

**Anexe la proiectul de regulament al Comisiei
privind „Operațiunile aeriene - OPS”¹**

¹

In accordance with Article 32 (1) of the Basic Regulation, the Agency provides for translations of its Opinions. These translations may be revised and updated from time to time, depending on the quality process of the Translation Centre for the bodies of the EU and on feedback received from national authorities on their linguistic accuracy. The previous translation has been taken off the Official Publication and archived by EASA.

ANEXA I**DEFINIȚII PENTRU TERMENII UTILIZAȚI ÎN ANEXELE II-VIII**

1. În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

- „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 condiții de date de operare.
- „Mijloace acceptabile de conformare (AMC)” înseamnă standarde fără caracter obligatoriu adoptate de către agenție pentru a exemplifica mijloacele de stabilire a conformității cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și normele sale de aplicare.
- „Listă de verificare în vederea acceptării” înseamnă un document utilizat pentru facilitarea verificării aspectului exterior al coletelor cu bunuri periculoase și a documentelor asociate acestora pentru a stabili dacă toate cerințele relevante au fost respectate.
- „Aerodrom adecvat” înseamnă un aerodrom pe care aeronava poate fi operată, având în vedere cerințele aplicabile privind performanța și caracteristicile pistei.
- În sensul clasificării pasagerilor:
 - (a) „adult” înseamnă o persoană cu vârsta de 12 ani sau peste,
 - (b) „copil/copii” înseamnă persoane care au vârsta de 2 ani și peste, dar care au mai puțin de 12 ani, și
 - (c) „copil de vârstă mică” înseamnă o persoană cu vârsta sub doi ani.
- „Avion” înseamnă o aeronavă motorizată cu aripă fixă mai grea decât aerul, care este susținută în zbor de reacția dinamică a aerului în contact cu aripile.
- „Zbor cu ajutorul sistemelor de redare a imaginii pe timp de noapte (NVIS)” înseamnă, în cazul operațiunilor NVIS, acea parte a condițiilor zborului la vedere (VFR) executat pe timp de noapte în care un membru al echipajului folosește ochelari de vedere pe timp de noapte (NVG).
- „Aeronavă” înseamnă un aparat care se poate susține în atmosferă datorită reacțiilor aerului, altele decât reacțiile aerului pe suprafața terestră.
- „Mijloace alternative de conformare” înseamnă acele mijloace care propun o alternativă la mijloacele acceptabile de conformare deja existente sau acelea care propun noi mijloace de stabilire a conformității cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și normele sale de aplicare, pentru care agenția nu a adoptat mijloace acceptabile de conformare asociate.
- „Antigivrare” înseamnă, în cazul procedurilor la sol, o procedură care asigură protecția împotriva formării de chiciură sau gheață și acumulării de zăpadă pe suprafețele tratate ale aeronavei pentru o perioadă de timp limitată (durata de acțiune).
- „Balon” înseamnă o aeronavă mai ușoară decât aerul, fără motor și care susține zborul prin folosirea fie a gazului, fie a unui arzător aeropurtat.
- „Membru al echipajului de cabină” înseamnă un membru al echipajului calificat corespunzător, în afara membrilor echipajului de zbor sau ai personalului navigator

tehnice, care este însărcinat de către un operator să îndeplinească atribuții legate de siguranța pasagerilor și a zborului în timpul operațiunilor.

- „Operațiune de categoria I (CAT I)” înseamnă o apropiere instrumentală de precizie și o aterizare folosind un sistem de aterizare instrumental (ILS), sistem de aterizare cu microunde (MLS), GLS (sistem de aterizare bazat pe GNSS/GBAS - sistem global de navigație prin satelit/ sistem de augmentare bazat pe echipamentele de la sol), radar de apropiere de precizie (PAR) sau GNSS folosind un sistem de augmentare bazat pe sateliți (SBAS) având înălțimea de decizie (DH) de cel puțin 200 ft și distanța vizuală în lungul pistei (RVR) de cel puțin 550 m pentru avioane și 500 m pentru elicoptere.
- „Operațiune de categoria a II-a (CAT II)” înseamnă o apropiere instrumentală de precizie și o aterizare folosind ILS sau MLS având:
 - (a) înălțimea de decizie (DH) mai mică de 200 ft, dar nu mai mică de 100 ft și
 - (b) distanța vizuală în lungul pistei (RVR) de cel puțin 300 m.
- „Operațiune de categoria a III-a A (CAT IIIA)” înseamnă o apropiere instrumentală de precizie și o aterizare folosind ILS sau MLS, având:
 - (a) înălțimea de decizie (DH) mai mică de 100 ft și
 - (b) distanța vizuală în lungul pistei (RVR) de cel puțin 200 m.
- „Operațiune de categoria a III-a B (CAT IIIB)” înseamnă o apropiere instrumentală de precizie și o aterizare folosind ILS sau MLS, având:
 - (a) înălțimea de decizie (DH) mai mică de 100 ft sau fără înălțime de decizie și
 - (b) distanța vizuală în lungul pistei (RVR) mai mică de 200 m, dar nu mai mică de 75 m.
- „Categoria A referitoare la elicoptere” înseamnă elicoptere multimotor proiectate cu opțiuni de izolare a motoarelor și sistemelor specificate în codurile de navigabilitate aplicabile și care pot fi operate folosind date de decolare și aterizare programate pe baza conceptului defectării unui motor critic, care asigură desemnarea suprafețelor adecvate și un nivel adecvat al performanțelor necesar continuării zborului în siguranță sau opririi de la decolare din motive de siguranță în cazul defectării unui motor.
- „Categoria B referitoare la elicoptere” înseamnă elicoptere monomotor sau multimotor care nu satisfac standardele categoriei A. Elicopterele de categoria B nu au garantată capacitatea de continuare a zborului în siguranță în cazul defectării unui motor, caz în care este asumată o aterizare neprevăzută.
- „Specificații de certificare” înseamnă standarde tehnice adoptate de către agenție care indică mijloace de demonstrare a conformității cu cerințele esențiale din anexele I, IV și Va la Regulamentul (CE) nr. 216/2008.
- „Apropierea cu manevre la vedere (circling)” înseamnă faza vizuală în continuarea unei apropieri instrumentale, pentru a aduce avionul în poziție de aterizare pe o pistă/FATO care nu îndeplinește criteriile unei apropieri directe.
- „Zonă degajată” înseamnă o zonă dreptunghiulară definită pe sol sau pe apă aflată sub controlul autorității corespunzătoare, aleasă sau pregătită ca zonă corespunzătoare peste care un avion poate efectua o parte din urcarea inițială la o înălțime specificată.
- „Baza norului” înseamnă înălțimea bazei celui mai jos element al norului observat sau prevăzut în vecinătatea unui aerodrom sau a unei zone de operare sau în cadrul

unei zone de operare specificate, măsurată normal deasupra altitudinii aerodromului sau, în cazul unor operațiuni pe mare, deasupra nivelului mediu al mării.

- „Partajare de coduri” înseamnă un acord în conformitate cu care un operator repartizează codul său de identificare unui zbor operat de alt operator și vinde și eliberează bilete pentru respectivul zbor.
- „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.
- „Pistă contaminată” înseamnă o pistă din care mai mult de 25% din suprafața pistei, delimitată pe lungimea și lățimea necesare utilizate, este acoperită de următoarele:
 - (a) suprafață de apă cu grosimea mai mare de 3 mm (0,125 țoli) sau de zăpadă topită, sau de zăpadă afânată, echivalent cu mai mult de 3 mm (0,125 țoli) grosime a stratului de apă;
 - (b) zăpadă care a fost comprimată într-o masă solidă care rezistă în continuare la comprimare și rămâne compactă sau se sparge în fragmente dacă este ridicată (zăpadă compactă) sau
 - (c) gheață, inclusiv gheață umedă.
- „Rezervă de rută” înseamnă combustibilul necesar pentru a compensa o serie de factori neprevăzuți care ar putea influența consumul de combustibil până la aerodromul de destinație.
- „Apropiere finală prin coborâre continuă (CDFA)” înseamnă o tehnică specifică pentru efectuarea segmentului de apropiere finală al unei proceduri de apropiere instrumentală clasică în coborâre continuă, fără palier, de la o altitudine/înălțime mai mare sau egală cu altitudinea/înălțimea punctului de apropiere finală până la un punct situat la aproximativ 15 metri (50 ft) deasupra pragului pistei de aterizare sau până la punctul în care ar trebui să înceapă manevra de redresare pentru tipul de aeronavă aflat în zbor.
- „Vizibilitate meteorologică convertită (CMV)” înseamnă o valoare, echivalentă cu RVR, care este derivată din vizibilitatea meteorologică raportată.
- „Membru al echipajului” înseamnă o persoană desemnată de un operator să execute sarcini la bordul unei aeronave.
- „Faze critice ale zborului” înseamnă, în cazul avioanelor, rularea la decolare, traiectoria de decolare, apropierea finală, întreruperea apropierii, aterizarea, inclusiv rulajul la aterizare și orice alte faze ale zborului determinate de pilotul comandant sau de comandant.
- „Faze critice ale zborului” înseamnă, în cazul elicopterelor, rulajul, zborul planat, decolarea, apropierea finală, întreruperea apropierii, aterizarea și orice alte faze ale zborului determinate de pilotul comandant sau de comandant.
- „Pistă umedă” înseamnă o pistă pe care suprafața nu este uscată, dar când umezeala de pe ea nu îi conferă un aspect lucios.
- „Bunuri periculoase (DG)” înseamnă articole sau substanțe care pot reprezenta un risc pentru sănătate, siguranță, bunuri materiale sau mediu și care sunt enumerate în lista cu bunuri periculoase din Instrucțiunile tehnice sau care sunt clasificate astfel conform acelor instrucțiuni.

- „Accident cu bunuri periculoase” înseamnă un eveniment asociat și legat de transportul de bunuri periculoase pe calea aerului care poate conduce la accidentarea mortală sau gravă a unei persoane sau la pierderi materiale importante.
- „Incident cu bunuri periculoase” înseamnă un eveniment, altul decât accidentul cu bunuri periculoase, asociat și legat de transportul de bunuri periculoase pe calea aerului, care nu se produce în mod necesar la bordul avionului și care conduce la rănirea unei persoane, pierderi materiale, incendiu, spargere, scurgere de fluide sau radiații sau oricare alt semn de degradare a integrității ambalajului. Orice eveniment legat de transportul bunurilor periculoase care pune serios în pericol aeronava sau pe ocupanții acesteia este, de asemenea, considerat incident cu bunuri periculoase.
- „Degivrare”, în cazul procedurilor la sol, înseamnă o procedură prin care chiciura, gheața, zăpada sau zăpada topită sunt înlăturate de pe o aeronavă, pentru asigurarea unor suprafețe necontaminate.
- „Punct definit după decolare (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 posibilă necesitatea aterizării forțate.
- „Punct definit înainte de aterizare (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 posibilă necesitatea aterizării forțate.
- „Distanța DR” înseamnă distanța orizontală pe care elicopterul o parcurge de la sfârșitul distanței disponibile de decolare.
- „Contract de închiriere în sistem «dry-lease»” înseamnă orice înțelegere contractuală între întreprinderi, prin care o aeronavă este operată în baza certificatului de operator aerian (AOC) al locatarului.
- „Masa operațională a avionului gol” înseamnă masa totală a aeronavei pregătite pentru un tip de operațiune specific, fără cantitatea de combustibil utilizabilă și încărcătura transportată.
- „Pistă uscată” înseamnă o pistă care nu este nici udă, nici contaminată, și include acele piste pavate care au fost pregătite în mod special cu pavaj striat sau poros și întreținută pentru a reține o acțiune de frânare „efectiv uscată”, chiar și atunci când umezeala este prezentă.
- „Zonă de apropiere finală și de decolare înaltă (FATO înaltă)” înseamnă o FATO care este cu cel puțin 3 m deasupra suprafeței din jur.
- „Aerodrom de rezervă pe rută (ERA)” înseamnă un aerodrom adecvat pe ruta de zbor, care poate fi necesar în faza de planificare.
- „Sistem de intensificare a vederii (EVS)” înseamnă un sistem electronic de afișare în timp real a unei imagini exterioare prin intermediul unor senzori de imagine.
- „Zonă de apropiere finală și decolare (FATO)” înseamnă o zonă definită pentru operațiunile cu elicoptere, deasupra căreia sunt finalizate manevrele de apropiere finală, punct fix și aterizare, și de pe care se inițiază manevra de decolare. În cazul elicopterelor care operează în clasa 1 de performanță, zona definită cuprinde zona pentru decolare întreruptă disponibilă.

- „Monitorizarea datelor de zbor (FDM)” înseamnă utilizarea pro-activă și corectă a datelor de zbor digitale ale operațiunilor de rutină, în scopul îmbunătățirii siguranței aviației.
- „Echipament de simulare a zborului (FSTD)” înseamnă un echipament de instruire care este:
 - (a) în cazul avioanelor, un simulator de zbor (FFS), un echipament de pregătire pentru zbor (FTD), un echipament de pregătire pentru procedurile de zbor și navigație (FNPT) sau un echipament de pregătire instrumentală de bază (BITD);
 - (b) în cazul elicopterelor, un simulator de zbor (FFS), un echipament de pregătire pentru zbor (FTD) sau un echipament de pregătire pentru procedurile de zbor și navigație (FNPT).
- „Aerodrom ERA de alimentare” înseamnă un aerodrom ERA ales în scopul reducerii rezervei de rută.
- „Sistemul de aterizare GBAS (GLS)” înseamnă un sistem de apropiere și aterizare folosind informații GNSS/GBAS (sistem global de navigație prin satelit/ sistem de augmentare bazat pe echipamentele de la sol) consolidate 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.
- „Personalul serviciului de urgență de la sol” înseamnă orice personal al serviciilor de urgență de la sol (cum ar fi polițiștii, pompierii etc.) implicat în serviciul medical de urgență pe elicopter (HEMS) și ale cărui îndatoriri sunt în orice măsură legate de operațiunile cu elicoptere.
- „Reținere la sol” înseamnă interdicția oficială de decolare a unui avion și luarea măsurilor necesare pentru reținerea acestuia.
- „Head-up display (HUD)” înseamnă un sistem de afișare care prezintă informațiile de zbor în câmpul vizual extern frontal al pilotului și care nu reduce semnificativ câmpul vizual extern.
- „Sistem de aterizare prin ghidare «head-up» (HUDLS)” înseamnă întregul sistem aflat la bord care ghidează „head-up” pilotul în timpul apropierii și aterizării și/sau procedurii întrerupere a apropierii. Acesta include toți senzorii, computerele, sursele de alimentare, indicațiile și comenzile.
- „Elicopter” înseamnă o aeronavă mai grea decât aerul, susținută în zbor de reacțiile aerului cu una sau mai multe elice motorizate pe axe verticale.
- „Membru al unui echipaj pe un elicopter folosit pentru operațiuni de ridicare (HHO)” înseamnă un membru al echipei tehnice care execută sarcinile repartizate legate de operarea unui troliu.
- „Helipunte” înseamnă o FATO localizată pe o structură plutitoare sau pe o suprafață fixă în largul mării.
- „Membru al unui echipaj HEMS” înseamnă un membru al echipei tehnice care este desemnat pentru un zbor HEMS în scopul asistării oricărei persoane care necesită asistență medicală în timpul transportului cu elicopterul și care asistă pilotul în timpul misiunii.
- „Zbor HEMS” înseamnă zbor pe un elicopter care deține o aprobare HEMS, al cărui scop este să acorde asistență medicală de urgență, în cazul în care este esențială transportarea de urgență și imediată a:

- (a) personalului medical,
- (b) articolelor medicale (echipamente, sânge, organe, medicamente), sau
- (c) persoanelor bolnave sau rănite și alte persoane direct implicate.
- „Bază de operare HEMS” înseamnă un aerodrom unde membrii echipajului HEMS și elicopterul HEMS stau în așteptare pentru operațiunile HEMS.
- „Loc de operare HEMS” înseamnă un loc ales de către comandant în timpul unui zbor HEMS pentru operațiuni de ridicare cu elicopterul, aterizare și decolare.
- „Zbor HHO” înseamnă zbor pe un elicopter care deține o aprobare HHO, al cărui scop este să faciliteze transferul persoanelor și/sau al încărcăturii cu ajutorul unui elicopter folosit pentru operațiuni de ridicare.
- „HHO pe mare” înseamnă zbor pe un elicopter care deține o aprobare HHO, al cărui scop este să faciliteze transferul persoanelor și/sau al încărcăturii de pe sau pe un vas sau structură de pe apă sau chiar pe apă cu ajutorul unui elicopter folosit pentru operațiuni de ridicare.
- „Pasager HHO” înseamnă o persoană care este transferată cu ajutorul unui elicopter folosit pentru operațiuni de ridicare.
- „Zonă HHO” înseamnă o zonă specificată în care un elicopter efectuează un transfer cu ajutorul unui troliu.
- „Durată de acțiune (HoT)” înseamnă intervalul de timp estimat în care lichidul antigivraj împiedică formarea gheții și a chiciurei și acumularea zăpezii pe suprafețele protejate (tratate) ale unui avion.
- „Mediu ostil” înseamnă:
 - (a) un mediu în care:
 - i. o aterizare forțată în siguranță nu poate fi efectuată din cauza suprafeței inadecvate;
 - ii. ocupanții elicopterului nu pot fi în mod adecvat protejați de elementele naturii;
 - iii. nu pot fi puse la dispoziție serviciile/acțiunile echipelor 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 suprafețe sunt considerate ostile:
 - i. pentru operațiuni deasupra mării, suprafețele din largul mării mai la nord de 45N și mai la sud de 45S, stabilite astfel de către autoritatea statului în cauză; și
 - ii. acele părți ale zonelor aglomerate fără suprafețe adecvate pentru o aterizare forțată în siguranță.
- „Punct de decizie pentru aterizare (LDP)” înseamnă punctul folosit pentru determinarea performanțelor de aterizare de la care, în cazul defectării unui motor confirmate în acel punct, aterizarea poate continua în condiții de siguranță sau o aterizare întreruptă poate fi inițiată.
- „Distanța de aterizare disponibilă (LDA)” înseamnă lungimea pistei care este declarată disponibilă de către statul pe teritoriul căruia se află aerodromul și care este adaptată pentru rularea pe sol a unui avion care aterizează.

- „Avion terestru” înseamnă o aeronavă cu aripă fixă proiectată pentru decolare și aterizare pe sol și include avioane amfibii operate ca avioane terestre.
- „Operare locală a unui elicopter” înseamnă o operațiune de transport aerian comercial pe elicoptere cu o masă maximă certificată la decolare (MCTOM) de peste 3 175 kg și o configurație maximă certificată a locurilor pentru pasageri (MOPSC) de cel mult nouă locuri pe timp de zi, pe trasee pe care se zboară după repere vizuale terestre, desfășurată în cadrul unei zone geografice locale delimitate și specificată în manualul de operațiuni.
- „Proceduri la vizibilitate redusă (LVP)” înseamnă proceduri aplicate pe un aerodrom în scopul asigurării operării în siguranță în timpul apropiierilor inferioare categoriei standard I, altele decât cele aparținând categoriei standard II, categoriei II și III și decolărilor cu vizibilitate redusă.
- „Decolare cu vizibilitate redusă (LVTO)” înseamnă decolarea cu o RVR mai mică de 400 m, dar nu mai mică de 75 m.
- „Operare inferioară categoriei standard I (LTS CAT I)” înseamnă o apropiere instrumentală de categoria I și o operațiune de aterizare utilizându-se categoria I DH, cu RVR inferioară celei care ar fi în mod normal asociată cu DH aplicabilă, dar nu mai mică de 400 m.
- „Configurație maximă operațională a locurilor pentru pasageri (MOPSC)” înseamnă capacitatea maximă de locuri pentru pasageri a unei singure 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 stabili un număr egal sau inferior de locuri în funcție de constrângerile operaționale.
- „Pasager cu pregătire medicală” înseamnă o persoană cu pregătire medicală aflată la bordul elicopterului în timpul unui zbor HEMS, care include, dar fără a se limita la, medici, asistente medicale și paramedici.
- „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 relevante, definită de statul membru.
- „Ochelarii de vedere pe timp de noapte (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.
- „Sistem de redare a imaginii pe timp de noapte (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 NVIS, componente de elicopter, formare și menținerea navigabilității.
- „Mediu neostil” înseamnă un mediu în care:
 - (a) poate fi efectuată o aterizare forțată în siguranță;
 - (b) ocupanții elicopterului pot fi protejați de elementele naturii; și
 - (c) pot fi puse la dispoziție serviciile/acțiunile echipelor de căutare și salvare în conformitate cu expunerea anticipată.

În orice caz, acele părți ale zonelor aglomerate care au suprafețe adecvate pentru aterizare forțată în siguranță sunt considerate neostile.

- „Operațiuni de apropiere de non-precizie (NPA)” înseamnă o apropiere instrumentală cu o înălțime minimă de coborâre (MDH) sau DH, dacă se utilizează o tehnică de zbor CDFA, de cel puțin 250 ft și RVR/CMV de cel puțin 750 m pentru avioane și de 600 m pentru elicoptere.
- „Membru al personalului tehnic NVIS” înseamnă un membru al personalului tehnic desemnat pentru un zbor NVIS.
- „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 în conformitate cu o aprobare NVIS.
- „Operațiuni pe mare” înseamnă operațiuni în cadrul cărora, de obicei, o bună parte din zbor se desfășoară deasupra mării spre sau dinspre locații de pe mare.
- „Zonă de operare” înseamnă o zonă, altă decât un aerodrom, selectată de către operator sau pilotul comandant sau de comandantul pentru aterizare, decolare și/sau operațiuni cu încărcătură exterioară.
- „Operațiune în clasa 1 de performanță” înseamnă o operațiune în care, în eventualitatea unei defectări a motorului critic, elicopterul poate ateriza în cadrul distanței disponibile pentru decolare întreruptă sau poate continua un zbor în siguranță către o zonă de aterizare adecvată, în funcție de momentul apariției defecțiunii.
- „Operațiune în clasa 2 de performanță” 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.
- „Operațiune în clasa 3 de performanță” 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.
- „Control operațional” înseamnă responsabilitatea pentru inițierea, continuarea, terminarea sau devierea unui zbor din motive de siguranță.
- „Operațiune altă decât categoria standard II (OTS CAT II)” înseamnă o apropiere instrumentală de precizie și o operațiune de aterizare folosind ILS sau MLS în care unele sau toate elementele sistemului de iluminare pentru apropiere de precizie de Categoria II nu sunt disponibile și cu:
 - (a) înălțimea de decizie (DH) mai mică de 200 ft, dar nu mai mică de 100 ft; și
 - (b) o distanță vizuală în lungul pistei (RVR) nu mai mică de 350 m.
- „Avioane din clasa A de performanță” înseamnă avioane multimotor cu motoare turbopropulsoare cu o MOPSC de mai mult de nouă sau o masă maximă de decolare care depășește 5 700 kg și avioane multimotor cu motoare cu reacție.
- „Avioane din clasa B de performanță” înseamnă avioane cu motoare cu elice cu o MOPSC de mai mult de nouă sau o masă maximă de decolare de 5 700 kg sau mai mică.
- „Avioane din clasa C de performanță” înseamnă avioane cu motoare alternative cu o MOPSC de mai mult de nouă sau o masă maximă de decolare care depășește 5 700 kg.

- „Pilot comandant” înseamnă pilotul desemnat comandant și responsabil pentru derularea în siguranță a zborului. Pentru operațiuni de transport aerian comercial, „pilotul comandant” se numește „comandant”.
- „Planor motorizat” înseamnă o aeronavă echipată cu unul sau mai multe motoare, care au, cu motorul (motoarele) scos (scoase) din funcțiune, caracteristicile unui planor.
- „Locul principal de desfășurare a activității” înseamnă locul în care se află sediul central sau sediul social al organizației, în care se exercită principalele funcții financiare și de control operațional ale activităților la care se face referire în prezentul regulament.
- „Stabilirea priorității inspecțiilor la sol” înseamnă alocarea unui număr corespunzător din numărul total de inspecții la sol desfășurate anual de sau în numele autorității competente conform dispozițiilor din partea ARO.
- „Zonă de interes public (PIS)” înseamnă o zonă folosită exclusiv pentru operațiuni de interes public.
- „Inspecție la sol” înseamnă inspectarea aeronavei, a calificărilor echipajului de zbor și de cabină și a documentelor de zbor pentru verificarea conformității cu cerințele aplicabile.
- „Interval de remediere” înseamnă o limitare a duratei operațiunilor cu echipament inoperant.
- „Distanță disponibilă pentru decolare întreruptă (RTODAH)” înseamnă lungimea apropierei finale și a zonei de decolare declarate disponibile și corespunzătoare pentru elicoptere care operează în clasa 1 de performanță în scopul realizării unei decolări întrerupte.
- „Distanță necesară pentru decolare întreruptă (RTODRH)” înseamnă distanța orizontală necesară de la începutul decolării până la punctul în care elicopterul ajunge la oprirea finală ca urmare a defectării unui motor sau a întreruperii unei decolări la punctul de decizie pentru decolare.
- „Distanța vizuală în lungul pistei (RVR)” înseamnă o distanță de-a lungul căreia pilotul unei aeronave aflate pe axul pistei poate vedea marcajele de pe suprafața pistei sau luminile care delimitează pista sau poate identifica axul acesteia.
- „Aterizare forțată executată în siguranță” înseamnă aterizare sau amerizare inevitabilă, în urma căreia se presupune că nu vor fi rănite persoane de la bord și nici de la sol.
- „Planor” înseamnă o aeronavă mai grea decât aerul care este susținută în zbor de reacția dinamică a aerului în contact cu suprafețele portante fixe, al căror zbor liber nu depinde de un motor.
- „Hidroavion” înseamnă o aeronavă cu aripă fixă proiectată pentru decolare și aterizare pe apă și include avioane amfibie operate ca hidroavioane.
- „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 piste, pe cealaltă să se poată desfășura operațiunile planificate. Fiecare pistă are proceduri de apropiere separate bazate pe sisteme de navigație separate.

- „Zbor special VFR” înseamnă un zbor VFR care are permisiunea din partea controlului traficului aerian să opereze într-o zonă cu condiții meteorologice inferioare VMC.
- „Apropiere stabilizată (SAp)” înseamnă o apropiere efectuată controlat și corespunzător în ceea ce privește configurația, energia și stăpânirea traiectoriei de zbor de la un punct predeterminat sau de la un punct sau altitudine/înălțime spre un punct aflat la 50 ft deasupra pragului sau al punctului în care ar trebui să înceapă manevra de redresare, dacă acesta este mai ridicat.
- „Aerodrom de rezervă pentru decolare” înseamnă un aerodrom de rezervă pe care o aeronavă are posibilitatea să aterizeze în caz că aterizarea devine necesară la scurt timp după decolare, iar aerodromul de plecare nu poate fi utilizat în acest scop.
- „Punct de decizie pentru decolare (TDP)” înseamnă punctul folosit pentru determinarea performanțelor la decolare de la care, în cazul defectării unui motor confirmate în acel punct, se poate face o decolare întreruptă sau se poate continua în siguranță decolarea.
- „Distanța de decolare disponibilă (TODA)”, în cazul avioanelor, înseamnă lungimea de rulare disponibilă la decolare, plus lungimea părții degajate disponibilă, dacă este dată.
- „Distanța de decolare disponibilă (TODAH)”, în cazul elicopterelor, înseamnă lungimea zonei pentru apropierea finală și suprafața de decolare, plus distanța liberă necesară elicopterului, dacă este dată, declarată disponibilă și potrivită pentru ca elicopterul să poată efectua decolarea.
- „Distanța necesară la decolare (TODRH)”, în cazul elicopterelor, înseamnă distanța orizontală necesară din momentul începerii decolării până în punctul în care viteza de siguranță corespunzătoare de decolare (V_{TOSS}), înălțimea selectată și un gradient de urcare pozitiv sunt asigurate, în urma defectării motorului critic confirmate la TDP, restul motoarelor funcționând în limitele operaționale aprobate.
- „Traiectorie de decolare” înseamnă traiectoria pe verticală și pe orizontală cu un motor critic inoperant de la un punct specificat în decolare pentru aeronave la 1 500 ft deasupra suprafeței și pentru elicoptere la 1 000 ft deasupra suprafeței.
- „Masă la decolare” înseamnă masa care include toate lucrurile și toate persoanele aflate la bord la începutul decolării, în cazul elicopterelor, și al rulării la decolare, în cazul avioanelor.
- „Distanța de rulare pentru decolare disponibilă (TORA)” înseamnă lungimea pistei care este declarată disponibilă de către statul pe teritoriul căruia se află aerodromul și adecvată pentru rularea pe sol a unui avion la decolare.
- „Membru al personalului tehnic” înseamnă un membru al echipajului în operațiunile de transport aerian comercial HEMS, HHO sau NVIS, altul decât un membru al echipajului de zbor sau un membru al echipajului de cabină, desemnat de operator pentru îndeplinirea unor sarcini în aeronavă sau la sol în scopul asistării pilotului în timpul operațiunilor HEMS, HHO sau NVIS, care pot necesita operarea unui echipament specializat de la bord.
- „Instrucțiuni tehnice (TI)” înseamnă cea mai recentă ediție în vigoare a *Instrucțiunilor tehnice privind siguranța transportului aerian al bunurilor*

periculoase, inclusiv suplimentul și orice *addendum*, aprobată și publicată de către Organizația Aviației Civile Internaționale.

- „Motoplanor de agrement” înseamnă o clasă specifică de motoplanoare care sunt echipate cu un motor integral montat neretractabil și o elice neretractabilă. Are capacitatea de a decola și de a lua altitudine prin mijloace proprii, conform manualului de zbor.
- „Încărcătură transportată” înseamnă masa totală de pasageri, bagaje, încărcătură și echipament specializat transportat la bord, inclusiv orice balast.
- „Zbor fără ajutorul sistemelor de redare a imaginii pe timp de noapte (NVIS)” înseamnă, în cazul operațiunilor NVIS, acea parte unui zbor VFR pe timp de noapte în care membrul echipajului nu folosește NVG.
- „Întreprindere” înseamnă orice persoană fizică sau juridică, cu sau fără scop lucrativ, sau orice alt organism oficial, cu sau fără personalitate juridică proprie.
- „ V_1 ” înseamnă 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} ” înseamnă viteza la care se presupune că se defectează motorul critic la decolare.
- „Apropiere vizuală” înseamnă o apropiere în care nu este terminată o parte sau întreaga procedură de apropiere instrumentală, iar apropierea se execută cu repere vizuale pe sol.
- „Contract de închiriere în sistem «wet-lease»” înseamnă orice înțelegere contractuală între întreprinderi, prin care o aeronavă este operată în baza AOC al locatorului.
- „Pistă udă” înseamnă o pistă a cărei suprafață este acoperită cu apă sau ceva echivalent, mai puțin cazul specificat prin definiția „pistei contaminate” sau atunci când pe suprafața pistei există suficientă umezeală ca să îi dea un aspect lucios, dar fără zone semnificative de apă care bălțește.

ANEXA II

CERINTE ALE AUTORITĂȚII PRIVIND OPERATIUNILE AERIENE

PARTEA ARO

ARO.GEN.005 Domeniul de aplicare

Prezenta parte 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.

CAPITOLUL GEN — CERINȚE GENERALE

Secțiunea 1 — Generalități

ARO.GEN.115 Documentația de supraveghere

Autoritatea competentă îi furnizează personalului relevant toate actele legislative, standardele, normele, publicațiile tehnice și documentele conexe, pentru a-i permite să își execute sarcinile și să își asume responsabilitățile.

ARO.GEN.120 Mijloace de conformare

- (a) Agenția elaborează mijloace acceptabile de conformare (AMC), care pot fi utilizate pentru a stabili conformitatea cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008² și normele sale de aplicare. Când se respectă AMC, cerințele asociate ale normelor de aplicare sunt îndeplinite.
- (b) Mijloacele alternative de conformare pot fi utilizate pentru a stabili conformitatea cu normele de aplicare.
- (c) Autoritatea competentă stabilește un sistem pentru a se asigura în permanență că toate mijloacele alternative de conformare utilizate de către ea însăși sau de către organizațiile și persoanele aflate sub supravegherea sa permit stabilirea conformității cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și normele sale de aplicare.

² Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației și de abrogare a Directivei 91/670/CEE a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 și a Directivei 2004/36/CE JO L 79, 19.3.2008, p. 1, astfel cum a fost modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 1108/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009, JO L 309, 24.11.2009, p. 51.

- (d) Autoritatea competentă evaluează toate mijloacele alternative de conformare propuse de către o organizație în conformitate cu AOR.GEN.120 litera (b) prin analiza documentației furnizate și, dacă se consideră necesar, realizarea unei inspecții a organizației.

Când autoritatea competentă constată că mijloacele alternative de conformare sunt în conformitate cu normele de aplicare, aceasta efectuează fără întârziere nejustificată următoarele:

- (1) informează solicitantul că mijloacele alternative de conformare pot fi puse în aplicare și, dacă este cazul, modifică autorizația sau certificatul solicitantului în acest sens și
- (2) informează agenția cu privire la conținutul acestora, incluzând copii ale tuturor documentațiilor relevante.

- (e) Atunci când autoritatea competentă utilizează ea însăși mijloace alternative de conformare pentru a obține conformitatea cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și normele sale de aplicare, aceasta:

- (1) le pune la dispoziția tuturor organizațiilor și persoanelor aflate sub supravegherea sa și
- (2) informează fără întârziere nejustificată agenția.

Autoritatea competentă furnizează agenției o descriere completă a mijloacelor alternative de conformare, inclusiv orice revizuirii ale procedurilor care pot fi relevante, precum și o evaluare care demonstrează că normele de aplicare sunt respectate.

ARO.GEN.125 Informarea agenției

- (a) Autoritatea competentă informează fără întârziere nejustificată agenția în cazul oricăror probleme semnificative cu punerea în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 216/2008 și a normelor sale de aplicare.
- (b) Autoritatea competentă furnizează agenției informații importante pentru siguranță provenite din rapoartele de evenimente pe care le-a primit.

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

- (a) Fără a aduce atingere Directivei 2003/42/CE³, autoritatea competentă implementează un sistem pentru a colecta, analiza și difuza în mod corespunzător informații privind siguranța.
- (b) Agenția implementează un sistem pentru a analiza în mod corespunzător orice informație relevantă privind siguranța primită și pentru a furniza fără întârziere nejustificată statelor membre și Comisiei orice informații, inclusiv recomandări sau măsuri corective care trebuie luate, 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 Regulamentului (CE) nr. 216/2008 și al normelor sale de aplicare.
- (c) La primirea informațiilor specificate la litera (b), autoritatea competentă ia măsuri adecvate pentru soluționarea problemei de siguranță.

³ Directiva 2003/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 iunie 2003 privind raportarea evenimentelor în aviația civilă, JO L 167, 4.7.2003, p. 23–36.

- (d) Măsurile luate în temeiul literei (c) se comunică imediat tuturor persoanelor sau organizațiilor care trebuie să le respecte în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 și al normelor sale de aplicare. Autoritatea competentă comunică aceste măsuri și agenției și, atunci când sunt necesare măsuri combinate, celorlalte state membre în cauză.

Secțiunea 2 — Management

ARO.GEN.200 Sistemul de management

- (a) Autoritatea competentă instituie și menține un sistem de management care include ca minimum de cerințe:
- (1) politici și proceduri documentate în vederea descrierii organizării acesteia și a mijloacelor și metodelor sale de obținere a conformității cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și cu normele de aplicare ale acestuia. Procedurile se actualizează permanent și servesc ca documente de lucru fundamentale în cadrul acelei autorități competente pentru toate sarcinile asociate;
 - (2) suficient personal pentru a-și exercita sarcinile și a-și asuma responsabilitățile. Personalul respectiv este calificat pentru exercitarea sarcinilor care îi sunt atribuite și deține cunoștințele, experiența, formarea inițială și periodică necesare pentru a asigura o competență continuă. Se instituie un sistem pentru planificarea disponibilității personalului, pentru a asigura îndeplinirea corespunzătoare a tuturor sarcinilor;
 - (3) facilități și spații de birouri adecvate pentru exercitarea sarcinilor atribuite;
 - (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 riscului. Monitorizarea conformității cuprinde un sistem de feedback al constatărilor din cadrul auditului către cadrele superioare de conducere ale autorității competente în vederea asigurării implementării unor măsuri corective, în funcție de caz; și
 - (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.
- (b) Autoritatea competentă atribuie, pentru fiecare domeniu de activitate, unei persoane sau mai multora, răspunderea generală pentru gestionarea sarcinii (sarcinilor) relevante.
- (c) Autoritatea competentă instituie proceduri pentru participarea la un schimb reciproc de informații și asistență cu alte autorități competente în cauză, inclusiv referitor la toate constatările semnalate și acțiunile întreprinse ulterior în urma supravegherii persoanelor sau organizațiilor care derulează activități pe teritoriul unui stat membru, însă care sunt certificate de către sau fac declarații către autoritatea competentă a altui stat membru sau către agenție.
- (d) O copie a procedurilor legate de sistemul de management și a modificărilor aduse la acestea se pune la dispoziția agenției în scopul standardizării.

ARO.GEN.205 Alocarea sarcinilor

(a) Atunci când atribuie unei persoane fizice sau juridice o sarcină în sfera certificării inițiale sau a supravegherii continue a persoanelor sau organizațiilor care fac obiectul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 și al normelor sale de aplicare, autoritatea competentă se asigură că a:

(1) instituit un sistem pentru evaluarea inițială și continuă a:

- (i) competenței tehnice adecvate a acestora;
- (ii) facilităților și spațiilor adecvate;
- (iii) lipsei conflictului de interese și
- (iv) conformității acestora cu criteriile definite în anexa V la Regulamentul (CE) nr. 216/2008, dacă este cazul.

Sistemul și rezultatele evaluării se documentează;

(2) încheiat un acord documentat cu persoana fizică sau juridică, aprobat de ambele părți la nivelul de conducere corespunzător, care definește în mod clar:

- (i) activitățile de efectuat;
- (ii) declarațiile, rapoartele și registrele care trebuie puse la dispoziție;
- (iii) condițiile tehnice care trebuie îndeplinite la executarea unor astfel de sarcini;
- (iv) acoperirea asigurării de răspundere civilă corespunzătoare; și
- (v) protecția acordată informațiilor obținute în decursul exercitării unor astfel de sarcini.

(b) Autoritatea competentă asigură faptul că procesul de audit intern solicitat de ARO.GEN.200 litera (a) punctul (4) cuprinde toate sarcinile de certificare sau supraveghere continuă executate în numele său.

ARO.GEN.210 Schimbări în sistemul de management

(a) Autoritatea competentă are instituit un sistem pentru identificarea schimbărilor care-i afectează capacitatea de a-și executa sarcinile și de a-și asuma responsabilitățile, astfel cum sunt 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 eficient.

(b) Autoritatea competentă își actualizează sistemul de management pentru a reflecta orice schimbare la Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și normele sale de aplicare în timp util, astfel încât să asigure o implementare eficientă.

(c) Autoritatea competentă comunică agenției schimbările care-i afectează capacitatea de a-și executa sarcinile și de a-și asuma responsabilitățile, astfel cum sunt definite în Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și în normele sale de aplicare.

ARO.GEN.220 Evidența documentelor

(a) Autoritatea competentă instituie un sistem de evidență a documentelor, care permite stocarea adecvată, accesibilitatea și trasabilitatea sigură a:

(1) politicilor și procedurilor documentate ale sistemului de management;

- (2) formării, calificării și autorizării personalului său;
 - (3) atribuirii sarcinilor, cuprinzând elementele solicitate de ARO.GEN.205, precum și detaliile sarcinilor atribuite;
 - (4) proceselor de certificare și supravegherii continue a organizațiilor certificate;
 - (5) proceselor de declarare și supravegherii continue a organizațiilor declarate;
 - (6) detaliilor privind cursurile de formare oferite de organizații certificate și, dacă este cazul, documente referitoare la FSTD utilizate pentru această formare.
 - (7) proceselor pentru eliberarea de licențe, calificări, certificate și atestate pentru personal și a proceselor pentru supravegherea continuă a deținătorilor respectivelor licențe, calificări, certificate și atestate;
 - (8) proceselor pentru eliberarea de certificate de calificare FSTD și pentru supravegherea continuă a FSTD și a organizației care îl operează;
 - (9) supravegherii persoanelor și organizațiilor care exercită activități pe teritoriul statului membru, însă sunt supravegheate sau certificate de către autoritatea competentă a altui stat membru sau de către agenție, conform acordului dintre aceste autorități;
 - (10) supravegherea operațiunilor aeronavelor altele decât aeronavele complexe motorizate de pe teritoriul unui stat membru de către operatori necomercial stabiliți sau care au reședința într-un stat membru.
 - (11) evaluării și comunicării către agenție a mijloacelor alternative de conformare propuse de organizații supuse certificării și a evaluării mijloacelor alternative de conformare utilizate de către autoritatea competentă însăși;
 - (12) constatărilor, măsurilor corective și datei de încheiere a măsurii;
 - (13) măsurilor executorii luate;
 - (14) informațiilor privind siguranța și măsurilor luate ulterior; și
 - (15) utilizării de măsuri privind flexibilitatea în conformitate cu articolul 14 din Regulamentul (CE) nr. 216/2008.
- (b) Autoritatea competentă ține o listă cu toate certificatele organizațiilor, certificatele de calificare FSTD și licențele, certificatele și atestatele eliberate personalului și declarațiile primite.
- (c) Toate registrele se păstrează pentru perioada minimă specificată în prezentul regulament. În absența unor astfel de indicații, registrele se păstrează pentru o perioadă de minimum 5 ani în funcție de legea pentru protecția datelor aplicabilă.

Secțiunea 3 — Supravegherea, certificarea și execuția

ARO.GEN.300 Supravegherea

- (a) Autoritatea competentă verifică:
- (1) conformarea cu cerințele aplicabile organizațiilor sau persoanelor înainte de a elibera un certificat sau o autorizație de organizație, un certificat de calificare FSTD, o licență, un certificat, o calificare sau un atestat pentru personal, în funcție de caz;

- (2) conformarea continuă cu cerințele aplicabile ale organizațiilor pe care le-a certificat sau de la care a primit declarații, a persoanelor sau a deținătorilor de certificate de calificare FSTD;
 - (3) conformarea continuă cu cerințele privind operațiunile aeronavelor altele decât aeronavele complexe motorizate de pe teritoriul unui stat membru de către operatori necomerciali stabiliți sau care au reședința într-un stat membru; și
 - (4) punerea în aplicare a măsurilor de siguranță adecvate impuse de autoritatea competentă așa cum este definit în ARO.GEN.135 literele (c) și (d).
- (b) Această verificare:
- (1) este susținută de o documentație concepută în mod specific pentru a furniza personalului responsabil cu supravegherea siguranței îndrumări privind exercitarea funcțiilor sale;
 - (2) furnizează persoanelor și organizațiilor în cauză rezultatele activității de supraveghere a siguranței;
 - (3) are la bază audituri și inspecții, inclusiv inspecții la sol și inspecții neanunțate; și
 - (4) furnizează autorității competente dovezile necesare în cazul în care trebuie luate măsuri suplimentare, inclusiv măsurile prevăzute de ARO.GEN.350 și ARO.GEN.355.
- (c) Domeniul de aplicare al supravegherii definit la literele (a) și (b), are la bază rezultatele activităților de supraveghere anterioare și a priorităților în materie de siguranță identificate în planul de siguranță.
- (d) Fără a prejudicia competențele statelor membre și obligațiile acestora așa cum sunt stabilite în ARO.RAMP, domeniul de aplicare al activităților de supraveghere executate pe teritoriul unui stat membru de către persoane sau organizații care s-au stabilit sau care își au reședința pe teritoriul unui alt stat membru se determină pe baza priorităților în materie de siguranță identificate în planul de siguranță, precum și pe baza activităților de supraveghere anterioare.
- (e) În cazurile în care activitatea unei persoane sau a unei organizații implică mai mult decât un stat membru sau agenția, autoritatea competentă responsabilă cu supravegherea în temeiul literei (a) își poate exprima acordul ca sarcinile de supraveghere să fie executate la nivel local de către autoritatea (autoritățile) competentă (competente) a (ale) statului membru (statelor membre) în care se desfășoară activitatea sau 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.
- (f) Autoritatea competentă colectează și procesează orice informație considerată a fi utilă pentru supraveghere, inclusiv pentru inspecțiile pe platforma de staționare și inspecțiile neanunțate.

ARO.GEN.305 Programul de supraveghere

- (a) Autoritatea competentă instituie și menține un program de supraveghere care cuprinde activitățile de supraveghere solicitate de ARO.GEN.300 și ARO.RAMP.
- (b) Pentru organizațiile certificate de către autoritatea competentă și deținătorii de certificate de calificare FSTD, programul de supraveghere se elaborează ținând cont de natura specifică a organizației, de complexitatea activităților sale și de rezultatele activităților de certificare și/sau supraveghere anterioare prevăzute în ARO.GEN și

ARO.RAMP și are la bază evaluarea riscurilor asociate. Acesta va include în cadrul fiecărui ciclu de planificare a supravegherii:

- (1) audituri și inspecții, inclusiv inspecții la sol 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.

- (c) Pentru organizațiile certificate de autoritatea competentă și deținătorii de certificate de calificare FSTD, se aplică un ciclu de planificare a supravegherii care să nu depășească 24 de luni.

Ciclul de planificare a supravegherii poate fi redus dacă există dovezi că performanța în materie de siguranță a organizației sau a deținătorului certificatului de calificare FSTD a scăzut.

