toate capacitățile necesare.</p>	Compatibil	
<p>UAM.IDE.MVCA.355 Gestionarea bazelor de date aeronautice</p> <p>(a) Operatorul IAM:</p> <p>1. se asigură că bazele de date aeronautice care urmează să fie utilizate în aplicațiile certificate ale sistemelor de aeronave îndeplinesc cerințele de calitate a datelor</p>	<p>UAM.IDE.MVCA.355 Gestionarea bazelor de date aeronautice</p> <p>(a) Operatorul IAM:</p> <p>1. se asigură că bazele de date aeronautice care urmează să fie utilizate în aplicațiile certificate ale sistemelor de aeronave îndeplinesc cerințele de calitate a datelor</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>care sunt adecvate pentru utilizarea preconizată a datelor;</p> <p>2. asigură distribuirea și actualizarea la timp a bazelor de date aeronautice actuale și nemodificate pentru toate aeronavele care le solicită;</p> <p>3. raportează furnizorului bazei de date cazurile de date eronate, inconsecvente sau absente care ar putea constitui un pericol pentru zbor, în pofida oricăror alte cerințe de raportare a evenimentelor, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) nr. 376/2014. În astfel de cazuri, operatorul IAM informează întregul personal în cauză și se asigură că datele afectate nu sunt utilizate.</p>	<p>care sunt adecvate pentru utilizarea preconizată a datelor;</p> <p>2. asigură distribuirea și actualizarea la timp a bazelor de date aeronautice actuale și nemodificate pentru toate aeronavele care le solicită;</p> <p>3. raportează furnizorului bazei de date cazurile de date eronate, inconsecvente sau absente care ar putea constitui un pericol pentru zbor, în pofida oricăror alte cerințe de raportare a evenimentelor, astfel cum sunt definite în Regulamentul privind raportarea, analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele de aviație civilă, aprobat prin Ordinul MEI nr. 119/2020. În astfel de cazuri, operatorul IAM informează întregul personal în cauză și se asigură că datele afectate nu sunt utilizate.</p>		



Nr. 08-1029 din 11.03.2026

Cancelaria de Stat

Prin prezenta, în conformitate cu pct.197 din Regulamentul Guvernului, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 610/2018, remitem pentru înregistrare **proiectul hotărârii Guvernului 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 lista proiectelor, care urmează a fi examinate în cadrul următoarei ședințe a Secretarilor generali.

CERERE privind înregistrarea de către Cancelaria de Stat a proiectelor de acte ale Guvernului

Nr. crt.	Criterii de înregistrare	Nota autorului
1.	Categoria și denumirea proiectului	Proiectul hotărârii de Guvern 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.
2.	Autoritatea care a elaborat proiectul	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale de comun cu Autoritatea Aeronautică Civilă.
3.	Justificarea depunerii cererii (<i>indicația corespunzătoare sau remarca precum că proiectul este elaborat din inițiativa autorului</i>)	Proiectul are drept scop transpunerea amendamentelor operate la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei din 5 octombrie 2012 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene în temeiul Regulamentului (CE) nr.216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, L nr.296 din 25 octombrie 2012, CELEX: 32012R0965. <i>Obiectivul prezentului proiect îl constituie ajustarea reglementărilor naționale la cadrul normativ european în domeniul aviației civile, privind operațiunile de mobilitate aeriană inovatoare (IAM) implementate prin aeronave VTOL cu pilot la bord, zboruri cu decolare/aterizare verticală în regim VMC; reglementări pentru certificarea și aprobarea operațiunilor acestor aeronave, integrarea lor în spațiul aerian, aspecte pentru personalul în contextul operațiunilor HEMS; consolidarea interacțiunii între coduri naționale și standardele europene, în scopul siguranței, transparenței operaționale și sprijinirii transformării digitale a industriei aeronautice.</i>

3 ¹ .	Referința la documentul de planificare care prevede elaborarea proiectului (<i>PNA, PND, PNR, alte documente de planificare sectoriale</i>)	<ul style="list-style-type: none"> - Programul Național de Aderare a Republicii Moldova la UE (PNA) 2025- 2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025, CLUSTER 4. AGENDA VERDE ȘI CONECTIVITATE SUSTENABILĂ, Capitolul 14 „POLITICA DE TRANSPORT”, „Transport aerian”, Anexa A, acțiunea nr. 194; - Anexa III la Acordul privind spațiul aerian comun între Uniunea Europeană și statele sale membre și Republica Moldova (în continuare ASAC), semnat la Bruxelles la data de 26.06.2012, ratificat prin Legea nr. 292/2012., Capitolul C „Siguranța Aeronautică”.
4.	Lista autorităților și instituțiilor a căror avizare este necesară	<p><u>Avizare:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ministerul Apărării; 2. Ministerul Finanțelor; 3. Ministerul Afacerilor Interne; 4. Ministerul Sănătății; 5. Agenția Proprietății Publice (<i>inclusiv, Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău”, Î.S. „Aeroportul Internațional Mărculești”, Î.S. ”MoldATSA”</i>); 6. Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi; 7. Serviciul de Protecție și Pază de Stat. <p><u>Expertizare:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Centrul de Armonizare a Legislației;
5.	Termenul-limită pentru depunerea avizelor/expertizelor	10 zile lucrătoare.
6.	Persoana responsabilă de promovarea proiectului	Tatiana BUDU – Consultant principal, Direcția politici în domeniul transportului aerian; Tel. 022 250-549; E-mail: tatiana.budu@midr.gov.md .
7.	Anexe	<ol style="list-style-type: none"> 1. Proiectul hotărârii de Guvern - 68 file; 2. Nota de fundamentare -10 file; 3. Tabelul de concordanță R (UE) nr.965/2012 (vol. I) - 301 file; 4. Tabelul de concordanță R (UE) nr.965/2012 (vol. II) - 436 file; 5. Tabelul de concordanță R (UE) nr.965/2012 (vol. III) - 301 file; 6. Tabelul comparativ - 190 file.
8.	Data și ora depunerii cererii	
9.	Semnătura	

**Viceprim-ministru,
ministru**

Vladimir BOLEA