Ciclul de planificare a supravegherii poate fi extins până la maximum 36 de luni dacă autoritatea competentă a stabilit că, în decursul celor 24 de luni anterioare:

- (1) organizația a demonstrat o identificare eficientă a pericolelor privind siguranța aviației și un management eficient al riscurilor asociate;
- (2) organizația continuă să demonstreze în conformitate cu ORO.GEN.130 că are controlul deplin al tuturor schimbărilor;
- (3) nu au fost eliberate constatări de nivel 1; și
- (4) toate măsurile corective au fost puse în aplicare în cadrul perioadei de timp acceptate sau prelungite de către autoritatea competentă așa cum este definit în ARO.GEN.350 litera (d) punctul (2).

Ciclul de planificare a supravegherii mai poate fi prelungit până la maximum 48 de luni dacă, pe lângă condițiile specificate mai sus, organizația a instituit, iar autoritatea competentă a aprobat, un sistem eficient de raportare continuă către autoritatea competentă cu privire la performanța în materie de siguranță și la conformitatea cu reglementările organizației însăși.

- (d) Pentru organizațiile care își declară activitatea către autoritatea competentă, programul de supraveghere se elaborează ținând cont de natura specifică a organizației, de complexitatea activităților sale și de rezultatele activităților de supraveghere anterioare și are la bază evaluarea riscurilor asociate. Acesta cuprinde audituri și inspecții, inclusiv inspecții la sol și inspecții neanunțate, după caz.
- (e) Pentru persoanele care dețin o licență, un certificat, o calificare sau un atestat eliberat(ă) de autoritatea competentă, programul de supraveghere cuprinde inspecții, inclusiv inspecții neanunțate, după caz.
- (f) Programul de supraveghere include înregistrări ale datelor la care trebuie să aibă loc auditurile, inspecțiile și întâlnirile și ale datelor la care s-au derulat respectivele audituri, inspecții și întâlniri.

ARO.GEN.310 Procedura de certificare inițială — organizații

- (a) La primirea unei solicitări privind eliberarea inițială a unui certificat pentru o organizație, autoritatea competentă verifică dacă organizația este conformă cu cerințele aplicabile.

- (b) Când a constatat că organizația este în conformitate cu cerințele aplicabile, autoritatea competentă eliberează certificatul (certIFICATELE) așa cum este stabilit în Apendicele I-III la prezenta parte. Certificatul (certIFICATELE) se eliberează pe o durată nelimitată. Privilegiile și sfera activităților pe care organizația este autorizată să le desfășoare sunt specificate în condițiile de autorizare atașate la certificat(e).
- (c) Pentru a permite unei organizații să implementeze schimbări fără o autorizare anterioară din partea autorității competente în conformitate cu ORO.GEN.130, autoritatea competentă autorizează procedura depusă de către organizație, care definește sfera schimbărilor respective și descrie modul în care vor fi gestionate și comunicate aceste schimbări.

ARO.GEN.315 Procedura de eliberare, revalidare, reînnoire sau schimbare a licențelor, calificărilor, certificatelor sau atestatelor — persoane

- (a) La primirea unei solicitări privind eliberarea, revalidarea, reînnoirea sau schimbarea unei licențe sau calificări personale sau a unui certificat sau atestat personal și a oricăror documente asociate, autoritatea competentă verifică dacă solicitantul respectă cerințele aplicabile.
- (b) Când a constatat că solicitantul îndeplinește cerințele aplicabile, autoritatea competentă eliberează, revalidază, reînnoiește sau schimbă licența, certificatul, calificarea sau atestatul.

ARO.GEN.330 Schimbări — organizații

- (a) La primirea unei solicitări privind o schimbare care necesită o autorizație prealabilă, autoritatea competentă verifică dacă organizația este conformă cu cerințele aplicabile înainte de a elibera autorizația.

Autoritatea competentă descrie condițiile în care organizația poate opera pe durata schimbării, cu excepția cazului în care autoritatea competentă stabilește că certificatul organizației trebuie să fie suspendat.

Când a constatat că organizația respectă cerințele aplicabile, autoritatea competentă autorizează schimbarea.
- (b) Fără a aduce atingere niciunei măsuri executorii suplimentare, atunci când organizația implementează schimbări care necesită o autorizare prealabilă fără a fi primit autorizația din partea autorității competente așa cum este definit la (a), autoritatea competentă suspendă, limitează sau revocă certificatul organizației.
- (c) Pentru schimbările care nu necesită o autorizare prealabilă, autoritatea competentă evaluează informația furnizată în notificarea trimisă de către organizație în conformitate cu ORO.GEN.130 pentru a verifica conformitatea cu cerințele aplicabile. În cazul oricărei neconformități, autoritatea competentă:
 - (1) informează organizația cu privire la neconformitate și solicită schimbări suplimentare; și
 - (2) în cazul unor constatări de nivel 1 sau nivel 2, acționează în conformitate cu ARO.GEN.350.

ARO.GEN.345 Declaraarea — organizații

- (a) La primirea unei declarații din partea unei organizații care desfășoară sau intenționează să desfășoare activități pentru care este necesară declararea, autoritatea competentă verifică dacă declarația conține toate informațiile prevăzute în Partea ORO și recunoaște primirea declarației din partea organizației.
- (b) Dacă declarația nu conține informațiile necesare, sau conține informații care demonstrează lipsa conformității cu cerințele aplicabile, autoritatea competentă notifică organizația în legătură cu lipsa conformității și cere informații suplimentare. Dacă este necesar, autoritatea efectuează o inspectare a organizației. Dacă neconformitatea este confirmată, autoritatea competentă acționează în conformitate cu ARO.GEN.350.

ARO.GEN.350 Constatări și măsuri corective — organizații

- (a) Autoritatea competentă în materie de supraveghere în conformitate cu ARO.GEN.300 litera (a) deține un sistem de analiză a constatărilor în privința importanței lor în materie de siguranță ca parte a planului de siguranță.
- (b) O constatare de nivel 1 se eliberează de către autoritatea competentă atunci când se detectează orice neconformitate semnificativă cu cerințele aplicabile ale Regulamentului (CE) nr. 216/2008 și normele sale de aplicare, cu procedurile și manualele organizației sau cu condițiile unei autorizații sau ale unui certificat sau cu conținutul unei declarații care reduce nivelul de siguranță sau periclitează grav siguranța aviației.

Constatările de nivel 1 cuprind:

- (1) neacordarea de acces autorității competente la facilitățile organizației, așa cum este definit în OR.GEN.140 în timpul programului de lucru normal și după două solicitări scrise;
 - (2) obținerea sau menținerea valabilității certificatului de organizație prin falsificarea documentelor doveditoare depuse;
 - (3) dovada unor practici neregulamentare și a utilizării frauduloase a certificatului de organizație; și
 - (4) lipsa unui cadru de conducere responsabil.
- (c) O constatare de nivel 2 se eliberează de către autoritatea competentă atunci când se detectează orice neconformitate cu cerințele aplicabile ale Regulamentului (CE) nr. 216/2008 și normele sale de aplicare, cu procedurile și manualele organizației sau cu condițiile unei autorizații sau ale unui certificat sau cu conținutul unei declarații care ar putea reduce nivelul de siguranță sau periclita siguranța aviației.
 - (d) Când se detectează o constatare în timpul supravegherii sau prin orice alte mijloace, autoritatea competentă, fără a aduce atingere niciunei măsuri suplimentare solicitate de Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și normele sale de aplicare, comunică respectiva constatare în scris organizației și solicită luarea de măsuri corective pentru soluționarea neconformității (neconformităților) identificate. Atunci când este cazul, autoritatea competentă informează statul în care este înmatriculată aeronava.
 - (1) În cazul constatărilor de nivel 1, autoritatea competentă va lua măsuri imediate și adecvate pentru interzicerea sau limitarea activităților și, dacă este necesar, ia măsuri în vederea revocării certificatului sau a autorizației specifice sau în vederea limitării sau suspendării sale complete sau parțiale, în funcție de

extinderea constatării de nivel 1, până când s-au luat măsuri corective reușite de către organizație.

(2) În cazul constatărilor de nivel 2, autoritatea competentă:

- (i) acordă organizației o perioadă de implementare a măsurilor corective corespunzătoare naturii constatării, care nu depășește, inițial, în niciun caz 3 luni. La sfârșitul acestei perioade și în funcție de natura constatării, autoritatea competentă poate prelungi perioada de 3 luni în cazul unui plan de măsuri corective satisfăcător, aprobat de către autoritatea competentă; și
- (ii) evaluează măsurile corective și planul de implementare propus de organizație și, dacă evaluarea concluzionează că acestea sunt suficiente pentru a soluționa neconformitatea (neconformitățile), le acceptă.

(3) În cazul în care o organizație nu reușește să depună un plan de măsuri corective acceptabil sau să pună în aplicare măsurile corective în cadrul perioadei de timp acceptate sau prelungite de către autoritatea competentă, constatarea este ridicată la o constatare de nivel 1 și se iau măsurile prevăzute la litera (d) punctul (1) de mai sus.

(4) Autoritatea competentă ține evidența tuturor constatărilor pe care le-a semnalat sau care i-au fost comunicate și, dacă este cazul, măsurile executorii pe care le-a aplicat, precum și toate măsurile corective și data încheierii măsurilor luate în legătură cu constatările.

(e) Fără a aduce atingere niciunei măsuri executorii suplimentare, când autoritatea unui stat membru care acționează în temeiul dispozițiilor din ARO.GEN.300 litera (d) identifică orice neconformitate cu cerințele aplicabile ale Regulamentului (CE) nr. 216/2008 și normele sale de aplicare din partea unei organizații certificate de către sau care își declară activitatea către autoritatea competentă sau de către alt stat membru sau de agenție, aceasta informează autoritatea competentă și specifică nivelul constatării.

ARO.GEN.355 Constatări și măsuri executorii — persoane

(a) Dacă, în decursul 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(ă) în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și normele sale de aplicare, autoritatea competentă semnalează o constatare, o înregistrează și o comunică în scris deținătorului licenței, certificatului, calificării sau atestatului.

(b) Când se semnalează o astfel de constatare, autoritatea competentă efectuează o investigație. În cazul în care constatarea este confirmată, aceasta:

- (1) limitează, suspendă sau revocă licența, certificatul, calificarea sau atestatul, după caz, atunci când s-a identificat o problemă de siguranță; și
- (2) ia orice alte măsuri executorii necesare pentru a împiedica o continuare a neconformității.

(c) Dacă este cazul, autoritatea competentă informează persoana sau organizația care a eliberat certificatul medical sau atestatul.

(d) Fără a aduce atingere niciunei măsuri executorii suplimentare, când autoritatea unui stat membru în temeiul dispozițiilor din ARO.GEN.300 litera (d) 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(ă) de autoritatea competentă a unui alt stat membru, aceasta informează autoritatea competentă.

- (e) Dacă, în decursul 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 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 de aplicare, autoritatea competentă care a identificat neconformitatea ia orice măsuri executorii necesare pentru a împiedica o continuare a acelei neconformități.

CAPITOLUL OPS — OPERAȚIUNI AERIENE

Secțiunea 1 — Certificarea operatorilor aerieni comerciali

ARO.OPS.100 Eliberarea certificatului de operator aerian

- (a) Autoritatea competentă eliberează certificatul de operator aerian (AOC) în momentul în care operatorul demonstrează respectarea elementelor prevăzute în ORO.AOC.100.
- (b) Certificatul cuprinde specificațiile operațiunilor asociate.

ARO.OPS.105 Acordurile de partajare de coduri

- (a) Înaintea aprobării oricărui acord de partajare de coduri care implică un operator dintr-o țară terță, autoritatea competentă:
 - (1) verifică îndeplinirea condițiilor specificate la ORO.AOC.115;
 - (2) analizează raportul auditului inițial la fața locului efectuat de către operatorul certificat în conformitate cu partea ORO pentru a evalua conformitatea operatorului dintr-o țară terță cu prevederile anexei IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008; și
 - (3) cooperează cu autoritatea competentă a statului operatorului dintr-o țară terță, dacă este necesar.
- (b) Aprobarea unui acord de partajare de coduri se suspendă sau se revocă ori de câte ori un program de audit în conformitate cu ORO.AOC.115 litera (b) punctul (2) demonstrează că operatorul dintr-o țară terță nu a putut menține conformitatea cu anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008.

ARO.OPS.110 Contractele de închiriere

- (a) Autoritatea competentă aprobă un contract de închiriere în cazul în care constată că operatorul certificat în conformitate cu partea ORO se conformează dispozițiilor:

- (1) ORO.AOC.100 litera (b) punctul (2) și litera (c) punctele (1) și (2) cu privire la includerea în AOC a aeronavelor luate cu chirie fără echipaj;
- (2) ORO.AOC.110 litera (c), pentru luarea cu chirie a unei aeronave cu echipaj; sau
- (3) ORO.AOC.110 litera (d), pentru darea cu chirie a unei aeronave fără echipaj.
- (b) Aprobarea unui contract închiriere în sistem „wet lease” este suspendată sau revocată ori de câte ori:
 - (1) AOC al locatorului sau al locatarului este suspendat sau revocat; sau
 - (2) locatorul face obiectul unei interdicții de exploatare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 2111/2005⁴.
- (c) Dacă i se solicită aprobarea prealabilă a unui contract de închiriere în sistem „dry lease” în conformitate cu ORO.AOC.110 litera (d), autoritatea competentă asigură:
 - (1) coordonarea corespunzătoare cu autoritatea competentă responsabilă cu supravegherea continuă a aeronavei în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2042/2003⁵ al Comisiei sau cu operarea aeronavei, dacă nu este vorba despre aceeași autoritate;
 - (2) retragerea aeronavei în timp util de pe AOC al operatorului.

Secțiunea 2 — Aprobări

ARO.OPS.200 Procedura de aprobare specifică

- (a) La primirea unei solicitări de eliberare a unei aprobări specifice sau de modificare a acesteia, autoritatea competentă evaluează aplicarea în conformitate cu cerințele relevante din partea SPA și efectuează, dacă este cazul, o inspecție corespunzătoare a operatorului.
- (b) Când a constatat că operatorul demonstrează conformitatea cu cerințele aplicabile, autoritatea competentă eliberează sau modifică aprobarea. Aprobarea se specifică în:
 - (1) specificațiile operațiunilor, așa cum se prevede în Apendicele II la prezenta parte, pentru operațiuni comerciale; sau
 - (2) lista aprobărilor specifice, așa cum se prevede în Apendicele III la prezenta parte, pentru operațiuni necomerciale.

ARO.OPS.205 Aprobarea listei echipamentului minim

- (a) Când primește o solicitare de aprobare inițială a unei liste a echipamentului minim (MEL) sau de modificare a acesteia din partea unui operator, înainte de eliberarea

⁴ Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 decembrie 2005 de stabilire a unei liste comunitare a transportatorilor aerieni care se supun unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității și de informare a pasagerilor transportului aerian cu privire la identitatea transportatorului aerian efectiv și de abrogare a articolului 9 din Directiva 2004/36/CE. *JO L 344*, 27.12.2005, p. 15.

⁵ Regulamentul (CE) nr. 2042/2003 al Comisiei privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu *JO L 315*, 28.11.2003, p. 1.

aprobării, autoritatea competentă evaluează fiecare articol afectat, pentru a verifica conformitatea cu cerințele aplicabile.

- (b) Autoritatea competentă aprobă procedura operatorului pentru extinderea intervalelor de rectificare aplicabile B, C și D, în cazul în care condițiile specificate la ORO.MLR.105 litera (f) sunt demonstrate de către operator și verificate de către autoritatea competentă.
- (c) Autoritatea competentă aprobă, în fiecare caz în parte, operarea unei aeronave în afara constrângerilor MEL, dar în cadrul constrângerilor listei master a echipamentului minim (MMEL), în cazul în care condițiile specificate la ORO.MLR.105 sunt demonstrate de către operator și verificate de către autoritatea competentă.

ARO.OPS.210 Stabilirea zonei locale

Autoritatea competentă poate stabili o zonă locală pentru cerințele de formare și verificare a echipajului de zbor.

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

- (a) Statele membre desemnează acele zone muntoase și îndepărtate în care se pot desfășura operațiuni cu elicopter fără asigurarea unei capacități de aterizare forțată în condiții de siguranță, așa cum este descrisă la CAT.POL.H.420.
- (b) Înainte de eliberarea aprobării precizate la CAT.POL.H.420, autoritatea competentă și, dacă este vorba de două autorități diferite, autoritatea statului pe teritoriul căruia se desfășoară astfel de operațiuni, are în vedere dovada operatorului care este în contradicție cu folosirea criteriilor corespunzătoare de performanță.

ARO.OPS.220 Aprobarea operațiunilor cu elicopter spre sau de la o zonă de interes public

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

ARO.OPS.225 Aprobarea operațiunilor către un aerodrom izolat

Aprobarea menționată în CAT.OP.MPA.106 include o listă a aerodromurilor specificate de operator pentru care se aplică aprobarea.

CAPITOLUL RAMP — INSPECȚIILE LA SOL PENTRU AERONAVELE OPERATORILOR AFLAȚI SUB SUPRAVEGHEREA REGLEMENTARĂ A ALTUI STAT

ARO.RAMP.005 Domeniul de aplicare

Prezentul capitol stabilește cerințele care trebuie respectate de către autoritatea competentă și de către agenție în exercitarea sarcinilor și activităților acestora cu privire la efectuarea inspecțiilor la sol asupra aeronavelor folosite de operatori din țări terțe sau folosite de operatori în cadrul supravegherii reglementare a altui stat membru, atunci când aterizează pe aerodromuri aflate pe teritoriul care face obiectul dispozițiilor Tratatului.

ARO.RAMP.100 Generalități

- (a) Aeronavele, precum și echipajele acestora, se inspectează cu respectarea cerințelor aplicabile.
- (b) Pe lângă desfășurarea de inspecții la sol cuprinse în programul său de supraveghere elaborat în conformitate cu ARO.GEN.305, autoritatea competentă efectuează o inspecție la sol a unei aeronave suspectate de neconformitate cu cerințele aplicabile.
- (c) În cadrul elaborării unui program de supraveghere stabilit în conformitate cu ARO.GEN.305, autoritatea competentă stabilește un program anual de desfășurare a inspecțiilor la sol a aeronavelor. Acest program:
 - (1) asigură un număr minim anual de inspecții pe baza unei metodologii de calcul care ia în considerare informațiile istorice privind numărul de operatori și a numărului de aterizări pe aerodromuri ale acestora; și
 - (2) dă dreptul autorității competente de a acorda prioritate inspecțiilor aeronavelor pe baza listei menționate la ARO.RAMP.105 litera (a).
- (d) În cazul în care consideră necesar, agenția, în colaborare cu statele membre pe al căror teritoriu are loc inspecția, desfășoară inspecții la sol ale aeronavelor, pentru a verifica conformitatea cu cerințele aplicabile în scopul:
 - (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 pentru verificarea conformității cu cerințele aplicabile în situații potențial periculoase.

ARO.RAMP.105 Criterii de stabilire a priorității

- (a) Agenția pune la dispoziția autorității competente o listă a operatorilor sau a aeronavelor identificate ca prezentând un risc potențial, pentru stabilirea priorității inspecțiilor la sol.
- (b) Această listă cuprinde:
 - (1) operatorii de aeronave identificați pe baza analizei datelor disponibile în conformitate cu ARO.RAMP.150 litera (b) punctul (4);
 - (2) operatorii de aeronave comunicați agenției de către Comisia Europeană și identificați pe baza:
 - (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 sistematice la sol, a îndeplinirii 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 operate pe teritoriul supus dispozițiilor tratatului de către operatori incluși în anexa B a listei de operatori care fac obiectul unei interdicții de exploatare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 2111/2005.
 - (4) aeronavele operate de către operatori certificați într-un stat care exercită supraveghere reglementară asupra operatorilor incluși în lista menționată la punctul (3).

- (5) aeronavele folosite de un operator din țări terțe care operează pe, în cadrul sau în afara teritoriului supus dispozițiilor Tratatului pentru prima dată sau a cărui autorizație, eliberată în conformitate cu AR.TCO.205, este limitată sau reînstituită în urma suspendării sau revocării.
- (c) Lista se elaborează, în conformitate cu procedurile stabilite de agenție, după fiecare actualizare a listei comunitare de operatori care fac obiectul unei interdicții de exploatare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 2111/2005, și, în orice caz, o dată la 4 luni.

ARO.RAMP.110 Colectarea informațiilor

- (a) Autoritatea competentă colectează și procesează orice informație considerată a fi utilă pentru inspecțiile la sol.
- (b) Autoritatea competentă elaborează un formular de raport pentru înregistrarea informațiilor pe baza formularului stabilit prin Apendicele IV.

ARO.RAMP.115 Calificarea pentru inspectori la sol

- (a) Autoritatea competentă și agenția dispun de inspectori calificați pentru desfășurarea inspecțiilor la sol.
- (b) Inspectorii la sol:
 - (1) dețin educația aeronautică necesară sau cunoștințele practice relevante pentru domeniul (domeniile) lor de inspecție;
 - (2) au încheiat cu succes:
 - (i) pregătirea specifică teoretică și practică într-unul sau în mai multe dintre următoarele domenii de inspecție:
 - (A) cabina de pilotaj;
 - (B) siguranța în cabină;
 - (C) starea aeronavei;
 - (D) încărcătura;
 - (ii) pregătirea corespunzătoare la fața locului oferită de un inspector la sol cu experiență desemnat de autoritatea competentă sau de către agenție; și
 - (3) mențin validitatea calificării lor prin participarea la formări periodice și prin efectuarea de minimum 12 inspecții la fiecare 12 luni.
- (c) Formarea de la litera (b) punctul (2) litera (i) se oferă de către autoritatea competentă sau de către o organizație de formare aprobată de către autoritatea competentă precizată la ARO.RAMP.120 litera (a).
- (d) Agenția elaborează și menține programe de formare și promovează cursuri și ateliere de lucru pentru inspectori pentru a îmbunătăți înțelegerea și punerea uniformă în aplicare a prezentului capitol.
- (e) Agenția facilitează și coordonează un program de schimb de inspectori care are ca scop facilitarea acumulării de experiență practică de către inspectori și contribuția la armonizarea procedurilor.

ARO.RAMP.120 Aprobarea organizațiilor de formare

- (a) Autoritatea competentă aprobă o organizație de formare, care are locul principal de desfășurare a activității pe teritoriul respectivului stat membru, în momentul în care consideră că organizația de formare:
 - (1) desemnează un responsabil cu formarea care are bune capacități manageriale, pentru a se asigura că formarea oferită este conformă cu cerințele aplicabile;
 - (2) deține facilități de formare și echipamente de instruire corespunzătoare tipului de formare oferit;
 - (3) oferă formare în conformitate cu programa elaborată de agenție cu respectarea dispozițiilor ARO.RAMP.115 litera (d); și
 - (4) folosește instructori de formare calificați.
- (b) Dacă autoritatea competentă solicită acest lucru, verificarea conformității și a conformității continue cu cerințele menționate la punctul (a) este efectuată de către agenție.
- (c) Organizației de formare i se aprobă oferirea unuia sau mai multora dintre următoarele tipuri de formare:
 - (1) formare teoretică inițială;
 - (2) formare practică inițială;
 - (3) formare periodică.

ARO.RAMP.125 Desfășurarea inspecțiilor la sol

- (a) Inspecțiile la sol trebuie efectuate într-o manieră standardizată, folosind formularul stabilit la Apendicele V.
- (b) Când efectuează o inspecție la sol, inspectorul (inspectorii) depun(e) toate eforturile pentru evitarea unei întârzieri nejustificate a aeronavei inspectate.
- (c) La încheierea unei inspecții la sol, 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 sol, folosindu-se formularul prevăzut la Apendicele V.

ARO.RAMP.130 Clasificarea constatărilor

- (a) Pentru fiecare element inspectat, sunt definite ca și constatări trei categorii de posibile deviații de la cerințele aplicabile. Astfel de constatări se clasifică după cum urmează:
 - (1) o constatare de categoria 3 este orice neconformitate semnificativă cu cerințele aplicabile sau cu termenii unui certificat care are o influență majoră asupra siguranței;
 - (2) o constatare de categoria 2 este orice neconformitate cu cerințele aplicabile sau cu termenii unui certificat care are o influență semnificativă asupra siguranței; și
 - (3) o constatare de categoria 1 este orice neconformitate cu cerințele aplicabile sau cu termenii unui certificat care are o influență minoră asupra siguranței.

ARO.RAMP.135 Acțiuni ulterioare constatărilor

- (a) Pentru o constatare de categoria 2 sau 3, autoritatea competentă sau, acolo unde este cazul, agenția:
 - (1) comunică în scris constatarea operatorului, inclusiv o solicitare de dovezi privind măsurile corective luate; și
 - (2) informează autoritatea competentă a statului operatorului și, dacă este cazul, 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 măsurile corective luate de către operator, în conformitate cu ARO.GEN.350 sau ARO.GEN.355.
- (b) Pe lângă litera (a), în cazul unei constatări de categoria 3, autoritatea competentă acționează imediat prin:
 - (1) impunerea unei restricții de exploatare a aeronavei;
 - (2) solicitarea unor acțiuni corective imediate;
 - (3) reținerea la sol a aeronavei, în conformitate cu ARO.RAMP.140; sau
 - (4) impunerea unei interdicții de exploatare imediate, în conformitate cu articolul 6 din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.
- (c) Dacă agenția semnalează o constatare de categoria 3, solicită autorității competente a statului în care a aterizat aeronava să ia măsurile corespunzătoare, în conformitate cu litera (b).

ARO.RAMP.140 Reținerea la sol a aeronavelor

- (a) În cazul unei constatări de categoria 3, dacă se presupune că se intenționează sau este probabil ca o aeronavă să efectueze zboruri fără executarea de către operator sau proprietar a acțiunilor corective corespunzătoare, autoritatea competentă:
 - (1) notifică pilotul comandant/comandantul sau operatorul că aeronava nu are permisiunea de a începe zborul până la noi dispoziții; și
 - (2) reține aeronava la sol.
- (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, și agenția, în cazul unei aeronave reținute la sol folosite de către un operator dintr-o țară terță.
- (c) Autoritatea competentă, în colaborare cu statul operatorului sau cu statul de înmatriculare, prevede condițiile necesare în care aeronava poate primi permisiunea de decolare.
- (d) Dacă neconformitatea afectează validitatea certificatului de navigabilitate, reținerea la sol va fi ridicată de către autoritatea competentă în momentul în care operatorul prezintă dovezi că a obținut:
 - (1) o autorizație de zbor în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1702/2003, pentru aeronavele înmatriculate într-un stat membru;
 - (2) o autorizație de zbor sau un document echivalent din partea statului de înmatriculare sau a statului operatorului, pentru aeronavele înmatriculate într-o țară terță și operate de un operator din UE sau dintr-o țară terță; și

- (3) permisiunea din partea țărilor terțe care vor fi survolate, dacă este cazul.

ARO.RAMP.145 Raportarea

- (a) Informațiile colectate în conformitate cu ARO.RAMP.125 litera (a) sunt introduse în baza de date centralizată menționată în ARO.RAMP.150 litera (b) punctul (2), în 21 de zile calendaristice de la inspecție.
- (b) Autoritatea competentă sau agenția introduc în baza de date centralizată orice informație utilă pentru punerea în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 216/2008 și a normelor sale de aplicare și pentru realizarea de către agenție a sarcinilor care i se atribuie prin prezenta parte, inclusiv informațiile menționate la ARO.RAMP.110 litera (a).
- (c) Ori de câte ori informațiile menționate la ARO.RAMP.110 litera (a) demonstrează o potențială amenințare la adresa siguranței, astfel de informații trebuie comunicate fiecărei autorități competente și agenției fără întârziere.
- (d) Ori de câte ori informațiile cu privire la deficiențele aeronavei sunt furnizate autorității competente de către o persoană, sursa informațiilor menționate la ARO.RAMP.110 litera (a) și ARO.RAMP.125 litera (a) este făcută anonimă.

ARO.RAMP.150 Sarcinile de coordonare ale agenției

- (a) Agenția administrează și operează instrumentele și procedurile necesare pentru stocarea și schimbul de:
 - (1) informații menționate la ARO.RAMP.110 și ARO.RAMP.125, folosind formularele stabilite prin Apendicele IV și VI; și
 - (2) informații puse la dispoziție de țări terțe sau organizații internaționale cu care s-au încheiat acorduri în acest sens, cu UE sau organizații cu care agenția a încheiat acorduri în acest sens, în conformitate cu articolul 27 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008.
- (b) Această administrare presupune următoarele sarcini:
 - (1) stochează date de la statele membre relevante pentru informațiile privind siguranța la aterizarea aeronavelor pe aerodromuri aflate pe teritoriul supus dispozițiilor Tratatului;
 - (2) instituie, menține și actualizează continuu o bază de date centralizată care să conțină toate informațiile menționate la litera (a) punctele (1) și (2);
 - (3) asigură modificările și îmbunătățirile necesare pentru aplicarea bazei de date;
 - (4) analizează baza de date centralizată și alte informații relevante cu privire la siguranța aeronavelor și a operatorilor aerieni și, având în vedere aceste lucruri:
 - (i) oferă consultanță Comisiei Europene și autorităților competente cu privire la acțiunile imediate sau politica ulterioară;
 - (ii) raportează potențialele probleme de siguranță către Comisia Europeană și autoritățile competente;
 - (iii) propune acțiuni coordonate Comisiei Europene și autorităților competente în materie de siguranță, dacă este necesar, și asigură coordonarea la nivel tehnic a unor astfel de acțiuni; și

- (5) cooperează cu alte instituții și organisme europene, organizații internaționale și autorități competente din țări terțe cu privire la schimbul de informații.

ARO.RAMP.155 Raportul anual

Agenția pregătește și înaintează Comisiei Europene un raport anual privind sistemul inspecțiilor la sol care cuprinde cel puțin următoarele informații:

- (a) starea progresului din sistem;
- (b) starea inspecțiilor efectuate în cursul anului;
- (c) analiza rezultatelor inspecțiilor cu indicații privind categoriile de constatări;
- (d) acțiunile întreprinse în cursul anului;
- (e) propuneri pentru continuarea îmbunătățirii sistemului de inspecții la sol; și
- (f) anexe cuprinzând listele inspecțiilor în funcție de statul de operare, tipul de aeronavă, operator și rapoarte pe element.

ARO.RAMP.160 Informarea publicului

Agenția publică anual un raport de informații consolidat, accesibil publicului, care conține o analiză a informațiilor primite în conformitate cu ARO.RAMP.145. Raportul este simplu și ușor de înțeles, iar sursa informațiilor este făcută anonimă.

APENDICELE I LA ANEXA II

CERTIFICATUL DE OPERATOR AERIAN (Graficul de aprobare pentru operatorii aerieni)		
Tipuri de operațiuni: Transport aerian comercial (CAT) ♦ Pasageri; ♦ Încărcătură; ♦ Altele ¹ :..... Operațiuni comerciale specializate (SPO) ♦ ²		
5	Statul operatorului ³ Autoritatea emitentă ⁴	5
AOC # ⁶ :	Denumirea operatorului ⁷	Punctele operaționale de contact: ⁹
	Denumirea comercială Db ⁸	Detaliile de contact la care managementul operațional poate fi contactat fără întârziere sunt enumerate în..... ¹² .
	Adresa operatorului ¹⁰	
	Telefon ¹¹ : Fax: E-mail:	
Prezentul certificat atestă că ¹³ este autorizat să efectueze operațiuni aeriene comerciale, așa cum sunt definite în specificațiile de operare atașate, în conformitate cu manualul de operațiuni, anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și normele sale de aplicare.		
Data eliberării ¹⁴ :	Numele și semnătura ¹⁵ : Titlul:	

1. Alte tipuri de transport de specificat.
2. Specificați tipul de operațiune, de exemplu agricultură, construcții, fotografie, supraveghere, observare și patrulare, publicitate aeriană.
3. Înlocuit de denumirea statului operatorului.
4. Înlocuit de datele de identificare ale autorității competente.
5. Pentru uzul autorității competente.
6. Referință aprobare, așa cum a fost eliberată de autoritatea competentă.
7. Înlocuit de denumirea înregistrată a operatorului.
8. Denumirea comercială a operatorului, dacă este diferită. Introduceți „Db” („care desfășoară activități prin intermediul”) înainte de denumirea comercială.

Anexa II. „Partea ARO”

9. Detaliile de contact cuprind numerele de telefon și fax, inclusiv codul de țară și adresa de poștă electronică (dacă există) la care managementul operațional poate fi contactat fără întârziere nejustificată pentru probleme legate de operațiunile de zbor, navigabilitate, zbor și competența echipajului de cabină, bunuri periculoase și alte aspecte, după caz.
10. Adresa de la locul principal de desfășurare a activității operatorului.
11. Detaliile privind numerele de telefon și fax de la locul principal de desfășurare a activității operatorului, inclusiv codul de țară. E-mail pus la dispoziție dacă există.
12. Introducerea documentului verificat, aflat la bord, în care sunt enumerate datele de contact cu mențiunea paragrafului sau a paginii corespunzătoare. Ex: „Detaliile de contact... sunt enumerate în manualul de operațiuni, gen/de bază, capitolul 1, 1.1” sau „... sunt enumerate în specificațiile de operare, pagina 1” sau „... sunt enumerate în anexa la prezentul document”.
13. Denumirea înregistrată a operatorului.
14. Data eliberării AOC (zz/ll/aaaa).
15. Titlul, numele și semnătura reprezentantului autorității competente. În plus, pe AOC se poate aplica o ștampilă oficială.

FORMULAR 138 EASA Versiunea 1

APENDICELE II LA ANEXA II

SPECIFICAȚII ALE OPERAȚIUNILOR (supuse condițiilor de aprobare din manualul de operațiuni)				
Detalii de contact ale autorității emitente Telefon ¹ : _____; Fax: _____; E-mail: _____				
AOC# ² : Denumirea operatorului ³ : Data ⁴ : _____ Semnătura: _____ Denumirea comercială Db Specificații ale operațiunilor#: _____				
Modelul de aeronavă ⁵ : _____ Numere de înmatriculare ⁶ : _____				
Operațiuni comerciale <input type="checkbox"/>				
Zona de operare ⁷ : _____				
Limitări speciale ⁸ : _____				
Aprobări specifice:	Da	Nu	Specificații ⁹	Observații
Bunuri periculoase:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operări cu vizibilitate redusă			RVR ¹¹ : m	
Decolare			CAT ¹⁰ RVR: m DH: ft	
Apropiere și aterizare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Decolare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
RVSM ¹² <input type="checkbox"/> N/A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
ETOPS ¹³ <input type="checkbox"/> N/A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Timp maxim de deviere ¹⁴ : min.	
Specificații de navigație pentru operațiuni PBN ¹⁵	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		¹⁶
Specificații minime de performanță în navigație	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operațiuni cu elicoptere cu ajutorul sistemelor de redare a imaginii pe timp de noapte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operațiuni cu elicopter folosit pentru operațiuni de ridicare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operațiuni de servicii medicale de urgență pe elicopter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Formarea echipajului de cabină ¹⁷	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Eliberarea atestatului CC ¹⁸	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Menținerea navigabilității	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	¹⁹	
Alte ²⁰				

Anexa II. „Partea ARO”

1. Detaliile de contact pentru telefon și fax ale autorității competente, inclusiv codul de țară. E-mail pus la dispoziție dacă există.
2. Introducerea numărului certificatului de operator aerian (AOC).
3. Introducerea denumirii înregistrate și a denumirii comerciale a operatorului, dacă sunt diferite. Introduceți „DbA” (pentru „care desfășoară activități prin intermediul”) înainte de denumirea comercială.
4. Data eliberării specificațiilor de operare (zz/ll/aaaa) și semnătura reprezentantului autorității competente.
5. Introducerea denumirii OACI a tipului, modelului și seriei aeronavei sau a seriei master, dacă a fost desemnată o serie (de exemplu Boeing-737-3K2 sau Boeing-777-232).
6. Numerele de înregistrare sunt enumerate fie în specificațiile de operare, fie în manualul operațional. În ultimul caz, specificațiile de operare relevante trebuie să menționeze pagina corespunzătoare din manualul de operațiuni. În cazul în care nu toate aprobările specifice se aplică modelului de aeronavă, numerele de înregistrare ale aeronavei pot fi introduse în coloana de observații a aprobării specifice relevante.
7. Lista zonei (zonelor) geografice a operațiunii autorizate (pe coordonate geografice sau rute specifice, regiunea de informare a zborurilor sau frontierele naționale sau regionale).
8. Lista limitărilor speciale aplicabile (de exemplu doar VFR, doar pe timp de zi etc.)
9. Enumerați în această coloană criteriile cele mai permissive pentru fiecare aprobare sau tip de aprobare (cu criteriile corespunzătoare).
10. Introducerea categoriei de apropiere de precizie: CAT I, II, IIIA, IIIB sau IIIC. Introducerea distanței vizuale în lungul pistei (RVR) minime în metri (m) și a înălțimii de decizie (DH) în picioare (ft). Se folosește un rând pentru fiecare categorie de apropiere din listă.
11. Introducerea vizibilității minime la decolare RVR aprobate în metri (m). Se folosește un rând pentru fiecare aprobare, dacă s-au acordat mai multe aprobări.
12. Caseta N/A (nu se aplică) poate fi selectată dacă plafonul maxim al aeronavei este sub FL290.
13. Operațiunile pe rază extinsă (ETOPS) se aplică în prezent doar pentru aeronavele cu două motoare. De aceea, caseta N/A (nu se aplică) poate fi selectată dacă modelul de aeronavă are mai mult sau mai puțin de două motoare.
14. Limita de distanță poate fi cuprinsă (în NM), ca și tipul motorului.
15. Navigația bazată pe performanțe (PBN): se folosește un rând pentru fiecare aprobare PBN (de exemplu navigare în zonă (RNAV) 10, RNAV 1, performanță de navigare impusă (RNP) 4,...), cu limitările sau condițiile enumerate în coloanele „Specificații” sau „Observații”.
16. Limitările, condițiile și baza de reglementare pentru aprobarea operațională asociată cu aprobarea PBN (de exemplu sistemul global de navigație prin satelit (GNSS), echipamente de măsurare a distanței/DME/unitate de referință inerțială (DME/DME/IRU), ...).
17. Aprobarea pentru desfășurarea de cursuri de formare și examenele care trebuie susținute de către solicitanți pentru un atestat de membru al echipajului de cabină, așa cum se specifică în partea CC.
18. Aprobarea pentru eliberarea de atestate de membru al echipajului de cabină, așa cum se specifică în partea CC.

19. Numele persoanei/denumirea organizației responsabile cu garantarea menținerii navigabilității continue a aeronavei și o referire la regulamentul care impune activitatea, adică partea M, capitolul G.
20. Alte aprobări sau date pot fi introduse aici, folosindu-se un rând (sau un bloc de mai multe rânduri) pentru fiecare autorizație (de exemplu operațiuni de aterizare scurtă, operațiuni de apropiere rapidă, operațiuni cu elicopter către/dinspre o zonă de interes public, operațiuni cu elicopter într-un mediu ostil aflat în afara unei zone aglomerate, operațiuni cu elicopter fără asigurarea unei capacități de aterizare forțată în condiții de siguranță, operațiuni cu unghiuri de înclinare mărite, distanța maximă față de un aerodrom adecvat pentru avioanele cu două motoare fără o aprobare ETOPS, aeronave folosite pentru operațiuni necomerciale).

FORMULAR 139 EASA Versiunea 1

APENDICELE III LA ANEXA II

<p align="center">Lista aprobărilor specifice</p> <p align="center">Operațiuni necomerciale</p> <p align="center">(în funcție de condițiile specificate în aprobare și cuprinse în manualul de operațiuni sau în manualul de operare al pilotului)</p>		
Autoritatea emitentă ⁶ :		
Lista aprobărilor specifice ⁷ : Denumirea operatorului: Data ⁸ : Semnătura:		
Modelul aeronavei și numerele de înmatriculare ⁹ :		
Tipurile de operațiuni specializate (SPO), dacă este cazul: <input type="checkbox"/> ¹⁰		
Aprobări specifice ¹¹ :	Specificații ¹²	Observații
...		
...		
...		
...		
...		

FORMULAR 140 EASA Versiunea 1

⁶ Introducerea denumirii și a datelor de contact.

⁷ Introducerea numărului asociat.

⁸ Data eliberării aprobărilor specifice (zz/ll/aaaa) și semnătura reprezentantului autorității competente.

⁹ Introducerea denumirii stabilite de Echipa pentru siguranța aviației comerciale (CAST)/OACI a tipului, modelului și a seriei aeronavei sau a seriei master, dacă a fost desemnată o serie (de exemplu Boeing-737-3K2 sau Boeing-777-232). Taxonomia CAST/OACI este disponibilă la adresa: <http://www.intlaviationstandards.org/>.

Numerele de înmatriculare trebuie enumerate fie în Lista de aprobări specifice, fie în manualul operațional. În ultimul caz, Lista de aprobări specifice trebuie să menționeze pagina corespunzătoare din manualul de operare.

¹⁰ Specificați tipul de operațiune, de exemplu agricultură, construcții, fotografie, supraveghere, observare și patrulare, publicitate aeriană.

¹¹ În această coloană, enumerați toate operațiunile aprobate, de exemplu: bunuri periculoase, LVO, RVSM, RNP, MNPS, NVIS, HHO.

¹² În această coloană, enumerați criteriile cele mai permissive pentru fiecare aprobare, de exemplu înălțimea de decizie și minima RVR pentru CAT II.

APENDICELE IV LA ANEXA II

Formular de raportare standard



Autoritatea competentă (*Denumire*)

(*Stat*)

Raport standard

¹ Nr.:-...-.....

² Sursa: SR

³ Data:-...-...

⁴ Locul:-...-...

⁵ (Nefolosit)

⁶ Operator:-...-...

⁷ Număr AOC:

⁸ Statul:-...-.....

⁹ Ruta: de la-...-...
.....-...-...-...

¹ ⁰ Numărul zborului:

¹¹ Ruta: spre-...-...
.....-...-...-...

¹² Numărul zborului:

¹³ Închiriat de operator*:-...-...

¹⁴ Statul închiriatorului:-...-...

*(dacă este cazul)

¹⁵ Tipul de aeronavă:-...-...

¹⁶ Număr de înmatriculare:-...-...-...-...-...

.....-...-...-...-...-...
¹⁷ Numărul de fabricație:

¹⁸ Echipaj de zbor: Statul emitent al licențelor:-...-...

¹⁹ Observații:

.....
.....
.....
.....

²⁰ Acțiuni întreprinse:

Anexa II. „Partea ARO”

.....
.....
.....
.....

²¹ (Nefolosit)

FORMULAR 135 EASA Versiunea 1

Anexa II. „Partea ARO”

APENDICELE V LA ANEXA II

Formular privind dovada inspecției la sol									
Data:		Ora:		Locul:				Informații în format liber de la autoritatea competentă (siglă, detalii de contact tel/fax/email)	
Operator:				Stat:		Nr. AOC:			
Ruta de la:		Numărul zborului:		Ruta spre:		Numărul zborului:			
Tipul zborului:		Închiriat de operator:		Tipul aeronavei:		Configurația aeronavei:			
Statul închirietorului:				Număr de înmatriculare:		Numărul de fabricație:			
Statul (statele) emitent(e) al(e) licențelor echipajului de zbor:		Avis de primire ^(*)							
		Denumire:							
		Funcția:				Semnătura:			

Observa				Observat				Observ			
Verificat		ții		Verificat		ții		Verificat		ții	
A Cabină de pilotaj				B Echipaj de zbor				C Starea aeronavei			
1	Stare generală			20	Licențele echipajului de zbor/componenta			1	Stare generală externă		
2	Ieșire de urgență			Jurnal de bord / Jurnal tehnic sau echivalentul acestuia				2	Uși și trape		
3	Echipamente			21	Jurnal de bord sau echivalentul acestuia			3	Comenzi de zbor		
Documentația				22	Atestat de întreținere			4	Roți, anvelope și frâne		
4	Manuale			23	Notificarea și rectificarea defecțiunilor (incl. jurnalul tehnic)			5	Patine/flotoare ale trenului de aterizare		
5	Liste de control			24	Inspekția premergătoare zborului			6	Compartimentul trenului de aterizare		
6	Hărți de radionavigație							7	Motoare și piloni		
7	Lista echipamentului minim			B Siguranța în cabină				8	Palete turbosuflante, elice, rotoare (principale/de coadă)		
8	Certificat de înmatriculare			1	Stare generală internă			9	Reparații evidente		
9	Certificat de zgomot (dacă este cazul)			2	Posturile însoțitorilor de bord și zona de odihnă a echipajului			10	Defecțiuni evidente		
10	AOC sau echivalent			3	Trusă de prim ajutor / Trusă medicală de urgență			11	Scurgeri		
11	Licență radio			4	Stingătoare de incendiu manuale						
12	Certificat de navigabilitate			5	Veste de salvare / echipamente de plutire						
Date de zbor				6	Starea centurii de siguranță și a scaunelor			D	Încărcătură		
13	Pregătirea zborului			7	Ieșirea de urgență, lumini și marcaje, lanterne			1	Starea generală a compartimentului pentru încărcătură		
14	Fișă de cântărire și centraj			8	Tobogane /Bărci de salvare (conform cerințelor), emițător			2	Bunuri periculoase		
Echipamente de siguranță				9	Alimentarea cu oxigen (echipaj de cabină și pasageri)			3	Stivuirea încărcăturii		
15	Stingătoare manuale de incendiu			10	Instrucțiuni de siguranță						
16	Veste de salvare / echipamente de plutire			11	Membrii echipajului de cabină						
17	Centuri de siguranță			12	Accesul la ieșirile de urgență						
18	Echipament de oxigen			13	Siguranța bagajelor pasagerilor						
19	Lanterne			14	Numărul de locuri						
								E	Generalități		
								1	Generalități		

Anexa II. „Partea ARO”

Acțiunea întreprinsă	Articol	Categorie	Observații
(3d) Interdicție imediată de exploatare			
(3c) Aeronavă reținută la sol de către AAN care efectuează inspecția			
(3b) Acțiuni corective premergătoare zborului			
(3a) Restricționarea exploatării aeronavei			
(2) Informarea autorității și operatorului			
(1) Informarea comandantului			
(0) Nicio observație			
Semnătura sau numărul inspectorului (inspectorilor)			
Observațiile echipajului (dacă există):			
<p>(*) Semnătura oricărui membru al echipajului sau a altui reprezentant al operatorului inspectat nu implică, sub nicio formă, acceptarea constatărilor enumerate, ci doar o confirmare a faptului că aeronava a fost inspectată la data și în locul precizate în acest document.</p> <p>Acest raport reprezintă o constatare a elementelor identificate în timpul inspecției și nu trebuie considerat drept o dovadă a capacității aeronavei de a efectua zborul prevăzut. Datele comunicate în prezentul raport pot face obiectul unor modificări la introducerea în baza de date centralizată.</p>			

FORMULAR 136 EASA Versiunea 1

APENDICELE VI LA ANEXA II

Raport de inspecție la sol



Autoritatea competentă (*denumire*)

(*Stat*)

Raport de inspecție la sol

NR: ____-____-____-____-____-____

Sursa: RI

Data: ____-____-____

Locul: _____

Ora locală: ____:____

Operator: _____

Număr AOC: _____

Stat: _____

Tipul operațiunii _____

Ruta de la: _____

Numărul zborului: _____

Ruta spre: ... _____

Numărul zborului: _____

Închiriat de operator*: _____

Statul închiriatorului*: _____

*(dacă este cazul)

Tipul aeronavei: _____

Numere de înmatriculare: _____

Configurația aeronavei: _____

Numărul de fabricație: _____

Echipajul de zbor: Statul emitent al licențelor: _____

Cel de-al doilea stat emitent al licențelor*: _____

*(dacă este cazul)

Constatări:

Cod / Std / Ref / Cat / Constatare

Descriere detaliată

____-____-____-____-____-____
.....

Anexa II. „Partea ARO”

- - - - -

 - - - - -

 - - - - -

 - - - - -

Clasa acțiunilor întreprinse: Descriere detaliată

☐ 3d) Interdicție imediată de exploatare

☐ 3c) Aeronavă reținută la sol de către autoritatea competentă care efectuează
 inspecția.....

☐ 3b) Acțiuni corective premergătoare zborului.....

☐ 3a) Restricție de exploatare a aeronavei.....

☐ 2) Informarea autorității competente și operatorului

☐ 1) Informarea pilotului comandant

Informații suplimentare (*dacă există*)

Numele sau numărul inspectorului:.....

- Acest raport reprezintă o constatare a elementelor identificate în timpul inspecției și nu trebuie considerat drept o
 dovadă a capacității aeronavei de a efectua zborul prevăzut.

- Datele comunicate în prezentul raport pot face obiectul unor modificări în vederea reformulării la introducerea în
 baza de date centralizată.

Cod articol	Verificat	Observații
A. Cabină de pilotaj		
Generalități		
1. Stare generală	1. <input type="checkbox"/>	1. <input type="checkbox"/>
2. Ieșirea de urgență... ..	2. <input type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>
3. Echipamente	3. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>
Documentația		
4. Manuale.....	4. <input type="checkbox"/>	4. <input type="checkbox"/>
5. Liste de control.....	5. <input type="checkbox"/>	5. <input type="checkbox"/>
6. Hărți de radionavigație	6. <input type="checkbox"/>	6. <input type="checkbox"/>
7. Lista echipamentului minim	7. <input type="checkbox"/>	7. <input type="checkbox"/>

Anexa II. „Partea ARO”

8. Certificat de înmatriculare	8.	<input type="text"/>	8.	<input type="text"/>
9. Certificat de zgomot (dacă este cazul)	9.	<input type="text"/>	9.	<input type="text"/>
10. AOC sau echivalent	10.	<input type="text"/>	10.	<input type="text"/>
11. Licență radio	11.	<input type="text"/>	11.	<input type="text"/>
12. Certificat de navigabilitate (CofA).....	12.	<input type="text"/>	12.	<input type="text"/>
Date de zbor				
13. Pregătirea zborului	13.	<input type="text"/>	13.	<input type="text"/>
14. Fișă de cântărire și centraj	14.	<input type="text"/>	14.	<input type="text"/>
Echipamente de siguranță				
15. Stingătoare de incendiu manuale	15.	<input type="text"/>	15.	<input type="text"/>
16. Veste de salvare / echipamente de plutire	16.	<input type="text"/>	16.	<input type="text"/>
17. Centuri de siguranță.....	17.	<input type="text"/>	17.	<input type="text"/>
18. Echipament de oxigen.....	18.	<input type="text"/>	18.	<input type="text"/>
19. Lanterne	19.	<input type="text"/>	19.	<input type="text"/>
Echipajul de zbor				
20. Licențele echipajului de zbor/componența	20.	<input type="text"/>	20.	<input type="text"/>
Jurnal de bord / Jurnal tehnic sau echivalentul acestuia				
21. Jurnal de bord sau echivalentul acestuia	21.	<input type="text"/>	21.	<input type="text"/>
22. Atestat de întreținere	22.	<input type="text"/>	22.	<input type="text"/>
23. Notificarea și rectificarea defecțiunilor (incl. jurnalul tehnic)	23.	<input type="text"/>	23.	<input type="text"/>
24. Inspecția premergătoare zborului.....	24.	<input type="text"/>	24.	<input type="text"/>
B. Siguranța în cabină				
1. Stare generală internă.....	1.	<input type="text"/>	1.	<input type="text"/>
2. Posturile însoțitorilor de bord și zona de repaus a echipajului	2.	<input type="text"/>	2.	<input type="text"/>
3. Trusă de prim ajutor / Trusă medicală de urgență.....	3.	<input type="text"/>	3.	<input type="text"/>
4. Stingătoare de incendiu manuale	4.	<input type="text"/>	4.	<input type="text"/>
5. Veste de salvare / echipamente de plutire	5.	<input type="text"/>	5.	<input type="text"/>
6. Starea centurilor de siguranță și a scaunelor	6.	<input type="text"/>	6.	<input type="text"/>
7. Ieșirea de urgență, lumini și marcaje, lanterne.....	7.	<input type="text"/>	7.	<input type="text"/>
8. Tobogane /Bărci de salvare (conform cerințelor), emițător pentru localizarea în caz de urgență (ELT)..	8.	<input type="text"/>	8.	<input type="text"/>
9. Alimentarea cu oxigen (echipaj de cabină și pasageri)	9.	<input type="text"/>	9.	<input type="text"/>
10. Instrucțiuni de siguranță	10.	<input type="text"/>	10.	<input type="text"/>
11. Membrii echipajului de cabină.....	11.	<input type="text"/>	11.	<input type="text"/>
12. Accesul la ieșirile de urgență	12.	<input type="text"/>	12.	<input type="text"/>
13. Siguranța bagajelor pasagerilor	13.	<input type="text"/>	13.	<input type="text"/>

Anexa II. „Partea ARO”

<i>14. Numărul de locuri</i>	14. <input type="text"/>	14 <input type="text"/>
------------------------------	--------------------------	-------------------------

Anexa II. „Partea ARO”

Cod articol	Verificat	Observații
C. Starea aeronavei		
1. Stare generală externă	1. <input type="checkbox"/>	1. <input type="checkbox"/>
2. Uși și trape ..	2. <input type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>
3. Comenzi de zbor	3. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>
4. Roți, anvelope și frâne.....	4. <input type="checkbox"/>	4. <input type="checkbox"/>
5. Patine/flotoare ale trenului de aterizare	5. <input type="checkbox"/>	5. <input type="checkbox"/>
6. Compartimentul trenului de aterizare	6. <input type="checkbox"/>	6. <input type="checkbox"/>
7. Motoare și piloni	7. <input type="checkbox"/>	7. <input type="checkbox"/>
8. Palete turbosuflante, elice, rotoare (principale/de coadă).....	8. <input type="checkbox"/>	8. <input type="checkbox"/>
9. Reparații evidente	9. <input type="checkbox"/>	9. <input type="checkbox"/>
10. Defecțiuni evidente neremediate	10. <input type="checkbox"/>	10. <input type="checkbox"/>
11. Scurgeri	11. <input type="checkbox"/>	11. <input type="checkbox"/>
.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
D. Încărcătură		
1. Starea generală a compartimentului pentru încărcătură	1. <input type="checkbox"/>	1. <input type="checkbox"/>
2. Bunuri periculoase	2. <input type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>
3. Depozitarea încărcăturii	3. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>
E. Generalități		
1. Generalități	1. <input type="checkbox"/>	1. <input type="checkbox"/>

FORMULAR 137 EASA Versiunea 1

ANEXA III

CERINTE PRIVIND ORGANIZATIILE PENTRU OPERATIUNI AERIENE

Partea ORO

ORO.GEN.005 Domeniul de aplicare

Prezenta parte stabilește cerințele care trebuie respectate de către un operator aerian care desfășoară:

- (a) Operațiuni necomerciale cu aeronave complexe motorizate; sau
- (b) Operațiuni comerciale.

Capitolul GEN — Cerințe generale

Secțiunea 1 — Generalități

ORO.GEN.105 Autoritatea competentă

În sensul prezentei părți, autoritatea competentă care exercită supravegherea operatorilor care fac obiectul certificării sau declarării este:

- (a) pentru operatorii care au locul principal de desfășurare a activității într-un stat membru, autoritatea desemnată de către un stat membru;
- (b) pentru operatorii care au locul principal de desfășurare a activității stabilit într-o țară terță, agenția;

ORO.GEN.110 Responsabilitățile operatorului

- (a) Operatorul este responsabil pentru operarea aeronavei în conformitate cu anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008, cerințele relevante din prezenta parte și declarația sau certificatul său.
- (b) Orice zbor se desfășoară în conformitate cu prevederile din manualul de operațiuni.
- (c) Operatorul instituie și menține un sistem de exercitare a controlului operațional asupra oricărui zbor operat în conformitate cu declarația sau certificatul său.
- (d) Operatorul se asigură că aeronavele sale sunt echipate și echipajele sale sunt calificate corespunzător pentru zona și tipul de operațiune.
- (e) Operatorul se asigură că întreg personalul desemnat sau implicat direct în operațiunile la sol și în zbor este instruit în mod corespunzător, a demonstrat abilitățile în ceea ce privește îndeplinirea sarcinilor sale specifice și este conștient de responsabilitățile care îi revin și de relațiile dintre aceste sarcini și operarea în ansamblu.

- (f) Operatorul instituie proceduri și instrucțiuni pentru operarea în condiții de siguranță a fiecărui tip de aeronavă, cuprinzând îndatoriri pentru personalul de la sol și pentru membrii echipajului, pentru toate tipurile de operațiuni de la sol sau de pe durata zborului. Aceste proceduri nu obligă membrii echipajului să execute activități în timpul fazelor critice de zbor, altele decât cele necesare pentru operarea în condiții de siguranță a aeronavei.
- (g) Operatorul se asigură că întreg personalul a luat la cunoștință că trebuie să respecte legile, regulamentele și procedurile acelor state în care se desfășoară operațiunile și că acestea sunt relevante pentru îndeplinirea îndatoririlor lor.
- (h) Operatorul instituie un sistem de liste 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 sunt respectate procedurile de operare din manualul de operațiuni. Elaborarea și utilizarea listelor de verificare respectă principiile factorului uman și ia în considerare cea mai recentă documentație relevantă a producătorului aeronavei.
- (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 și a condițiilor relevante previzibile pe ruta care trebuie urmată și la aerodromurile sau zonele de operare în cauză. Aceste proceduri se includ în manualul de operațiuni.
- (j) Operatorul elaborează și menține programe de formare a personalului, așa cum prevăd Instrucțiunile tehnice. Programele de formare sunt corespunzătoare responsabilităților personalului.

ORO.GEN.115 Solicitarea unui certificat de operator

Solicitarea unui certificat de operator sau a unei modificări la un certificat existent se realizează într-o formă și o manieră stabilite de autoritatea competentă ținând cont de cerințele aplicabile din Regulamentul (CE) nr. 216/2008¹³ și 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 normele sale de aplicare. O astfel de documentație include o procedură care descrie modul în care se vor gestiona schimbările care nu necesită o autorizare prealabilă și cum se vor comunica acestea autorității competente.

ORO.GEN.120 Mijloace de conformitate

Mijloace alternative de conformare la cele adoptate de către agenție pot fi utilizate de către un operator pentru a stabili conformitatea cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și normele sale de aplicare.

¹³ Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației și de abrogare a Directivei 91/670/CEE a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 și a Directivei 2004/36/CE *JO L 79, 19.3.2008, p. 1*, astfel cum a fost modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 1108/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009, *JO L 309, 24.11.2009, p. 51*.

Când un operator care face obiectul certificării dorește să utilizeze un mijloc de conformare alternativ la mijloacele acceptabile de conformare (AMC) adoptate de către agenție pentru a obține conformitatea cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și normele sale de aplicare, aceasta, înainte de a-l implementa, va furniza autorității competente o descriere completă a mijlocului de conformare alternativ. Descrierea include orice revizuri ale manualelor sau procedurilor care ar putea fi relevante, precum și o evaluare care demonstrează că normele de aplicare sunt respectate.

Operatorul poate pune în aplicare aceste mijloace alternative de conformare sub rezerva autorizării prealabile de către autoritatea competentă și la primirea comunicării, așa cum este descris în ARO.GEN.120 litera (d).

- (c) Un operator căruia i se cere să-și declare activitatea notifică autoritatea competentă dacă utilizează mijloace alternative de conformitate pentru stabilirea conformității cu Regulamentul (CE) nr. 216 /2008 și normele sale de aplicare.

ORO.GEN.125 Condiții de autorizare și privilegiile unui operator

Un operator certificat respectă domeniul de aplicare și privilegiile definite în condițiile de autorizare atașate la certificatul operatorului.

ORO.GEN.130 Schimbări

- (a) Orice schimbare care afectează:
 - (1) domeniul de aplicare al certificatului sau condițiile de autorizare ale unei operator; sau
 - (2) oricare dintre elementele sistemului de management al organizației, așa cum este prevăzut în ORO.GEN.200 litera (a) punctul (1) și litera (a) punctul (2),necesită o autorizație prealabilă din partea autorității competente.
- (b) Pentru orice schimbări care necesită o autorizație prealabilă în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și normele sale de aplicare, operatorul solicită și obține o autorizație din partea autorității competente. Solicitarea se trimite înainte ca orice astfel de schimbare să aibă loc, pentru a permite autorității competente să determine conformitatea continuă cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și normele sale de aplicare și să modifice, dacă este necesar, certificatul operatorului și condițiile de autorizare asociate atașate la acesta.

Operatorul furnizează autorității competente orice documentație relevantă.

Schimbarea se pune în aplicare numai la primirea autorizației formale din partea autorității competente în conformitate cu ARO.GEN.330.

Operatorul operează în timpul acestor schimbări în condițiile prevăzute de autoritatea competentă, după caz.

- (c) Toate schimbările care nu necesită o autorizație prealabilă se gestionează și se comunică autorității competente în modul definit în procedura autorizată de autoritatea competentă în conformitate cu ARO.GEN.310 litera (c).

ORO.GEN.135 Prelungirea valabilității

- (a) Certificatul operatorului rămâne valabil cu condiția ca:

- (1) operatorul să rămână în conformitate cu cerințele relevante ale Regulamentului (CE) nr. 216/2008 și ale normelor sale de aplicare, ținând cont de prevederile referitoare la managementul constatărilor așa cum este specificat la OR.GEN.150;
 - (2) autorității competente să i se acorde acces la operator, așa cum este specificat în ORO.GEN.140, în vederea determinării conformității continue cu cerințele relevante ale Regulamentului (CE) nr. 216/2008 și normele sale de aplicare; și
 - (3) să nu se renunțe la certificat și certificatul să nu fie revocat.
- (b) În cazul revocării sau renunțării, certificatul se returnează autorității competente fără întârziere.

ORO.GEN.140 Accesul

În scopul stabilirii conformității cu cerințele relevante din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și normele sale de aplicare, operatorul acordă acces la orice facilitate, aeronavă, document, registre, date, proceduri sau alte materiale relevante pentru activitatea sa care face obiectul certificării sau declarării, fie că este contractată sau nu, oricărei persoane autorizate de:

- (a) autoritatea competentă definită în ORO.GEN.105; sau
- (b) autoritatea care acționează în temeiul prevederilor din ARO.GEN.300 litera (d), ARO.GEN.300 litera (e) sau ARO.RAMP.

ORO.GEN.150 Constatări

După primirea notificării privind constatările, operatorul:

- (a) determină cauza care stă la baza neconformității;
- (b) definește un plan de măsuri corective; și
- (c) demonstrează implementarea măsurilor corective într-un mod satisfăcător pentru autoritatea competentă, în decursul unei perioade convenite cu autoritatea, așa cum este specificat în ARO.GEN.350 litera (d).

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

Operatorul implementează:

- (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 către agenție, inclusiv directive privind navigabilitatea și directive privind îmbunătățirea siguranței.

ORO.GEN.160 Raportarea evenimentelor

- (a) Operatorul raportează autorității competente și oricărei alte organizații care trebuie informată la solicitarea statului operatorului, orice accident, incident serios și eveniment,

astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) nr. 996/2010¹⁴ și în Directiva 2003/42/CE¹⁵.

- (b) Fără a aduce atingere paragrafului (a), operatorul raportează autorității competente și organizației responsabile cu proiectarea aeronavei orice incident, defecțiune, defect tehnic, depășire a limitelor tehnice, eveniment care ar atrage atenția asupra unor informații incorecte, incomplete sau ambigue conținute în datele de conformitate operațională sau altă circumstanță anormală care a periclitat sau ar fi putut periclita operarea sigură a aeronavei și care nu a dus la producerea unui accident sau unui incident serios.
- (c) Fără a aduce atingere Regulamentului (UE) nr. 996/2010 și Directivei 2003/42/CE, rapoartele menționate la literele (a) și (b) se realizează într-o formă și o manieră stabilită de către autoritatea competentă și conțin toate informațiile pertinente privind situația sesizată de operator.

Rapoartele se realizează cât mai curând posibil, însă în orice caz în decurs 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.

Dacă este relevant, operatorul produce un raport de urmărire pentru a furniza detalii privind măsurile pe care intenționează să le ia pentru a preveni evenimente similare pe viitor, imediat ce aceste măsuri au fost identificate. Acest raport se produce într-o formă și manieră stabilite de autoritatea competentă.

Secțiunea 2 — Management

ORO.GEN.200 Sistemul de management

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

- (1) linii de responsabilitate definite pentru operator, inclusiv răspunderea directă în materie de siguranță a managerului responsabil;
- (2) o descriere a filozofiilor și principiilor generale ale operatorului în materie de siguranță, denumite generic politica de siguranță;
- (3) identificarea pericolelor privind siguranța aviatică pe care le generează activitățile operatorului, evaluarea acestora și managementul riscurilor asociate, inclusiv luarea de măsuri în vederea atenuării riscului și verificării eficienței acestora;
- (4) menținerea nivelului de formare și de competență al personalului pentru a-i permite acestuia să-și execute sarcinile;
- (5) documentarea tuturor proceselor-cheie ale sistemului de management, inclusiv un proces pentru înștiințarea personalului cu privire la responsabilitățile sale și procedura pentru modificarea acestei documentații;
- (6) o funcție de monitorizare a conformității operatorului cu cerințele relevante. Monitorizarea conformității cuprinde un sistem de feedback al constatărilor către managerului responsabil în vederea asigurării implementării eficiente a unor măsuri corective, în funcție de caz; și

¹⁴ Regulamentul (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 octombrie 2010 privind investigarea și prevenirea accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă și de abrogare a Directivei 94/56/CE Text cu relevanță pentru SEE, *JO L 295, 12.11.2010, p. 35–50*.

¹⁵ Directiva 2003/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 iunie 2003 privind raportarea evenimentelor în aviația civilă, *JO L 167, 4.7.2003, p. 23–36*.

- (7) orice cerințe suplimentare, care sunt prevăzute în capitolele relevante din această parte sau din alte părți aplicabile.
- (b) Sistemul de management corespunde mărimii operatorului și naturii și complexității activităților sale, ținând cont de pericolele și riscurile inerente asociate acestor activități.

ORO.GEN.205 Activități contractate

- (a) Activitățile contractate includ toate activitățile din domeniul de aplicare al autorizației operatorului care sunt desfășurate de către o alt operator, care fie este certificată la rândul ei să desfășoare o astfel de activitate sau, dacă nu este certificată, activează în temeiul autorizației operatorului. Când contractează sau achiziționează orice parte a activității sale, operatorul se asigură că serviciul contractat sau achiziționat este conform cu cerințele aplicabile.
- (b) Când operatorul certificat contractează orice parte a activității sale unei organizații care nu este ea însăși certificată în conformitatea cu această parte să desfășoare o astfel de activitate, organizația contractată activează în temeiul autorizației operatorului. Organizația contractantă se asigură că autorității competente i se acordă acces la organizația contractată, pentru a determina conformitatea continuă cu cerințele aplicabile.

ORO.GEN.210 Cerințe privind personalul

- (a) Operatorul numește un manager responsabil, care deține autoritatea de a asigura că toate activitățile pot fi finanțate și executate în conformitate cu cerințele aplicabile. Managerul responsabil poartă răspunderea pentru instituirea și menținerea unui sistem de management eficient.
- (b) O persoană sau un grup de persoane este însărcinat(ă) de către operator cu răspunderea de a se asigura că operatorul rămâne în conformitate cu cerințele aplicabile. Respectiva (respectivele) persoană (persoane) răspund(e) în fața managerului responsabil
- (c) Operatorul deține suficient personal calificat pentru sarcinile planificate și activitățile care trebuie desfășurate în conformitate cu cerințele aplicabile.
- (d) Operatorul ține în mod corespunzător evidența experienței, calificării și formării personalului pentru a dovedi conformitatea cu paragraful (c) de mai sus.
- (e) Operatorul se asigură că întregul personal cunoaște normele și procedurile relevante pentru executarea atribuțiilor sale.

ORO.GEN.215 Cerințe privind facilitățile

Operatorul deține facilități care permit desfășurarea și managementul tuturor sarcinilor planificate și activităților care trebuie desfășurate în conformitate cu cerințele aplicabile.

ORO.GEN.220 Evidența documentelor

- (a) Operatorul instituie un sistem de evidență care permite stocarea adecvată și trasabilitatea sigură a tuturor activităților desfășurate, respectând în special toate elementele specificate în ORO.GEN.200.
- (b) Formatul înregistrărilor se specifică în procedurile operatorului.

- (c) Înregistrările se stochează într-o manieră care asigură protecția împotriva deteriorării, alterării și furtului.

Capitolul AOC — Certificarea operatorilor aerieni

ORO.AOC.100 Solicitarea unui certificat de operator aerian

- (a) Fără a aduce atingere Regulamentului (CE) nr. 1008/2008¹⁶, anterior debutului operațiunilor aeriene comerciale, operatorul solicită un certificat de operator aerian (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 operațiunilor propuse, inclusiv tipul (tipurile) și numărul aeronavei care urmează a fi operată;
 - (3) o descriere a sistemului de management, inclusiv structura organizatorică;
 - (4) numele managerului responsabil;
 - (5) numele persoanelor desemnate în conformitate cu ORO.AOC.135 litera (a) precum și calificările și experiența acestora și
 - (6) o copie a manualului de operațiuni în conformitate cu ORO.MLR.100.
- (c) Solicitanții dovedesc autorității competente că:
- (1) îndeplinesc toate cerințele aplicabile din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008, prezenta parte și partea CAT, partea SPO și partea SPA, după caz;
 - (2) toate aeronavele operate au un certificat de navigabilitate (CofA), în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1702/2003 al Comisiei și
 - (3) organizarea și managementul lor sunt adecvate și adaptate corespunzător dimensiunii și domeniului de aplicare al operațiunii.

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

Privilegiile operatorului, inclusiv cele acordate în conformitate cu partea SPA, se precizează în specificațiile de operare ale certificatului.

ORO.AOC.110 Contractele de închiriere

Toate tipurile închiriere

- (a) Fără a aduce atingere Regulamentului (CE) nr. 1008/2008, orice înțelegerea contractuală de închiriere care are ca obiect o aeronavă utilizată de către un operator certificat în conformitate cu prezenta parte face obiectul aprobării anterioare a autorității competente.

¹⁶ Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 septembrie 2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate (reformare), *JO L 293, 31.10.2008, p. 3.*

- (b) Operatorul certificat în conformitate cu prezenta parte poate lua cu chirie doar aeronave cu echipaj aparținând unui operator dintr-o țară terță care nu face obiectul unei interdicții de exploatare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 2111/2005¹⁷.

Luarea cu chirie cu echipaj

- (c) Solicitantul unei aprobări pentru luarea cu chirie a unei aeronave cu echipaj aparținând unui operator dintr-o țară terță demonstrează autorității competente că:
 - (1) operatorul dintr-o țară terță:
 - (i) este deținătorul unui AOC valabil în conformitate cu anexa 6 la OACI; și
 - (ii) se conformează cerințelor UE privind siguranța aplicabile pentru operațiuni aeriene și organizații sau standarde echivalente;
 - și
 - (2) aeronava are un certificat de navigabilitate (CofA) standard eliberat în conformitate cu anexa 8 la OACI.

Darea cu chirie fără echipaj

- (d) Operatorul certificat în conformitate cu prezenta parte, care intenționează să dea cu chirie fără echipaj una dintre aeronavele sale, solicită o aprobare prealabilă din partea autorității competente. Solicitarea este însoțită de copii ale contractului de închiriere avut în vedere sau descrierea dispozițiilor privind închirierea, cu excepția aranjamentelor financiare și orice alte documente relevante.

Darea cu chirie cu echipaj

- (e) Anterior dării cu chirie a unei aeronave cu echipaj, operatorul certificat în conformitate cu prezenta parte notifică autoritatea competentă.

ORO.AOC.115 Acorduri de partajare de coduri

- (a) Acordurile de partajare de coduri între un operator certificat în conformitate cu prezenta parte și un operator dintr-o țară terță fac obiectul unei aprobări prealabile din partea autorității competente.
- (b) Pentru obținerea aprobării, operatorul face dovada către autoritatea competentă că operatorul dintr-o țară terță:
 - (1) este deținătorul unui AOC valabil în conformitate cu anexa 6 la OACI; și
 - (2) a instituit un program de audit al acordurilor de partajare de coduri care asigură un sistem de audit și monitorizare continuă a conformității.
- (c) În cazul punerii în aplicare a unui program de audit al acordurilor de partajare de coduri prevăzut la litera (b) punctul (2), operatorul desfășoară un audit inițial la fața locului și audituri regulate ale operatorului dintr-o țară terță pe durata acordului de partajare de coduri, pentru a garanta conformitatea operatorului dintr-o țară terță cu anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008. Auditurile la fața locului se desfășoară la fiecare 24 de luni.

¹⁷ Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 decembrie 2005 de stabilire a unei liste comunitare a transportatorilor aerieni care se supun unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității și de informare a pasagerilor transportului aerian cu privire la identitatea transportatorului aerian efectiv și de abrogare a articolului 9 din Directiva 2004/36/CE, JO L 344, 27.12.2005, p. 15.

- (d) Auditurile, inclusiv toate constatările, se înregistrează într-un raport de audit. Constatările de nivel 1 se rezolvă înainte de prelungirea unui acord de partajare de coduri. Constatările de nivel 2 se rezolvă într-un interval de 6 luni după audit. Operatorul înaintează toate rapoartele de audit, inclusiv constatările și rezolvarea lor, către autoritatea competentă. Toate raporturile de audit se păstrează pentru o perioadă de 5 ani.
- (b) Operatorul certificat în conformitate cu prezenta parte nu poate vinde sau elibera bilete pentru un zbor al unui operator dintr-o țară terță dacă acesta face obiectul unei interdicții de exploatare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 2111/2005.

ORO.AOC.120 Aprobări pentru furnizarea de formare în conformitate cu partea CC și pentru eliberarea de atestate de membru al echipajului de cabină

- (a) Dacă se intenționează furnizarea de cursuri de formare prevăzute de partea CC, operatorul solicită obținerea unei aprobări eliberate de autoritatea competentă. În acest scop, solicitantul face dovada conformității cu cerințele privind desfășurarea și conținutul cursurilor de formare instituite la CC.TRA.215 și CC.TRA.220 și pune la dispoziția autorității competente:
 - (1) data la care se intenționează începerea activității;
 - (2) detaliile privind personalul și calificările instructorilor, relevante pentru elementele de formare care urmează a fi abordate;
 - (3) numele și adresa (adresele) aerodromurilor și/sau ale terenului (terenurilor) unde se desfășoară formarea;
 - (4) o descriere a facilităților, metodelor de formare, manualelor și dispozitivelor reprezentative care urmează a fi utilizate; și
 - (5) programele asociate proiectelor pentru cursuri de formare.
- (b) Dacă un stat membru decide, în conformitate cu articolul 8 alineatul (4) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008, că operatorii pot fi autorizați să elibereze atestate de membru al echipajului de cabină, pe lângă litera (a), solicitantul:
 - (1) face dovada către autoritatea competentă că:
 - (i) organizația are capacitatea și răspunderea de a executa această sarcină;
 - (ii) personalul care desfășoară examinări este calificat corespunzător și nu se află într-un conflict de interese; și
 - (2) asigură procedurile și condițiile specificate pentru:
 - (i) desfășurarea examenului prevăzut de CC.TRA.220;
 - (ii) eliberarea atestatelor de membru al echipajului de cabină; și
 - (iii) punerea la dispoziția autorității competente a tuturor informațiilor relevante și a documentației cu privire la atestările pe care le emite și deținătorii lor, în scopul supravegherii evidenței documentelor și al unor acțiuni executorii ale respectivei autorități.
- (c) Aprobările menționate la literele (a) și (b) se precizează în specificațiile de operare.

ORO.AOC.125 Operațiuni necomerciale ale aeronavelor enumerate în specificațiile de operare de către deținătorul unui AOC

Deținătorul unui AOC poate desfășura operațiuni necomerciale cu o aeronavă folosită pentru operațiuni comerciale, care sunt enumerate în specificațiile de operare ale AOC, fără să fie necesară înaintarea unei declarații în conformitate cu prezenta parte, cu condiția ca operatorul:

- (a) să descrie aceste operațiuni în detaliu în manualul de operațiuni, inclusiv:
 - (1) identificarea cerințelor aplicabile;
 - (2) o precizare clară a tuturor diferențelor între procedurile de operare utilizate în desfășurarea operațiunilor comerciale și necomerciale; și
 - (3) un mijloc de garantare a faptului că întreg personalul implicat în operațiuni este pe deplin familiarizat cu procedurile asociate;
- (b) să înainteze diferențele identificate între procedurile de operare menționate la litera (a) punctul (2) către autoritatea competentă pentru aprobare prealabilă;

ORO.AOC.130 Monitorizarea datelor de zbor — avioane

- (a) Operatorul instituie și menține un sistem de monitorizare a datelor de zbor, care se integrează în sistemul de management, pentru avioane cu o masă de decolare maximă aprobată mai mare de 27 000 kg.
- (b) Sistemul de monitorizare a datelor de zbor este non-punitiv și cuprinde măsurile de protecție a sursei (surselor) datelor.

ORO.AOC.135 Cerințe privind personalul

- (a) În conformitate cu ORO.GEN.210 litera (b), operatorul numește persoane responsabile cu managementul și supravegherea următoarelor domenii:
 - (1) operațiuni de zbor;
 - (2) formarea membrilor echipajului; și
 - (3) operațiuni la sol.
- (b) *Adecvarea și competența personalului*
 - (1) Operatorul folosește suficient personal pentru operațiunile la sol și în zbor planificate.
 - (2) Întreg personalul desemnat sau implicat direct în operațiunile la sol și în zbor:
 - (i) este instruit corespunzător;
 - (ii) își demonstrează abilitățile în ceea ce privește îndeplinirea sarcinilor sale specifice; și
 - (iii) este conștient de responsabilitățile care îi revin și de relațiile dintre aceste sarcini și operarea în ansamblu.
- (c) *Supravegherea personalului*
 - (1) Operatorul desemnează un număr suficient de supraveghetori ai personalului, luând în considerare structura organizațională a operatorului și numărul de angajați.
 - (2) Se definesc îndatoririle și responsabilitățile acestor supraveghetori și se fac orice alte aranjamente necesare pentru garantarea îndeplinirii obligațiilor lor de supraveghere.

- (3) Supravegherea membrilor echipajului și a personalului implicat în operare se exercită de către persoane cu experiență și competențe adecvate pentru asigurarea îndeplinirii standardelor specificate în manualul de operațiuni.

ORO.AOC.140 Cerințe privind facilitățile

În conformitate cu ORO.GEN.215, operatorul:

- (a) utilizează facilitățile de deservire la sol corespunzătoare pentru a asigura deservirea în siguranță a zborurilor sale;
- (b) instituie facilități suplimentare de sprijin operațional la baza principală de operare, corespunzătoare zonei și tipului de operațiune; și
- (c) se asigură că spațiul de lucru disponibil la fiecare bază de operare este suficient pentru personalul ale cărui acțiuni pot afecta siguranța operațiunilor în zbor. Se acordă atenție necesităților echipajului de la sol, personalului care se ocupă de controlul operațional, depozitării și afișării documentelor esențiale și a planificării zborurilor pe echipaje.

ORO.AOC.150 Cerințe privind documentele

- (a) Operatorul asigură producerea de manuale și orice alte documente necesare și modificările asociate.
- (b) Operatorul are capacitatea de a distribui instrucțiunile operaționale și orice alte informații fără întârziere.

Capitolul DEC — Declararea

ORO.DEC.100 Declararea

Operatorul:

- (a) pune la dispoziția autorității competente toate informațiile relevante înainte de începerea operațiunilor, folosind formularul de la Apendicele I la prezenta parte;
- (b) pune la dispoziția autorității competente o listă cu mijloacele alternative de conformare utilizate;
- (c) menține conformarea cu cerințele aplicabile și cu informațiile oferite în declarație;
- (d) notifică fără întârziere autoritatea competentă în legătură cu orice modificări aduse declarației sale sau mijloacelor de conformare pe care le utilizează prin punerea la dispoziție a unei declarații modificate folosind formularul de la Apendicele I la prezenta parte; și
- (e) notifică autoritatea competentă în legătură cu încetarea operațiunii.

Capitolul MLR — Manuale, jurnale și înregistrări

ORO.MLR.100 Manualul de operațiuni — generalități

- (a) Operatorul elaborează un manual de operațiuni (OM) așa cum se specifică la punctul 8.b din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008.
- (b) Conținutul OM reflectă cerințele stabilite în prezenta parte și partea CAT, partea NCC, partea SPO și partea SPA, după caz, și nu contravine condițiilor cuprinse în specificațiile de operare la certificatul de operator aerian (AOC) sau declarația și lista sa de aprobări specifice, după caz.
- (c) OM poate fi elaborat în volume separate.
- (d) Întreg personalul operațional are acces ușor la părți ale OM relevante pentru atribuțiile sale.
- (e) OM se actualizează permanent. Întreg personalul operațional este informat despre acele modificări care sunt relevante pentru atribuțiile sale.
- (f) Fiecare membru al echipajului primește o copie personală a secțiunilor relevante din OM pertinente pentru îndatoririle sale. Fiecare deținător al unui OM sau al părților corespunzătoare din acesta este responsabil cu actualizarea permanentă a copiei cu modificările sau revizuirile furnizate de operator.
- (g) Pentru deținătorii unui AOC:
 - (1) pentru modificările care trebuie notificate în conformitate cu ORO.GEN.115 litera (b) și ORO.GEN.130 litera (c), operatorul pune la dispoziția autorității competente proiectele modificărilor înainte de intrarea lor în vigoare; și
 - (2) pentru modificările aduse procedurilor asociate cu articole aprobate în prealabil în conformitate cu ORO.GEN.130, aprobarea se obține înainte de intrarea în vigoare a modificării.
- (h) Fără a aduce atingere literei (g), dacă sunt necesare modificări sau revizuri imediate din motive de siguranță, acestea pot fi publicate și puse în aplicare imediat, cu condiția să se fi solicitat toate aprobările necesare.
- (i) Operatorul introduce toate modificările și revizuirile solicitate de autoritatea competentă.
- (j) Operatorul se asigură că informațiile din documentele aprobate și orice modificare a acestora sunt corect reflectate în OM. Acest lucru nu-l împiedică pe operator să publice date și proceduri mai vechi în OM.
- (k) Operatorul se asigură că întreg personalul poate înțelege limbajul în care sunt redactate acele părți ale OM relevante pentru îndatoririle și responsabilitățile proprii. Conținutul OM se prezintă într-o formă care poate fi utilizată fără dificultăți și respectă principiul factorilor umani.

ORO.MLR.101 Manualul de operațiuni — structura pentru operațiuni comerciale și operațiuni specializate necomerciale cu aeronave complexe motorizate

Structura principală a OM este următoarea:

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

- (b) partea B: Aspecte legate de utilizarea aeronavei, cuprinzând toate instrucțiunile și procedurile legate de tipul aeronavei, ținând cont de diferențele dintre tipuri, variante sau aeronavele folosite de operator;
- (c) partea C, după caz:
 - (1) Operațiuni de transport aerian comercial, cuprinzând instrucțiuni și informații privind ruta/rolul/zona și aerodromul/zona de operare;
 - (2) Operațiuni specializate necomerciale cu aeronave complexe motorizate și operațiuni comerciale specializate cuprinzând sarcini și instrucțiuni și informații privind zona de operare;
- (d) partea D: Formare, cuprinzând toate instrucțiunile de instruire pentru personalul necesar pentru funcționarea în condiții sigure a aeronavei.

ORO.MLR.105 Lista echipamentului minim

- (a) Se elaborează o listă a echipamentului minim (MEL), așa cum se specifică la punctul 8.a.3. de la anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008, pe baza listei master a echipamentului minim (MMEL), așa cum este definită în datele de conformitate operațională stabilite în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1702/2003¹⁸.
- (b) MEL și orice modificare a acestuia se aprobă de către autoritatea competentă. Pentru operațiuni necomerciale cu aeronave complexe motorizate înmatriculate într-o țară terță, operatorul obține o aprobare pentru MEL din partea statului de înmatriculare a aeronavei.
- (c) Operatorul modifică MEL după fiecare modificare aplicabilă MMEL într-un termen acceptabil.
- (d) Pe lângă lista de elemente, MEL cuprinde:
 - (1) un preambul, cuprinzând 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; și
 - (3) domeniul de aplicare, lungimea și scopul MEL.
- (e) Operatorul:
 - (1) stabilește intervale de remediere pentru fiecare instrument inoperant, articol de echipament sau funcție enumerate în MEL. Intervalul de remediere din MEL nu este mai puțin restrictiv decât intervalul de remediere corespunzător din MMEL;
 - (2) stabilește un program eficient de rectificare; și
 - (3) operează aeronava doar după expirarea intervalului de rectificare specificat în MEL dacă:
 - (i) defecțiunea a fost remediată; sau
 - (ii) intervalul de rectificare a fost extins în conformitate cu litera (f).
- (f) Sub rezerva aprobării de către autoritatea competentă sau de către statul de înmatriculare al aeronavei, dacă este cazul, în conformitate cu litera (b), operatorul poate folosi o procedură pentru o singură extindere a intervalelor de remediere de categorii B, C și D, cu condiția ca:

¹⁸ Regulamentul (CE) nr. 1702/2003 al Comisiei din 24 septembrie 2003 de stabilire a normelor de punere în aplicare privind certificarea pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor, precum și certificarea întreprinderilor de proiectare și producție (JO L 243, 27.9.2003, p. 6).

- (1) extinderea intervalului de remediere să se încadreze în domeniul de aplicare al MMEL pentru tipul de aeronavă;
 - (2) extinderea intervalului de remediere să aibă maxim aceeași durată cu intervalul de remediere specificat în MEL;
 - (3) extinderea intervalului de remediere să nu fie folosită ca un mijloc obișnuit de remediere a articolelor din MEL, ci să fie folosită doar în cazul în care evenimente care nu pot fi controlate de operator împiedică remedierea;
 - (4) operatorul să elaboreze o descriere a îndatoririlor și responsabilităților specifice pentru controlul extinderilor;
 - (5) orice extindere a intervalului de remediere aplicabil să fie notificată autorității competente; și
 - (6) să se stabilească un plan de efectuare a remedierii cât mai rapid posibil.
- (g) Operatorul instituie procedurile operaționale și de întreținere menționate în MEL, luând în considerare procedurile operaționale și de întreținere menționate în MMEL. Procedurile se introduc în manualele operatorului sau în MEL.
- (h) Operatorul modifică procedurile operaționale și de întreținere menționate în MEL, după fiecare modificare aplicabilă a procedurilor operaționale și de întreținere menționate în MMEL.
- (i) Cu excepția cazului în care MEL prevede altceva, operatorul efectuează:
- (1) procedurile operaționale menționate în MEL dacă intenționează și/sau operează cu articolul din listă inoperant; și
 - (2) procedurile de întreținere menționate în MEL înainte de a opera cu articolul din listă inoperant.
- (j) Sub rezerva aprobării fiecărui caz în parte de către autoritatea competentă sau de către statul de înmatriculare al aeronavei, după caz, în conformitate cu litera (b), operatorul poate opera o aeronavă cu instrumente inoperante, unități de echipament sau funcții în afara constrângerilor MEL, dar în cadrul constrângerilor MMEL, dacă:
- (1) instrumentele, unitățile de echipament sau funcțiile se află în domeniul de aplicare a MMEL, așa cum este definită în datele de conformitate operațională stabilite în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1702/2003;
 - (2) aprobarea nu se folosește drept un mijloc obișnuit de desfășurare a operațiunilor în afara constrângerilor MEL aprobate și se folosește doar în cazul în care evenimente care nu pot fi controlate de operator împiedică respectarea lor;
 - (3) operatorul elaborează o descriere a îndatoririlor și responsabilităților specifice pentru controlul operării aeronavei în conformitate cu o astfel de aprobare; și
 - (4) se stabilește un plan de remediere a instrumentelor, unităților de echipament sau funcțiilor inoperante sau de readucere a aeronavei la operarea în conformitate cu constrângerile MEL cât mai rapid posibil.

ORO.MLR.110 Jurnalul de bord

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

ORO.MLR.115 Evidența documentelor

- (a) Următoarele documente se păstrează pentru cel puțin 5 ani:
- (1) documente privind activitățile menționate la ORO.GEN.200; și
 - (2) pentru operațiuni necomerciale cu aeronave complexe motorizate, evidența activităților menționate în declarația operatorului.
- (b) Următoarele informații folosite la pregătirea și executarea unui zbor și rapoartele asociate se păstrează pentru 3 luni:
- (1) planul operațional de zbor, dacă este cazul;
 - (2) documentația specifică rutei (NOTAM) și documentația de briefing privind servicii de informare aeronautică (AIS), dacă a fost editată de operator;
 - (3) documentația privind masa și centrul;
 - (4) notificarea privind încărcăturile speciale, inclusiv informările scrise către comandantul/pilotul comandant cu privire la bunurile periculoase;
 - (5) jurnalul de bord sau documentul echivalent; și
 - (6) înregistrările de zbor pentru înregistrarea oricăror incidente sau a oricărui eveniment pe care comandantul/pilotul comandant îl apreciază ca necesar de raportat sau înregistrat;
- (c) Documentele privind personalul se păstrează pentru perioadele indicate mai jos:

Licențele echipajului de zbor și atestatele de membru al echipajului de cabină	Atât timp cât membrul echipajului își exercită privilegiile licenței sau atestatului pentru operatorul aeronavei
Formarea, verificarea și calificările membrilor echipajului	3 ani
Documente privind experiența recentă a membrilor echipajului	15 luni
Competențe de rută și aerodrom / de sarcină și zonă ale membrilor echipajului, după caz	3 ani
Formarea pentru bunuri periculoase, după caz	3 ani
Evidența formării/calificării pentru alte categorii de personal pentru care este necesar un program de instruire	ultimele 2 înregistrări

- (d) Operatorul:
- (1) păstrează toate documentele privind formarea, verificarea și calificările fiecărui membru al echipajului, așa cum se prevede în partea ORO; și
 - (2) pune la dispoziția membrului echipajului interesat, la cerere, aceste documente.
- (e) Operatorul păstrează informațiile utilizate pentru pregătirea și execuția unui zbor și documentele privind formarea personalului, chiar dacă acesta încetează să mai opereze respectiva aeronavă sau nu mai este angajatorul respectivului membru al echipajului, cu condiția încadrării în termenul prevăzut la litera (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, cu condiția încadrării în termenul prevăzut la litera (c).

Capitolul SEC — Securitatea

ORO.SEC.100.A Securitatea în compartimentul echipajului de zbor

- (a) Într-un avion care este echipat cu o ușă pentru compartimentul echipajului de zbor, există posibilitatea blocării acestei uși și se asigură mijloace prin care echipajul de cabină poate informa echipajul de zbor în eventualitatea unor activități suspecte sau breșe în domeniul de securitate al cabinei.
- (b) Toate avioanele pentru pasageri cu o masă de decolare maximă aprobată mai mare de 45 500 kg sau cu o configurație maximă certificată de mai mult de 60 de locuri implicată în transportul comercial de pasageri, se echipează cu o ușă pentru compartimentul pentru echipajul de zbor aprobată, care se poate bloca și debloca din fiecare post de pilotaj și este proiectată cu respectarea cerințelor aplicabile privind navigabilitatea.
- (c) În toate avioanele care sunt echipate cu o ușă pentru compartimentul pentru echipajul de zbor în conformitate cu subparagraful (b) de mai sus:
 - (1) această ușă se închide înainte de începerea decolării și se blochează atunci când acest lucru este solicitat prin procedurile de siguranță sau de către 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; și
 - (2) se asigură mijloace de monitorizare de la ambele posturi de pilotaj a întregii zone a ușii din afara compartimentului echipajului de zbor pentru identificarea persoanelor care solicită intrarea și detectarea comportamentelor suspicioase sau a potențialelor amenințări.

ORO.SEC.100.H Securitatea în compartimentul echipajului de zbor

Dacă este instalată pe un elicopter operat în scopul transportului de pasageri, ușa de la compartimentul echipajului de zbor se poate bloca din interiorul compartimentului, pentru prevenirea accesului neautorizat.

Capitolul FC — Echipajul de zbor

ORO.FC.005 Domeniul de aplicare

- (a) Prezentul capitol stabilește cerințele care trebuie îndeplinite de către operator în legătură cu formarea, calificarea și experiența echipajului de zbor și cuprinde:
 - (1) Secțiunea 1, care specifică cerințele comune aplicabile atât operațiunilor necomerciale cu aeronave complexe, cât și oricărei operațiuni comerciale;
 - (2) Secțiunea 2, care specifică cerințele suplimentare aplicabile operațiunilor de transport aerian comercial, cu excepția celor menționate la litera (b); și
 - (3) Secțiunea 3, care specifică cerințele suplimentare aplicabile operațiunilor comerciale altele decât transportul aerian comercial.
- (b) Operatorii care efectuează următoarele operațiuni de transport aerian comercial se conformează cerințelor menționate la litera (a) punctele (1) și (3):

- (1) operațiuni de transport aerian comercial cu plane sau baloane; sau
- (2) operațiuni de transport aerian comercial al pasagerilor în condițiile zborului la vedere (VFR) pe timp de zi, cu punctul de plecare și punctul de sosire pe același aerodrom sau zonă de operare și cu o durată maximă de 30 de minute sau în cadrul unui perimetru local precizat de autoritatea competentă cu:
 - (i) avioane monomotor cu elice cu o masă maximă de decolare certificată de 5 700 kg sau mai puțin și cu o capacitate de șase locuri, inclusiv locul pilotului; sau
 - (ii) elicoptere monomotor și cu o capacitate maximă de șase locuri, inclusiv locul pilotului.

Secțiunea 1 — Cerințe comune

ORO.FC.100 Compunerea echipajului de zbor

- (a) Compunerea echipajului de zbor și numărul membrilor echipajului de zbor la posturile de lucru afectate sunt conforme cu și respectă dispozițiile minime specificate în manualul de zbor al aeronavei sau limitările de operare prevăzute pentru aeronavă.
- (b) Echipajul de zbor cuprinde membri de echipaj suplimentari în cazul în care se impune prin tipul de operațiune și nu este redus sub numărul specificat în manualul de operațiuni.
- (c) Toți membrii echipajului de zbor dețin o licență și calificări eliberate sau acceptate în conformitate cu Regulamentul Comisiei nr. xxx/xxxx¹⁹ și corespunzătoare sarcinilor care le-au fost repartizate.
- (d) Un membru al echipajului de zbor poate fi eliberat de îndatoririle sale la comenzi de către un alt membru al echipajului de zbor calificat corespunzător.
- (e) La utilizarea serviciilor membrilor echipajului de zbor care lucrează ca liber profesioniști sau cu normă parțială de lucru, operatorul se asigură că sunt respectate cerințele prezentului capitol și elementele relevante ale părții FCL, inclusiv cerințele privind experiența recentă, ținând seama de toate serviciile prestate de un membru al echipajului către alt (alți) operator (operatori) pentru a determina în special:
 - (1) numărul total de tipuri și variante de aeronave operate; și
 - (2) limitările timpilor de zbor și de serviciu aplicabile și cerințele privind timpul de odihnă.

ORO.FC.105 Desemnarea ca pilot comandant/comandant

- (a) În conformitate cu 8.e din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008, un pilot din echipajul de zbor, calificat ca pilot comandant în conformitate cu partea FCL, este desemnat de operator ca pilot comandant sau, pentru operațiunile de transport aerian comercial, drept comandant.
- (b) Operatorul poate desemna un membru al echipajului de zbor să acționeze în calitate de pilot comandant/comandant doar dacă acesta are:
 - (1) nivelul minim de experiență specificat în manualul de operațiuni;

¹⁹

Regulamentul (CE) nr. XXX/XXXX al Comisiei privind personalul navigant.

- (2) cu excepția cazului baloanelor, cunoștințe adecvate privind ruta sau zona care se survolează sau aerodromurile, inclusiv aerodromurile de rezervă, facilitățile și procedurile care se utilizează; și
 - (3) în cazul operațiunilor cu echipaje formate din mai mulți membri, absolvit cursul pentru funcția de comandant al operatorului, dacă trece de la copilot la pilot comandant/comandant.
- (c) În cazul operațiunilor comerciale cu avioane și elicoptere, pilotul comandant/comandantul sau pilotul către care s-a delegat conducerea unui zbor, a urmat în prealabil formarea inițială de familiarizare privind ruta sau zona care se survolează și aerodromurile, facilitățile și procedurile care se utilizează. Aceste cunoștințe privind ruta/zona și aerodromul se mențin prin operarea cel puțin o dată pe ruta sau în zona sau spre aerodrom într-un interval de 12 luni.
- (d) În cazul avioanelor din clasa B de performanță implicate în operațiuni de transport aerian comercial în condiții VFR pe timp de zi, litera (c) nu se aplică.

ORO.FC.110 Mecanicul de zbor

În cazul în care în proiectarea unui avion este introdus și un post separat de mecanic de zbor, echipajul de zbor cuprinde un membru care este calificat corespunzător în conformitate cu reglementările naționale aplicabile.

ORO.FC.115 Formarea privind managementul resurselor echipajului (CRM)

- (a) Înainte de operare, membrul echipajului de zbor primește formarea CRM, în conformitate cu rolul său, așa cum este specificat în manualul de operațiuni.
- (b) Elementele formării CRM se includ în formarea pentru tipul sau clasa de aeronave și în formarea periodică, precum și în cursul pentru funcția de comandant.

ORO.FC.120 Formarea pentru conversie furnizată de operator

- (a) În cazul operațiunilor cu avion sau elicopter, membrul echipajului de zbor finalizează formarea pentru conversie furnizată de operator înainte de a începe zborurile de linie fără supraveghere:
 - (1) dacă trece pe o aeronavă pentru care este necesară o nouă calificare de tip sau de clasă; sau
 - (2) dacă se alătură unui operator.
- (b) Cursul de formare pentru conversie al operatorului cuprinde formarea pe echipamentul instalat pe aeronavă, în funcție de posturile membrilor echipajului de zbor.

ORO.FC.125 Formarea pentru diferențe și formarea de familiarizare

- (a) Membrii echipajului de zbor finalizează formarea pentru diferențe sau formarea de familiarizare dacă acest lucru este prevăzut de partea FCL și dacă procedurile sau echipamentul se modifică, necesitând cunoștințe suplimentare privind tipurile sau variantele operate în prezent.
- (b) Manualul de operațiuni specifică momentul în care astfel de formări pentru diferențe sau de familiarizare sunt necesare.

ORO.FC.130 Formarea și verificarea periodică

- (a) Fiecare membru al echipajului de zbor finalizează formarea periodică anuală și formarea la sol relevante pentru tipul sau varianta de aeronavă pe care operează, inclusiv formarea privind amplasarea și utilizarea tuturor echipamentelor de urgență și de siguranță de la bord.
- (b) Fiecare membru al echipajului de zbor este verificat periodic pentru a face dovada competenței în aplicarea procedurilor normale, anormale și de urgență.

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

Membrii echipajului de zbor care pot fi desemnați să opereze pe oricare dintre posturile de pilotaj finalizează formarea și verificarea corespunzătoare, așa cum se specifică în manualul de operațiuni.

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

- (a) Membrii echipajului de zbor care operează pe mai mult de un tip sau o variantă de aeronavă se conformează cu cerințele prevăzute în prezentul capitol pentru fiecare tip sau variantă, cu excepția cazului în care sunt definite credite legate de cerințele privind formarea, verificarea, și experiența recentă în datele de conformitate operațională stabilite în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1702/2003, pentru tipurile și variantele de aeronave relevante.
- (b) Procedurile corespunzătoare și/sau restricțiile operaționale se specifică în manualul de operațiuni pentru orice operațiune pe mai mult de un tip sau o variantă.

ORO.FC.145 Furnizarea serviciilor de formare

- (a) Toate serviciile de formare prevăzute în prezentul capitol se desfășoară:
 - (1) în conformitate cu proiectele și programele de formare elaborate de către operator în manualul de operațiuni;
 - (2) prin personal calificat corespunzător. În cazul instructajului de zbor și a instructajului pe echipamente de simulare a zborului și a verificării, personalul care furnizează formarea și desfășoară verificările este calificat în conformitate cu partea FCL.
- (b) La elaborarea proiectelor și programelor de formare, operatorul are în vedere standardele din datele de conformitate operațională elaborate în conformitate cu Regulamentul Comisiei (CE) nr. 1702/2003 pentru tipurile relevante.
- (c) În cazul operațiunilor comerciale, proiectele de formare și verificare, inclusiv programele și folosirea echipamentelor individuale de simulare a zborului (FSTD), se aprobă de către autoritatea competentă.
- (d) În măsura posibilităților, FSTD reproduce aeronava folosită de operator. Diferențele dintre FSTD și aeronavă se descriu și se analizează printr-o informare sau un curs de formare, după caz.
- (e) Operatorul elaborează un sistem pentru a monitoriza în mod adecvat schimbările la FSTD și pentru a se asigura că acele schimbări nu afectează gradul de adecvare al programului de formare.

Secțiunea 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 conducerea zborului unui alt pilot calificat corespunzător în conformitate cu partea FCL, cu condiția să fie îndeplinite cerințele de la ORO.FC.105 litera (b) punctul (1), litera (b) punctul (2) și litera (c).
- (c) Cerințe specifice pentru operațiuni cu avioane în conformitate cu regulile de zbor instrumental (IFR) sau pe timp de noapte.
 - (1) Echipajul de zbor minim este format din doi piloți, pentru avioanele cu turbopropulsie cu o configurație maximă operațională (MOPSC) de mai mult de nouă locuri și toate avioanele turbojet.
 - (2) Avioanele altele decât cele la care se referă litera (c) punctul (1) se operează cu un echipaj minim de doi piloți, cu excepția cazului în care cerințele de la ORO.FC.202 sunt respectate, caz în care pot fi operate cu un singur pilot.
- (d) Cerințe specifice pentru operațiunile cu elicopter.
 - (1) Pentru toate operațiunile cu elicopter cu o MOPSC de mai mult de 19 locuri și pentru operațiuni în condiții IFR ale elicopterelor cu o MOPSC de mai mult de 9 locuri:
 - (i) echipajul minim de zbor este format din doi piloți; și
 - (ii) comandantul este deținătorul unei licențe de pilot de linie de transport aerian (elicopter) (ATPL(H)) cu o calificare instrumentală eliberată în conformitate cu partea FCL.
 - (2) Operațiunile neacoperite la litera (d) punctul (1) pot fi operate de către un singur pilot în condiții IFR sau pe timp de noapte, cu condiția îndeplinirii cerințelor de la ORO.FC.202.

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

- (a) Comandantul poate delega conducerea zborului:
 - (1) unui alt comandant calificat; sau
 - (2) pentru operațiuni peste nivelul de zbor (FL) 200, unui pilot care îndeplinește următoarele calificări minime:
 - (i) ATPL;
 - (ii) formarea și verificarea pentru conversie, inclusiv formarea pentru calificarea de tip, conform prevederilor ORO.FC.220;
 - (iii) toate formările și controalele periodice, conform ORO.FC.230 și ORO.FC.240; și
 - (iv) competența de rută/zonă și aerodrom, conform ORO.FC.105.
- (b) Copilotul poate fi înlocuit de:
 - (1) un alt pilot calificat corespunzător;
 - (2) pentru operațiuni doar peste nivelul de zbor (FL) 200, un copilot suplimentar de rută care îndeplinește următoarele calificări minime:

- (i) licență valabilă de pilot comercial (CPL) cu calificare pentru zbor instrumental;
 - (ii) formarea și verificarea pentru conversie, inclusiv formarea pentru calificarea de tip, conform prevederilor ORO.FC.220, cu excepția cerințelor referitoare la formarea pentru decolare și aterizare; și
 - (iii) formarea și verificarea periodice conform ORO.FC.230, cu excepția cerințelor referitoare la formarea pentru decolare și aterizare.
- (c) Un mecanic și/sau un inginer de bord poate fi înlocuit în timpul zborului de către un membru al echipajului calificat corespunzător, în conformitate cu reglementările naționale aplicabile.

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

Pentru a putea zbura în condiții IFR sau pe timp de noapte cu un echipaj de zbor minim format dintr-un singur pilot, așa cum se prevede la ORO.FC.200 litera (c) punctul (2) și litera (d) punctul (2), se respectă următoarele:

- (a) operatorul include în manualul de operațiuni un program de formare pentru conversie și formare periodică care să includă cerințe suplimentare pentru operarea cu un singur pilot. Pilotul participă la formarea privind procedurile operatorului, în special cu privire la:
 - (1) managementul motoarelor și manevrele de urgență;
 - (2) folosirea listei de verificări pentru situații normale, anormale și de urgență;
 - (3) comunicații ATC;
 - (4) proceduri de plecare și de apropiere;
 - (5) managementul pilotului automat, dacă este cazul;
 - (6) folosirea documentației simplificate în zbor; și
 - (7) managementul resurselor echipajului cu un singur pilot.
- (b) controlul periodic prevăzut în ORO.FC.230 trebuie efectuat în situația operării cu un singur pilot pe tipul sau clasa respectivă de avion, într-un mediu reprezentativ al operațiunii.
- (c) Pentru operarea avionului în condiții IFR, pilotul:
 - (1) are minimum 50 de ore de zbor pe tipul sau clasa specifică de avion în condiții IFR, din care 10 ore de zbor în funcția de comandant; și
 - (2) a efectuat în ultimele 90 de zile pe tipul sau clasa de avion relevante:
 - (i) cinci zboruri IFR, inclusiv trei proceduri de apropiere instrumentale pe post de pilot unic; sau
 - (ii) un control al unei apropieri instrumentale IFR.
- (d) Pentru operarea avionului pe timp de noapte, pilotul:
 - (1) are minimum 15 ore de zbor pe timp de noapte care pot fi incluse în cele 50 de ore de zbor în condiții IFR de la litera (c) punctul (1); și
 - (2) a efectuat în ultimele 90 de zile pe tipul sau clasa de avion relevante:
 - (i) trei decolări și aterizări pe timp de noapte pe post de pilot unic;
 - (ii) un control al unei decolări și aterizări pe timp de noapte.
- (e) Pentru operarea elicopterului în condiții IFR, pilotul are:

- (1) 25 de ore experiență totală de zbor în condiții IFR în mediul de operare relevant; și
- (2) 25 de ore experiență de zbor ca pilot unic pe tipul de elicopter specific aprobat pentru un singur pilot în condiții IFR, din care 10 ore pot fi sub supraveghere, inclusiv cinci sectoare de linie în condiții IFR sub supraveghere folosind procedurile pentru un sigur pilot; și
- (3) efectuate în ultimele 90 de zile:
 - (i) cinci zboruri în condiții IFR pe post de pilot unic, inclusiv trei proceduri de apropiere efectuate pe un elicopter aprobat în acest scop; sau
 - (ii) un control al unei apropieri instrumentale IFR pe post de pilot unic pe tipul de elicopter relevant, echipament de simulare a zborului (FTD) relevant sau simulator de zbor (FFS) relevant.

ORO.FC.205 Curs pentru funcția de comandant

- (a) Pentru operațiuni cu avion și cu elicopter, cursul pentru funcția de comandant cuprinde cel puțin următoarele elemente:
 - (1) formare pe un FSTD, care cuprinde pregătire orientată pe zborul de linie (LOFT) și/sau pregătire practică;
 - (2) testul de verificare a competențelor operatorului, operând în calitate de comandant;
 - (3) formarea privind responsabilitățile comandantului;
 - (4) pregătire pentru zborul de linie pe post de comandant sub supraveghere, pentru un minim de:
 - (i) 10 sectoare de zbor, în cazul avioanelor; și
 - (ii) 10 ore, inclusiv cel puțin 10 sectoare de zbor, în cazul elicopterelor;
 - (5) efectuarea unui control de linie pe post de comandant și dovada cunoștințelor adecvate cu privire la ruta sau zona care urmează a fi survolate, inclusiv aerodromurile de rezervă, facilitățile și procedurile care se utilizează; și
 - (6) formarea pentru managementul resurselor echipajului.

ORO.FC.215 Formarea inițială furnizată de operator privind managementul resurselor echipajului (CRM)

- (a) Membrul echipajului de zbor a efectuat un curs de formare inițială CRM înainte de a începe zboruri de linie nesupravegheate.
- (b) Formarea inițială CRM se oferă de către cel puțin un instructor calificat CRM care poate fi atestat de către experți, pentru a analiza domenii specifice.
- (c) Dacă membrul echipajului de zbor nu a primit în prealabil formarea teoretică privind factorii umani la nivel ATPL, urmează înainte de sau împreună cu formarea CRM inițială, un curs teoretic furnizat de operator și bazat pe programa privind performanțele umane și limitările pentru ATPL, așa cum este stabilit în partea FCL.

ORO.FC.220 Formarea pentru conversie și verificarea furnizate de operator

- (a) Formarea CRM se integrează în cursul de formare pentru conversie furnizat de operator.
- (b) La începerea unui curs de formare pentru conversie furnizat de operator, membrul echipajului de zbor nu primește nicio sarcină pe alt tip sau clasă de aeronavă până la

absolvirea sau încheierea cursului. Membrii echipajului care operează doar pe avioane din clasa B de performanță pot fi repartizați pentru zboruri pe alte tipuri de avioane din clasa B de performanță pe durata cursurilor pentru conversie în măsura în care acest lucru este necesar pentru menținerea operării.

- (c) Numărul de ore de formare necesar pentru membrul echipajului de zbor în cadrul cursului pentru conversie furnizat de operator se determină în conformitate cu standardele de calificare și experiența specificate în manualul de operațiuni, având în vedere experiența și formările anterioare.
- (d) Membrul echipajului de zbor participă la:
 - (1) verificarea competențelor de către operator și formarea pentru utilizarea echipamentului de urgență și de siguranță înainte de începerea zborurilor de linie sub supraveghere (LIFUS); și
 - (2) controlul de linie la încheierea zborurilor de linie sub supraveghere. Pentru avioanele din clasa B de performanță, LIFUS se poate efectua pe orice avion din clasa aplicabilă.
- (e) În cazul avioanelor, piloții cărora li s-a eliberat o calificare de tip pe baza unui curs de formare cu timp de zbor zero (ZFTT):
 - (1) încep zborul de linie sub supraveghere cât de repede posibil, în termen de 21 de zile de la finalizarea testului de aptitudini sau după formarea corespunzătoare furnizată de operator. Conținutul programului de formare se specifică în manualul de operațiuni.
 - (2) efectuează șase decolări și aterizări pe un FSTD cel târziu la 21 de zile de la finalizarea testului de aptitudini sub supravegherea unui instructor pentru calificare de tip pentru avioane (TRI(A)), care ocupă celălalt post de pilotaj. Numărul de decolări și aterizări poate fi redus dacă s-au definit credite în datele de conformitate operațională stabilite în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1702/2003. Dacă decolările și aterizările nu au fost efectuate în termen de 21 de zile, operatorul oferă o formare de perfecționare. Conținutul programului de formare se specifică în manualul de operațiuni.
 - (3) realizează primele patru decolări și aterizări de zbor de linie în avion, sub supravegherea unui TRI(A), care ocupă celălalt post de pilotaj. Numărul de decolări și aterizări poate fi redus dacă s-au definit credite în datele de conformitate operațională stabilite în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1702/2003.

ORO.FC.230 Formarea și verificarea periodică

- (a) Fiecare membru al echipajului de zbor efectuează o formare și verificări periodice relevante pentru fiecare tip sau variantă de aeronavă pe care operează.
- (b) *Verificarea competențelor efectuată de operator*
 - (1) Fiecare membru al echipajului de zbor este verificat periodic de către operator ca parte a unui echipaj normal de zbor pentru a face dovada competenței în aplicarea procedurilor normale, anormale și de urgență.
 - (2) Verificarea este realizată fără repere vizuale externe în cazul în care membrului echipajului de zbor i se cere să zboare în condiții IFR.
 - (3) Perioada de valabilitate a unei verificări a competențelor de către operator este de 6 luni calendaristice. Pentru operațiuni în condiții VFR pe timp de zi cu avioane din clasa B de performanță desfășurate pe perioade nu mai lungi de 8 luni consecutive,

este suficientă o singură verificare a competențelor desfășurată de operator. Verificarea competențelor se efectuează înainte de începerea operațiunilor de transport aerian comercial.

- (4) Membrul echipajului de zbor implicat în operațiuni pe timp de zi, pe trasee pe care se zboară după repere vizuale cu elicoptere altele decât cele complexe motorizate, poate participa la o singură verificare a competențelor efectuată de operator doar pe unul dintre tipurile relevante pe care le are în proprietate. Verificarea competențelor efectuată de operator se efectuează de fiecare dată pe tipul folosit cel mai puțin recent pentru verificarea competențelor. Tipurile de elicopter relevante care pot fi grupate în scopul verificării competențelor de către operator apar în manualul de operațiuni.
- (5) Fără a aduce atingere prevederilor ORO.FC.145 litera (a) punctul (2), pentru operațiuni cu elicoptere altele decât cele complexe motorizate pe timp de zi și pe rute pe trasee pe care se zboară după repere vizuale și avioane din clasa B de performanță, verificarea poate fi condusă de un comandant calificat corespunzător numit de către operator, format în domeniul conceptelor CRM și evaluarea competențelor CRM. Operatorul informează autoritatea competentă în legătură cu persoanele numite.

(c) *Controlul de linie*

Fiecare membru al echipajului de zbor se supune unui control de linie pe aeronavă pentru a demonstra competența sa în a desfășura operațiunile normale de linie descrise în manualul de operațiuni. Perioada de valabilitate a unui control de linie este de 12 luni calendaristice.

- (2) Fără a aduce atingere prevederilor ORO.FC.145 litera (a) punctul (2), controalele de linie pot fi conduse de un comandant calificat corespunzător numit de către operator, format în domeniul conceptelor CRM și evaluarea competențelor CRM.

(d) *Formarea și controlul privind echipamentul de urgență și de siguranță*

Fiecare membru al echipajului de zbor se supune formării și controlului cu privire la amplasarea și utilizarea întregului echipament de urgență și de siguranță transportat. Perioada de valabilitate a unui control al echipamentului de urgență și siguranță este de 12 luni calendaristice.

(e) *Formarea CRM*

- (1) Elemente ale CRM sunt integrate în toate etapele corespunzătoare ale formării periodice.
 - (2) Fiecare membru al echipajului de comandă se supune unei formări CRM modulare. Toate aspectele principale ale formării CRM sunt parcurse de-a lungul unor sesiuni de formare modulare distribuite pe o perioadă care nu depășește trei ani.
- (f) Fiecare membru al echipajului de zbor urmează o formare la sol și o formare practică pe un FSTD sau o aeronavă, sau o formare combinată pe FSTD și aeronavă cel puțin o dată la fiecare 12 luni calendaristice.
- (g) Perioada de valabilitate menționată la litera (b) punctul (3) și literele (c) și (d) este calculată începând cu sfârșitul lunii în care s-a trecut verificarea.
- (h) Dacă formarea sau verificările prevăzute mai sus s-au efectuat în ultimele 3 luni ale perioadei de valabilitate, noua perioadă de valabilitate se calculează începând cu data expirării celor precedente.

ORO.FC.235 Calificarea piloților pentru a opera în oricare dintre posturile de pilotaj

- (a) Comandanții ale căror sarcini necesită și operarea în oricare din posturile de pilotaj și exercitarea sarcinilor de copilot sau comandanții cărora li se cere să desfășoare sarcini de formare sau de examinare se vor supune unei formări și unei verificări suplimentare conform manualului de operațiuni. Verificarea poate avea loc în același timp cu verificarea periodică efectuată de către operator conform ORO.FC.230 litera (b).
- (b) Formarea și verificarea suplimentare trebuie să includă cel puțin următoarele:
 - (1) cedarea unui motor în timpul decolării;
 - (2) o apropiere și o aterizare întreruptă cu un motor inoperant; și
 - (3) o aterizare cu un motor inoperant.
- (c) În cazul elicopterelor, comandanții urmează de asemenea verificări ale competențelor pe ambele posturi de pilotaj, prin verificări alternative ale competențelor, cu condiția ca la combinarea verificării competențelor pentru calificarea de tip cu verificarea competențelor efectuată de către operator, comandantul să finalizeze formarea sau verificarea pe locul pe care îl ocupă în mod obișnuit.
- (d) La executarea manevrelor cu un motor oprit pe aeronavă, defectarea motorului trebuie simulată.
- (e) La operarea în postul de pilotaj al copilotului, verificările impuse de ORO.FC.230 pentru operarea în postul de pilotaj al comandantului trebuie să fie valabile și la zi.
- (f) Un pilot care înlocuiește comandantul trebuie să demonstreze, în același timp cu verificarea competențelor efectuate de către operator conform ORO.FC.230 litera (b), aptitudinea de a practica exercițiile și de a aplica procedurile, care în mod normal nu sunt responsabilitatea sa. Unde nu sunt diferențe semnificative între postul de pilotaj din dreapta și postul de pilotaj din stânga, exercițiile se pot practica pe oricare post de pilotaj.
- (g) Un pilot, altul decât comandantul care ocupă postul de pilotaj al comandantului, demonstrează aptitudinea de a practica exerciții și de a aplica procedurile, în concordanță cu verificarea competențelor de către operator conform ORO.FC.230 litera (b), care, în mod normal, sunt responsabilitățile comandantului acționând în calitate de pilot care monitorizează progresul zborului. Unde nu sunt diferențe semnificative între postul de pilotaj din dreapta și postul de pilotaj din stânga, exercițiile se pot practica pe oricare post de pilotaj.

ORO.FC.240 Operarea pe mai multe tipuri sau variante

- (a) Procedurile adecvate sau restricțiile operaționale pentru operarea pe mai mult de un tip sau variantă, aprobate de autoritate în manualul de operațiuni, cuprind:
 - (1) nivelul minim de experiență al membrilor echipajului de zbor;
 - (2) nivelul minim de experiență pe un tip sau variantă de aeronavă, înainte de începerea formării pentru un alt tip sau variantă și operarea acesteia;
 - (3) procesul de formare prin care echipajul de zbor calificat pentru un tip sau variantă de aeronavă este format și calificat pentru alt tip sau variantă; și
 - (4) toate cerințele aplicabile privind experiența recentă pentru fiecare tip sau variantă.
- (b) Când un membru al echipajului de zbor operează atât elicoptere cât și avioane, atunci operarea elicopterului și a avionului se limitează la câte un singur tip din fiecare.

- (c) Paragraful (a) nu se aplică pentru operațiunile cu avioane din clasa B de performanță dacă acestea se limitează la clasele de avioane cu motor alternativ cu un singur pilot în condiții VFR pe timp de zi. Paragraful (b) nu se aplică pentru operațiunile cu avioane din clasa B de performanță dacă acestea se limitează la clasele de avioane cu motor alternativ cu un singur pilot.

ORO.FC.A.245 Program alternativ de formare și calificare

- (a) Operatorul de avioane cu o experiență corespunzătoare poate înlocui una sau mai multe dintre următoarele cerințe de formare și verificare privind echipajul de zbor cu un program alternativ de formare și verificare (ATQP) aprobat de autoritatea competentă:
- (1) SPA.LVO.120 privind formarea și calificările echipajului de zbor;
 - (2) formarea și verificarea pentru conversie;
 - (3) formarea pentru diferențe și formarea de familiarizare;
 - (4) cursul pentru funcția de comandant;
 - (5) formări și controale periodice; și
 - (6) operarea pe mai multe tipuri sau variante.
- (b) ATQP cuprinde formare și verificare, ceea ce instituie și menține un nivel de competență care s-a dovedit a fi cel puțin echivalent cu nivelul de competență realizat prin aplicarea dispozițiilor de la ORO.FC.220 și ORO.FC.230. Nivelul de formare și competențele de calificare ale echipajului de zbor se demonstrează anterior acordării aprobării pentru ATQP de către autoritatea competentă.
- (c) Operatorul care solicită o aprobare pentru ATQP pune la dispoziția autorității competente un plan de punere în aplicare, inclusiv o descriere a nivelului de formare și a competențelor de calificare ale echipajului de zbor care se obține.
- (d) În plus față de verificările necesare conform ORO.FC.230 și FCL.060, fiecare membru al echipajului se supune unei evaluări de tip zbor de linie (LOE) desfășurată pe un FSTD. Perioada de valabilitate a unei LOE este de 12 luni calendaristice. Perioada de valabilitate se consideră începând cu sfârșitul lunii în care s-a trecut verificarea. Dacă LOE s-a efectuat în ultimele 3 luni calendaristice de valabilitate ale evaluării LOE precedente, perioada de valabilitate se consideră de la data expirării evaluării precedente.
- (e) După 2 ani de activitate în cadrul unui program ATQP aprobat, operatorul poate extinde, cu aprobarea autorității, perioadele de validitate ale verificărilor în conformitate cu ORO.FC.230 după cum urmează:
- (1) Verificarea competenței de către operator la 12 luni calendaristice. Perioada de valabilitate se consideră începând cu sfârșitul lunii în care s-a trecut verificarea. Dacă verificarea s-a efectuat în ultimele 3 luni calendaristice de valabilitate ale evaluării LOE precedente, perioada de valabilitate se consideră de la data expirării evaluării precedente.
 - (2) Control de linie la 24 luni calendaristice. Perioada de valabilitate se consideră începând cu sfârșitul lunii în care s-a trecut verificarea. Dacă verificarea s-a efectuat în ultimele 6 luni calendaristice de valabilitate ale evaluării LOE precedente, perioada de valabilitate se consideră de la data expirării evaluării precedente.
 - (3) Verificarea echipamentului de urgență și siguranță la 24 luni calendaristice. Perioada de valabilitate se consideră începând cu sfârșitul lunii în care s-a trecut verificarea. Dacă verificarea s-a efectuat în ultimele 6 luni calendaristice de valabilitate ale

evaluării LOE precedente, perioada de valabilitate se consideră de la data expirării evaluării precedente.

ORO.FC.A.250 Comandanți deținători ai unei licențe CPL(A)

- (a) Deținătorul unei licențe CPL(A) (avion) operează în calitate de comandant în transportul aerian comercial pe un avion cu un singur pilot, doar în cazurile următoare:
- (1) atunci când pentru operațiunile de transport de 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 avion sau este deținătorul unei calificări de zbor instrumental valide; sau
 - (2) atunci când la operarea unui avion multimotor în condițiile zborului instrumental (IFR), pilotul are un minim de 700 de ore de zbor pe avioane care includ 400 de ore în funcția de comandant. Aceste ore cuprind 100 de ore în condiții IFR și 40 de ore în operațiuni multimotor. Cele 400 de ore în funcția de comandant pot fi înlocuite de orele de zbor în funcția de copilot, într-un sistem de lucru cu echipaj multiplu prevăzut în manualul de operațiuni pe baza a două ore timp de zbor în calitate de copilot și pentru o oră timp de zbor ca pilot comandant.
 - (3) Pentru operațiuni în condiții IFR pe timp de zi cu avioanele din clasa B de performanță, litera (a) punctul (1) nu se aplică.

ORO.FC.H.250 Comandanți deținători ai unei licențe CPL(H)

- (a) Deținătorul unei licențe CPL(H) (elicopter) operează în calitate de comandant în transportul aerian comercial pe un elicopter cu un singur pilot, doar în cazurile următoare:
- (1) atunci când la operarea în condiții IFR, pilotul are un minim de 700 de ore de zbor pe elicoptere care includ 300 de ore în funcția de comandant. Aceste ore cuprind 100 de ore în condiții IFR. Cele 300 de ore în funcția de comandant pot fi înlocuite de orele de zbor în funcția de copilot, într-un sistem de lucru cu echipaj multiplu prevăzut în manualul de operațiuni pe baza a două ore timp de zbor în calitate de copilot pentru o oră timp de zbor ca pilot comandant;
 - (2) atunci când la operarea în condiții meteorologice de zbor la vedere (VMC) pe timp de noapte are:
 - (i) o calificare instrumentală valabilă; sau
 - (ii) 300 de ore timp de zbor pe elicoptere, inclusiv 100 de ore ca pilot comandant și 10 ore ca pilot în zboruri pe timp de noapte.

Secțiunea 3 — Cerințe suplimentare pentru operațiuni comerciale altele decât transportul aerian comercial și operațiunile de transport aerian comercial în conformitate cu ORO.FC.005 litera (b)

ORO.FC.330 Formarea și verificarea periodică— verificarea competențelor efectuată de operator

- (a) Fiecare membru al echipajului de comandă se supune unei verificări a competențelor efectuată de operator pentru a demonstra competența sa în a desfășura procedurile

normale, anormale și de urgență, acoperind aspectele asociate cu sarcinile specializate așa cum sunt descrise în manualul de operațiuni.

- (b) Se acordă atenția necesară în cazul în care operațiunile se desfășoară în condiții IFR sau pe timp de noapte.
- (c) Perioada de valabilitate a unei verificări a competențelor de către operator este de 12 luni calendaristice. Perioada de valabilitate se consideră începând cu sfârșitul lunii în care s-a trecut verificarea. Dacă verificarea competențelor de către operator este efectuată în ultimele trei luni ale perioadei de valabilitate, noua perioadă de valabilitate se consideră începând cu data expirării celei precedente.

Capitolul CC — Echipajul de zbor

ORO.CC.005 Domeniul de aplicabilitate

Prezentul capitol stabilește cerințele care trebuie îndeplinite de către operator la operarea unei aeronave cu echipaj de cabină care cuprinde:

- (a) Secțiunea 1 care specifică cerințele comune aplicabile atât operațiunilor necomerciale cu aeronave complexe motorizate cât și operațiunilor comerciale de transport aerian, și
- (b) Secțiunea 2 care specifică cerințele suplimentare aplicabile doar operațiunilor de transport aerian comercial.

Secțiunea 1 — Cerințe comune

ORO.CC.100 Numărul membrilor și componența echipajului de cabină

- (a) Numărul membrilor și componența echipajului de cabină se determină în conformitate cu punctul 7.a. din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008, luând în considerare factorii operaționali sau circumstanțele speciale ale zborului care se efectuează. Cel puțin un membru al echipajului se desemnează pentru operarea unei aeronave cu o MOPSC de mai mult de 19 locuri dacă transportă unul sau mai mulți pasageri.
- (b) Numărul minim al membrilor echipajului de cabină este cel mai mare dintre:
 - (1) numărul membrilor echipajului de cabină stabilit la demonstrarea evacuării sau printr-o analiză efectuată pentru configurarea cabinei aeronavei care se operează, în conformitate cu specificațiile certificării aplicabile; sau
 - (2) un membru al echipajului de cabină pentru fiecare grup de 50 sau fracțiune de 50 de scaune pentru pasageri instalate pe aceeași punte a aeronavei care se operează.
- (c) Pentru operațiunile care necesită mai mult de un membru al echipajului de cabină, operatorul numește un membru al echipajului de cabină ca responsabil față de pilotul comandant/comandantul de bord.

ORO.CC.110 Condiții pentru repartizarea sarcinilor

- (a) Membrilor echipajului de cabină li se repartizează sarcini pe aeronavă doar dacă:
 - (1) au cel puțin 18 ani,

- (2) au fost evaluați în conformitate cu cerințele aplicabile din partea MED ca apti din punct de vedere fizic și mental pentru executarea sarcinilor și asumarea responsabilităților în siguranță și
- (3) au participat cu succes la toate formările și verificările prevăzute în prezentul capitol și sunt competenți în ceea ce privește exercitarea îndatoririlor lor în conformitate cu procedurile specificate în manualul de operațiuni.
- (b) Înainte de repartizarea sarcinilor membrilor echipajului de comandă care lucrează ca liber profesioniști sau cu normă parțială de lucru, operatorul se asigură că sunt respectate cerințele prezentului capitol ținând seama de toate serviciile prestate de un membru al echipajului către alt (alți) operator (operatori) pentru a determina în special:
 - (1) numărul total de tipuri și variante de aeronave operate; și
 - (2) limitările de zbor și de timp de serviciu aplicabile și cerințele privind timpul de odihnă.
- (c) Informațiile privind membrii echipajului de cabină care operează, precum și rolul lor în raport cu siguranța pasagerilor și a zborului, sunt aduse la cunoștința pasagerilor în mod clar.

ORO.CC.115 Desfășurarea cursurilor de formare și a verificărilor asociate

- (a) Se stabilesc un program și o programă detaliate de către operator pentru fiecare curs de formare în conformitate cu cerințele aplicabile din prezentul capitol și din partea CC, dacă este cazul, pentru îndeplinirea îndatoririlor și responsabilităților care revin membrilor echipajului de cabină.
- (b) Fiecare curs de formare cuprinde pregătire teoretică și practică împreună cu practică individuală și colectivă, în funcție de fiecare subiect al cursului, pentru ca membrii echipajului de cabină să obțină și să mențină nivelul adecvat de competență în conformitate cu prezentul capitol.
- (c) Fiecare curs de formare este:
 - (1) condus într-o manieră structurată și realistă; și
 - (2) efectuat de personal calificat în mod corespunzător pentru subiectul care trebuie parcurs.
- (d) În timpul sau după încheierea formării complete prevăzute de prezentul capitol, fiecare membru al echipajului se supune unei verificări care să acopere toate elementele formării corespunzătoare programului de formare relevant, cu excepția formării privind managementul 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.
- (e) Cursurile de formare CRM și modulele CRM, dacă este cazul, sunt conduse de către un instructor CRM al echipajului de cabină. Dacă elementele CRM sunt cuprinse în alte formări, un instructor CRM al echipajului de cabină se ocupă de elaborarea și punerea în aplicare a programei.

ORO.CC.120 Cursul de formare inițială

- (a) Fiecare nou venit care nu este deținătorul unei atestat de membru al echipajului de cabină eliberat în conformitate cu partea CC:
 - (1) participă la un curs inițial de formare, așa cum se specifică în CC.TRA.220; și

- (2) susține cu succes examenul asociat înainte de a se supune altor formări prevăzute în prezentul capitol.
- (b) Elementele programului de formare inițială se pot combina cu prima formare specifică tipului de aeronavă și cu formarea pentru conversie oferită de operator, cu condiția ca cerințele prevăzute la CC.TRA.220 să fie îndeplinite și astfel de elemente să fie înregistrate ca elemente ale cursului de formare inițială în documentele privind formarea membrilor echipajului de cabină în cauză.

ORO.CC.125 Formarea specifică tipului de aeronavă și formarea pentru conversie oferită de operator

- (a) Fiecare membru al echipajului de zbor a încheiat formarea specifică tipului de aeronavă corespunzătoare și formarea pentru conversie oferită de operator, precum și verificările asociate, înainte de:
 - (1) a fi desemnat de către operator să opereze ca membru al echipajului de cabină; sau
 - (2) a fi desemnat de operator să opereze pe un alt tip de aeronavă.
- (b) La elaborarea proiectelor și programelor pentru formarea specifică tipului de aeronavă și formarea pentru conversie oferită de operator, acesta are în vedere, după caz, standardele relevante din datele de conformitate operațională elaborate în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1702/2003 al Comisiei pentru tipul de aeronavă.
- (c) Programul de formare specific pentru tipul de aeronavă:
 - (1) cuprinde cursuri de formare și practică pe un dispozitiv de pregătire reprezentativ sau pe o aeronavă; și
 - (2) cuprinde cel puțin următoarele elemente specifice de formare pentru tipul de aeronavă:
 - (i) descrierea aeronavei, în funcție de îndatoririle echipajului de cabină;
 - (ii) întreg echipamentul și toate sistemele de siguranță instalate, în funcție de îndatoririle echipajului de cabină;
 - (iii) manevrarea și deschiderea efectivă, de către fiecare membru al echipajului, a fiecărui tip sau fiecărei variante de ieșiri obișnuite și de urgență în modul normal și în modul de urgență;
 - (iv) demonstrarea manevrării celorlalte ieșiri, inclusiv ferestrele compartimentului pentru echipajului de zbor;
 - (v) echipamentul de protecție împotriva incendiilor sau fumului, dacă este instalat;
 - (vi) formarea pentru folosirea toboganelor de evacuare, dacă sunt montate; și
 - (vii) manevrarea scaunului, a sistemului centurilor de siguranță și a echipamentului sistemului de oxigen relevant pentru incapacitatea pilotului.
- (d) Programul de formare pentru conversie oferită de operator pentru fiecare tip de aeronavă care se operează:
 - (1) cuprinde cursuri de formare și practică pe un dispozitiv de pregătire reprezentativ sau pe aeronava reală;
 - (2) cuprinde formarea în conformitate cu procedurile standard de operare ale operatorului pentru membrii echipajului de cabină cărora operatorul le alocă sarcini pentru prima dată; și

- (3) acoperă cel puțin următoarele elemente ale formării specifice furnizate de operator relevante pentru tipul de aeronavă operată::
- (i) descrierea configurației cabinei;
 - (ii) localizarea, scoaterea și utilizarea tuturor echipamentelor portabile de siguranță și de urgență transportate la bord;
 - (iii) toate procedurile normale și de urgență;
 - (iv) relațiile cu pasagerii și controlul mulțimii;
 - (v) formarea privind lupta contra incendiului și a fumului cuprinzând folosirea tuturor echipamentelor de luptă împotriva incendiilor și de protecție transportate la bord;
 - (vi) proceduri de evacuare;
 - (vii) proceduri în situații de incapacitate a pilotului;
 - (viii) cerințele și procedurile de securitate aplicabile; și
 - (ix) managementul resurselor echipajului.

ORO.CC.130 Formarea pentru diferențe

- (a) Pe lângă formarea prevăzută în ORO.CC.125, membrul echipajului de cabină urmează formarea și verificarea completă corespunzătoare acoperind toate diferențele înainte de a i se repartiza:
- (1) o variantă a unui tip de aeronavă care se operează în prezent; sau
 - (2) o variantă sau un tip de aeronavă operată în prezent cu:
 - (i) echipament de siguranță diferit;
 - (ii) localizare diferită a echipamentului de siguranță și de urgență; sau
 - (iii) proceduri normale și de urgență diferite.
- (b) Programul de formare pentru diferențe:
- (1) se determină ca necesar pe baza unei comparații cu programul de formare urmat de membrul echipajului de cabină, în conformitate cu ORO.CC.125 literele (c) și (d), pentru tipul de aeronavă relevant; și
 - (2) presupune formare teoretică și practică pe un dispozitiv de pregătire reprezentativ sau pe o aeronavă reală, în funcție de elementul din formarea pentru diferențe care se acoperă.
- (c) La elaborarea proiectelor și programelor pentru formarea pentru diferențe pentru o variantă sau un tip de aeronavă pe care se operează, operatorul are în vedere, după caz, standardele relevante din datele de conformitate operațională elaborate în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1702/2003 al Comisiei pentru tipul de aeronavă și pentru variantele sale.

ORO.CC.135 Familiarizarea

După finalizarea formării specifice tipului de aeronavă și a formării pentru conversie oferite de operator pe un tip de aeronavă, fiecare membru al echipajului de cabină urmează familiarizarea sub supraveghere corespunzătoare pe acel tip înainte de a fi desemnat să opereze ca membru al echipajului minim de cabină necesar în conformitate cu dispozițiile ORO.CC.100.

ORO.CC.140 Formarea periodică

- (a) Fiecare membru al echipajului de cabină participă anual la o formare și o verificare periodică.
- (b) Formarea periodică tratează activitățile atribuite fiecărui membru al echipajului în procedurile normale și de urgență și prin exerciții practice adaptate tipului și/sau variantei de aeronavă pe care aceștia operează.
- (c) Elemente de formare specifice unui tip de aeronavă:
 - (1) Formarea periodică cuprinde exerciții practice anuale pentru fiecare membru al echipajului de cabină pentru simularea manevrării fiecărui tip sau variantă pentru ușile normale sau de urgență, precum și pentru evacuarea pasagerilor;
 - (2) La intervale care nu pot depăși 3 ani, formarea periodică cuprinde și:
 - (i) manevrarea și deschiderea efectivă, de către fiecare membru al echipajului de cabină, pe un dispozitiv de pregătire reprezentativ sau pe o aeronavă reală, a fiecărui tip sau fiecărei variante de ieșiri obișnuite și de urgență în modurile normale și de urgență;
 - (ii) manevrarea efectivă de către fiecare membru al echipajului de cabină, pe un dispozitiv de pregătire reprezentativ sau pe o aeronavă reală, a ieșirii de siguranță a compartimentului pentru echipajul de cabină, atât în modul normal cât și în cel de urgență, și a scaunului și sistemului de centuri de siguranță și demonstrarea practică a manevrării echipamentului sistemului de oxigen relevant pentru situația de incapacitate a pilotului;
 - (iii) demonstrarea manevrării tuturor celorlalte ieșiri, inclusiv ferestrele compartimentului echipajului de zbor; și
 - (iv) demonstrarea folosirii bărcilor și vestelor de salvare, dacă este cazul.
- (d) Elemente de formare specifice unui operator:
 - (1) Formarea periodică include anual:
 - (i) pentru fiecare membru al echipajului de cabină:
 - (A) localizarea și manipularea tuturor echipamentelor de siguranță și de urgență instalate sau transportate la bord; și
 - (B) punerea vestelor de salvare, a oxigenului portabil și a echipamentului pentru protecția respirației (PBE);
 - (ii) stocarea articolelor în compartimentul pasagerilor;
 - (iii) proceduri legate de contaminarea suprafeței aeronavei;
 - (iv) proceduri pentru situații de urgență;
 - (v) proceduri de evacuare;
 - (vi) studiul incidentelor și al accidentelor;
 - (vii) managementul resurselor echipajului;
 - (viii) aspecte de medicină aeronautică și de prim ajutor inclusiv echipamentul aferent; și
 - (ix) proceduri de securitate.
 - (2) La intervale care nu pot depăși 3 ani, formarea periodică cuprinde și:
 - (i) utilizarea materialelor pirotehnice (dispozitive adecvate sau reprezentative);
 - (ii) demonstrarea utilizării listelor de verificare a echipajului de zbor;

- (iii) instruirea realistă și practică în utilizarea întregului echipament de luptă contra incendiilor, inclusiv echipamentul de protecție, reprezentativ pentru cel transportat în avion; și
- (iv) pentru fiecare membru al echipajului de cabină:
 - (A) stingerea unui incendiu caracteristic incendiilor de la bordul aeronavelor; și
 - (B) aplicarea și folosirea PBE într-un mediu închis, cu fum simulat.
- (e) Perioade de valabilitate:
 - (1) Perioada de valabilitate a formării periodice anuale este de 12 luni calendaristice, începând cu sfârșitul lunii în care s-a trecut verificarea.
 - (2) Dacă formarea și controalele periodice prevăzute la litera (a) s-au efectuat în ultimele 3 luni ale perioadei de valabilitate, noua perioadă de valabilitate se consideră începând cu data expirării celor precedente.
 - (3) Pentru elementele de formare suplimentare care se susțin o dată la trei ani, specificate la litera (c) punctul (2) și litera (d) punctul (2), perioada de valabilitate este de 36 de luni calendaristice, începând cu sfârșitul lunii în care s-au trecut verificările.

ORO.CC.145 Cursuri de perfecționare

- (a) Dacă, în ultimele 6 luni ale perioadei de valabilitate a ultimei formări și verificări periodice relevante, un membru al echipajului de cabină:
 - (1) nu a executat nicio sarcină în timpul zborului, înainte de a i se repartiza din nou astfel de sarcini, se supune formării și verificării de perfecționare pentru fiecare tip de aeronavă pe care se operează; sau
 - (2) nu a executat sarcini în timpul zborului pe un tip de aeronavă anume, înainte de a i se repartiza din nou astfel de sarcini, participă, pe acel tip de aeronavă, la:
 - (i) formări și verificări de perfecționare; sau
 - (ii) două zboruri de familiarizare în conformitate cu ORO.CC.135.
- (b) Programul de formare pentru perfecționare pentru fiecare tip de aeronavă acoperă cel puțin:
 - (1) proceduri pentru situații de urgență;
 - (2) proceduri de evacuare;
 - (3) manevrarea și deschiderea efectivă, de către fiecare membru al echipajului de cabină, a fiecărui tip sau fiecărei variante de ieșiri obișnuite și de urgență și a ieșirii de urgență a compartimentului pentru echipajul de zbor în modul normal și în modul de urgență;
 - (4) demonstrarea manevrării tuturor celorlalte ieșiri, inclusiv ferestrele compartimentului pentru echipajului de zbor; și
 - (5) localizarea și manipularea tuturor echipamentelor de siguranță și de urgență instalate sau transportate la bord.
- (c) Operatorul poate alege să înlocuiască formarea de perfecționare cu formarea periodică dacă reintroducerea sarcinilor membrului echipajului de cabină are loc în perioada de valabilitate a ultimei formări și verificări periodice. Dacă perioada de valabilitate a expirat, formarea de perfecționare poate fi înlocuită de formarea pentru conversie oferită de

operator și de formarea pentru tipul specific de aeronavă, așa cum se specifică în ORO.CC.125.

Secțiunea 2 — Cerințe suplimentare pentru operațiunile de transport aerian comercial

ORO.CC.200 Numărul membrilor și componența echipajului de cabină

Dacă este necesar mai mult de un membru al echipajului de cabină, componența echipajului de cabină cuprinde un șef al echipajului de cabină desemnat de către operator și calificat în conformitate cu ORO.CC.260.

ORO.CC.205 Operațiuni obișnuite la sol și circumstanțe neprevăzute

- (a) Ori de câte ori se află pasageri la bordul aeronavei, numărul minim de membri ai echipajului de cabină prevăzut conform ORO.CC.100 este prezent în compartimentul pasagerilor.
- (b) Sub rezerva îndeplinirii condițiilor specificate la litera (c), acest număr se poate reduce:
 - (1) pe durata operațiunilor obișnuite la sol care nu presupun realimentarea/extragerea combustibilului dacă aeronava se află la locul de parcare; sau
 - (2) în circumstanțe neprevăzute, dacă numărul de pasageri aflați la bord este redus. În acest caz se înaintează un raport către autoritatea competentă după încheierea zborului.
- (c) Condiții:
 - (1) procedurile care asigură obținerea unui nivel echivalent de siguranță cu un număr redus al membrilor echipajului de cabină, în special pentru evacuarea pasagerilor, sunt stabilite în manualul de operațiuni;
 - (2) număr redus al membrilor echipajului de cabină cuprinde un șef al echipajului de cabină așa cum este specificat în ORO.CC.260;
 - (3) cel puțin un membru al echipajului de cabină este necesar pentru fiecare grup de 50 sau fracțiune de 50 de pasageri prezenți la bordul aceleiași aeronave.
 - (4) în cazul operațiunilor obișnuite la sol cu o aeronavă care necesită mai mult decât un membru al echipajului de cabină, numărul membrilor echipajului de cabină determinat în conformitate cu litera (c) punctul (3) crește pentru a fi inclus câte un membru al echipajului de cabină pentru fiecare pereche de ieșiri de urgență aflate la nivelul podelei.

ORO.CC.210 Condiții pentru repartizarea sarcinilor

Membrilor echipajului de cabină li se repartizează sarcini și operează pe o aeronavă anume doar dacă:

- (a) sunt deținătorii unei atestări valabile eliberate în conformitate cu partea CC;
- (b) sunt calificați pe un tip sau o variantă în conformitate cu prezentul capitol;
- (c) respectă alte cerințe aplicabile din prezentul capitol și din partea CAT; și
- (d) poartă uniforma de membru al echipajului de cabină a operatorului.

ORO.CC.215 Desfășurarea cursurilor de formare și a verificărilor asociate

- (a) Programele de formare și verificare, inclusiv programele prevăzute în prezentul capitol, se aprobă de către autoritatea competentă și sunt specificate în manualul de operațiuni.
- (b) După ce un membru al echipajului de cabină a încheiat cu succes cursul de formare și verificarea asociată, operatorul:
 - (1) actualizează documentele referitoare la formarea membrului echipajului de cabină în conformitate cu ORO.MLR.115; și
 - (2) pune la dispoziția acestuia o listă cu perioadele de valabilitate actualizate în funcție de tipul (tipurile) și varianta (variantele) de aeronavă pe care membrul echipajului de cabină este calificat să opereze.

ORO.CC.250 Operarea pe mai multe tipuri sau variante de aeronave

- (a) Un membru al echipajului de cabină nu este desemnat să opereze pe mai mult de trei tipuri de aeronave exceptând cazul în care deține aprobarea autorității competente, caz în care membrul echipajului de cabină poate fi desemnat să opereze pe patru aeronave, dacă pentru cel puțin două dintre acestea:
 - (1) echipamentul de siguranță și de urgență și procedurile normale și de urgență specifice tipului de aeronavă sunt similare; și
 - (2) procedurile normale și de urgență nespecifice tipului de aeronavă sunt identice.
- (b) În sensul dispozițiilor de la litera (a) și pentru formarea și calificările echipajului de cabină, operatorul determină:
 - (1) fiecare aeronavă ca un tip sau o variantă având în vedere, după caz, standardele relevante din datele de conformitate operațională elaborate în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1702/2003 al Comisiei pentru tipul sau varianta de aeronavă relevante; și
 - (2) variantele unui tip de aeronavă ca reprezentând tipuri diferite dacă nu sunt similare sub următoarele aspecte:
 - (i) operarea ieșirii de urgență;
 - (ii) localizarea și tipul echipamentelor portabile de siguranță și de urgență;
 - (iii) proceduri de urgență specifice tipului de aeronavă.

ORO.CC.255 Operațiuni cu un singur membru al echipajului de cabină

- (a) Operatorul selectează, recrutează, formează și verifică competența membrilor echipajului de cabină care sunt desemnați pentru operațiuni cu un singur membru de cabină în funcție de criteriile corespunzătoare acestui tip de operațiune.
- (b) Membrii echipajului de cabină care nu au experiență anterioară în operarea ca unic membru al echipajului de cabină sunt desemnați pentru acest tip de operațiuni după ce:
 - (1) au încheiat formarea așa cum se prevede la litera (c) în plus față de alte formări și verificări aplicabile prevăzute în prezentul capitol;
 - (2) au susținut cu succes verificările competențelor lor în 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.
- (c) Următoarele elemente de formare suplimentare se parcurg în mod special pentru a reflecta operațiunile cu un singur membru al echipajului de cabină:
 - (1) responsabilitatea față de comandant privind conducerea și coordonarea procedurilor normale și de urgență;
 - (2) importanța coordonării și a comunicării cu echipajul de zbor, în special când se gestionează problemele create de pasagerii indisciplinați sau perturbatori;
 - (3) revizuirea cerințelor impuse de operator și a obligațiilor legale;
 - (4) documentarea;
 - (5) raportarea accidentelor și a incidentelor; și
 - (6) limitările timpului de zbor și de serviciu și cerințele privind timpul de odihnă.

ORO.CC.260 Șeful echipajului de cabină

- (a) Operatorul desemnează membri ai echipajului de cabină în poziția de șef al echipajului de cabină doar dacă:
 - (1) au cel puțin 1 an de experiență în operarea ca membru al echipajului de cabină; și
 - (2) au finalizat cu succes un curs de formare ca șef al echipajului de cabină și verificarea asociată.
- (b) Cursul de formare ca șef al echipajului de cabină acoperă toate sarcinile și responsabilităților unui șef al echipajului de cabină și cuprinde cel puțin următoarele elemente:
 - (1) informarea înainte de zbor;
 - (2) cooperarea cu echipajul;
 - (3) examinarea cerințelor impuse de operator și a obligațiilor legale;
 - (4) raportarea accidentelor și a incidentelor;
 - (5) factorii umani și managementul resurselor echipajului; și
 - (6) limitările timpului de zbor și de serviciu și cerințele privind timpul de odihnă.
- (c) Șeful echipajului de cabină are responsabilitatea față de comandant să conducă și să coordoneze procedurile normale și de urgență precizate în manualul de operațiuni, inclusiv pentru întreruperea sarcinilor ce nu au legătură cu siguranța, pentru păstrarea siguranței sau a securității.
- (d) Operatorul stabilește proceduri pentru selectarea celui mai calificat membru al echipajului de cabină pentru a acționa ca șef al echipajului de cabină, dacă șeful desemnat al echipajului de cabină intră în incapacitate de operare. Modificările acestor proceduri se aduc la cunoștința autorității competente.

ORO.TC.100 Domeniul de aplicare

Prezentul capitol stabilește cerințele care trebuie îndeplinite de către operator atunci când operează o aeronavă cu membri ai personalului tehnic în operațiuni de servicii medicale de urgență cu elicopterul în transportul aerian comercial (HEMS), operațiuni de zbor cu ajutorul sistemelor de redare a imaginii pe timp de noapte (NVIS) sau operațiuni cu încărcături suspendate cu elicopterul (HHO).

ORO.TC.210 Condiții pentru repartizarea sarcinilor

- (a) Membrii personalului tehnic în operațiuni de transport aerian comercial HEMS, HHO sau NVIS primesc sarcini doar dacă:
 - (1) au cel puțin 18 ani;
 - (2) sunt apți din punct de vedere fizic și mental pentru executarea sarcinilor și asumarea responsabilităților în siguranță;
 - (3) au finalizat cu succes toate formările și verificările prevăzute în prezentul capitol pentru exercitarea îndatoririlor lor; și
 - (4) în urma verificării, sunt considerați competenți pentru efectuarea tuturor sarcinilor repartizate în conformitate cu procedurile specificate în manualul de operațiuni.
- (b) Înainte de repartizarea sarcinilor membrilor personalului tehnic care lucrează ca liber profesioniști și/sau cu normă parțială de lucru, operatorul se asigură că sunt respectate cerințele prezentului capitol luând în considerare toate serviciile prestate de un membru al personalului tehnic către alt (alți) operator (operatori) pentru a determina în special: limitările timpului de zbor și de serviciu
 - (1) numărul total de tipuri și variante de aeronave operate; și
 - (2) limitările timpului de zbor și de serviciu aplicabile și cerințele privind timpul de odihnă.

ORO.TC.110 Formarea și verificarea

- (a) Operatorul stabilește un program de formare în conformitate cu cerințele aplicabile din prezenta parte pentru îndeplinirea sarcinilor și responsabilităților care revin membrilor personalului tehnic.
- (b) În urma încheierii formării inițiale, formării pentru conversie efectuată de către operator, formării pentru diferențe precum și formările periodice, fiecare membru al personalului tehnic participă la o verificare pentru a-și demonstra competența în efectuarea procedurilor normale și de urgență.
- (c) Formarea și verificarea sunt coordonate, pentru fiecare curs de formare, de către personal calificat și experimentat în subiectul care se parcurge. Operatorul informează autoritatea competentă în legătură cu personalul care coordonează verificările.

ORO.TC.115 Formarea inițială

Înainte de a se supune formării pentru conversie furnizată de operator, fiecare membru al personalului tehnic participă la formarea inițială care cuprinde:

- (a) cunoștințe teoretice generale privind aviația și regulamentele aeronautice, care cuprind toate elementele aferente sarcinilor și responsabilităților prevăzute pentru personalul tehnic;
- (b) formarea privind lupta contra incendiului și a fumului;
- (c) formarea pentru supraviețuire pe sol sau în apă, corespunzătoare tipului sau zonei de operare;
- (d) aspecte legate de medicină aeronautică și prim ajutor; și
- (e) comunicarea și elementele CRM relevante prevăzute în ORO.FC.115 și ORO.FC.215.

ORO.TC.120 Formarea pentru conversie furnizată de operator

Fiecare membru al personalului tehnic participă la:

- (a) formarea pentru conversie oferită de operator, inclusiv elementele CRM relevante,
 - (1) înainte de a fi desemnat pentru prima dată ca membru al echipajului tehnic de către operator; sau
 - (2) la schimbarea unui tip sau clasă diferită de aeronavă, dacă vreuna dintre procedurile sau echipamentele menționate la litera (b) sunt diferite.
- (b) Formarea pentru conversie oferită de operator cuprinde:
 - (1) amplasarea și utilizarea tuturor echipamentelor de siguranță și de supraviețuire transportate la bord;
 - (2) toate procedurile normale și de urgență; și
 - (3) echipamentul de la bord folosit pentru îndeplinirea sarcinilor în interiorul aeronavei sau pe sol în scopul asistării pilotului în timpul operațiunilor HEMS, HHO sau NVIS.

ORO.TC.125 Formarea pentru diferențe

- (a) Fiecare membru al personalului tehnic se supune formării pentru diferențe la trecerea la alte echipamente sau proceduri pe tipuri sau variante pe care se operează în mod curent.
- (b) Operatorul specifică în manualul de operațiuni momentul în care se impune formarea pentru diferențe.

ORO.TC.130 Zboruri de familiarizare

În urma încheierii formării pentru conversie oferite de operator, fiecare membru al personalului tehnic efectuează zboruri de familiarizare înainte de a opera ca membru al personalului tehnic necesar în operațiuni HEMS, HHO sau NVIS.

ORO.TC.135 Formarea periodică

- (a) La fiecare 12 luni, fiecare membru al personalului tehnic trebuie să se supună formării periodice relevante pentru tipul sau clasa de aeronave și pentru echipamentul pe care îl operează personalul tehnic. Elemente ale CRM sunt integrate în toate etapele corespunzătoare ale formării periodice.
- (b) Formarea periodică include pregătire teoretică și practică și exerciții.

ORO.TC.140 Cursuri de perfecționare

- (a) Fiecare membru al personalului tehnic care nu s-a supus sarcinilor în ultimele 6 luni urmează formarea de perfecționare specificată în manualul de operațiuni.
- (b) Membrul personalului tehnic care nu a efectuat sarcini pe un tip sau o clasă anume de aeronavă în ultimele 6 luni, înainte de a fi desemnat pe respectivul tip sau clasă, participă:
 - (1) la formarea de perfecționare pe tipul sau clasa de aeronavă; sau
 - (2) la două sectoare de familiarizare pe tipul sau clasa de aeronavă

Apendicele I la Anexa III

DECLARAȚIE
în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. XXX/XXXX al Comisiei privind operațiunile aeriene
Operator Denumire: Locul în care s-a stabilit sau are reședința operatorul: Numele și datele de contact al managerului responsabil:
Operarea aeronavei
Data de începere a operării/data intrării în vigoare a schimbării:
Tipul (tipurile) operațiunii: <input type="checkbox"/> Partea NCC: (specificați dacă pasageri și/sau încărcătură) <input type="checkbox"/> Partea SPO: (specificați sarcina (sarcinile) specializate)
Tipul (tipurile) de aeronavă, înmatricularea (înmatriculările) și baza (bazele):
Detaliile aprobărilor deținute (atașați la declarație o listă cu aprobările specifice, dacă este cazul)
Lista mijloacelor alternative de conformare cu trimitere la AMC-urile pe care le înlocuiesc (se atașează la declarație)
Declarații
<input type="checkbox"/> Documentația privind sistemul de management inclusiv manualul de operațiuni reflectă cerințele aplicabile prevăzute în partea NCC, partea SPO și partea SPA. Toate zborurile se desfășoară în conformitate cu procedurile și instrucțiunile specificate în manualul de operațiuni.
<input type="checkbox"/> Toate aeronavele operate au un certificat de navigabilitate valabil și sunt în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2042/2003 al Comisiei.
<input type="checkbox"/> Toți membrii echipajului de zbor, ai echipajului de cabină și ai personalului tehnic, după caz, sunt pregătiți în conformitate cu cerințele aplicabile.
<input type="checkbox"/> (Dacă este cazul) Operatorul a pus în aplicare și a demonstrat conformitatea cu un standard recunoscut oficial în domeniu.

Anexa III. „Partea ORO”

Referința standardului:
Organismul de certificare:
Data ultimului audit privind conformitatea:
<input type="checkbox"/> Orice schimbare în operare care afectează informațiile puse la dispoziție în această declarație se aduce la cunoștință autorității competente.
<input type="checkbox"/> Operatorul confirmă că informația pusă la dispoziție în această declarație este corectă.
 Data, numele și semnătura managerului responsabil

ANEXA IV

PARTEA CAT

Capitolul A — Cerințe generale

CAT.GEN.100 Autoritatea competentă

Autoritatea competentă este autoritatea desemnată de către statul membru în care operatorul are locul principal de desfășurare a activității.

Secțiunea 1 — Aeronave motorizate

CAT.GEN.MPA.100 Responsabilitățile echipajului

- (a) Membrul echipajului este responsabil pentru executarea corespunzătoare a îndatoririlor proprii care sunt:
 - (1) legate de siguranța aeronavei și a ocupanților acesteia; și
 - (2) specificate în instrucțiunile și procedurile din manualul de operațiuni.
- (b) Membrul echipajului:
 - (1) raportează comandantului orice cedare, funcționare necorespunzătoare sau defect care consideră că poate afecta starea de navigabilitate sau operarea în siguranță a aeronavei, inclusiv sistemele de urgență, dacă nu au fost raportate deja de un alt membru al echipajului;
 - (2) raportează comandantului orice incident care a pus în pericol sau ar fi putut pune în pericol siguranța operării, dacă nu au fost raportate deja de un alt membru al echipajului;
 - (3) respectă cerințele relevante ale operatorului cu privire la raportarea evenimentelor de aviație civilă;
 - (4) respectă toate limitările privind timpul de zbor și de serviciu (FTL) și restul cerințelor aplicabile activităților lor; și
 - (5) dacă îndeplinește sarcini pentru mai mult de un operator:
 - (i) își păstrează documentele individuale cu privire la timpul de zbor și de serviciu, așa cum se menționează la ORO.OPS.FTL;
 - (ii) pune la dispoziția fiecărui operator datele necesare pentru programarea activităților în conformitate cu cerințele FTL aplicabile.

- (c) Membrul echipajului nu își îndeplinește sarcinile pe o aeronavă în cazul în care:
- (1) se află sub influența unor substanțe psihotrope sau a alcoolului sau din alte motive menționate la punctul 7.g. din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008;
 - (2) nu a trecut o perioadă de timp rezonabilă de la scufundarea la mare adâncime sau în urma unei donări de sânge;
 - (3) nu sunt îndeplinite cerințele medicale aplicabile;
 - (4) persoana respectivă are dubii privind capacitatea sa de a își îndeplini sarcinile atribuite; sau
 - (5) știe sau suspectează că suferă de oboseală așa cum se menționează la punctul 7.f. din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008 sau nu se simte capabil de a executa sarcini la bordul avionului, în măsura în care poate periclita zborul.

CAT.GEN.MPA.105 Responsabilitățile comandantului

- (a) Pe lângă respectarea prevederilor CAT.GEN.MPA.100, comandantul:
- (1) răspunde de siguranța tuturor membrilor echipajului, a pasagerilor și a mărfurilor aflate la bord, imediat după ce acesta se îmbarcă și până când părăsește avionul la sfârșitul zborului;
 - (2) răspunde de operarea și siguranța aeronavei:
 - (i) pentru avioane, din momentul în care avionul este pregătit să se pună în mișcare pentru rulajul la sol înainte de decolare și până în momentul în care se oprește la încheierea zborului și motorul (motoarele) folosit(e) ca mijloace principale de propulsie sunt oprite;
 - (ii) pentru elicoptere, când rotoarele sunt în funcțiune;
 - (3) deține autoritatea de a da toate comenzile și de 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 7.c din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008;
 - (4) este autorizat să debarce orice persoană sau orice parte din marfă care, în opinia sa, poate reprezenta un pericol potențial pentru siguranța avionului sau a ocupanților acestuia;
 - (5) nu permite transportul în aeronavă al niciunei persoane care pare să se afle sub influența alcoolului sau a drogurilor, în măsura în care poate fi periclitată siguranța avionului sau a ocupanților acestuia;
 - (6) are dreptul să refuze transportul pasagerilor neadmiși, al deportaților sau al persoanelor aflate în stare de arest, în cazul în care transportul acestora reprezintă un risc pentru siguranța avionului sau a ocupanților acestuia;

- (7) se asigură că toți pasagerii sunt informați asupra amplasării ieșirilor de urgență, precum și asupra amplasării și a modului de utilizare a echipamentului de siguranță și urgență relevant;
 - (8) se asigură că toate procedurile operaționale și listele de verificare sunt respectate în conformitate cu manualul de operațiuni;
 - (9) nu permite niciunui membru al echipajului să desfășoare alte activități în timpul fazelor critice de zbor, cu excepția acelor îndatoriri necesare pentru operarea în siguranță a aeronavei;
 - (10) se asigură că înregistratoarele de zbor:
 - (i) nu sunt dezactivate sau oprite pe timpul zborului; și
 - (ii) în cazul unui accident sau incident care trebuie să fie obligatoriu raportat:
 - (A) nu sunt șterse intenționat;
 - (B) sunt dezactivate imediat după încheierea zborului; și
 - (C) sunt reactivate numai cu acordul autorității care investighează;
 - (11) decide dacă acceptă sau nu o aeronavă care prezintă elemente inutilizabile permise de lista derogărilor de configurație (CDL) sau lista echipamentului minim (MEL);
 - (12) se asigură că s-a efectuat inspecția premurgătoare zborului în conformitate cu partea M; și
 - (13) se asigură că echipamentul de urgență relevant rămâne ușor accesibil în vederea folosirii imediate.
- (b) Într-o situație de urgență care impune luarea unor decizii și acțiunea imediată, comandantul sau pilotul căruia i-a fost delegată conducerea zborului ia orice măsură pe care o consideră necesară în condițiile date și în conformitate cu punctul 7.d. din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008. În aceste cazuri, comandantul, din motive de siguranță, se poate abate de la reguli, proceduri și metode operaționale.
- (c) Comandantul prezintă autorității competente un raport ACAS, ori de câte ori o aeronavă în zbor a executat manevre ca răspuns recomandarea sistemului de evitare a coliziunii în zbor, pentru rezolvarea conflictului (ACAS - RA)..
- (d) Pericol de impact cu păsările
- (1) Comandantul informează, imediat ce volumul de muncă al echipajului o permite, unitatea locală de servicii de trafic aerian (ATS) ori de câte ori este observat un risc potențial din cauza păsărilor.
 - (2) Comandantul prezintă autorității competente, după aterizare, un raport scris referitor la coliziunea cu păsări, ori de câte ori o aeronavă de care răspunde suferă un impact

cu păsări care duce la o deteriorare semnificativă a acesteia sau la pierderea sau funcționarea necorespunzătoare a oricărui serviciu esențial.

CAT.GEN.MPA.110 Autoritatea comandantului

Operatorul ia toate măsurile necesare 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 îmbarcate.

CAT.GEN.MPA.115 Personalul sau membrii echipajului, alții decât echipajul de cabină din compartimentul pasagerilor

Operatorul se asigură că personalul sau membrii echipajului, alții decât membrii echipajului de cabină operativ, care își îndeplinesc sarcinile în compartimentul pasagerilor:

- (a) nu sunt confundați de către pasageri cu membrii echipajului de cabină operativ;
- (b) nu ocupă posturile de lucru necesare desemnate din cabina de pilotaj; și
- (c) nu-i stânjenesc pe membrii echipajului de cabină operativ în îndeplinirea sarcinilor.

CAT.GEN.MPA.120 Limbajul comun

Operatorul trebuie să se asigure că toți membrii echipajului pot comunica între ei într-o limbă comună.

CAT.GEN.MPA.125 Rulajul la sol al avioanelor

Operatorul se asigură că un avion nu este rulat pe suprafața de mișcare a unui aerodrom cu excepția cazului în care respectiva persoană, aflată la comanda avionului:

- (a) este un pilot calificat corespunzător; sau
- (b) a fost desemnat de operator; și:
 - (1) este competentă să efectueze rularea la sol a avionului;
 - (2) este competentă să folosească telefonie prin radio; și;
 - (3) a fost instruită cu privire la configurația aerodromului, rute, semne, marcaje, lumini, 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.

CAT.GEN.MPA.130 Pornirea rotoarelor — elicoptere

Un rotor al unui elicopter se pornește doar în scopul efectuării unui zbor cu un pilot calificat la comenzi.

CAT.GEN.MPA.135 Admiterea în compartimentul echipajului de zbor

- (a) Operatorul se asigură că nici o persoană, alta decât un membru al echipajului de zbor desemnat pentru un zbor, nu este admisă sau nu este transportată în compartimentul echipajului de zbor, cu excepția cazului în care persoana respectivă este:
 - (1) un membru al echipajului operativ;
 - (2) un reprezentant al autorității competente sau care efectuează inspecția, în cazul în care acest lucru este necesar pentru îndeplinirea îndatoririlor sale oficiale; sau
 - (3) autorizată și efectuată în conformitate cu instrucțiunile conținute în manualul de operațiuni.
- (b) Comandantul trebuie să se asigure că:
 - (1) din motive de siguranță, accesul în compartimentul echipajului de zbor nu distrage atenția și/sau nu împiedică operarea zborului; și
 - (2) toate persoanele transportate în compartimentul echipajului de zbor sunt familiarizate cu procedurile de siguranță relevante.
- (c) Decizia finală privind accesul în compartimentul echipajului de zbor este responsabilitatea comandantului.

CAT.GEN.MPA.140 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.

CAT.GEN.MPA.145 Informații privind echipamentul de urgență și de supraviețuire transportat

Operatorul se asigură că există liste disponibile cu informații privind echipamentul de urgență și supraviețuire de la bordul tuturor aeronavelor sale pentru comunicarea imediată către centrele de coordonare a salvării (RCC).

CAT.GEN.MPA.150 Amerizare — avioane

Operatorul nu operează un avion cu o configurație aprobată mai mare de 30 de locuri pentru pasageri, în zboruri deasupra întinderilor de apă, la o distanță de o locație care să permită aterizarea de urgență mai mare de 120 de minute de zbor la viteza de croazieră, sau 400 NM,

oricare este mai mică, fără ca avionul să corespundă cerințelor de amerizare prevăzute de codul de navigabilitate aplicabil.

CAT.GEN.MPA.155 Transportul armelor și al munițiilor de război

- (a) Operatorul nu trebuie să transporte arme și muniții 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 și devierile probabile.
- (b) În cazul în care aprobarea a fost acordată, operatorul se asigură că armele și munițiile 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 avionului a tuturor armelor și a muniției de război care urmează să fie transportate.

CAT.GEN.MPA.160 Transportul armelor și al munițiilor sportive

- (a) Operatorul trebuie să ia toate măsurile necesare pentru a se asigura că este informat cu privire la toate armele sportive care urmează să fie transportate pe calea aerului.
- (b) Operatorul care acceptă transportul armelor sportive se asigură 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 verificate ale pasagerilor, sub rezerva anumitor limitări, în conformitate cu Instrucțiunile tehnice.

CAT.GEN.MPA.161 Transportul armelor și al munițiilor sportive — cerințe mai puțin restrictive

Fără a aduce atingere prevederilor de la CAT.GEN.MPA.160 litera (b), pentru elicoptere cu o masă maximă certificată la decolare (MCTOM) de 3 175 kg sau mai puțin operate pe timp de zi, pe trasee pe care se zboară după repere vizuale, o armă sportivă poate fi transportată într-un loc accesibil pe timpul zborului, cu condiția ca operatorul să instituie proceduri corespunzătoare și dacă nu este posibilă depozitarea ei într-un loc inaccesibil pe durata zborului.

CAT.GEN.MPA.165 Metodă de transport al persoanelor

Operatorul 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, a oricărui animal sau a oricăror bunuri aflate la bord; sau
- (b) la o parte din aeronavă în care se transportă mărfuri sau materiale, în condițiile în care aceasta a fost concepută să permită accesul unei persoane în timpul zborului.

CAT.GEN.MPA.170 Alcool și droguri

Operatorul ia toate măsurile necesare pentru a interzice accesul sau prezența la bordul unei aeronave a oricărei persoane aflate sub influența alcoolului sau a drogurilor, în măsura în care poate fi periclitată siguranța aeronavei sau a ocupanților acesteia.

CAT.GEN.MPA.175 Periclitarea siguranței

Operatorul ia toate măsurile necesare pentru a se asigura că nicio persoană nu acționează sau nu omite să acționeze, din imprudență sau neglijență, astfel încât:

- (a) să pericliteze aeronava sau să pună în pericol persoanele aflate la bordul acestuia; sau
- (b) aeronava să pună în pericol orice persoană sau bunuri materiale.

CAT.GEN.MPA.180 Documente, manuale și informații la bordul avionului

- (a) Operatorul se asigură că următoarele documente, manuale și informații în original sau copii ale acestora se află la bord în timpul fiecărui zbor, dacă nu se specifică altfel:
 - (1) manualul de zbor al aeronavei (AFM) sau un document/documente echivalent(e);
 - (2) certificatul de înmatriculare original;
 - (3) certificatul de navigabilitate original;
 - (4) certificatul de zgomot, inclusiv o traducere în limba engleză, în cazul în care a fost furnizată de către autoritatea responsabilă de emiterea certificatului de zgomot;
 - (5) o copie conformă cu originalul a certificatului de operator aerian (AOC);
 - (6) specificațiile de operare relevante pentru tipul de aeronavă, eliberate în conformitate cu AOC;
 - (7) licența pentru utilizarea stației radio a avionului în original, dacă este cazul;
 - (8) certificatul (certIFICATELE) de asigurare pentru răspundere civilă față de terți;
 - (9) jurnalul de bord sau documentul echivalent pentru aeronavă;
 - (10) jurnalul tehnic al aeronavei în conformitate cu partea M;
 - (11) detalii ale planului de zbor ATS completat, dacă este cazul;

- (12) hărți aeronautice actualizate și corespunzătoare pentru ruta zborului propus și toate rutele pe care este posibil să fie deviat zborul;
 - (13) informații privind procedurile și semnalele vizuale utilizate de către aeronava de interceptare și aeronava interceptată;
 - (14) informațiile privind serviciile de căutare și salvare pentru zona prevăzută pentru zbor, care sunt ușor accesibile din compartimentul echipajului de zbor;
 - (15) părțile în vigoare ale manualului de operațiuni relevante pentru îndatoririle echipajului, care sunt ușor accesibile pentru membrii echipajului de zbor;
 - (16) MEL;
 - (17) documentația specifică rutei (NOTAM) corespunzătoare și documentația de briefing privind serviciile de informare aeronautică (AIS);
 - (18) informațiile meteorologice corespunzătoare;
 - (19) listele privind încărcătura și/sau pasagerii, dacă este cazul;
 - (20) documentația privind masa și centrajul;
 - (21) planul operațional de zbor, dacă este cazul;
 - (22) notificarea privind categoriile speciale de pasageri (SCP) și încărcăturile speciale, dacă este cazul; și
 - (23) orice alte documente care pot fi relevante pentru zbor sau cerute de către statele interesate de zbor.
- (b) Fără a aduce atingere dispozițiilor de la litera (a), pentru operațiuni în condiții de zbor la vedere (VFR) pe timp de zi cu aeronave altele decât cele complexe motorizate care decolează și aterizează pe același aerodrom sau aceeași zonă de operare în 24 de ore sau care rămân în zona locală specificată în manualul de operațiuni, următoarele documente și informații pot fi reținute pe aerodrom sau în zona de operare:
- (1) certificatul de zgomot;
 - (2) licența radio a aeronavei;
 - (3) jurnalul de bord sau echivalentul acestuia;
 - (4) jurnalul tehnic al aeronavei;
 - (5) documentația NOTAM și cea de briefing AIS;
 - (6) informații meteorologice;
 - (7) notificarea privind SCP și încărcăturile speciale, dacă este cazul; și
 - (8) documentația privind masa și centrajul.

- (c) Fără a aduce atingere dispozițiilor de la litera (a), în cazul pierderii sau furtului documentelor specificate la litera (a) punctul (2) până la punctul (8), se permite continuarea operării până când zborul ajunge la destinație sau într-un loc în care se poate furniza un document înlocuitor.

CAT.GEN.MPA.185 Informații păstrate la sol

- (a) Operatorul se asigură că, cel puțin pentru durata fiecărui zbor sau serii de zboruri:
 - (1) informațiile relevante privind zborul și adecvate pentru tipul de operare se păstrează la sol;
 - (2) informațiile sunt reținute până când au fost copiate în locul unde vor fi păstrate; sau, în cazul în care acest lucru nu este posibil
 - (3) aceleași informații se transportă la bordul aeronavei, într-un container ignifug.
- (b) Informațiile menționate la litera (a) de mai sus includ:
 - (1) o copie după planul de zbor operațional, 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 referitoare la masă și centraj, în cazul în care este cerută; și
 - (5) notificarea privind încărcăturile speciale.

CAT.GEN.MPA.190 Furnizarea de documente și înregistrări

Comandantul prezintă, într-o perioadă rezonabilă de timp de la cererea unei persoane autorizate de către o autoritate, acelei persoane documentele care trebuie să se afle la bord.

CAT.GEN.MPA.195 Păstrarea, prezentarea și utilizarea înregistrărilor de pe înregistratorul de date de zbor

- (a) După un accident sau un incident care trebuie să fie obligatoriu raportat, operatorul unei aeronave păstrează datele înregistrate originale, pentru o perioadă de 60 de zile, cu excepția cazului în care autoritatea de investigație dă indicații contrare.
- (b) Operatorul desfășoară verificări operaționale și evaluări ale înregistrărilor de pe înregistratorul de date de zbor (FDR), de pe înregistratorul de voce din cabina de pilotaj (CVR) și ale înregistrărilor de legături de date pentru a asigura funcționarea neîntreruptă a acestora.

- (c) Operatorul păstrează înregistrările pentru perioada de operare a FDR așa cum se prevede prin dispozițiile CAT.IDE.A.190, cu excepția cazului în care, în scopul testării și întreținerii FDR, până la o oră din materialul cel mai vechi înregistrat poate fi șters.
- (d) Operatorul păstrează și actualizează permanent documentația care prezintă informațiile necesare pentru transformarea datelor FDR neprelucrate în parametri exprimați prin unități operabile.
- (e) Operatorul prezintă orice înregistrare făcută de un înregistrator de date de zbor care este disponibilă sau care a fost păstrată, dacă acest lucru este decis de autoritatea competentă.
- (f) Fără a aduce atingere legislației penale naționale aplicabile:
 - (1) înregistrările obținute cu ajutorul înregistratorului din cabina de pilotaj (CVR) nu pot fi utilizate în alt scop decât cel de investigare a unui accident sau incident a cărui raportare este obligatorie, cu excepția cazului în care se obține consimțământul tuturor membrilor echipajului implicați.
 - (2) înregistrările înregistratorului de date de zbor (FDR) nu pot fi folosite în alte scopuri decât pentru investigarea unui accident sau incident a cărui raportare este obligatorie, cu excepția cazurilor în care aceste înregistrări sunt:
 - (i) folosite de operator doar în scopuri de navigabilitate sau întreținere; sau
 - (ii) făcute anonime; sau
 - (iii) puse la dispoziție în condițiile unor proceduri de securitate.

CAT.GEN.MPA.200 Transportul bunurilor periculoase

- (a) Cu excepția cazului în care prezenta parte prevede altceva, transportul aerian al bunurilor periculoase se desfășoară în conformitate cu anexa 18 la Convenția de la Chicago așa cum a fost modificată și detaliată prin *Instrucțiunile tehnice privind siguranța transportului aerian al bunurilor periculoase* (OACI Doc 9284-AN/905), incluzând orice alte adăugiri, anexe și rectificări.
- (b) Bunurile periculoase se transportă doar de către un operator autorizat în concordanță cu SPA.DG, cu excepția cazului în care:
 - (1) nu fac obiectul Instrucțiunilor tehnice în conformitate cu partea 1 a acestor instrucțiuni; sau
 - (2) sunt transportate de pasageri sau membri ai echipajului sau se află în bagaje, în conformitate cu partea 8 a Instrucțiunilor tehnice.
- (c) Un operator instituie proceduri care să asigure luarea tuturor măsurilor rezonabile pentru prevenirea transportului neintenționat de bunuri periculoase.
- (d) Operatorul pune la dispoziția personalului informațiile necesare care să le permită îndeplinirea responsabilităților, așa cum se prevede în Instrucțiunile tehnice.

- (e) În conformitate cu Instrucțiunile tehnice, operatorul raportează fără întârziere autorității competente și către autoritatea corespunzătoare a statului în care a avut loc evenimentul în cazul în care:
 - (1) au loc incidente sau accidente legate de bunurile periculoase;
 - (2) se descoperă bunuri periculoase nedeclarate sau declarate greșit în încărcătură sau corespondență; sau
 - (3) se găsesc bunuri periculoase transportate de pasageri sau membri ai echipajului sau se află în bagajele acestora, în conformitate cu partea 8 a Instrucțiunilor tehnice.
- (f) Operatorul se asigură că pasagerii sunt informați în legătură cu bunurile periculoase în conformitate cu Instrucțiunile tehnice.
- (g) Operatorul se asigură că afișele care oferă informații despre transportul bunurilor periculoase sunt prezente la punctele de acceptare a încărcăturii, conform prevederilor Instrucțiunilor tehnice.

Capitolul B — Proceduri operaționale

Secțiunea 1 — Aeronave motorizate

CAT.OP.MPA.100 Utilizarea serviciilor de trafic aerian

- (a) Operatorul se asigură că:
 - (1) serviciile de trafic aerian (ATS) corespunzătoare spațiului aerian și reglementările aeronautice aplicabile sunt utilizate pentru toate zborurile, dacă este cazul;
 - (2) instrucțiunile operaționale în timpul zborului care presupun o modificare a planului de zbor ATS sunt coordonate, dacă există posibilitatea, cu unitatea corespunzătoare ATS înainte de transmiterea către o aeronavă.
- (b) Fără a aduce atingere dispozițiilor de la litera (a), folosirea ATS nu este necesară decât dacă este prevăzută în mod expres cerințele referitoare la spațiul aerian pentru:
 - (1) operațiuni în condiții VFR pe timp de zi cu avioane altele decât cele complex motorizate;
 - (2) elicoptere cu o MCTOM de 3 175 kg sau mai puțin operate pe timp de zi și pe rute după repere vizuale; sau
 - (3) operațiuni locale cu elicopterul,cu condiția ca măsurile privind serviciul de căutare și salvare să poată fi păstrate.

CAT.OP.MPA.105 Folosirea aerodromurilor și a zonelor de operare

- (a) Operatorul utilizează doar aerodromuri sau zone de operare care corespund tipului (tipurilor) de aeronave și operațiunii (operațiunilor) prevăzute.
- (b) Utilizarea zonelor de operare se aplică doar pentru
 - (1) avioane, altele decât avioanele complexe motorizate; și
 - (2) elicoptere.

CAT.OP.MPA.106 Folosirea aerodromurilor izolate — avioane

- (a) Folosirea unui aerodrom izolat ca aerodrom de destinație pentru avioane necesită aprobarea prealabilă din partea autorității competente.

- (b) Un aerodrom izolat este aerodromul pentru care combustibilul de rezervă necesar și rezerva finală de combustibil necesare pentru a ajunge la cel mai apropiat aerodrom de destinație adecvat depășește:
- (1) pentru avioanele cu motoare alternative, combustibilul necesar pentru 45 minute de zbor, plus 15 % din timpul de zbor planificat la nivel de croazieră sau două ore, oricare durează mai puțin; sau
 - (2) pentru avioanele cu motoare cu turbină, combustibilul necesar pentru 2 ore de la un consum normal de croazieră deasupra aerodromului de destinație, inclusiv rezerva finală de combustibil.

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.

CAT.OP.MPA.110 Minimele de operare de aerodrom

- (a) Operatorul stabilește minimele de operare de aerodrom pentru fiecare aerodrom de plecare, de destinație sau aerodrom de rezervă planificate pentru utilizare. Aceste minime nu sunt inferioare celor stabilite pentru astfel de aerodromuri de către statul în care se află aerodromul, cu excepția cazului când se obține o astfel de aprobare din partea statului. Orice adăugire specificată de către autoritatea competentă se alătură minimelor.
- (b) Folosirea unui „head-up display” (HUD), a unui sistem de aterizare prin ghidare „head-up” sau a unui sistem de intensificare a vederii (EVS) poate permite desfășurarea de operațiuni în condiții de vizibilitate mai mică decât minimele de operare ale aerodromului respectiv, dacă sunt aprobate în conformitate cu SPA.LVO.
- (c) În stabilirea minimelor de operare ale aerodromului, operatorul ține seama de următoarele:
- (1) tipul, performanța și caracteristicile de manevrabilitate ale aeronavei;
 - (2) componența, competența și experiența echipajului de zbor;
 - (3) dimensiunile și caracteristicile pistelor/zonelor de apropiere finală și aterizare (FATO) care pot fi selectate în vederea utilizării;
 - (4) conformitatea și performanța echipamentelor vizuale și nevizuale disponibile de la sol;
 - (5) echipamentul disponibil la bordul aeronavei pentru navigație și/sau controlul traiectoriei de zbor în timpul decolării, apropierii, redresării, aterizării, decelerării și al întreruperii apropierii;

- (6) pentru determinarea înălțimii de trecere a obstacolelor, obstacolele din zonele de apropiere, întrerupere a apropierii și de urcare necesare pentru executarea procedurilor în cazul situațiilor neprevăzute;
 - (7) altitudinea/înălțimea de trecere a obstacolelor pentru procedurile de apropiere instrumentală;
 - (8) mijloacele de determinare și raportare ale condițiilor meteorologice; și
 - (9) tehnica de zbor de folosit pentru apropierea finală.
- (d) Operatorul specifică metoda de determinare a minimelor de operare ale aerodromului în manualul de operațiuni.
- (e) Minimele de operare pentru o procedură specifică de apropiere și aterizare se folosesc doar dacă sunt îndeplinite următoarele condiții:
- (1) echipamentul de la sol prezentat pe hartă necesar pentru procedura prevăzută este operațional;
 - (2) sistemele aeronavei necesare pentru tipul de apropiere sunt funcționale;
 - (3) criteriile de performanță ale aeronavei sunt îndeplinite; și
 - (4) echipajul este calificat corespunzător.

CAT.OP.MPA.115 Tehnica de apropiere — avioane

- (a) Toate apropierile se efectuează ca apropieri stabilizate, cu excepția cazului în care autoritatea competentă aprobă o procedură diferită pentru o apropiere anume spre o pistă anume.
- (b) Apropierea nonprecizie
- (1) Toate apropierile nonprecizie se efectuează conform tehnicii apropierilor finale cu coborâre continuă (CDFA).
 - (2) Fără a aduce atingere punctului (1), poate fi utilizată o procedură diferită pentru o apropiere anume spre o pistă anume dacă autoritatea competentă o aprobă. În astfel de cazuri, distanța vizuală minimă în lungul pistei (RVR) aplicabilă:
 - (i) crește cu 200 de metri pentru avioanele de categoria A și B și cu 400 m pentru avioanele de categoria C și D; sau
 - (ii) pentru aerodromurile unde există un interes public clar pentru menținerea operațiunilor curente, iar tehnica CDFA nu poate fi aplicată, se stabilește și se revizuieste în mod regulat de către autoritatea competentă, ținând cont de experiența operatorului, de programul de formare și de calificarea echipajului de zbor.

CAT.OP.MPA.120 Apropiere cu ajutorul radarului la bord (ARA) pentru operare deasupra apei — elicoptere

- (a) O ARA poate fi efectuată doar dacă:
 - (1) radarul poate să asigure o ghidare pe traiectorie și vizualizare a obstacolelor; și
 - (2) fie:
 - (i) înălțimea minimă de coborâre (MDH) se determină cu ajutorul radioaltimetrului; fie
 - (ii) se aplică altitudinea minimă de coborâre (MDA) plus o marjă corespunzătoare.
- (b) ARA către platformele maritime și vasele în mișcare se efectuează doar atunci când este folosit conceptul multiechipaj.
- (c) Domeniul de decizie asigură trecerea corespunzătoare a obstacolelor de la orice destinație pentru care este prevăzută o ARA.
- (d) Apropierea se continuă dincolo de domeniul de decizie sau sub MDA/H dacă referința vizuală de la destinație a fost stabilită.
- (e) Pentru operațiunile cu un singur pilot se fac adăugirile corespunzătoare la MDA/H și domeniul de decizie.

CAT.OP.MPA.125 Procedurile instrumentale de plecare și de apropiere

- (a) Operatorul se asigură că sunt utilizate procedurile instrumentale de plecare și de apropiere stabilite de către statul pe teritoriul căruia se află aerodromul.
- (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 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 procedura instrumentală de apropiere stabilită.
- (c) Fără a aduce atingere literei (a), proceduri diferite față de cele cerute a fi folosite în conformitate cu litera (a) pot fi puse în aplicare de către un operator, cu condiția să fi fost aprobate de statul în care se află aerodromul și să fi fost specificate în manualul de operațiuni.

CAT.OP.MPA.130 Proceduri de limitare a zgomotului — avioane

- (a) Cu excepția operațiunilor în condiții VFR pe avioane altele decât cele complex motorizate, operatorul stabilește procedurile corespunzătoare de operare la plecare și la sosire/apropiere pentru fiecare tip de avion ținând seama de nevoia de reducere a efectelor zgomotului aeronavei.
- (b) Procedurile:

- (1) asigură prioritatea siguranței în raport cu reducerea zgomotului; și
- (2) sunt simple și ușor de pus în aplicare, fără a mări volumul de muncă al echipajului pe durata fazelor critice de zbor.

CAT.OP.MPA.131 Proceduri de limitare a zgomotului — elicoptere

- (a) Operatorul se asigură că procedurile de decolare și aterizare iau în considerare nevoia de reducere a efectelor zgomotului elicopterului.
- (b) Procedurile:
 - (1) asigură prioritatea siguranței în raport cu reducerea zgomotului; și
 - (2) sunt simple și ușor de pus în aplicare, fără a mări volumul de muncă al echipajului pe durata fazelor critice de zbor.

CAT.OP.MPA.135 Rute și zone de operare — generalități

- (a) Operatorul se asigură că operațiunile se desfășoară doar pe rute sau în zone pentru care:
 - (1) sunt asigurate facilități și servicii la sol, inclusiv servicii meteorologice, adecvate pentru operațiunea planificată;
 - (2) performanțele aeronavei permit conformarea cu cerințele privind altitudinea minimă de zbor;
 - (3) echipamentul aeronavei prevăzut pentru a fi utilizat îndeplinește cerințele minime pentru operațiunea planificată; și
 - (4) sunt disponibile hărțile și documentația corespunzătoare.
- (b) Operatorul se asigură că operațiunile se desfășoară în conformitate cu orice restricții specificate de autoritatea competentă pe rutele sau zonele de operare.
- (c) Litera (a) punctul (1) nu se aplică pentru operațiuni în condiții VFR pe timp de zi cu aeronave altele decât cele complexe motorizate care decolează sau aterizează pe același aerodrom sau aceeași zonă de operare.

CAT.OP.MPA.136 Rute și zone de operare — avioane monomotor

Operatorul se asigură că operațiunile cu avioane monomotor se desfășoară doar pe rute sau în zone în care există suprafețe care permit executarea unei aterizări forțate în siguranță.

CAT.OP.MPA.137 Rute și zone de operare — elicoptere

Operatorul se asigură că:

- (a) pentru elicoptere operate în clasa 3 de performanță, sunt disponibile suprafețele care permit o aterizare forțată în siguranță, cu excepția cazului în care elicopterul dispune de o aprobare pentru a fi operat în conformitate cu CAT.POL.H.420;
- (b) pentru elicoptere operate în clasa 3 de performanță și care desfășoară operațiuni de tranzit de coastă, manualul de operațiuni specifică procedurile care asigură lățimea coridorului de coastă și echipamentul transportat conform cu condițiile vremii ce prevalează la momentul respective.

CAT.OP.MPA.140 Distanța maximă față de un aerodrom adecvat pentru avioane dotate cu două motoare fără aprobare ETOPS

- (a) Cu excepția cazului în care a primit aprobare specifică de la autoritate, în conformitate cu SPA.ETOPS, operatorul nu trebuie să opereze un avion dotat cu două motoare pe o rută care conține un punct aflat la o distanță față de un aerodrom adecvat mai mare decât:
 - (1) în cazul avioanelor din clasa A de performanță care au:
 - (i) o configurație maximă aprobată (MOPSC) de 20 de locuri pentru pasageri sau mai multe; sau
 - (ii) o masă maximă la decolare de 45 360 kg sau mai mare,distanța parcursă în 60 de minute la viteza de croazieră cu un motor inoperant (OEI), determinată în conformitate cu litera (b);
 - (2) în cazul avioanelor din clasa A de performanță cu:
 - (i) o MOPSC de 19 locuri pentru pasageri sau mai puține; și
 - (ii) o masă maximă la decolare de 45 360 kg,distanța parcursă în 120 de minute sau, cu aprobarea autorității competente, până la 180 de minute pentru avioanele turboreactoare, la o viteză de croazieră pentru OEI, determinată în conformitate cu litera (b);
 - (3) în cazul avioanelor din clasa B sau C de performanță:
 - (i) distanța parcursă în 120 de minute la o viteză de croazieră pentru OEI, determinată în conformitate cu litera (b); sau
 - (ii) 300 NM, oricare este mai mică dintre aceste două distanțe.
- (b) Operatorul determină o viteză pentru calculul distanței maxime până la un aerodrom adecvat pentru fiecare tip sau variantă de avion dotat cu două motoare pe care îl operează, fără să depășească V_{MO} (viteza maximă de operare) pe baza vitezei reale pe care avionul o poate menține cu un motor inoperant.

- (c) Operatorul se asigură că următoarele date, specifice pentru fiecare tip sau variantă, sunt incluse în manualul de operațiuni:
 - (1) viteza de croazieră pentru OEI, determinată; și
 - (2) distanța maximă determinată față de un aerodrom adecvat.
- (d) Pentru a obține aprobarea menționată la litera (a) punctul (2), operatorul face dovada că:
 - (1) combinația avion/motor deține o aprobare de tip și fiabilitate pentru operațiuni pe raza extinsă cu avioane cu două motoare (ETOPS) pentru operațiunea prevăzută;
 - (2) a implementat un set de condiții care să asigure faptul că avionul și motoarele sunt întreținute pentru a îndeplini criteriile de fiabilitate necesare; și
 - (3) echipajul de zbor și întreg personalul operațional implicat este format și calificat corespunzător pentru desfășurarea operațiunii prevăzute.

CAT.OP.MPA.145 Stabilirea altitudinilor minime de zbor

- (a) Operatorul stabilește pentru toate segmentele de rută care urmează a fi parcurse în zbor:
 - (1) altitudinile minime de zbor care permit trecerea în siguranță a obstacolelor de pe sol, ținând cont de cerințele din CAT.POL; și
 - (2) o metodă de determinare a acestor altitudini de către echipajul de zbor.
- (b) Metoda de stabilire a altitudinilor minime de zbor trebuie să fie aprobată de autoritatea competentă.
- (c) Atunci când altitudinile minime de zbor stabilite de statele survolate diferă, se aplică valorile cele mai mari.

CAT.OP.MPA.150 Politica de combustibil

- (a) Operatorul stabilește o politică de combustibil, în scopul planificării zborului și al replanificării în timpul zborului, pentru a se asigura că se transportă la fiecare zbor suficient combustibil pentru operațiunea planificată și rezerve pentru acoperirea devierilor de la operațiunea planificată. Politica de combustibil și orice modificare adusă acesteia necesită aprobarea prealabilă a autorității competente.
- (b) Operatorul se asigură că planificarea zborurilor se bazează cel puțin pe:
 - (1) proceduri conținute în manualul de operațiuni; și
 - (i) datele furnizate de producătorul aeronavei; sau
 - (ii) datele specifice actuale pentru aeronavă, obținute pe baza unui sistem de monitorizare a consumului de combustibil;

și

(2) condițiile de operare în care urmează să se desfășoare zborul, inclusiv:

- (i) datele privind consumul de combustibil al aeronavei;
- (ii) masele anticipate;
- (iii) condițiile meteorologice prevăzute; și
- (iv) procedurile și restricțiile prestatorului (prestatorilor) de servicii de navigație aeriană.

(c) Operatorul se asigură că în calculul combustibilului utilizabil pentru un zbor, efectuat înainte de începerea zborului, sunt incluse:

- (1) combustibilul pentru rulaj la sol;
- (2) combustibilul pentru zborul de rută;
- (3) combustibilul de rezervă care presupune:
 - (i) rezerva de rută;
 - (ii) combustibilul alternativ, în cazul în care este cerută o destinație de rezervă;
 - (iii) rezerva finală de combustibil; și
 - (iv) combustibilul suplimentar, dacă este necesar pentru tipul de operațiune în cauză;

și

(4) combustibilul suplimentar, dacă este cerut de comandant.

(d) Operatorul trebuie să se asigure că în procedurile de replanificare în timpul zborului, pentru calculul combustibilului utilizabil necesar pentru desfășurarea unui zbor de-a lungul unei rute sau către o destinație, alta decât cea planificată inițial, sunt incluse:

- (1) combustibilul pentru segmentul de rută rămas; și
- (2) combustibilul de rezervă care presupune:
 - (i) rezerva de rută;
 - (ii) combustibilul alternativ, în cazul în care este cerută o destinație de rezervă;
 - (iii) rezerva finală de combustibil; și
 - (iv) combustibilul suplimentar, dacă este necesar pentru tipul de operațiune în cauză;

și

- (3) combustibilul suplimentar, dacă este cerut de comandant.

CAT.OP.MPA.151 Politica de combustibil — cerințe mai puțin restrictive

- (a) Fără a aduce atingere CAT.OP.MPA.150 literele (b)-(d), pentru operațiuni cu avioane din clasa B de performanță:
 - (1) pentru zboruri care au ca punct de plecare și destinație același aerodrom sau zonă de operare, operatorul specifică cantitatea minimă de combustibil care trebuie să rămână la sfârșitul zborului. Această rezervă de combustibil minimă finală nu trebuie să fie mai mică decât cantitatea necesară pentru un zbor de 45 de minute.
 - (2) pentru alte zboruri, operatorul se asigură că în calculul combustibilului utilizabil pentru un zbor, efectuat înainte de începerea zborului, sunt incluse:
 - (i) combustibilul pentru rulaj la sol, în cazul în care cantitatea este semnificativă;
 - (ii) combustibilul pentru zborul de rută;
 - (iii) combustibilul de rezervă care presupune:
 - (A) rezerva de rută care nu reprezintă mai puțin de 5 % din combustibilul planificat pentru zborul de rută sau, în cazul unei replanificări în timpul zborului, 5 % din combustibilul pentru zborul de rută necesar pentru restul zborului; și
 - (B) rezerva finală de combustibil necesar pentru a zbura o perioadă suplimentară de 45 de minute, la motoarele alternative, sau 30 de minute, la motoarele cu turbină;
 - (iv) combustibilul alternativ necesar pentru a ajunge la o destinație de rezervă via aerodromul de destinație, în cazul în care este cerută o destinație de rezervă; și
 - (v) combustibilul suplimentar, dacă este specificat de comandant.
 - (b) Fără a aduce atingere CAT.OP.MPA.150 literele (b)-(d), pentru o MCTOM de 3 175 kg sau mai puțin, pe timp de zi, pe trasee pe care se zboară după repere vizuale sau operațiuni locale pe elicopter, politica de combustibil se asigură că, la încheierea zborului, sau a unei serii de zboruri, rezerva finală de combustibil este cel puțin egală cu cantitatea suficientă pentru:
 - (1) 30 de minute de zbor la o viteză normală de croazieră; sau
 - (2) 20 minute când elicopterul este operat într-un spațiu care asigură locuri potrivite și permanente pentru aterizare.

CAT.OP.MPA.155 Transportul categoriilor speciale de pasageri (SCP)

- (a) Persoanele care necesită condiții speciale, asistență și/sau dispozitive atunci când sunt transportate în zbor sunt considerate SCP, inclusiv cel puțin:
 - (1) persoane cu mobilitate redusă (PRM) care, fără a aduce atingere Regulamentului (CE) nr. 1107/2006, sunt caracterizate ca orice persoană a cărei mobilitate este redusă din cauza unui handicap fizic, senzorial sau locomotor, permanent sau temporar, a unui handicap sau unei deficiențe intelectuale, a oricărui alt tip de handicap sau vârstei;
 - (2) copii de vârstă mică sau copii neînsoțiți; și
 - (3) deportați, pasageri inadmisibili sau prizonieri în custodie.
- (b) SCP sunt transportați în condiții care să asigure siguranța aeronavei și a ocupanților ei în conformitate cu procedurile instituite de operator.
- (c) Pentru SCP nu se repartizează, nici nu ocupă scaune care permit accesul direct la ieșirile de urgență sau în care prezența lor ar putea:
 - (1) împiedica membrii echipajului în exercitarea atribuțiilor;
 - (2) obstrucționa accesul la echipamentul de urgență; sau
 - (3) împiedica evacuarea de urgență a aeronavei.
- (d) Comandantul este informat în prealabil dacă la bordul aeronavei urmează să fie transportați SCP.

CAT.OP.MPA.160 Depozitarea bagajelor și a mărfurilor

Operatorul stabilește proceduri pentru a se asigura că:

- (a) în cabina pasagerilor sunt admise doar bagaje de mână care pot fi depozitate în mod corespunzător și în siguranță; și
- (b) toate bagajele și mărfurile transportate, care ar putea să rănească sau să producă daune sau care ar putea să blocheze coridoarele de trecere și ieșirile, sunt plasate astfel încât mișcarea lor să fie împiedicată.

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 sa.

CAT.OP.MPA.170 Briefingul pasagerilor

Operatorul se asigură că:

- (a) pasagerii sunt informați și li se face o demonstrație privind siguranța astfel încât să le fie facilitată aplicarea procedurilor aplicabile în eventualitatea unei urgențe; și
- (b) pasagerilor li se pune la dispoziție cardul de informare de siguranță, care cuprinde instrucțiuni sub formă de pictograme care indică modul de folosire a echipamentului de urgență și amplasarea ieșirilor pe care pasagerii le-ar putea folosi.

CAT.OP.MPA.175 Pregătirea zborului

- (a) Pentru fiecare zbor prevăzut se stabilește un plan de zbor operațional, pe baza caracteristicilor de performanță ale aeronavei, a altor limitări și a condițiilor relevante previzibile pe ruta care trebuie urmată și la aerodromurile/zonile de operare în cauză.
- (b) Comandantul nu trebuie să înceapă un zbor decât dacă are certitudinea că:
 - (1) toate elementele de la 2.a.3 din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008 cu privire la navigabilitatea și înmatricularea aeronavelor, instrumentelor și echipamentului, masa și centrajul, amplasarea centrului de gravitate (CG), bagajul, încărcătura și limitările de operare ale aeronavei pot fi respectate;
 - (2) aeronava este operată în condiții care nu contravin prevederilor din lista devierilor de la configurare (CDL);
 - (3) acele părți din manualul de operațiuni care sunt necesare pentru conducerea zborului sunt disponibile;
 - (4) documentele, informațiile suplimentare și formularele care trebuie să fie disponibile conform CAT.GEN.MPA.180 se află la bord;
 - (5) sunt disponibile hărți actualizate, diagrame și documentație asociată sau date echivalente pentru operarea prevăzută aeronavei, inclusiv orice deviere de la rută care ar putea să apară;
 - (6) instalațiile și serviciile la sol necesare pentru zborul planificat sunt disponibile și adecvate;
 - (7) prevederile din manualul de operațiuni referitoare la necesarul de combustibil, ulei și oxigen, la altitudinile minime de siguranță, la minimele de operare și disponibilitatea aerodromurilor de rezervă, după caz, pot fi respectate în cazul zborului planificat și
 - (8) orice limitare operațională suplimentară poate fi respectată.
- (c) Fără a aduce atingere literei (a), nu este necesar un plan de zbor operațional pentru operațiuni în condiții VFR cu:

- (1) avioane altele decât cele complex motorizate care decolează și aterizează pe același aerodrom sau aceeași zonă de operare; sau
- (2) elicoptere cu o MCTOM de 3 175 kg sau mai puțin operate pe timp de zi, pe care se zboară după repere vizuale într-o zonă locală, așa cum se specifică în manualul de operațiuni.

CAT.OP.MPA.180 Selectarea aerodromurilor — avioane

- (a) Dacă nu este posibilă utilizarea aerodromului de plecare ca aerodrom de rezervă la decolare din motive meteorologice sau de performanță, operatorul selectează un alt aerodrom de rezervă la decolare adecvat care nu se află mai departe de aerodromul de plecare de:

- (1) pentru avioane bimotoare:
 - (i) o oră de zbor la viteza de croazieră pentru OEI, în conformitate cu AFM, în condiții standard cu vânt calm, pe baza masei efective la decolare; sau
 - (ii) durata de deviere ETOPS aprobată în conformitate cu SPA.ETOPS, sub rezerva oricărei restricții impuse de MEL, până la maximum 2 ore, la viteza de croazieră pentru OEI, în conformitate cu AFM, în condiții standard cu vânt calm, pe baza masei efective la decolare;
- (2) pentru avioanele cu trei sau patru motoare, 2 ore, la viteza de croazieră pentru OEI, în conformitate cu AFM, în condiții standard cu vânt calm, pe baza masei efective la decolare.

În cazul în care AFM nu prevede o viteză de croazieră OEI, viteza utilizată pentru calcul trebuie să fie cea atinsă cu motorul (motoarele) rămas(e), utilizate la putere maximă în regim continuu.

- (b) Operatorul trebuie să selecteze cel puțin o destinație de rezervă pentru fiecare zbor IFR, cu excepția situațiilor când aerodromul de destinație este un aerodrom izolat sau:

- (1) durata zborului planificat, de la decolare până la aterizare sau în eventualitatea unei replanificări în timpul zborului în conformitate cu CAT.OP.MPA.150 litera (d) timpul de zbor rămas până la aerodromul de destinație nu depășește șase ore; și
- (2) la aerodromul de destinație sunt disponibile și utilizabile două piste separate, iar rapoartele și/sau prognozele meteorologice corespunzătoare pentru aerodromul de destinație indică faptul că, în perioada care începe cu 1 oră înainte și se termină cu 1 oră după timpul estimat de sosire la destinație, plafonul va fi la cel puțin 2 000 ft sau plafonul pentru apropiere cu manevre la vedere („circling”) + 500 ft, luându-se în considerare valoarea cea mai mare, iar vizibilitatea va fi de cel puțin 5 km.

- (c) Operatorul trebuie să selecteze două aerodromuri de rezervă la destinație atunci când:

- (1) rapoartele sau prognozele meteorologice corespunzătoare pentru aerodromul de destinație indică faptul că, în perioada care începe cu 1 oră înainte și se termină cu

1 oră după timpul estimat de sosire, condițiile meteorologice vor fi sub limitele minime aplicabile pentru planificarea zborului; sau

(2) nu sunt disponibile informații meteorologice.

(d) Operatorul specifică în planul de zbor operațional orice aerodrom (aerodromuri) de rezervă necesar(e).

CAT.OP.MPA.181 Selectarea aerodromurilor și a zonelor de operare — elicoptere

(a) Pentru zboruri în condiții meteorologice instrumentale (IMC), comandantul selectează un aerodrom de rezervă pentru decolare la distanță de 1 oră timp de zbor la viteză normală de croazieră dacă nu este posibilă întoarcerea la zona de plecare din cauze meteorologice.

(b) Pentru zboruri în condiții IFR sau atunci când se zboară în condiții VFR și prin alte mijloace decât după repere vizuale, comandantul specifică în planul de zbor operațional cel puțin un aerodrom de destinație de rezervă, cu excepția cazului în care:

(1) destinația este un aerodrom de coastă și elicopterul zboară de pe mare;

(2) pentru un zbor către orice altă destinație pe uscat, durata zborului și condițiile meteorologice care prevalează fac ca, la ora estimată pentru sosire la locul prevăzut pentru aterizare, este posibilă o apropiere și o aterizare în condiții meteorologice de zbor la vedere (VMC); sau

(3) locul prevăzut pentru aterizare este izolat și niciun heliport de rezervă nu este disponibil; în acest caz se determină punctul la care întoarcerea nu mai este posibilă (PNR).

(c) Operatorul trebuie să selecteze două aerodromuri de rezervă la destinație atunci când:

(1) rapoartele sau prognozele meteorologice corespunzătoare pentru aerodromul de destinație indică faptul că, în perioada care începe cu 1 oră înainte și se termină cu 1 oră după timpul estimat de sosire, condițiile meteorologice vor fi sub limitele minime aplicabile pentru planificarea zborului; sau

(2) nu sunt disponibile informații meteorologice pentru aerodromul de destinație.

(d) Operatorul poate selecta aerodromuri de rezervă la destinație pe mare dacă sunt aplicate următoarele criterii:

(1) un aerodrom de rezervă la destinație pe mare se utilizează doar după PNR. Înainte de PNR, se utilizează aerodromuri de rezervă de pe uscat;

(2) posibilitatea de aterizare OEI este accesibilă la aerodromul de rezervă;

(3) în măsura posibilităților, disponibilitatea helipunții este garantată. Dimensiunile, configurația și trecerea obstacolelor caracteristice fiecărei helipunți sau altor locații se evaluează pentru a stabili conformitatea operațională în vederea utilizării ca aerodrom de rezervă pentru fiecare tip de elicopter propus pentru folosire;

- (4) minimele meteorologice se stabilesc luând în considerare exactitatea și fiabilitatea informațiilor meteorologice;
 - (5) MEL conține prevederi specifice pentru acest tip de operațiune; și
 - (6) un aerodrom de rezervă pe mare se selectează doar dacă operatorul a stabilit o procedură în manualul de operațiuni.
- (e) Operatorul specifică în planul de zbor operațional orice aerodrom (aerodromuri) de rezervă necesar(e).

CAT.OP.MPA.185 Planificarea minimelor pentru zborurile IFR — avioane

- (a) Planificarea minimelor pentru un aerodrom de rezervă pentru decolare

Operatorul nu selectează un aerodrom ca aerodrom de rezervă pentru decolare decât dacă rapoartele și/sau prognozele meteorologice corespunzătoare indică faptul că, în perioada care începe cu 1 oră înainte și se termină cu 1 oră după timpul estimat de sosire la aerodrom, condițiile meteorologice vor fi conforme cu minimele aplicabile pentru aterizare în conformitate cu CAT.OP.MPA.110 sau superioare acestora. Plafonul este luat în considerare atunci când singurele apropieri disponibile sunt apropierile nonprecizie (NPA) și/sau operațiunile de apropiere cu manevre la vedere („circling”). Orice limitare legată de operațiunile OEI se ia în considerare.

- (b) Planificarea minimelor pentru un aerodrom de destinație altul decât un aerodrom de destinație izolat

Operatorul selectează aerodromul de destinație numai atunci când:

- (1) rapoartele sau prognozele meteorologice indică faptul că, în perioada care începe cu 1 oră înainte și se termină cu 1 oră după timpul estimat de sosire la aerodrom, condițiile meteorologice vor fi conforme cu sau peste limitele minime aplicabile pentru planificarea zborului după cum urmează:

- (i) RVR/vizibilitate (VIS) specificate în conformitate cu CAT.OP.MPA.110; și
- (ii) pentru o NPA sau operațiunea de apropiere cu manevre la vedere („circling”), plafonul este egal sau superior MDH;

sau

- (2) se selectează două aerodromuri de rezervă la destinație.

- (c) Planificarea minimelor pentru un aerodrom de rezervă la destinație, aerodrom izolat, aerodrom de rezervă pentru alimentarea pe rută (ERA de alimentare), aerodrom de rezervă pe rută (ERA)

Operatorul nu selectează un aerodrom pentru unul dintre aceste scopuri decât dacă rapoartele și/sau prognozele meteorologice corespunzătoare indică faptul că, în perioada care începe cu o oră înainte și se termină cu o oră după timpul estimat de sosire la

aerodrom, condițiile meteorologice vor fi conforme cu sau peste limitele minime pentru planificarea zborului din Tabelul 1.

Tabelul 1: Planificarea minimelor

Aerodrom de rezervă la destinație, aerodrom izolat de destinație, aerodrom de alimentare ERA și aerodrom de rezervă pe rută

Tipul de apropiere	Planificarea minimelor
CAT II și III	CAT I RVR
CAT I	NPA RVR/VIS Plafonul este egal sau superior MDH
NPA	NPA RVR/VIS + 1 000 m Plafonul este egal sau superior MDH + 200 ft
Circling	Circling

CAT.OP.MPA.186 Planificarea minimelor pentru zborurile IFR — elicoptere

- (a) Planificarea minimelor pentru aerodromul (aerodromurile) de rezervă pentru decolare

Operatorul nu selectează un aerodrom sau o zonă de aterizare ca aerodrom de rezervă pentru decolare decât dacă rapoartele și/sau prognozele meteorologice corespunzătoare indică faptul că, în perioada care începe cu o oră înainte și se termină cu o oră după timpul estimat de sosire la aerodromul de rezervă pentru decolare, condițiile meteorologice vor fi conforme cu sau peste minimele aplicabile pentru aterizare în conformitate cu CAT.OP.MPA.110. Plafonul este luat în considerare atunci când singurele operațiuni de apropiere disponibile sunt operațiunile NPA. Orice limitare legată de operațiunile OEI se ia în considerare.

- (b) Planificarea minimelor pentru aerodromul la destinație și aerodromul (aerodromurile) de rezervă la destinație

Operatorul nu selectează aerodromul la destinație și/sau aerodromul (aerodromurile) de rezervă la destinație decât dacă rapoartele și/sau prognozele meteorologice corespunzătoare indică faptul că, în perioada care începe cu o oră înainte și se termină cu o oră după timpul estimat de sosire la aerodrom sau la zona de operare, condițiile meteorologice vor fi conforme cu sau peste minimele aplicabile pentru planificarea zborurilor după cum urmează:

- (1) cu excepția cazului prevăzut la CAT.OP.MPA.181 litera (d), planificarea minimelor pentru aerodromul de destinație este:
 - (i) RVR/VIS specificate în conformitate cu CAT.OP.MPA.110; și
 - (ii) pentru operațiuni NPA, plafonul norilor este egal sau superior MDH;
- (2) planificarea minimelor pentru aerodromul (aerodromurile) de rezervă la destinație este precizată în Tabelul 1.

Tabelul 1: Planificarea minimelor pentru aerodromul de rezervă la destinație

Tipul de apropiere	Planificarea minimelor
CAT II și III	CAT I RVR
CAT I	CAT I + 200 ft / 400 m vizibilitate
NPA	NPA RVR/VIS + 400 m Plafonul este egal sau superior MDH + 200ft

CAT.OP.MPA.190 Depunerea planului de zbor ATS

- (a) Dacă nu se depune un plan de zbor ATS deoarece acest lucru nu este cerut de reglementările aeronautice ce au legătură cu regulile aerului, se păstrează informații adecvate care să permită alertarea serviciilor pentru activare în caz de nevoie.
- (b) Dacă se operează într-o zonă de unde depunerea unui plan de zbor ATS este imposibilă, acesta se transmite cât mai curând posibil după decolare de către comandant sau operator.

CAT.OP.MPA.195 Realimentarea/extragerea combustibilului pe durata îmbarcării, a debarcării sau în timpul cât pasagerii se află la bordul aeronavei

- (a) Nicio aeronavă nu este realimentată/din nicio aeronavă nu se extrage combustibil de aviație sau combustibil de tip fracțiune largă, sau un amestec din aceste tipuri de combustibil, pe durata îmbarcării sau a debarcării pasagerilor sau când aceștia se află la bordul aeronavei.
- (b) Pentru toate celelalte tipuri de combustibil, 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.

CAT.OP.MPA.200 Realimentarea/extragerea combustibilului de tip fracțiune largă

Realimentarea/extragerea combustibilului de tip fracțiune largă are loc doar dacă operatorul a stabilit proceduri adecvate, având în vedere riscul utilizării combustibilului de tip fracțiune largă.

CAT.OP.MPA.205 Împingere și tractare — avioane

Procedurile de împingere și tractare instituite de operator sunt conforme cu standardele și procedurile corespunzătoare din domeniul aviației.

CAT.OP.MPA.210 Membrii de echipaj la posturi

(a) Membrii echipajului de zbor

- (1) În timpul decolării și aterizării, fiecare membru al echipajului de zbor care trebuie să fie prezent în compartimentul echipajului de zbor se află la postul său.
- (2) În timpul tuturor celorlalte faze ale zborului, fiecare membru al echipajului de zbor care trebuie să fie prezent în compartimentul echipajului de zbor rămâne la postul său, cu excepția situației în care absența sa este necesară pentru îndeplinirea atribuțiilor legate de operațiunea respectivă sau pentru necesități fiziologice, cu condiția ca cel puțin un pilot calificat în mod corespunzător să rămână la comenzile avionului în orice moment.
- (3) În timpul tuturor fazelor zborului, fiecare membru al echipajului de zbor care trebuie să fie prezent în compartimentul echipajului de zbor rămâne 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 se manifestă o stare de oboseală neașteptată, se poate utiliza o procedură de odihnă controlată, organizată de comandant, atunci când volumul de muncă permite acest lucru. Perioada de odihnă controlată în acest caz nu se consideră în niciun caz ca fiind parte a unei perioade de odihnă în vederea calculării limitărilor timpului de zbor, nici nu se utilizează pentru a justifica o prelungire a perioadei de serviciu.

(b) Membrii echipajului de cabină

În timpul fazelor critice ale zborului, fiecare membru al echipajului de cabină rămâne la postul său și nu efectuează alte activități în afara celor necesare operării aeronavei în condiții de siguranță.

CAT.OP.MPA.215 Folosirea căștii— avioane

- (a) Fiecare membru al echipajului de zbor care trebuie să fie prezent la postul său în compartimentul pentru echipajul de zbor poartă o cască sau un dispozitiv echivalent. Casca se folosește ca dispozitiv principal pentru comunicații verbale cu ATS:

(1) la sol:

- (i) când primesc autorizarea de plecare din partea ATC prin intermediul comunicațiilor verbale; și
- (ii) când motoarele sunt pornite;

(2) în zbor:

- (i) sub altitudinea de tranziție; sau
 - (ii) 10 000 ft, oricare dintre acestea este mai mare;
- și

- (3) ori de câte ori comandantul consideră că este necesar.
- (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.

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 sau un dispozitiv echivalent și o/îl folosește ca dispozitiv principal pentru comunicații verbale cu ATS.

CAT.OP.MPA.220 Mijloace de asistență pentru evacuarea de urgență

Operatorul stabilește proceduri prin care să se asigure că, înainte de rulajul la sol, decolare și aterizare și atunci când este sigur și posibil, să fie armat un mijloc de asistare cu detașare automată pentru evacuarea de urgență.

CAT.OP.MPA.225 Scaunele, centurile de siguranță și hamurile de siguranță

- (a) Membrii echipajului
 - (1) În timpul decolării și aterizării și ori de câte ori comandantul consideră necesar pentru siguranța zborului, fiecare membru al echipajului este asigurat în mod corespunzător cu toate centurile și hamurile de siguranță cuplate la postul său.
 - (2) În timpul altor faze ale zborului, fiecare membru al echipajului de zbor prezent în compartimentul echipajului de zbor menține centurile de siguranță cuplate atunci când se află la postul său.
- (b) Pasageri
 - (1) Înainte de decolare și aterizare și în timpul rulajului la sol, precum și ori de câte ori consideră necesar pentru siguranța zborului, 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 hamul de siguranță atașată (atașat) în mod corespunzător.
 - (2) Operatorul trebuie să prevadă ocuparea unui scaun al aeronavei de către mai mult de o persoană care poate fi permisă doar pe anumite scaune. Comandantul se asigură că ocuparea unui scaun al avionului de către mai mult de o persoană are loc 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.

CAT.OP.MPA.230 Asigurarea cabinei pasagerilor și a bucătăriei (bucătăriilor)

- (a) Operatorul stabilește proceduri prin care să asigure că, înainte de rulajul la sol, decolare și aterizare, toate ieșirile și căile de evacuare sunt libere.

- (b) Comandantul se asigură că înainte de decolare și aterizare și ori de câte ori este considerat necesar, din motive de siguranță, toate echipamentele și bagajele sunt asigurate în mod corespunzător.

CAT.OP.MPA.235 Vestele de salvare — elicoptere

Operatorul stabilește proceduri pentru a se asigura că, la operarea unui elicopter deasupra apei în clasa 3 de performanță, durata zborului și condițiile de zbor sunt luate în considerare înainte de a decide purtarea vestelor de salvare de către toți ocupanții.

CAT.OP.MPA.240 Fumatul la bord

Comandantul nu permite fumatul la bord:

- (a) ori de câte ori este considerat necesar pentru siguranța zborului;
- (b) pe durata alimentării cu combustibil și a extragerii combustibilului din aeronavă;
- (c) atâta timp cât avionul se află pe sol, cu excepția cazului în care operatorul a instituit proceduri pentru reducerea riscului pe durata operațiunilor la sol;
- (d) în afara zonelor desemnate pentru fumat, pe culoarul (culoarele) de trecere și în toaletă (toalete);
- (e) în compartimentele de marfă și/sau în alte zone în care se transportă marfă care nu este depozitată în containere rezistente la foc sau acoperită cu materiale rezistente la foc; și
- (f) în acele zone ale compartimentului pentru pasageri în care se furnizează oxigen.

CAT.OP.MPA.245 Condiții meteorologice — toate aeronavele

- (a) În cazul unui zbor IFR, comandantul:
 - (1) inițiază decolarea; sau
 - (2) continuă zborul dincolo de punctul de la care se aplică un plan de zbor revizuit în cazul unei replanificări în timpul zborului, numai când

sunt disponibile informații care indică faptul că, la momentul sosirii, condițiile meteorologice preconizate la aerodromul (aerodromurile) de destinație și/sau de rezervă necesar(e) sunt conforme cu sau superioare minimelor de planificarea a zborului.
- (b) Comandantul continuă un zbor IFR către aerodromul de destinație planificat numai atunci când cele mai recente informații disponibile indică faptul că, la timpul de sosire estimat, condițiile meteorologice preconizate la aerodromul de destinație sau cel puțin la un aerodrom de rezervă la destinație sunt egale sau superioare minimelor de operare aplicabile ale aerodromului.

- (c) În timpul unui zbor VFR, comandantul nu trebuie să inițieze decolarea decât în cazul în care rapoartele meteorologice și/sau prognozele corespunzătoare indică faptul că, de-a lungul acelei părți a rutei care urmează să fie parcursă în condiții VFR, condițiile meteorologice vor fi, la momentul corespunzător, egale sau superioare limitelor VFR.

CAT.OP.MPA.246 Condiții meteorologice — avioane

Pe lângă CAT.OP.MPA.245 privind zborurile în condiții IFR cu avioane, comandantul continuă zborul doar dincolo de:

- (a) punctul de decizie, atunci când se folosește procedura pentru rezerva de rută redusă (RCF); sau
- (b) punctul predeterminat, atunci când se folosește procedura punctului predeterminat (PDP),

atunci când sunt disponibile informații care indică faptul că la momentul sosirii condițiile meteorologice preconizate la aerodromul (aerodromurile) de destinație și/sau de rezervă necesar(e) sunt conforme sau superioare minimelor de operare aplicabile ale aerodromului.

CAT.OP.MPA.246 Condiții meteorologice — elicoptere

Pe lângă CAT.OP.MPA.245:

- (a) În timpul unui zbor VFR cu elicopterul operat deasupra apei fără a vedea țărmul, comandantul nu trebuie să inițieze decolarea decât în cazul în care rapoartele meteorologice și/sau prognozele corespunzătoare indică faptul că plafonul de nori va fi la peste 600 ft pe timp de zi sau 1 200 ft pe timp de noapte.
- (b) Fără a aduce atingere literei (a), în cazul zborurilor între helipunți aflate în spațiul aerian din clasa G în care sectorul de deasupra apei este de mai puțin de 10 NM, zborurile VFR se pot desfășura dacă limitele sunt egale sau superioare următoarelor:

Tabelul 1: Minimele pentru zborul între helipunți din spațiul aerian de clasa G

	Zi		Noapte	
	Înălțime*	Vizibilitate	Înălțime*	Vizibilitate
Un singur pilot	300 ft	3 km	500 ft	5 km
Doi piloți	300 ft	2 km **	500 ft	5 km ***

*: Baza norului este de natură să permită zborul la înălțimea specificată, sub și fără nori.

**: Elicopterele pot fi operate cu o vizibilitate în zbor de până la 800 m, cu condiția ca destinația sau o structură intermediară să fie vizibilă continuu.

***: Elicopterele pot fi operate cu o vizibilitate în zbor de până la 1 500 m, cu condiția ca destinația sau o structură intermediară să fie vizibilă continuu.

- (c) Zborul cu elicopterul către o helipunte sau o FATO înaltă se operează când media vitezei vântului la helipunte sau FATO înaltă este raportată ca fiind sub 60 kt.

CAT.OP.MPA.250 Gheață și alți contaminanți – Proceduri de sol

- (a) Operatorul stabilește proceduri care trebuie urmate în cazul în care sunt necesare operațiuni de degivrare și antigivrare la sol, precum și inspecții ale aeronavei pentru operarea în siguranță a acestora.
- (b) Comandantul nu trebuie să inițieze decolarea aeronavei decât atunci când suprafețele exterioare sunt curățate 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.

CAT.OP.MPA.250 Gheață și alți contaminanți – Proceduri în zbor

- (a) Operatorul stabilește proceduri pentru zboruri la care există sau pot apărea condiții de givraj.
- (b) Comandantul nu începe zborul și nici nu zboară intenționat în condiții de givraj existente sau posibile decât în cazul în care aeronava este certificată și echipată pentru a face față unor asemenea condiții.
- (c) Dacă givrajul depășește intensitatea pentru care aeronava este certificată sau dacă o aeronavă necertificată pentru zbor în condiții de givraj întâlnește condiții de givraj, comandantul părăsește fără întârziere zona cu condiții de givraj, printr-o modificare de nivel și/sau rută, declarând, dacă este necesar, o urgență la ATC.

CAT.OP.MPA.260 Aproximarea cu combustibil și lubrifiant

Comandantul nu inițiază un zbor sau 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 și lubrifiant pentru a încheia zborul în siguranță, luând în considerare condițiile de operare prevăzute.

CAT.OP.MPA.265 Condițiile de decolare

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

- (a) în conformitate cu informațiile disponibile, condițiile meteorologice, la aerodrom sau la zona de operare, și starea pistei sau a FATO, care urmează să fie utilizată, nu trebuie să împiedice decolarea și plecarea în siguranță; și
- (b) minimele de operare stabilite ale aerodromului sunt respectate.

CAT.OP.MPA.270 Altitudinile minime de zbor

Comandantul sau pilotul căruia i-a fost delegată conducerea zborului nu trebuie să zboare sub altitudinile minime specificate, cu excepția cazului în care acest lucru:

- (a) este necesar pentru decolare sau aterizare; sau
- (b) coborârea se face în conformitate cu procedurile aprobate de autoritatea competentă.

CAT.OP.MPA.275 Simularea situațiilor anormale în zbor

Operatorul se asigură că la transportul pasagerilor sau al încărcăturii, următoarele nu sunt simulate:

- (a) situații anormale sau de urgență care necesită aplicarea procedurilor în situații anormale și de urgență; sau
- (b) zborul în IMC prin mijloace artificiale.

CAT.OP.MPA.280 Managementul combustibilului în zbor — avioane

Operatorul stabilește o procedură prin care să asigure efectuarea controalelor și a managementului combustibilului în timpul zborului conform următoarelor criterii.

- (a) Controlul combustibilului în zbor
 - (1) Comandantul trebuie să se asigure că în timpul zborului combustibilul este controlat la intervale regulate. Combustibilul rămas trebuie să fie înregistrat și evaluat pentru:
 - (i) a compara consumul real cu cel planificat;

- (ii) a controla dacă există suficient combustibil rămas pentru finalizarea zborului în conformitate cu punctul (b); și
- (iii) a determina cantitatea estimată de combustibil rămasă la aerodromul de destinație.

(2) Trebuie să se înregistreze datele relevante privind combustibilul.

(b) Managementul combustibilului în zbor:

(1) Zborul trebuie să se deruleze în așa fel încât cantitatea de combustibil utilizabil rămasă la sosirea la aerodromul de destinație să nu fie mai mică decât:

- (i) cantitatea de combustibil de rezervă necesară plus rezerva finală de combustibil; sau
- (ii) rezerva finală de combustibil, în cazul în care nu este necesar un aerodrom de rezervă.

(2) În cazul în care, în urma unui control al combustibilului în zbor, cantitatea previzibilă de combustibil rămasă la sosirea la aerodromul de destinație este mai mică decât:

- (i) combustibilul de rezervă necesar plus rezerva finală de combustibil, comandantul trebuie să țină seama de condițiile de trafic și de operare de la aerodromul de destinație, de la aerodromul de rezervă la destinație și de la oricare alt aerodrom adecvat când ia decizia de a continua în direcția aerodromului de destinație sau de a devia de la rută pentru a putea realiza o aterizare în condiții de siguranță cu o cantitate de combustibil care nu trebuie să fie mai mică decât rezerva finală; sau
- (ii) rezerva finală de combustibil, dacă nu este necesar un aerodrom de rezervă, comandantul trebuie să ia măsurile necesare și să se îndrepte spre un aerodrom adecvat pentru a putea realiza o aterizare în condiții de siguranță cu o cantitate de combustibil care nu trebuie să fie mai mică decât rezerva finală.

(3) Comandantul declară starea de urgență atunci când cantitatea de combustibil utilizabil calculată la aterizare, la cel mai apropiat aerodrom adecvat unde poate fi realizată o aterizare în condiții de siguranță, este mai mică decât rezerva finală de combustibil.

(4) Condiții suplimentare pentru proceduri specifice

- (i) În cazul unui zbor în care se utilizează procedura RCF pentru a se îndrepta spre aerodromul de destinație 1, comandantul trebuie să se asigure că combustibilul utilizabil rămas la punctul de decizie este cel puțin totalul format din:

- (A) combustibilul pentru zborul de rută de la punctul de decizie la aerodromul de destinație 1;

- (B) rezerva de combustibil de rută egală cu 5 % din combustibilul pentru zborul de rută de la punctul de decizie la aerodromul de destinație 1;
 - (C) combustibilul de rezervă pentru aerodromul de destinație 1, în cazul în care este necesar un aerodrom de destinație 1; și
 - (D) rezerva finală de combustibil.
- (ii) În cazul unui zbor în care se utilizează procedura PDP pentru a ajunge la aerodromul de destinație, comandantul trebuie să se asigure că acel combustibil rămas la PDP este cel puțin totalul format din:
- (A) combustibilul pentru zborul de rută de la PDP la aerodromul de destinație;
 - (B) rezerva de rută de la PDP la aerodromul de destinație; și
 - (C) combustibil suplimentar.

CAT.OP.MPA.281 Managementul combustibilului în zbor — elicoptere

- (a) Operatorul stabilește o procedură prin care să asigure efectuarea controalelor și a managementului combustibilului în timpul zborului.
- (b) Comandantul trebuie să se asigure că acel combustibil l utilizabil rămas în zbor nu este mai mic decât cantitatea necesară pentru a ajunge la un aerodrom sau zonă de operare unde se poate efectua o aterizare în siguranță având rezerva finală de combustibil rămasă.
- (c) Comandantul declară starea de urgență atunci când cantitatea de combustibil utilizabil calculată la aterizare este mai mică decât rezerva finală de combustibil.

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 continuu oxigen suplimentar ori de câte ori altitudinea cabinei depășește 10 000 ft pentru o perioadă mai mare de 30 minute și ori de câte ori altitudinea cabinei este mai mare de 13 000 ft.

CAT.OP.MPA.290 Detectarea apropierii față de sol

Atunci când se detectează o apropiere nedorită față de sol, de către orice membru al echipajului de zbor sau de către un sistem de avertizare privind apropierea față de sol, pilotul care conduce zborul inițiază imediat acțiuni corective, pentru a se stabili condiții de zbor în siguranță.

CAT.OP.MPA.295 Utilizarea sistemului de evitare a coliziunii în zbor (ACAS) — avioane

- (a) Operatorul instituie proceduri care să asigure că atunci când ACAS este instalat și în stare de funcțiune, este utilizat în timpul zborului într-un mod care să permită afișajul măsurilor

de evitare a coliziunii (RA) pentru echipajul de zbor atunci când se detectează o apropiere nedorită de o altă aeronavă, în afara cazurilor în care blocarea modului RA folosind doar informațiile privind traficul aerian (TA) sau un sistem echivalent este impusă de către o procedură în condiții anormale sau din cauza condițiilor care limitează performanța.

(b) Atunci când ACAS detectează o RA:

- (1) pilotul care conduce zborul se conformează imediat indicațiilor RA, chiar dacă acestea intră în conflict cu o instrucțiune ATC, cu excepția cazului în care o astfel de acțiune pune în pericol siguranța aeronavei;
- (2) de îndată ce volumul de muncă al echipajului de zbor o permite, anunță unitatea ATC corespunzătoare în legătură cu orice RA care necesită o deviere de la instrucțiunea sau autorizarea curentă ATC; și
- (3) când conflictul se rezolvă, avionul:
 - (i) revine imediat la termenii instrucțiunii sau autorizării ATC menționate și ATC este anunțat în legătură cu manevra; sau
 - (ii) se conformează oricărei autorizări sau instrucțiuni ATC modificate emise.

CAT.OP.MPA.295 Utilizarea sistemului de evitare a coliziunii în zbor (ACAS) — elicoptere

Operatorul instituie proceduri care să asigure că atunci când ACAS este instalat și în stare de funcțiune, este utilizat în timpul zborului într-un mod care să permită afișajul TA.

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

Înainte de inițierea unei apropieri în vederea aterizării, comandantul se asigură că, în conformitate cu informațiile de care dispune, condițiile meteorologice pe aerodrom și starea pistei sau a FATO care urmează a fi utilizată nu ar împiedica o apropiere, o aterizare sau o întrerupere a apropierii în condiții de siguranță, având în vedere prevederile referitoare la performanță conținute în manualul de operațiuni.

CAT.OP.MPA.305 Inițierea și continuarea apropierii

- (a) Comandantul sau pilotul căruia i-a fost delegată conducerea zborului poate iniția o apropiere instrumentală indiferent de RVR/VIS.
- (b) În cazul în care valoarea RVR/VIS este mai mică decât minima aplicabilă, apropierea nu se continuă:
 - (1) sub 1 000 ft deasupra aerodromului; sau
 - (2) în segmentul de apropiere finală, în cazul în care DA/H sau MDA/H este mai mare de 1 000 ft deasupra aerodromului.

- (c) Atunci când RVR nu este disponibil, valorile RVR pot fi obținute prin conversia vizibilității raportate.
- (d) În cazul în care, după depășirea a 1 000 ft deasupra aerodromului, RVR/VIS se încadrează sub minima aplicabilă, apropierea poate fi continuată la DA/H sau MDA/H.
- (e) Apropierea poate fi continuată sub DA/H sau MDA/H, iar aterizarea poate fi finalizată, cu condiția ca referința vizuală necesară pentru tipul de operațiune de apropiere și pentru pista prevăzută să fie stabilită la DA/H sau MDA/H și să fie menținută.
- (f) RVR pentru zona de contact este în permanență controlată. În cazul în care este raportată și relevantă, distanța RVR la punctul de mijloc și de capăt este, de asemenea, controlată. Valoarea minimă a RVR este de 125 m pentru punctul de mijloc sau RVR necesar pentru zona de contact, atunci când această valoare este mai mică, și de 75 m pentru capătul pistei. Pentru avioanele echipate cu un ghidaj sau sistem de control, valoarea minimă a RVR pentru punctul de mijloc este de 75 m.

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

Operatorul stabilește proceduri operaționale prin care să se asigure că un avion utilizat pentru apropieri de precizie trece pragul pistei cu o marjă de siguranță, în conformația și atitudinea de aterizare.

CAT.OP.MPA.315 Raportarea orelor de zbor — elicoptere

Operatorul va pune la dispoziția autorității competente numărul orelor de zbor pentru fiecare elicopter operat pe parcursul anului calendaristic precedent.

CAT.OP.MPA.320 Categoriile de aeronave

- (a) Categoriile de aeronave se bazează pe viteza indicată la prag (V_{AT}) care este egală cu viteza de angajare (V_{SO}) multiplicată cu 1,3 sau V_{S1g} multiplicată cu 1,23 în configurația de aterizare la masa maximă certificată pentru aterizare. În cazul în care atât V_{SO} și V_{S1g} sunt disponibile, se utilizează cea mai mare V_{AT} rezultată.
- (b) Se utilizează categoriile de aeronave indicate în tabelul de mai jos.

Tabelul 1: Categoria de avion corespunzătoare valorii V_{AT}

Categoria aeronavei	VAT
A	Sub 91 kts
B	De la 91 la 120 kts
C	De la 121 la 140 kts

Anexa IV. „Partea CAT”

D	De la 141 la 165 kts
E	De la 166 la 210 kts

- (c) Configurația de aterizare care trebuie să fie luată în considerare este cea definită în manualul de operațiuni.
- (d) Operatorul poate impune o masă la aterizare mai scăzută pentru determinarea V_{AT} , în cazul în care autoritatea competentă aprobă acest lucru. O astfel de masă la aterizare mai scăzută este o valoare permanentă, independentă de schimbările care intervin în condițiile de operare de zi cu zi.

Capitolul C —

Performanțele aeronavei și limitările operaționale ale acesteia

Secțiunea 1 — Avioane

Capitolul 1 — Cerințe generale

CAT.POL.A.100 Clase de performanță

- (a) Avionul se operează în conformitate cu cerințele clasei de performanță aplicabile.
- (b) Atunci când nu se poate demonstra conformitatea deplină cu cerințele din prezentul capitol din cauza caracteristicilor specifice de proiectare, operatorul trebuie să aplice standarde de performanță aprobate care să asigure un nivel de siguranță echivalent cu cel al capitolul corespunzător.

CAT.POL.A.105 Generalități

- (a) Masa avionului:
 - (1) la începutul decolării; sau
 - (2) în eventualitatea unei replanificări în timpul zborului la punctul de la care se aplică planul operațional de zbor revizuit,

nu este mai mare decât masa la care cerințele capitolul corespunzător pot fi respectate pentru zborul care trebuie să se efectueze. Se permit marje pentru reduceri de masă prevăzute pe parcursul desfășurării zborului și pentru largarea combustibilului.

- (b) Datele aprobate privind performanța incluse în AFM sunt folosite pentru a determina conformitatea cu cerințele capitolului corespunzător, completate, după cum este necesar, cu alte date după cum este prevăzut în capitolul relevant. Operatorul specifică alte 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 evita dubla aplicare a factorilor.
- (c) Se ține seama de configurarea avionului, de condițiile de mediu și de operarea sistemelor care au un efect negativ asupra performanței.

- (d) În scopul performanței, o pistă umedă, alta decât o pistă înierbată, poate fi considerată ca fiind uscată.
- (e) Operatorul ține seama de precizia graficelor atunci când se evaluează conformitatea cu cerințele de decolare ale capitolului aplicabil.

Capitolul 2 — Clasa A de performanță

CAT.POL.A.200 Generalități

- (a) Datele aprobate privind performanța din AFM se completează, după cum este necesar, cu alte date, în cazul în care datele aprobate privind performanțele din AFM sunt insuficiente în ceea ce privește aspecte precum:
 - (1) evaluarea condițiilor de operare negative preconizate în mod rezonabil, cum ar fi decolarea sau aterizarea pe piste contaminate, și
 - (2) considerarea defectării motorului în toate fazele de zbor.
- (b) Pentru cazul pistei ude și contaminate, sunt utilizate datele aprobate privind performanța determinate în conformitate cu standardele aplicabile privind certificarea avioanelor mari sau echivalente.
- (c) Folosirea altor date menționate la litera (a) și cerințele echivalente menționate la litera (b) se menționează în manualul de operațiuni.

CAT.POL.A.205 Decolarea

- (a) Masa la decolare nu depășește masa maximă specificată în AFM pentru altitudinea barometrică și temperatura ambiantă pe aerodromul de decolare.
- (b) La determinarea masei maxime admise la decolare se îndeplinesc următoarele cerințe:
 - (1) distanța accelerare-oprire nu depășește distanța accelerare-oprire (ASDA) disponibilă;
 - (2) distanța de decolare nu trebuie să depășească distanța de decolare disponibilă, cu o lungime a părții degajate care să nu depășească jumătate din distanța de rulare pentru decolare disponibilă (TORA);
 - (3) distanța de decolare nu trebuie să depășească TORA;
 - (4) se utilizează o singură valoare a V_1 în caz de abandonare sau continuare a decolării; și
 - (5) pe o pistă udă sau contaminată, masa la decolare nu trebuie să depășească masa permisă pentru o decolare de pe o pistă uscată, în aceleași condiții.
- (c) Atunci când se demonstrează conformitatea cu cerințele de la litera (b), trebuie să se țină seama de următoarele:
 - (1) altitudinea barometrică a aerodromului;

- (2) temperatura ambiantă a aerodromului;
- (3) starea suprafeței pistei și tipul suprafeței pistei;
- (4) declivitatea pistei în direcția de decolare;
- (5) nu mai mult de 50 % din componenta raportată a vântului de față sau nu mai puțin de 150 % din componenta raportată a vântului de coadă; și
- (6) reducerea, dacă este cazul, a lungimii pistei din cauza alinierii avionului înainte de decolare.

CAT.POL.A.210 Obstacolarea la decolare

- (a) Traectoria reală de decolare se determină astfel încât avionul depășește toate obstacolele cu o distanță verticală de cel puțin 35 ft sau cu o distanță orizontală de cel puțin 90 m plus $0,125 \times D$, unde D este distanța orizontală străbătută de avion de la sfârșitul distanței de decolare disponibile (TODA) sau de la sfârșitul distanței de decolare, dacă este programată o întoarcere înainte de sfârșitul TODA. Pentru avioane cu o anvergură a aripii mai mică de 60 m, se poate utiliza o înălțime de trecere a obstacolelor egală cu jumătate din anvergura aripii avionului plus 60 m, plus $0,125 \times D$.
- (b) Atunci când se demonstrează conformarea cu cerințele de la litera (a):
 - (1) Se iau în considerare următoarele:
 - (i) masa avionului la începutul rulajului de decolare;
 - (ii) altitudinea barometrică a aerodromului;
 - (iii) temperatura ambiantă a aerodromului; și
 - (iv) nu mai mult de 50 % din componenta raportată a vântului de față sau nu mai puțin de 150 % din componenta raportată a vântului de coadă.
 - (2) Nu sunt permise schimbări ale traiectului până în punctul în care traiectul real de decolare a atins o înălțime egală cu jumătate din anvergura aripii, dar nu mai puțin de 50 ft deasupra elevației de la sfârșitul TORA. După aceea, până la o înălțime de 400 ft, se presupune că avionul este înclinat cu nu mai mult de 15°. Peste înălțimea de 400 ft, se pot programa unghiuri de înclinare mai mari de 15°, dar nu peste 25°.
 - (3) Orice parte a traiectului real de decolare în care avionul se înclină cu mai mult de 15° trece peste toate obstacolele aflate între distanțele orizontale specificate la literele (a), (b) punctele (6) și (7), de la prezentul punct, la o distanță verticală de cel puțin 50 ft.
 - (4) Operațiunile care aplică unghiuri de înclinare mărite de cel mult 20° între 200 ft și 400 ft sau de cel mult 30° peste 400 ft se efectuează în conformitate cu CAT.POL.A.240.

- (5) Se permit marje adecvate pentru efectul unghiului de înclinare asupra vitezelor de operare și a traiectului de zbor, inclusiv creșterile distanței rezultate din mărirea vitezelor de operare.
- (6) Pentru acele cazuri în care traiectul de zbor prevăzut nu necesită modificări ale rutei cu mai mult de 15°, operatorul nu trebuie să ia în considerare acele obstacole care au o distanță laterală mai mare de:
 - (i) 300 m, în cazul în care pilotul poate menține precizia de navigație cerută în zona în care sunt considerate obstacolele; sau
 - (ii) 600 m, pentru zboruri desfășurate în orice alte condiții.
- (7) Pentru acele cazuri în care traiectul de zbor prevăzut necesită modificări ale rutei cu mai mult de 15°, operatorul nu trebuie să ia în considerare acele obstacole care au o distanță laterală mai mare de:
 - (i) 600 m, în cazul în care pilotul poate menține precizia de navigație cerută în zona în care sunt considerate obstacolele; sau
 - (ii) 900 m, pentru zboruri desfășurate în orice alte condiții.
- (c) Operatorul stabilește proceduri de urgență pentru a satisface cerințele de la literele (a) și (b) și pentru a oferi o rută sigură, care să evite obstacolele, să permită avionului fie să respecte cerințele pentru zborul pe rută prevăzute în CAT.POL.A.215, fie să aterizeze la aerodromul de plecare sau la un aerodrom de decolare de rezervă.

CAT.POL.A.215 Zbor pe rută – un motor inoperant (OEI)

- (a) Datele privind traiectul de zbor pe rută (OEI) indicate în manualul de zbor al avionului, ținând cont de condițiile meteorologice preconizate pentru zbor, sunt conforme cu dispozițiile de la literele (b) sau (c) la toate punctele de-a lungul rutei. Traiectul real de zbor trebuie să aibă un gradient pozitiv la 1 500 ft deasupra aerodromului unde se preconizează că va avea loc aterizarea după defectarea motorului. În condiții meteorologice care impun folosirea sistemelor de protecție împotriva gheții, trebuie să se ia în considerare efectul utilizării acestora asupra traiectului real de zbor.
- (b) Gradientul traiectului real de zbor 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 NM), pe fiecare parte a rutei intenționate.
- (c) Traiectul real de zbor trebuie să permită avionului să-și continue zborul de la altitudinea de croazieră către un aerodrom pe care se poate efectua aterizarea în conformitate cu CAT.POL.A.225 sau CAT.POL.A.230, după caz. Traiectul real de zbor depășește pe verticală cu cel puțin 2000 ft solul și obstacolele aflate de-a lungul rutei, pe o distanță de 9,3 km (5 NM), pe fiecare parte a rutei intenționate în conformitate cu următoarele:
 - (1) se presupune că motorul se defectează în punctul cel mai critic de-a lungul rutei;
 - (2) se ține seama de efectele vântului asupra traiectului de zbor;

- (3) largarea combustibilului este admisă în măsura în care permite ajungerea la aerodrom cu cantitatea de combustibil de rezervă impusă, cu condiția aplicării unei proceduri sigure; și
- (4) aerodromul unde se presupune că va ateriza avionul după defectarea motorului trebuie să îndeplinească următoarele criterii:
 - (i) îndeplinirea cerințelor de performanță în funcție de masa de aterizare preconizată; și
 - (ii) rapoartele și/sau prognozele meteorologice, precum și rapoartele privind starea terenului indică faptul că se poate efectua o aterizare sigură la ora estimată pentru aterizare.
- (d) Operatorul mărește marjele de la literele (b) și (c) la 18,5 km (10 NM) atunci când precizia de navigație nu atinge cel puțin performanța de navigație necesară 5 (RNP5).

CAT.POL.A.220 Zbor pe rută – avioane cu trei sau mai multe motoare, din care două inoperante

- (a) În niciun punct de-a lungul rutei prevăzute, un avion cu trei sau mai multe motoare, zburând la viteza de croazieră cu toate motoarele în funcțiune și în condiții de temperatură standard cu vânt calm, nu se află la mai mult de 90 de minute depărtare de un aerodrom care îndeplinește cerințele de performanță aplicabile pentru masa la aterizare preconizată, cu excepția cazului în care avionul se conformează dispozițiilor de la literele (b)-(f).
- (b) Datele privind traiectul real de zbor pe rută cu două motoare inoperante trebuie să permită avionului să-și 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. Traiectul real de zbor depășește pe verticală cu cel puțin 2 000 ft solul și obstacolele aflate de-a lungul rutei, pe o distanță de 9,3 km (5 NM), pe fiecare parte a rutei intenționate. La altitudini și în condiții meteorologice care impun folosirea sistemelor de protecție împotriva gheții, se ia în considerare efectul utilizării acestora asupra traiectului real de zbor. În cazul în care precizia de navigație nu atinge cel puțin performanța de navigație necesară 5 (RNP5), operatorul trebuie să mărească marja indicată mai sus la 18,5 km (10 NM).
- (c) Se presupune că cele două motoare cedează în punctul cel mai critic al rutei, atunci când avionul, zburând la o viteză de croazieră cu toate motoarele în funcțiune, în condiții de temperatură standard cu vânt calm, se află la mai mult de 90 minute depărtare față de un aerodrom pentru care sunt îndeplinite cerințele de performanță aplicabile pentru masa la aterizare preconizată.
- (d) Traiectul real de zbor trebuie să aibă un gradient pozitiv la 1 500 ft deasupra aerodromului unde se preconizează că va avea loc aterizarea după defectarea celor două motoare.
- (e) Largarea combustibilului este admisă în măsura în care permite ajungerea la aerodrom cu cantitatea de combustibil de rezervă impusă, cu condiția aplicării unei proceduri sigure.

- (f) Masa preconizată a avionului în punctul în care se presupune că cele două motoare cedează nu trebuie să fie mai mică decât cea care ar include suficient combustibil pentru a ajunge la un aerodrom pe care se prevede aterizarea și pentru a ajunge acolo la o altitudine de cel puțin 1 500 ft direct deasupra zonei de aterizare, apoi să zboare orizontal timp de 15 minute.

CAT.POL.A.225 Aterizarea – aerodromuri de destinație și de rezervă

- (a) Masa de aterizare a avionului, determinată în conformitate cu 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.

CAT.POL.A.230 Aterizarea – piste uscate

- (a) Masa la aterizare a avionului, determinată în conformitate cu 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:
 - (1) pentru avioane propulsate cu motoare turboreactoare, în limita a 60 % din distanța de aterizare disponibilă (LDA); și
 - (2) pentru avioane propulsate cu motoare turbopropulsoare, în limita a 70 % din LDA.
- (b) Pentru proceduri de apropiere rapidă, operatorul folosește datele privind distanța de aterizare, la care se aplică factori de corecție în conformitate cu litera (a) după caz, pe baza unei înălțimi de survol de sub 60 ft, dar nu mai mică de 35 ft și se conformează prevederilor CAT.POL.A.245.
- (c) Pentru operațiuni de aterizare scurtă, operatorul folosește distanța de aterizare, la care se aplică factori de corecție în conformitate cu litera (a) și se conformează prevederilor CAT.POL.A.250.
- (d) În determinarea masei de aterizare, operatorul ține seama de următoarele:
 - (1) altitudinea aerodromului;
 - (2) nu mai mult de 50 % din componenta vântului de față sau nu mai puțin de 150 % din componenta vântului de coadă; și
 - (3) declivitatea pistei în direcția de decolare, dacă este mai mare de ± 2 %.
- (e) Pentru operarea unui avion, se ține cont de următoarele:
 - (1) avionul va ateriza pe pista cea mai favorabilă, în atmosferă calmă; și
 - (2) avionul va ateriza pe pista cu cea mai mare probabilitate de a fi atribuită pentru aterizare, luând în considerare viteza și direcția probabilă a vântului și caracteristicile

de manevrare a avionului la sol și ținând cont de alte condiții, cum ar fi mijloacele la aterizare și terenul.

- (f) În cazul în care un operator nu poate să respecte dispozițiile de la litera (e) punctul (1) pentru un aerodrom de destinație cu o singură pistă unde o aterizare depinde de componenta specificată a vântului, avionul poate fi operat, cu condiția să fie desemnate două aerodromuri de rezervă care să permită respectarea deplină a literelor (a)-(e). Înainte de inițierea unei apropieri pentru aterizare la aerodromul de destinație, comandantul verifică posibilitatea efectuării aterizării cu respectarea deplină a dispozițiilor de la literele (a)- (d) și CAT.POL.A.225.
- (g) În cazul în care un operator nu poate să respecte dispozițiile de la litera (e) punctul (2) pentru aerodromul de destinație, avionul este operat, cu condiția să fie desemnat un aerodrom de rezervă care să permită respectarea deplină a literelor (a)-(e).

CAT.POL.A.235 Aterizarea – piste ude și contaminate

- (a) Atunci când rapoartele și/sau prognozele meteorologice adecvate indică faptul că la ora estimată de sosire pista poate fi udă, LDA este de cel puțin 115 % din distanța de aterizare impusă, determinată în conformitate cu CAT.POL.A.230.
- (b) Atunci când rapoartele și/sau prognozele meteorologice indică faptul că la ora estimată de sosire pista poate fi contaminată, LDA este 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 echivalent, luându-se în considerare valoarea cea mai mare. Operatorul specifică în manualul de operațiuni dacă se aplică date echivalente privind distanța de aterizare.
- (c) O distanță de aterizare pe o pistă udă mai scurtă decât cea prevăzută la litera (a), dar nu mai mică decât cea prevăzută de CAT.POL.A.230 litera (a), poate fi folosită atunci când AFM include informații specifice suplimentare despre distanțe de aterizare pe piste ude.
- (d) O distanță de aterizare pe o pistă contaminată pregătită special, mai scurtă decât cea prevăzută la litera (b), dar nu mai mică decât cea prevăzută de CAT.POL.A.230 litera (a), poate fi folosită atunci când AFM include informații specifice suplimentare despre distanțe de aterizare pe piste contaminate.
- (e) Pentru literele (b), (c) și (d), criteriile de la CAT.POL.A.230 se aplică în consecință, cu excepția faptului că dispozițiile CAT.POL.A.230 litera (a) nu se aplică pentru litera (b) de mai sus.

CAT.POL.A.240 Aprobarea operațiunilor cu unghiuri de înclinare mărite

- (a) Pentru folosirea unghiurilor de înclinare mărite este nevoie de o aprobare prealabilă din partea autorității competente.
- (b) Pentru obținerea aprobării, operatorul face dovada îndeplinirii următoarelor condiții:

- (1) AFM conține date aprobate pentru creșterea necesară a vitezei de operare și date care să permită alegerea traiectului de zbor, ținând cont de unghiurile de înclinare și vitezele crescute;
- (2) pentru precizia navigației trebuie să fie disponibile repere vizuale;
- (3) minimele meteorologice și limitările referitoare la vânt trebuie să fie specificate pentru fiecare pistă; și
- (4) echipajul de zbor a acumulat cunoștințe în ceea ce privește ruta de zbor și procedurile care se folosesc în conformitate cu ORO.OPS.FC.

CAT.POL.A.245 Aprobarea procedurilor de apropiere rapidă

- (a) Procedurile de apropiere rapidă, folosind unghiuri de pantă de cel puțin 4,5° sau superioare și cu plafoane de nori sub 60 ft, dar nu mai mici de 35 ft, necesită aprobarea prealabilă din partea autorității competente.
- (b) Pentru obținerea aprobării, operatorul face dovada îndeplinirii următoarelor condiții:
 - (1) AFM precizează unghiul de pantă maxim aprobat, orice alte limitări, proceduri normale, anormale sau de urgență pentru apropierile rapide, precum și modificări ale datelor privind lungimea suprafeței în cazul utilizării criteriilor de apropiere rapidă;
 - (2) la fiecare aerodrom pe care urmează să se desfășoare proceduri de apropiere rapidă:
 - (i) este disponibil un sistem de referință corespunzător pentru panta de aterizare, care cuprinde cel puțin un sistem care indică panta de aterizare 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 planare și dirijare la pistă;
 - (C) referința vizuală minimă care trebuie cerută pentru la altitudinea de decizie (DH) și MDA;
 - (D) echipamentul disponibil la bord;
 - (E) calificarea pilotului și familiarizarea cu aerodromurile speciale;
 - (F) limitările și procedurile din AFM; și
 - (G) criteriile de întrerupere a aterizării.

CAT.POL.A.250 Aprobarea operațiunilor cu aterizare scurtă

- (a) Pentru operațiunile cu aterizare scurtă este nevoie de o aprobare prealabilă din partea autorității competente.
- (b) Pentru obținerea aprobării, operatorul face dovada îndeplinirii următoarelor condiții:
 - (1) distanța utilizată pentru calculul masei permise la aterizare poate consta în lungimea utilă a zonei sigure declarate, la care se adaugă LDA declarată;
 - (2) statul în care se află aerodromul a decis că există un interes public și o necesitate operațională pentru aceste operațiuni, motivate fie de distanța mare față de aeroport, fie de limitările fizice privind extinderea pistei;
 - (3) distanța verticală între traiectoria privirii pilotului și linia părții celei mai de jos a roților, cu avionul aflat pe panta normală de aterizare, nu depășește 3 metri;
 - (4) RVR/VIS minimă nu trebuie să fie mai mică de 1 500 m, iar limitările vântului trebuie specificate în manualul de operațiuni;
 - (5) experiența minimă a pilotului, cerințele de pregătire și familiarizarea cu aerodromuri speciale sunt specificate și îndeplinite;
 - (6) înălțimea de trecere peste începutul lungimii utile a zonei de siguranță declarate este 50 ft;
 - (7) utilizarea zonei sigure declarate este aprobată de statul pe teritoriul căruia se află aerodromul;
 - (8) lungimea utilă a zonei sigure declarate nu trebuie să depășească 90 m;
 - (9) lățimea zonei sigure declarate nu trebuie să fie mai mică decât dublul lățimii pistei sau dublul anvergurii, luându-se în considerare valoarea cea mai mare, centrată în prelungirea axului pistei;
 - (10) zona sigură declarată 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 sigură declarată în timp ce pista este utilizată pentru operațiuni de aterizare scurte;
 - (11) panta zonei sigure declarate nu trebuie să depășească 5 % în sus și 2 % în jos, în direcția de aterizare; și
 - (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.

Capitolul 3 — Clasa B de performanță

CAT.POL.A.300 Generalități

- (a) Operatorul nu operează un avion monomotor:
 - (1) pe timp de noapte; sau
 - (2) în condiții IMC, cu excepția situației în care se aplică reguli speciale VFR.
- (b) Operatorul tratează avioanele cu două motoare care nu respectă cerințele de urcare de la CAT.POL.A.340 ca avioane monomotor.

CAT.POL.A.305 Decolarea

- (a) Masa la decolare nu depășește masa maximă la decolare specificată în AFM pentru altitudinea barometrică și temperatura ambiantă pe aerodromul pe care urmează să se decoleze.
- (b) Distanța de decolare nefactorizată, specificată în AFM, nu depășește:
 - (1) atunci când este multiplicată cu un factor de 1,25, distanța de rulare pentru decolare disponibilă (TORA); sau
 - (2) atunci când este disponibilă distanța de oprire și/sau distanța de siguranță:
 - (i) TORA;
 - (ii) atunci când este multiplicată cu un factor de 1,15, distanța de rulare pentru decolare disponibilă (TODA); sau
 - (iii) atunci când este multiplicată cu un factor de 1,3, ASDA.
- (c) Atunci când se demonstrează conformitatea cu cerințele de la litera (b), operatorul trebuie să țină seama de următoarele:
 - (1) masa avionului la începutul rulajului de decolare;
 - (2) altitudinea barometrică a aerodromului;
 - (3) temperatura ambiantă a aerodromului;
 - (4) starea suprafeței pistei și tipul suprafeței pistei;
 - (5) declivitatea pistei în direcția de decolare; și

- (6) nu mai mult de 50 % din componenta raportată a vântului de față sau nu mai puțin de 150 % din componenta raportată a vântului de coadă.

CAT.POL.A.310 Obstacolarea la decolare – avioane multimotor

- (a) Traectoria de decolare a avioanelor cu două sau mai multe motoare se determină astfel încât avionul depășește toate obstacolele cu o distanță verticală de cel puțin 50 ft sau cu o distanță orizontală de cel puțin 90 m plus $0,125 \times D$, unde D este distanța orizontală străbătută de avion de la sfârșitul TODA sau de la sfârșitul distanței de decolare, dacă este programată o întoarcere înainte de sfârșitul TODA, cu excepția situațiilor prevăzute la literele (b) și (c). Pentru avioane cu o anvergură a aripii mai mică de 60 m, se poate utiliza o înălțime de trecere a obstacolelor egală cu jumătate din anvergura aripii avionului plus 60 m plus $0,125 \times D$. Se presupune că:
- (1) panta de decolare începe la o înălțime de 50 ft deasupra suprafeței de la capătul distanței de decolare prevăzute în 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) defectarea motorului critic apare în punctul de pe traiectul de decolare cu toate motoarele în funcțiune unde se estimează pierderea reperului vizual care permite evitarea obstacolelor;
 - (4) gradientul profilului de decolare de la 50 ft până la înălțimea presupusă la care apare defectarea motorului este egal cu gradientul mediu pentru urcare și tranziția spre configurația de rută cu toate motoarele în funcțiune, multiplicat cu un factor de 0,77; și
 - (5) gradientul profilului de decolare de la înălțimea atinsă în conformitate cu litera (a) punctul (4) până la terminarea profilului de decolare este egal cu gradientul de urcare pe rută OEI, indicat în AFM.
- (b) Pentru acele cazuri în care traiectul de zbor prevăzut nu necesită modificări ale rutei cu mai mult de 15°, operatorul nu trebuie să ia în considerare acele obstacole care au o distanță laterală mai mare de:
- (1) 300 m, în cazul în care zborul este efectuat în condiții care permit navigația vizuală sau atunci când sunt disponibile sisteme de navigație care permit pilotului să mențină traiectul de zbor cu aceeași precizie; sau
 - (2) 600 m, pentru zboruri desfășurate în orice alte condiții.
- (c) Pentru acele cazuri în care traiectul de zbor prevăzut necesită modificări ale rutei cu mai mult de 15°, operatorul nu trebuie să ia în considerare acele obstacole care au o distanță laterală mai mare de:
- (1) 600 m, pentru zboruri desfășurate în condiții care permit navigația vizuală; sau

- (2) 900 m, pentru zboruri desfășurate în orice alte condiții.
- (d) Atunci când se demonstrează conformitatea cu cerințele de la literele (a)-(c), operatorul trebuie să țină seama de următoarele:
 - (1) masa avionului la începutul rulajului de decolare;
 - (2) altitudinea barometrică a aerodromului;
 - (3) temperatura ambiantă a aerodromului; și
 - (4) nu mai mult de 50 % din componenta raportată a vântului de față sau nu mai puțin de 150 % din componenta raportată a vântului de coadă.

CAT.POL.A.315 Zbor de rută – avioane multimotor

- (a) Avionul, în condițiile meteorologice prognozate 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 unde pot fi îndeplinite cerințele de performanță.
- (b) Se presupune că, la momentul defectării motorului:
 - (1) avionul nu zboară la o altitudine mai mare decât altitudinea la care rata de urcare este egală cu 300 ft pe minut, cu toate motoarele operând în condițiile de putere maximă continuă specificate; și
 - (2) gradientul pe rută OEI este cel mai mare gradient de coborâre sau de urcare, după caz, mărit cu un gradient de 0,5 %, respectiv micșorat cu un gradient de 0,5 %.

CAT.POL.A.320 Zbor pe rută – avioane monomotor

- (a) Avionul, în condițiile meteorologice prognozate pentru zbor și în cazul defectării motorului, poate ajunge într-un loc unde se poate efectua o aterizare forțată în siguranță.
- (b) Se presupune că, la momentul defectării motorului:
 - (1) avionul nu zboară la o altitudine mai mare decât altitudinea la care rata de urcare este egală cu 300 ft pe minut, cu motorul operând în condițiile de putere maximă continuă specificate; și
 - (2) gradientul de rută presupus este cel mai mare gradient de coborâre, mărit cu un gradient de 0,5 %

CAT.POL.A.325 Aterizarea – aerodromuri de destinație și de rezervă

Masa de aterizare a avionului, determinată în conformitate cu 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.

CAT.POL.A.330 Aterizarea – piste uscate

- (a) Masa la aterizare a avionului, determinată în conformitate cu 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:
 - (1) altitudinea aerodromului;
 - (2) nu mai mult de 50 % din componenta vântului de față sau nu mai puțin de 150 % din componenta vântului de coadă;
 - (3) starea suprafeței pistei și tipul suprafeței pistei; și
 - (4) declivitatea pistei în direcția de aterizare.
- (b) Pentru proceduri de apropiere rapidă, operatorul folosește date privind distanța de aterizare, la care se aplică factori de corecție în conformitate cu litera (a) după caz, pe baza unei înălțimi de survol de sub 60 ft, dar nu mai mică de 35 ft și se conformează prevederilor CAT.POL.A.345.
- (c) Pentru operațiuni de aterizare scurtă, operatorul folosește distanța de aterizare la care se aplică factori de corecție în conformitate cu litera (a) și se conformează prevederilor CAT.POL.A.350.
- (d) Pentru operarea unui avion în conformitate cu literele (a)-(c), se presupune că:
 - (1) avionul va ateriza pe pista cea mai favorabilă, în atmosferă calmă; și
 - (2) avionul va ateriza pe pista cu cea mai mare probabilitate de a fi atribuită pentru aterizare luând în considerare viteza și direcția probabilă a vântului și caracteristicile de manevrare ale avionului la sol precum și alte condiții, cum ar fi mijloacele la aterizare și terenul.
- (e) În cazul în care un operator nu poate să respecte dispozițiile de la litera (d) punctul (2) pentru aerodromul de destinație, avionul este operat cu condiția să fie desemnat un aerodrom de rezervă care să permită respectarea deplină a literelor (a)-(d).

CAT.POL.A.335 Aterizarea – piste ude și contaminate

- (a) Atunci când rapoartele și/sau prognozele meteorologice adecvate indică faptul că la ora estimată de sosire pista poate fi udă, LDA este egală cu sau depășește distanța de aterizare impusă, determinată în conformitate cu CAT.POL.A.330, multiplicată cu un factor de 1,15.

- (a) Atunci când rapoartele și/sau prognozele meteorologice adecvate indică faptul că la ora estimată de sosire pista poate fi contaminată, distanța de aterizare nu depășește LDA. Operatorul specifică în manualul de operațiuni datele privind distanța de aterizare care se aplică.
- (c) O distanță de aterizare pe o pistă udă mai scurtă decât cea prevăzută la litera (a), dar nu mai mică decât cea prevăzută de CAT.POL.A.330 litera (a), poate fi folosită atunci când AFM include informații specifice suplimentare despre distanțe de aterizare pe piste ude.

CAT.POL.A.340 Cerințe privind panta de urcare la decolare și la aterizare

Operatorul unui avion cu două motoare îndeplinește următoarele cerințe privind panta de urcare la decolare și la aterizare.

- (a) Panta de urcare la decolare
 - (1) Toate motoarele în funcțiune
 - (i) Gradientul de urcare stabil după decolare trebuie să fie de cel puțin 4 %, cu:
 - (A) fiecare motor la puterea de decolare;
 - (B) trenul de aterizare scos, cu excepția situației în care trenul de aterizare poate fi escamotat în cel mult 7 secunde, caz în care poate fi considerat ca fiind escamotat;
 - (C) flapsurile aripilor în poziție (poziții) de decolare; și
 - (D) o viteză de ascensiune cel puțin egală cu cea mai mare dintre valorile 1,1 V_{MC} (viteza de control minimă pe sau în apropierea solului) și 1,2 V_{S1} (viteza limită sau viteza minimă în zbor stabilizat în configurație de aterizare).
 - (2) OEI
 - (i) Gradientul de urcare stabil la o altitudine de 400 ft deasupra suprafeței de decolare trebuie să fie măsurabil pozitiv cu:
 - (A) motorul critic inoperant și elicea acestuia în poziția de rezistență la înaintare minimă;
 - (B) motorul rămas la puterea de decolare;
 - (C) trenul de aterizare escamotat;
 - (D) flapsurile aripilor în poziție (poziții) de decolare; și
 - (E) o viteză de urcare egală cu cea realizată la 50 ft.
 - (ii) Gradientul de urcare stabil nu trebuie să fie mai mic de 0,75 % la o altitudine de 1 500 ft deasupra suprafeței de decolare, cu:

Anexa IV. „Partea CAT”

- (A) motorul critic inoperant și elicea acestuia în poziția de rezistență la înaintare minimă;
- (B) motorul rămas cel mult la puterea continuă maximă;
- (C) trenul de aterizare escamotat;
- (D) flapsurile aripilor escamotate; și
- (E) o viteză de urcare cel puțin egală cu $1,2 V_{S1}$.

(b) Panta de aterizare

(1) Toate motoarele în funcțiune

- (i) Gradientul de urcare stabil trebuie să fie de cel puțin 2,5 %, cu:
 - (A) nu mai mult decât puterea sau forța de tracțiune disponibilă la 8 secunde după acționarea 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 V_{REF} (viteza de referință la aterizare).

(2) 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 continuă maximă;
 - (C) trenul de aterizare escamotat;
 - (D) flapsurile aripilor escamotate; și
 - (E) o viteză de urcare cel puțin egală cu $1,2 V_{S1}$.

CAT.POL.A.345 Aprobarea procedurilor de apropiere rapidă

- (a) Procedurile de apropiere rapidă, folosind unghiuri de pantă de cel puțin $4,5^\circ$ sau superioare și cu plafoane de nori sub 60 ft, dar nu mai mici de 35 ft, necesită aprobarea prealabilă din partea autorității competente.
- (b) Pentru obținerea aprobării, operatorul face dovada îndeplinirii următoarelor condiții:

- (1) AFM precizează unghiul de pantă maxim aprobat, orice alte limitări, proceduri normale, anormale sau de urgență pentru apropierea rapide, precum și modificări ale datelor privind lungimea suprafeței în cazul utilizării criteriilor de apropiere rapidă;
- (2) la fiecare aerodrom pe care urmează să se desfășoare proceduri de apropiere rapidă:
 - (i) este disponibil un sistem de referință corespunzător pentru panta de aterizare, care cuprinde cel puțin un sistem care indică panta de aterizare vizuală;
 - (ii) minimele meteorologice sunt specificate; și
 - (iii) se țin seama de următoarele aspecte:
 - (A) poziția obstacolelor;
 - (B) tipul de referință pentru panta de planare și dirijare la pistă;
 - (C) referința vizuală minimă care trebuie cerută pentru DH și MDA;
 - (D) echipamentul disponibil la bord;
 - (E) calificarea pilotului și familiarizarea cu aerodromurile speciale;
 - (F) limitările și procedurile din AFM; și
 - (G) criteriile de întrerupere a aterizării.

CAT.POL.A.350 Aprobarea operațiunilor cu aterizare scurtă

- (a) Pentru operațiunile cu aterizare scurtă este nevoie de o aprobare prealabilă din partea autorității competente.
- (b) Pentru obținerea aprobării, operatorul face dovada îndeplinirii următoarelor condiții:
 - (1) distanța utilizată pentru calculul masei permise la aterizare poate consta în lungimea utilă a zonei sigure declarate, la care se adaugă LDA declarată;
 - (2) utilizarea zonei sigure declarate este aprobată de statul pe teritoriul căruia se află aerodromul;
 - (3) zona sigură declarată 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 sigură declarată în timp ce pista este utilizată pentru operațiuni de aterizare scurte;
 - (4) panta zonei sigure declarate nu trebuie să depășească 5 % în sus și 2 % în jos, în direcția de aterizare;
 - (5) lungimea utilă a zonei sigure declarate nu trebuie să depășească 90 m;

Anexa IV. „Partea CAT”

- (6) lăţimea zonei sigure declarate nu trebuie să fie mai mică decât dublul lăţimii pistei, centrată în prelungirea axului pistei;
- (7) înălţimea de trecere peste începutul lungimii utile a zonei de siguranţă declarate este de cel puţin 50 ft;
- (8) minimele meteorologice se specifică pentru fiecare pistă utilizată şi nu sunt inferioare celei mai mari valori ale minimelor VFR sau NPA;
- (9) experienţa pilotului, cerinţele de pregătire şi familiarizarea cu aerodromuri speciale sunt specificate şi îndeplinite;
- (10) condiţiile suplimentare, dacă sunt specificate de autoritatea competentă, luând în considerare caracteristicile tipului de avion, caracteristicile orografice în zona de apropiere, echipamentele de asistenţă pentru apropiere disponibile şi consideraţiile legate de apropierea /aterizarea întreruptă.

Capitolul 4 — Clasa C de performanță

CAT.POL.A.400 Decolarea

- (a) Masa la decolare nu depășește masa maximă la decolare specificată în AFM pentru altitudinea barometrică și temperatura ambiantă pe aerodromul de pe care urmează să se decoleze.
- (b) Pentru avioane pentru care datele privind lungimea suprafeței de decolare sunt indicate în AFM, care nu includ cazul defectării unui motor, distanța de la startul rulajului la decolare necesară pentru ca avionul să atingă o înălțime de 50 ft deasupra suprafeței, cu toate motoarele funcționând în condițiile de putere maximă de decolare specificate, multiplicată cu un factor de:
 - (1) 1,33 pentru avioane cu două motoare;
 - (2) 1,25 pentru avioane cu trei motoare; sau
 - (3) 1,18 pentru avioane cu patru motoare,nu depășește distanța de rulare pentru decolare (TORA) pe aerodromul de unde urmează să decoleze.
- (c) În cazul avioanelor pentru care datele privind lungimea suprafeței de decolare sunt indicate în AFM, care țin cont de cazul defectării unui motor, următoarele cerințe sunt respectate în conformitate cu specificațiile din AFM:
 - (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 decolare nu trebuie să depășească TORA,
 - (4) se utilizează o singură valoare a V_1 în caz de abandonare sau continuare a decolării și
 - (5) pe o pistă udă sau contaminată, masa la decolare nu trebuie să depășească masa permisă pentru o decolare de pe o pistă uscată, în aceleași condiții.
- (d) Se iau în considerare următoarele:
 - (1) altitudinea barometrică a aerodromului,
 - (2) temperatura ambiantă a aerodromului,
 - (3) starea suprafeței pistei și tipul suprafeței pistei,
 - (4) declivitatea pistei în direcția de decolare,

- (5) nu mai mult de 50 % din componenta raportată a vântului de față sau nu mai puțin de 150 % din componenta raportată a vântului de coadă, și
- (6) reducerea, dacă este cazul, a lungimii pistei din cauza alinierii avionului înainte de decolare.

CAT.POL.A.405 Obstacolarea la decolare

- (a) Traiectul real de decolare, cu OEI, este determinat astfel încât avionul depășește toate obstacolele la o distanță pe verticală de cel puțin 50 ft plus $0,01 \times D$ sau la o distanță pe orizontală de cel puțin 90 m plus $0,125 \times D$, unde D reprezintă distanța pe orizontală parcursă de avion de la sfârșitul TODA. Pentru avioane cu o anvergură a aripii mai mică de 60 m, se poate utiliza o înălțime de trecere a obstacolelor egală cu jumătate din anvergura aripii avionului plus 60 m plus $0,125 \times D$.
- (b) Panta de decolare începe la o înălțime de 50 ft deasupra suprafeței de la capătul distanței de decolare prevăzute în CAT.POL.A.405 litera (b) sau litera (c), după caz, și se sfârșește la o înălțime de 1 500 ft deasupra suprafeței.
- (c) Atunci când se demonstrează conformitatea cu cerințele de la litera (a), operatorul trebuie să țină seama de următoarele:
 - (1) masa avionului la începutul rulajului de decolare;
 - (2) altitudinea barometrică a aerodromului;
 - (3) temperatura ambiantă a aerodromului; și
 - (4) nu mai mult de 50 % din componenta raportată a vântului de față sau nu mai puțin de 150 % din componenta raportată a vântului de coadă.
- (d) Nu sunt permise modificări ale traiectului până în acel punct al traiectului real de zbor la 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 marje adecvate pentru efectul unghiului de înclinare asupra vitezelor de operare și a traiectului de zbor, inclusiv creșterile distanței rezultate din mărirea vitezelor de operare.
- (e) Pentru acele cazuri în care traiectul de zbor prevăzut nu necesită modificări ale rutei cu mai mult de 15° , operatorul nu trebuie să ia în considerare acele obstacole care au o distanță laterală mai mare de:
 - (1) 300 m, în cazul în care pilotul poate menține precizia de navigație cerută în zona în care sunt considerate obstacolele; sau
 - (2) 600 m, pentru zboruri desfășurate în orice alte condiții.

- (f) Pentru acele cazuri în care traiectul de zbor prevăzut necesită modificări ale rutei cu mai mult de 15°, operatorul nu trebuie să ia în considerare acele obstacole care au o distanță laterală mai mare de:
 - (1) 600 m, în cazul în care pilotul poate menține precizia de navigație cerută în zona în care sunt considerate obstacolele; sau
 - (2) 900 m, pentru zboruri desfășurate în orice alte condiții.
- (g) Operatorul stabilește proceduri de urgență pentru a satisface cerințele de la literele (a)-(f) și pentru a oferi o rută sigură, care să evite obstacolele și care să permită avionului să respecte cerințele pentru zborul pe rută ale CAT.POL.A.410 sau să aterizeze la aerodromul de plecare sau la un aerodrom de decolare de rezervă.

CAT.POL.A.410 Zbor pe rută – toate motoarele operante

- (a) Avionul, în condițiile meteorologice prognozate pentru zbor, în orice punct de pe traseul său sau de pe orice abatere planificată de la rută, poate atinge o viteză de urcare de cel puțin 300 ft pe minut, cu toate motoarele în funcțiune, în condițiile de putere maximă continuă specificate, la:
 - (1) altitudinile minime pentru un zbor sigur în fiecare etapă a rutei ce trebuie să fie parcursă în zbor sau a oricărei devieri planificate de la rută specificate sau calculate pe baza informațiilor conținute în manualul de operațiuni și
 - (2) altitudinile minime necesare pentru respectarea condițiilor prevăzute în CAT.POL.A.415 și 420, după caz.

CAT.POL.A.415 Zbor pe rută — OEI

- (a) Avionul, în condițiile meteorologice prognozate pentru zbor, în situația în care unul dintre motoare cedează în orice punct de pe rută sau de pe orice deviere planificată de la rută și cu condiția ca celălalt motor sau celelalte motoare să funcționeze în condițiile de putere maximă continuă specificate, poate 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 depășește obstacolele situate în culoarul de 9,3 km (5 NM) de fiecare parte a rutei intenționate, la o distanță verticală de cel puțin:
 - (1) 1 000 ft, atunci când rata de urcare este cel puțin egală cu zero; sau
 - (2) 2 000 ft, atunci când rata de urcare este mai mică decât zero.
- (b) Panta traiectului 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 defectarea unui motor.
- (c) Rata de urcare disponibilă a avionului se consideră ca fiind cu 150 ft pe minut mai mică decât rata brută de urcare specificată.

- (d) Marjele de la litera (a) se măresc la 18,5 km (10 NM), atunci când precizia de navigație nu atinge cel puțin RNP5.
- (e) Largarea combustibilului este admisă în măsura în care permite ajungerea la aerodrom cu cantitatea de combustibil de rezervă impusă, cu condiția aplicării unei proceduri sigure.

CAT.POL.A.420 Zbor pe rută – avioane cu trei sau mai multe motoare, din care două inoperante

- (a) în niciun punct de-a lungul rutei prevăzute, un avion cu trei sau mai multe motoare, zburând la viteza de croazieră cu toate motoarele în funcțiune și în condiții de temperatură standard cu vânt calm, nu se află la mai mult de 90 de minute depărtare de un aerodrom care îndeplinește cerințele de performanță aplicabile pentru masa la aterizare preconizată, cu excepția cazului în care avionul se conformează dispozițiilor de la literele (b)-(e).
- (b) Traiectul de zbor cu două motoare inoperante trebuie să permită avionului să-și continue zborul, în condițiile meteorologice prevăzute, depășind toate obstacolele din culoarul de 9,3 km (5 NM) de fiecare parte a rutei prevăzute, cu o distanță verticală de minimum 2 000 ft, până la un aerodrom pentru care sunt îndeplinite cerințele de performanță aplicabile pentru masa la aterizare prevăzută.
- (c) Se presupune că cele două motoare cedează în punctul cel mai critic al rutei, atunci când avionul, zburând la o viteză de croazieră cu toate motoarele în funcțiune, în condiții de temperatură standard cu vânt calm, se află la mai mult de 90 minute depărtare față de un aerodrom pentru care sunt îndeplinite cerințele de performanță aplicabile pentru masa la aterizare preconizată.
- (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 suficient combustibil pentru a ajunge la un aerodrom pe care se prevede aterizarea și pentru a ajunge acolo la o altitudine de cel puțin 450 m (1 500 ft) direct deasupra zonei de aterizare, apoi să zboare orizontal timp de 15 minute.
- (e) Rata de urcare disponibilă a avionului se consideră ca fiind cu 150 ft pe minut mai mică decât cea specificată.
- (f) Lățimea marginilor de la litera (b) se măresc la 18,5 km (10 NM), atunci când precizia de navigație nu atinge cel puțin RNP5.
- (g) Largarea combustibilului este admisă în măsura în care permite ajungerea la aerodrom cu cantitatea de combustibil de rezervă impusă, cu condiția aplicării unei proceduri sigure.

CAT.POL.A.425 Aterizarea – aerodromuri de destinație și de rezervă

Masa de aterizare a avionului, determinată în conformitate cu CAT.POL.A.105 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.430 Aterizarea – piste uscate

- (a) Masa la aterizare a avionului, determinată în conformitate cu 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:
- (1) altitudinea aerodromului;
 - (2) nu mai mult de 50 % din componenta vântului de față sau nu mai puțin de 150 % din componenta vântului de coadă;
 - (3) starea suprafeței pistei; și
 - (4) declivitatea pistei în direcția de aterizare.
- (b) Pentru operarea unui avion, se iau în considerare următoarele:
- (1) avionul va ateriza pe pista cea mai favorabilă, în atmosferă calmă; și
 - (2) avionul va ateriza pe pista cu cea mai mare probabilitate de a fi atribuită pentru aterizare, luând în considerare viteza și direcția probabilă a vântului și caracteristicile de manevrare a avionului la sol și ținând cont de alte condiții, cum ar fi mijloacele la aterizare și terenul.
- (c) În cazul în care un operator nu poate să respecte dispozițiile de la litera (b) punctul (2) pentru aerodromul de destinație, avionul este operat cu condiția să fie desemnat un aerodrom de rezervă care să permită respectarea deplină a literelor (a) și (b).

CAT.POL.A.435 Aterizarea – piste ude și contaminate

- (a) Atunci când rapoartele și/sau prognozele meteorologice adecvate indică faptul că la ora estimată de sosire pista poate fi udă, LDA este egală cu sau depășește distanța de aterizare impusă, determinată în conformitate cu CAT.POL.A.430 și multiplicată cu un factor de 1,15.
- (b) Atunci când rapoartele și/sau prognozele meteorologice adecvate indică faptul că la ora estimată de sosire pista poate fi contaminată, distanța de aterizare nu depășește LDA. Operatorul specifică în manualul de operațiuni datele privind distanța de aterizare care se aplică.

Secțiunea 2 — Elicoptere

Capitolul 1 — Cerințe generale

CAT.POL.H.100 Aplicabilitate

- (a) Elicopterele se operează în conformitate cu cerințele clasei de performanță aplicabile.
- (b) Elicopterele se operează în clasa 1 de performanță:
 - (1) dacă sunt operate către/de la aerodromuri sau zone de operare aflate într-un mediu aglomerat ostil, cu excepția cazului în care sunt operate către/de la o zonă de interes public (PIS) în conformitate cu CAT.POL.H.225; sau
 - (2) dacă au o MOPSC de peste 19 locuri, cu excepția cazului în care sunt operate către/de la o helipunte în clasa 2 de performanță în conformitate cu CAT.POL.H.305.
- (c) Cu excepția cazului în care litera (b) prevede altceva, elicopterele care au o MOPSC de 19 sau mai puțin, dar mai mult de nouă, se operează în clasa 1 sau 2 de performanță.
- (c) Cu excepția cazului în care litera (b) prevede altceva, elicopterele care au o MOPSC de nouă sau mai puțin, se operează în clasa 1, 2 sau 3 de performanță.

CAT.POL.H.105 Generalități

- (a) Masa elicopterului:
 - (1) la începutul decolării; sau
 - (2) în eventualitatea unei replanificări în timpul zborului la punctul de la care se aplică planul operațional de zbor revizuit,

nu este mai mare decât masa la care cerințele prezentei secțiuni pot fi respectate pentru zborul care trebuie să se execute, având în vedere reduceri de masă prevăzute pe parcursul desfășurării zborului, largarea combustibilului efectuându-se așa cum se prevede în cerința relevantă.
- (b) Datele aprobate privind performanța incluse în AFM sunt folosite pentru a determina conformitatea cu cerințele capitolului corespunzător, completate, după cum este necesar, cu alte date care pot fi acceptate de autoritate, după cum este prevăzut în cerințele relevante. Operatorul specifică alte astfel de 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 evita dubla aplicare a factorilor.

- (c) Atunci când se demonstrează conformarea deplină cu cerințele din prezenta secțiune corespunzătoare, se ține seama de:
- (1) masa elicopterului;
 - (2) configurația elicopterului;
 - (3) condițiile de mediu, în special:
 - (i) presiunea barometrică și temperatura;
 - (ii) vântul:
 - (A) cu excepția cazurilor prevăzute la (C), pentru cerințele referitoare la decolare, traiectoria de zbor la decolare și aterizare și cauzele datorate vântului vor constitui nu mai mult de 50 % din componenta raportată a vântului capului cu o componentă de 5 kts sau mai mult;
 - (B) atunci când decolarea sau aterizarea este permisă cu o componentă a vântului de coadă în AFM și în toate cazurile pentru traiectoria de zbor la decolare, se va lua în considerare nu mai puțin de 150 % din componenta raportată a vântului de coadă; și
 - (C) în cazul în care echipamentul de măsurare cu precizie a vântului permite măsurarea exactă a vitezei vântului la momentul decolării și aterizării, componentele 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.

CAT.POL.H.110 Evaluarea obstacolării

- (a) În sensul respectării cerințelor de evitare a obstacolelor, un obstacol, localizat după FATO în traiectoria de decolare sau în traiectoria de apropiere întreruptă, trebuie să fie luat în considerare dacă distanța sa laterală față de cel mai apropiat punct de pe suprafața aflată pe traiectoria intenționată de zbor nu este mai mică decât:
- (1) Pentru operațiuni VFR:
 - (i) jumătate din minimul lățimii definită în AFM — sau, atunci când nu este definită lățimea, „0,75 x D”, unde D este cea mai mare dimensiune a elicopterului când rotoarele sunt în funcțiune;
 - (ii) plus, cea mai mare valoare „0,25 x D” sau „3 m”;
 - (iii) plus:

(A) $0,10 \times$ distanța DR pentru operațiuni VFR pe timp de zi; sau

(B) $0,15 \times$ distanța DR pentru operațiuni VFR pe timp de noapte.

(2) Pentru operațiuni IFR:

(i) „ $1.5 \times D$ ” sau 30 m, oricare din ele este mai mare, plus:

(A) $0,10 \times$ distanța DR pentru operațiuni IFR cu dirijarea cursului precisă;

(B) $0,15 \times$ distanța DR pentru operațiuni IFR cu dirijarea cursului standard i;
sau

(C) $0,30 \times$ distanța DR pentru operațiuni IFR fără dirijarea cursului.

(ii) Dacă se are în vedere traiectoria de zbor pentru apropierea întreruptă, divergența zonei de evaluare a obstacolelor se aplică doar la capătul distanței de decolare disponibile.

(3) Pentru operațiunile cu decolarea inițială executată la vedere și trecută apoi în IFR/IMC la un punct de tranziție, criteriile specificate la 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 poate fi localizat înaintea capătului distanței necesare la decolare (TODRH) pentru elicopterele care operează în clasa 1 de performanță sau înainte de punctul definit după decolare (DPATO) pentru elicopterele care operează în clasa 2 de performanță.

(b) Pentru decolările care utilizează procedura de rezervă în sensul respectării cerințelor referitoare la evitarea obstacolelor, un obstacol, localizat în zona de rezervă, este luat în considerare dacă distanța sa laterală față de cel mai apropiat punct de pe suprafața sub traiectoria de zbor intenționată este mai mică de:

(1) jumătate din minimul lățimii definite în AFM sau, dacă lățimea nu este definită, „ $0,75 \times D$ ”;

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

(3) plus:

(i) pentru operațiuni VFR pe timp de zi, $0,10 \times$ distanța parcursă din spatele FATO, sau

(i) pentru operațiuni VFR pe timp de noapte, $0,15 \times$ distanța parcursă din spatele FATO.

(c) Obstacolele pot fi ignorate dacă sunt situate la o distanță mai mare de:

(1) $7 \times$ raza rotorului (R), pentru operațiunile pe timp de zi, dacă pe parcursul urcării se asigură acuratețea de navigație prin referința la reperele vizuale corespunzătoare;

Anexa IV. „Partea CAT”

- (2) 10 x R, pentru operațiunile pe timp de noapte, dacă pe parcursul urcării se asigură acuratețea de navigație prin referința la reperele vizuale corespunzătoare;
- (3) 300 m, în cazul în care acuratețea de navigație poate fi asigurată în baza unor sisteme de navigație corespunzătoare; sau
- (4) 900 m în toate celelalte cazuri.

Capitolul 2 — Clasa 1 de performanță

CAT.POL.H.200 Generalități

Elicopterele care desfășoară operațiuni din clasa 1 de performanță sunt certificate drept elicoptere din Categoria A sau echivalent.

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 este de așa natură încât:
 - (1) să dea posibilitatea întreruperii decolării și aterizării pe FATO în cazul confirmării defectării unui motor critic la sau înainte de punctul de decizie pentru decolare (TDP);
 - (2) distanța necesară pentru decolarea întreruptă (RTODRH) nu depășește distanța disponibilă pentru decolare întreruptă (RTODAH); și
 - (3) TODRH nu depășește distanța disponibilă pentru decolare (TODAH).
 - (4) Fără a aduce atingere literei (b) punctul (3), TODRH poate depăși TODAH, cu condiția că elicopterul cu instalația de forță inoperantă la TDP, în timpul continuării decolării, poate să depășească toate obstacolele până la sfârșitul distanței de decolare necesare cu o marjă verticală de minim 10,7 m (35 ft).
- (c) Atunci când se asigură conformarea cu literele (a) și (b), se iau în considerare parametrii corespunzători specificați la CAT.POL.H.105 litera (c) de la aerodromul sau zona de operare de plecare.
- (d) Secțiunea de decolare până la și inclusiv TDP se execută în dependență de suprafața terenului, astfel încât să poată fi executată o decolare întreruptă.
- (e) Pentru executarea unei decolări utilizând procedura de rezervă sau tranziția laterală, cu motorul critic inoperant sau înainte de TDP, toate obstacolele din zona de rezervă (tranziție laterală) sunt depășite asigurând o marjă corespunzătoare.

CAT.POL.H.210 Traectoria la decolare

- (a) De la capătul TODRH cu motorul critic inoperant la TDP:
 - (1) Masa de decolare este astfel încât traiectoria de decolare cu un motor inoperant asigură o evitare a obstacolelor pe verticală deasupra tuturor obstacolelor care se află

pe panta de urcare, dar nu mai jos de 10,7 m (35 ft) pentru operațiuni în condiții VFR și 10,7 m (35 ft) + $0.01 \times \text{distanța DR}$ pentru operațiuni în condiții IFR. Se iau în considerare doar obstacolele specificate în CAT.POL.H.110.

- (2) Dacă se efectuează o schimbare de direcție mai mare de 15° , pentru a îndeplini cerințele de evitare a obstacolelor, se va ține cont corespunzător de efectul unghiului de înclinare. Acest viraj nu va fi inițiat înaintea atingerii înălțimii de 61 m (200 ft) deasupra suprafeței de decolare, cu excepția cazului în care este permis, făcând parte dintr-o procedură aprobată în AFM.
- (b) Atunci când se asigură conformarea cu litera (a), se iau în considerare parametrii corespunzători specificați la CAT.POL.H.105 litera (c) de la aerodromul sau zona de operare de plecare.

CAT.POL.H.215 Zbor pe rută – motor critic inoperant

- (a) Masa elicopterului și traiectul de zbor pe ruta cu un motor inoperant și în condițiile meteorologice preconizate pentru zbor trebuie să permită conformarea cu punctele (1), (2) sau (3):
 - (1) Când se intenționează ca, în orice moment, zborul să fie efectuat fără contact vizual cu suprafața, masa elicopterului permite o viteză de ascensiune de cel puțin 50 ft/minut cu motorul critic inoperant la o altitudine de cel puțin 300 m (1 000 ft), sau 600 m (2 000 ft) în zone muntoase, deasupra tuturor obstacolelor întâlnite pe rută sau pe o distanță de 9,3 km (5 NM) pe ambele părți laterale ale traiectoriei de zbor.
 - (2) Dacă se intenționează ca zborul să fie executat fără contact vizual cu suprafața, traiectoria de zbor permite elicopterului continuarea zborului de la altitudinea de croazieră până la o înălțime de 300 m (1 000 ft) deasupra locului de aterizare, unde poate fi efectuată o aterizare în conformitate cu prevederile 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, deasupra tuturor obstacolelor întâlnite pe rută sau pe o distanță de 9,3 km (5 NM) pe ambele părți laterale ale acesteia. Pot fi folosite tehnici aferente curenților descendenți.
 - (3) Dacă se intenționează ca zborul să fie executat în VMC având contact vizual cu suprafața, traiectoria de zbor permite elicopterului să continue zborul de la altitudinea de croazieră până la o înălțime de 300 m (1 000 ft) deasupra zonei de aterizare pe care se poate efectua o aterizare în conformitate cu CAT.POL.H.220, fără a zbura, în orice moment al zborului, sub altitudinea minimă corespunzătoare de zbor. Trebuie luate în considerare obstacolele care se află la 900 m pe ambele părți ale rutei.
- (b) Când se demonstrează conformitatea cu litera (a) punctul (2) sau litera (a) punctul (3):
 - (1) se presupune că motorul critic se defectează în punctul cel mai critic de-a lungul rutei;
 - (2) se ține seama de efectele vântului asupra traiectului de zbor;

- (3) largarea combustibilului este planificată să aibă loc în măsura în care permite ajungerea la aerodrom sau la zona de operare cu cantitatea de combustibil de rezervă impusă și folosind o procedură sigură; și
 - (4) largarea combustibilului nu este planificată sub 1 000 ft deasupra solului.
- (c) Dacă acuratețea de navigație nu poate fi atinsă pentru 95 % din timpul total de zbor, atunci lățimea marginilor din litera (a) punctele (1) și (2) se mărește la 18,5 km (10 NM).

CAT.POL.H.220 Aterizarea

- (a) Masa de aterizare a elicopterului, estimată la momentul aterizării, nu va depăși masa maximă specificată în AFM pentru procedurile care urmează a fi utilizate.
- (b) În cazul defectării motorului critic la oricare punct sau înaintea punctului 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 specificate în CAT.POL.H.110.
- (c) În cazul defectării motorului critic la sau după LDP, este posibilă:
 - (1) depășirea tuturor obstacolelor de pe traiectoria de apropiere; și
 - (2) aterizarea și oprirea în FATO.
- (d) Atunci când se asigură conformarea cu literele (a)-(c), se iau în considerare parametrii corespunzători specificați la CAT.POL.H.105 litera (c) pentru momentul estimat pentru aterizarea la aerodromul de destinație, zona de operare, sau cele de rezervă, dacă este necesar.
- (e) Porțiunea de aterizare de la LDP până la contactul cu platforma de aterizare se execută vizual cu suprafața.

CAT.POL.H.225 Operațiuni cu elicopter spre/de la o zonă de interes public

- (a) Operațiunile cu elicopter spre/de la o zonă de interes public (PIS) se pot desfășura în clasa 2 de performanță fără respectarea prevederilor CAT.POL.H.310 litera (b) sau CAT.POL.H.325 litera (b), cu condiția conformării la următoarele:
 - (1) PIS au fost stabilite înainte de 1 iulie 2002;
 - (2) dimensiunea sau obstacolele din împrejurimi nu permit conformarea la clasa 1 de performanță;
 - (3) operațiunea se desfășoară cu un elicopter cu o MOPSC de șase locuri sau mai puțin;
 - (4) operatorul se conformează prevederilor CAT.POL.H.305 litera (b) punctele (2) și (3);

- (5) masa elicopterului nu depășește masa maximă specificată în AFM pentru un gradient de urcare de 8 % în condiții de atmosferă calmă la viteza de decolare în siguranță corespunzătoare (V_{TOSS}), cu motorul critic inoperant și cu restul motoarelor operând la o turație corespunzătoare; și
- (6) operatorul a obținut aprobarea prealabilă a autorității competente și a statului PIS.
- (b) Procedurile specifice zonei se stabilesc în manualul de operațiuni pentru reducerea la minim a perioadei în care ocupanții elicopterului și persoanele de la sol ar fi puse în pericol în eventualitatea unei defecțiuni la motor la decolare sau la aterizare.
- (c) Manualul de operațiuni conține pentru fiecare PIS: o diagramă sau o fotografie adnotată care prezintă principalele aspecte, dimensiuni, neconformitatea cu clasa 1 de performanță, principalele pericole și planul pentru situații de urgență în caz de incidente.

Capitolul 3 — Clasa 2 de performanță

CAT.POL.H.300 Generalități

Elicopterele care desfășoară operațiuni din clasa 2 de performanță sunt certificate drept elicoptere din Categoria A sau echivalent.

CAT.POL.H.305 Operațiuni fără capacitatea de a asigura o aterizare forțată

- (a) Operațiunile fără capacitatea de a asigura o aterizare forțată 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 păstra o astfel de aprobare, operatorul:
 - (1) efectuează o evaluare a riscului, care precizează:
 - (i) tipul de elicopter; și
 - (ii) tipul de operațiuni;
 - (2) pune în aplicare următorul set de condiții:
 - (i) atinge și menține standardul modificării elicopterului/motorului definit de producător;
 - (ii) desfășoară acțiunile de întreținere preventivă recomandate de producătorul elicopterului sau al motorului;
 - (iii) include proceduri de decolare și aterizare în manualul de operațiuni, în cazul în care acestea nu există deja în AFM;
 - (iv) specifică formarea pentru echipajul de zbor; și
 - (v) asigură un sistem de raportare către producător a pierderii capacității, a opririi motorului sau a defectării acestuia;și
 - (3) pune în aplicare un sistem de monitorizare a uzurii (UMS).

CAT.POL.H.310 Decolarea

- (a) Masa de decolare nu depășește masa maximă de decolare specificată pentru o rată de urcare de 150 ft/min la 300 m (1 000 ft) deasupra nivelului aerodromului sau zonei de

operare, cu un motor critic inoperant și celălalt (celelalte) motor (motoare) la o turație corespunzătoare.

- (b) Pentru alte operațiuni altele decât cele specificate în CAT.POL.H.305 litera (a), decolarea este efectuată astfel încât să poată fi executată o aterizare forțată în siguranță până la punctul la care este posibilă continuarea în siguranță a zborului.
- (c) Pentru operațiuni în conformitate cu CAT.POL.H.305, în completare la cerințele de la litera (a):
 - (1) masa de decolare nu depășește masa maximă de decolare specificată în AFM pentru aterizare la punct fix în afara efectului de sol (AEO OGE) în atmosfera calmă cu toate motoarele operând la regimul corespunzător; sau
 - (2) pentru operațiuni de la helipunte:
 - (i) cu un elicopter care are o MOPSC mai mare de 19 locuri; sau
 - (ii) orice elicopter operat de la o helipunte localizată într-un mediu ostil,masa la decolare se iau în considerare: procedura; lipsa marginilor helipunții și coborârea corespunzătoare la înălțimea helipunții cu motorul (motoarele) critic (critice) inoperant(e) și motoarele rămase operaționale la un regim corespunzător.
- (d) Atunci când se asigură conformarea cu literele (a)-(c), se iau în considerare parametrii de la CAT.POL.H.105 litera (c) de la punctul de plecare.
- (e) Porțiunea decolării de dinaintea îndeplinirii cerinței de la CAT.POL.H.315 se execută vizual cu suprafața.

CAT.POL.H.315 Traectoria la decolare

De la punctul definit după decolare (DPATO) sau, ca o alternativă, nu mai puțin de 200 ft deasupra suprafeței de decolare, având motorul critic inoperant, sunt îndeplinite cerințele CAT.POL.H.210 litera (a) punctele (1) și (2) și litera (b).

CAT.POL.H.320 Zbor pe rută – motor critic inoperant

Se îndeplinește cerința de la CAT.POL.H.215.

CAT.POL.H.325 Aterizarea

- (a) Masa de aterizare la momentul estimat al aterizării nu depășește masa maximă de decolare specificată pentru o rată de urcare de 150 ft/min la 300 m (1 000 ft) deasupra nivelului aerodromului sau zonei de operare, cu un motor critic inoperant și celălalt (celelalte) motor (motoare) la o turație corespunzătoare.
- (b) Dacă motorul critic se defectează în orice punct al traiectoriei de apropiere:

- (1) o aterizare întreruptă poate fi efectuată cu respectarea CAT.POL.H.315; sau
 - (2) pentru operațiuni altele decât cele specificate la CAT.POL.H.305, elicopterul poate efectua o aterizare forțată în condiții de siguranță.
- (c) Pentru operațiuni în conformitate cu CAT.POL.H.305, în completare la cerințele de la litera (a):
- (1) masa de aterizare nu depășește masa maximă la decolare specificată în AFM pentru o AEO OGE în atmosfera calmă cu toate motoarele operând la regimul corespunzător; sau
 - (2) pentru operațiuni către o helipunte:
 - (i) cu un elicopter care are o MOPSC mai mare de 19 locuri; sau
 - (ii) orice elicopter operat către o helipunte localizată într-un mediu ostil,
- masa la aterizare se iau în considerare procedura și coborârea corespunzătoare la înălțimea helipunții cu motorul (motoarele) critic (critice) inoperant(e) și motoarele rămase operaționale la un regim corespunzător.
- (d) Atunci când se asigură conformarea cu literele (a)-(c), se iau în considerare parametrii de la CAT.POL.H.105 litera (c) de la aerodromul de destinație sau cel de rezervă, dacă este necesar.
- (e) Porțiunea aterizării, pentru care cerința de la litera (b) punctul (1) nu poate fi îndeplinită, se execută vizual cu suprafața.

Capitolul 4 — Clasa 3 de performanță

CAT.POL.H.400 Generalități

- (a) Elicopterele care desfășoară operațiuni din clasa 3 de performanță sunt certificate drept elicoptere din Categoria A sau echivalent, sau Categoria B.
- (b) Operațiunile sunt desfășurate doar într-un mediu neostil, cu excepția:
 - (1) operării în conformitate cu CAT.POL.H.420; sau
 - (2) fazelor decolării și aterizării, când se operează în conformitate cu litera (c).
- (c) Cu condiția să fi obținut aprobarea în conformitate cu CAT.POL.H.305, operatorul poate desfășura operațiuni de la/către un aerodrom sau o zonă de operare localizat(ă) în afara unui mediu aglomerat ostil, fără a avea asigurată capacitatea de aterizare forțată în siguranță:
 - (1) la decolare înaintea atingerii V_y (viteza pentru cea mai bună rată de urcare) sau 200 ft deasupra suprafeței de aterizare; sau
 - (2) la aterizare, sub 200 ft deasupra suprafeței de aterizare.
- (d) Operațiunile nu sunt efectuate:
 - (1) fără vederea suprafeței;
 - (2) pe timp de noapte;
 - (3) dacă plafonul este sub 600 ft; sau
 - (4) dacă vizibilitatea este sub 800 m.

CAT.POL.H.405 Decolarea

- (a) Masa de 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 în operare 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 desfășoare, masa la decolare nu va depăși masa maximă la decolare specificată pentru zbor la punct fix fără efectul solului, cu toate motoarele în operare la puterea de decolare.
- (b) Cu excepția cazurilor prevăzute la CAT.POL.H.400 litera (b), în cazul defectării unui motor elicopterul este capabil să execute o aterizare forțată în siguranță.

CAT.POL.H.410 Zbor de rută

- (a) Elicopterul este capabil, cu toate motoarele operând la condițiile de putere continuă maximă, sa-și continue zborul pe ruta prevăzută sau pe o deviere planificată fără să coboare sub altitudinile minime de zbor corespunzătoare, pentru orice punct.
- (b) Cu excepția cazurilor prevăzute la CAT.POL.H.420, în cazul defectării unui motor elicopterul este capabil să execute o aterizare forțată în siguranță.

CAT.POL.H.415 Aterizarea

- (a) Masa la aterizare a elicopterului, la momentul estimat de aterizare, este cea mai mică valoare dintre:
 - (1) masa maximă certificată la aterizare; sau
 - (2) masa maximă la aterizare specificată pentru zbor la punct fix cu efect de sol, cu toate motoarele în operare 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 desfășoare, masa la aterizare nu va depăși masa maximă la aterizare specificată pentru zbor la punct fix fără efectul solului, cu toate motoarele în operare la puterea de decolare.
- (b) Cu excepția cazurilor prevăzute la CAT.POL.H.400 litera (b), în cazul defectării unui motor elicopterul este capabil să execute o aterizare forțată în siguranță.

CAT.POL.H.420 Operațiuni cu elicopterul într-un mediu ostil aflat în afara unei zone aglomerate

- (a) Operațiunile într-un mediu ostil aflat 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 doar dacă operatorul a primit o aprobare din partea autorității competente.
- (b) Pentru a obține și a păstra o astfel de aprobare, operatorul:
 - (1) desfășoară aceste operațiuni doar într-o zonă muntoasă sau îndepărtată specificată și aprobată de către autoritatea care răspunde de acea zonă;
 - (2) nu desfășoară aceste operațiuni sub o aprobare HEMS;
 - (3) justifică faptul că limitările aceluși elicopter, sau alte aspecte justificabile, împiedică utilizarea criteriilor de performanță corespunzătoare; și
 - (4) obține aprobarea în conformitate cu CAT.POL.H.305 litera (b).
- (c) Fără a aduce atingere CAT.IDE.H.240, astfel de operațiuni se pot desfășura fără echipament de oxigen suplimentar, cu condiția ca altitudinea cabinei să nu depășească 10 000 ft pentru o perioadă mai mare de 30 minute și să nu depășească niciodată 13 000 ft altitudine barometrică.

Secțiunea 3 — Masa și centrajul

Capitolul 1 — Aeronave complex motorizate

CAT.POL.MAB.100 Masa și centrajul, încărcarea

- (a) În orice fază de operare, încărcarea, masa și centrul de greutate (CG) al aeronavei sunt conforme cu limitările specificate în AFM sau în manualul de operațiuni, în cazul în care acesta este mai restrictiv.
- (b) Operatorul stabilește masa și CG al oricărei aeronave prin cântărire efectivă înainte de darea în folosință inițială și apoi la intervale de 4 ani, în cazul în care se folosesc masele individuale ale aeronavelor, sau 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 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.
- (c) Cântărirea se efectuează de către producătorul aeronavei sau de către o organizație de întreținere aprobată.
- (d) Operatorul determină masa tuturor elementelor de operare și a membrilor echipajului, incluse în masa operațională a avionului gol, prin cântărire sau prin utilizarea de mase standard. Influența poziției lor asupra CG al avionului trebuie să fie determinată.
- (e) Operatorul stabilește masa încărcăturii transportate, inclusiv orice balast, prin cântărirea efectivă, sau prin determinarea masei încărcăturii transportate în conformitate cu masele standard ale pasagerilor și bagajelor.
- (f) Pe lângă masele standard ale pasagerilor și bagajelor verificate, 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 specifice.
- (g) Operatorul trebuie să determine masa carburantului transportat folosind densitatea reală sau, în cazul în care aceasta nu este cunoscută, densitatea calculată în conformitate cu o metodă specificată în manualul de operațiuni.
- (h) Operatorul se asigură că încărcarea:
 - (1) aeronavelor sale se face sub supravegherea personalului calificat; și
 - (2) încărcăturii transportate se face în conformitate cu datele utilizate pentru calculul masei și centrajului avionului.

- (i) Operatorul respectă limitele structurale suplimentare, cum ar fi limitările privind rezistența podelei, sarcina maximă pe metru liniar, masa maximă pe fiecare compartiment cargo și/sau limitele maxime de locuri. În plus, pentru elicoptere, operatorul ia în considerare modificările încărcăturii în timpul zborului.
- (j) Operatorul specifică, în manualul de operațiuni, principiile și metodele implicate 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 prevăzute.

CAT.POL.MAB.105 Documentația și datele privind masa și centrajul

- (a) Operatorul întocmește, înainte de fiecare zbor, datele și documentele privind masa și centrajul, specificând încărcătura și repartizarea acesteia. Documentele 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 conține următoarele informații:
 - (1) Înmatricularea și tipul aeronavei;
 - (2) Numărul și data de identificare ale zborului;
 - (3) Identitatea comandantului;
 - (4) Identitatea persoanei care a întocmit documentul;
 - (5) Masa operațională a aeronavei goale și CG corespunzător al aeronavei;
 - (i) pentru avioanele din clasa de performanță B și pentru elicoptere, poziția CG poate să nu fie necesară să apară în documentația privind masa și centrajul, dacă, de exemplu, repartizarea încărcăturii este conformă cu tabelul 1 centrajului calculat în prealabil sau dacă se poate demonstra că, pentru operațiunile avute în vedere poate fi asigurat un centraj corect, oricare ar fi încărcătura reală.
 - (6) Masa combustibilului la decolare și masa combustibilului pentru zborul pe rută;
 - (7) Masa altor consumabile, în afară de cea a combustibilului, dacă este cazul;
 - (8) Componentele încărcăturii, inclusiv pasageri, bagaje, marfă și balast;
 - (9) Masa la decolare, masa la aterizare și masa fără carburant;
 - (10) Pozițiile CG aplicabile aeronavei; și
 - (12) Valorile de limită ale masei și CG.

Informațiile de mai sus sunt disponibile în documentele privind planul de zbor sau în sistemele pentru masă și centraj. Unele dintre aceste informații pot fi conținute în alte documente care pot fi puse la dispoziție pe moment în vederea utilizării.

- (b) Atunci când datele și documentația privind masa și centrajul sunt generate de un sistem computerizat de masă și centraj, operatorul trebuie să verifice integritatea datelor rezultate.
- (c) Persoana care supraveghează încărcarea aeronavei trebuie să confirme prin semnătură, sau echivalent, faptul că încărcătura și repartizarea acesteia sunt în conformitate cu documentele privind masa și centrajul transmise comandantului. Comandantul semnalează acceptarea sa prin contrasemnare sau o metodă echivalentă.
- (d) Operatorul specifică procedurile pentru schimbările de ultim moment ale încărcăturii pentru a se asigura că:
 - (1) în cazul în care, după finalizarea documentației privind masa și centrajul, apar schimbări de ultim moment, acest fapt este adus la cunoștința comandantului, iar schimbările de ultim moment sunt introduse în documentele de planificare a zborului care cuprind documentația privind masa și centrajul;
 - (2) limita maximă a numărului de pasageri sau a încărcăturii în cală, care poate fi acceptată ca schimbare de ultim moment, este specificată; și
 - (3) în cazul în care se depășește această valoare maximă, trebuie întocmită o nouă documentație privind masa și centrajul.
- (e) Operatorul trebuie să obțină aprobarea autorității în cazul în care dorește să folosească la bord un sistem computerizat integrat de masă și centraj sau un sistem computerizat individual de masă și centraj, ca sursă primară pentru luarea deciziei de aprobare a efectuării zborului. Operatorul face dovada acurateței și fiabilității respectivului sistem.

Capitolul D — Instrumente, date, echipamente

Secțiunea 1 — Avioane

CAT.IDE.A.100 Instrumente și echipamente — generalități

- (a) Instrumentele și echipamentele impuse prin prezenta parte sunt aprobate în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1702/2003, cu excepția următoarelor elemente:
 - (1) Siguranțe de rezervă;
 - (2) Lămpi portabile separate;
 - (3) Un mijloc precis de indicare a timpului prevăzut;
 - (4) Suport pentru hărți;
 - (5) Truse de prim ajutor;
 - (6) Trusă medicală de urgență;
 - (7) Megafoane;
 - (8) Echipamentele de supraviețuire și echipamentele de semnalizare;
 - (9) Ancore pentru apă și echipamente pentru amarare; și
 - (10) Dispozitive de siguranță pentru copii.
- (c) Instrumentele și echipamentele care nu sunt cerute de prezenta parte și care nu necesită aprobare în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1702/2003, dar care se află la bord în timpul unui zbor, trebuie să respecte următoarele:
 - (1) informațiile oferite de aceste instrumente, echipamente sau accesorii nu se folosesc de către echipajul de zbor pentru a se conforma anexei I la Regulamentul (CE) nr. 216/2008 sau CAT.IDE.A.330, CAT.IDE.A.335, CAT.IDE.A.340 și CAT.IDE.A.345; și
 - (2) instrumentele și echipamentele nu afectează navigabilitatea avionului, chiar și în cazul defectării sau proastei funcționări.
- (d) În cazul în care echipamentul urmează să fie folosit de un membru al echipajului de zbor la postul său, în timpul zborului, acesta trebuie să fie utilizabil rapid din acel post. În cazul în care este necesar ca un articol din echipament să fie manipulat de mai mult de un singur membru al echipajului de zbor, acesta trebuie să fie instalat astfel încât echipamentul să fie utilizabil rapid din orice post de la care se cere manipularea echipamentului.

- (e) Acele instrumente care sunt folosite de oricare membru al echipajului de comandă sunt dispuse astfel încât să permită membrului echipajului de zbor să vadă rapid indicațiile de la postul său, cu o deviație minimă a poziției și a direcției privirii care se consideră a fi, în mod normal, spre înainte, în direcția de zbor.
- (f) Toate echipamentele de urgență sunt ușor accesibile pentru utilizare imediată.

CAT.IDE.A.105 Echipament minim de zbor

Un zbor nu se poate iniția în momentul în care oricare dintre instrumentele, echipamentele sau funcțiile avionului, necesare pentru zborul prevăzut, sunt inoperante sau lipsesc, cu excepția cazului în care:

- (a) avionul se operează în conformitate cu cerințele prevăzute în MEL al operatorului; sau
- (b) operatorul are aprobarea autorității competente de a opera avionul în limitele listei master a echipamentului minim (MMEL).

CAT.IDE.A.110 Siguranțe electrice de rezervă

- (a) Avioanele sunt echipate cu siguranțe electrice de rezervă, având puterile nominale prevăzute pentru protecția integrală a circuitului, pentru înlocuirea acelor siguranțe care pot fi înlocuite în zbor.
- (b) Numărul siguranțelor de rezervă care se află la bord trebuie să fie maximul dintre:
 - (1) 10 % din numărul siguranțelor din fiecare categorie; sau
 - (2) trei siguranțe din fiecare categorie.

CAT.IDE.A.115 Lumini de operare

- (a) Avioanele operate pe timp de zi se echipează cu:
 - (1) sistem de lumini anticoliziune;
 - (2) sistem de lumini furnizat 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 furnizat de sistemul electric al avionului pentru asigurarea iluminării în toate compartimentele pentru pasageri; și
 - (4) o lampă electrică independentă pentru fiecare membru necesar al echipajului, accesibilă rapid membrilor echipajului atunci când aceștia sunt așezați la posturile desemnate lor.
- (b) Avioanele operate pe timp de noapte se echipează suplimentar cu:

- (1) lumini de navigație/poziție;
- (2) două faruri de aterizare sau un singur far cu două filamente alimentate separat; și
- (3) lumini pentru a respecta reglementările internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, dacă avionul este hidroavion.

CAT.IDE.A.120 Echipament pentru ștergerea parbrizului

Avioanele cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg se echipează la fiecare post al piloților cu mijloace pentru a menține o porțiune curată a parbrizului în timpul precipitațiilor.

CAT.IDE.A.125 Operațiuni VFR pe timp de zi – instrumente de zbor și navigație și echipamente asociate

Avioanele operate în condiții VFR pe timp de zi se echipează cu următoarele elemente, disponibile la postul pilotului:

- (a) Un dispozitiv de măsurare și afișaj pentru:
 - (1) Direcția magnetică;
 - (2) Timp în ore, minute și secunde;
 - (3) Altitudinea barometrică;
 - (4) Viteza indicată;
 - (5) Viteza verticală;
 - (6) Viraj și glisadă;
 - (7) Atitudine; și
 - (8) Direcție.
- (b) Un dispozitiv de afișaj pentru:
 - (1) temperatura aerului exterior;
 - (2) numărul Mach, ori de câte ori limitările de viteză se exprimă cu ajutorul numărului Mach; și
 - (3) dacă alimentarea instrumentelor de zbor necesare nu este corespunzătoare.
- (c) În cazul în care sunt necesari doi piloți pentru o operațiune, postul celui de-al doilea pilot conține instrumente separate suplimentare, după cum urmează:
 - (1) Altitudinea barometrică;

- (2) Viteza indicată;
 - (3) Viteza verticală;
 - (4) Viraj și glisadă;
 - (5) Atitudine; și
 - (6) Direcție.
- (d) Un mijloc de prevenire a defectării sistemelor de indicare a vitezei în urma condensului sau givrajului este disponibil pentru:
- (1) avioane cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg sau o MOPSC mai mare de nouă locuri; și
 - (2) avioane pentru care s-a eliberat inițial un certificat de navigabilitate individual la data de sau după 1 aprilie 1999.
- (e) Avioanele monomotor pentru care s-a eliberat un certificat de navigabilitate individual înainte de 22 mai 1995 sunt scutite de la îndeplinirea cerințelor de la litera (a) punctele (6)-(8) și litera (b) punctul (1), în cazul în care conformarea ar presupune reechiparea avioanelor.

CAT.IDE.A.130 Operațiuni VFR pe timp de noapte – instrumente de zbor și navigație și echipamente asociate

Avioanele operate în condiții VFR sau IFR pe timp de noapte se echipează cu următoarele elemente, disponibile la postul pilotului:

- (a) Un dispozitiv de măsurare și afișaj pentru:
- (1) Direcția magnetică;
 - (2) Timp în ore, minute și secunde;
 - (3) Viteza 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; și
 - (7) Direcția stabilizată.
- (b) Două dispozitive de măsurare și afișaj a altitudinii barometrice.
- (c) Un dispozitiv de afișaj pentru:

- (1) temperatura aerului exterior;
 - (2) numărul Mach, ori de câte ori limitările de viteză se exprimă cu ajutorul numărului Mach; și
 - (3) dacă alimentarea instrumentelor de zbor necesare nu este corespunzătoare.
- (d) Un mijloc de prevenire a defectării sistemelor de indicare a vitezei prevăzut la litera (a) punctul (3) și la litera (h) punctul (2) din cauza condensului sau givrajului.
- (e) Un mijloc de avertizare a echipajului de zbor în legătură cu defectarea mijloacelor prevăzute la litera (d) pentru avioanele:
- (1) pentru care s-a eliberat un certificat de navigabilitate individual pentru prima dată la data de sau după 1 aprilie 1998; sau
 - (2) pentru care s-a eliberat un certificat de navigabilitate individual înainte de 1 aprilie 1998 cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg și cu o MOPSC mai mare de nouă locuri.
- (f) Cu excepția avioanelor cu elice cu o MCTOM de 5 700 kg sau mai puțin, două sisteme de presiune statică separate.
- (g) Un sistem de presiune statică și o sursă alternativă de presiune statică pentru avioanele cu elice cu o MCTOM of 5 700 kg sau mai puțin.
- (h) În cazul în care sunt necesari doi piloți pentru o operațiune, postul celui de-al doilea pilot are mijloace separate de afișaj pentru:
- (1) Altitudinea barometrică;
 - (2) Viteza indicată;
 - (3) Viteza verticală;
 - (4) Viraj și glisadă;
 - (5) Atitudine; și
 - (6) Direcția stabilizată.
- (i) Un mijloc de rezervă de măsurare și afișaj a altitudinii care poate fi utilizat de la ambele posturi de pilotaj pentru avioanele cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg sau o MOPSC mai mare de nouă locuri care:
- (1) este alimentat continuu în timpul operării normale și, după defectarea totală a sistemului normal de generare a energiei, se alimentează de la o sursă independentă de sistemul normal de generare a energiei electrice;
 - (2) asigură funcționarea sigură pentru minimum 30 de minute de la defectarea totală a sistemului normal de generare a energiei electrice, luând în considerare alte sarcini asupra sursei de alimentare cu energie electrică în cazuri de urgență și proceduri operaționale;

- (3) funcționează independent de orice alt sistem de indicare a atitudinii;
 - (4) intră automat în funcțiune după defectarea totală a sistemului normal de generare a energiei electrice;
 - (5) este iluminat în mod adecvat în toate fazele operării, cu excepția avioanelor cu o MCTOM de 5 700 kg sau mai puțin, deja înmatriculate într-un stat membru la 1 aprilie 1995 și echipate cu indicator suplimentar de atitudine, pe panoul de instrumente din partea stângă;
 - (6) este evidențiat în mod clar pentru echipajul de zbor când indicatorul suplimentar de atitudine este acționat de sursa de energie electrică pentru cazul de urgență; și
 - (7) în cazul în care indicatorul suplimentar de atitudine are propria sursă de energie, trebuie să existe o indicație asociată fie pe instrument, fie pe panoul de instrumente, când se folosește această sursă.
- (j) Un suport pentru hărți într-o poziție ușor de citit care poate fi iluminat pentru operațiuni pe timp de noapte.

CAT.IDE.A.135 Echipament suplimentar pentru operațiuni IFR cu un singur pilot

Avioanele operate în condiții IFR, cu un singur pilot, trebuie să fie echipate cu pilot automat care să aibă cel puțin modurile de menținere a altitudinii și a capului-compass.

CAT.IDE.A.140 Sistem de alertă pentru altitudine

- (a) Următoarele avioane se echipează cu un sistem de alertă pentru altitudine:
- (1) avioane echipate cu motor cu turbină cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg sau o MOPSC mai mare de nouă locuri; și
 - (2) avioane echipate cu motoare cu reacție.
- (b) Sistemul de alertă pentru altitudine trebuie să fie capabil să:
- (1) alerteze echipajul de zbor la apropierea de altitudinea preselectată; și
 - (2) alerteze echipajul de zbor, cel puțin printr-un semnal sonor, la devierea de la o altitudine preselectată.
- (c) Fără a aduce atingere literei (a), avioanele cu o MCTOM de cel mult 5700 kg, cu o MOPSC de mai mult de nouă locuri pentru pasageri și cu un certificat individual de navigabilitate inițial emis înainte de 1 aprilie 1972 și înregistrat deja într-un stat membru la 1 aprilie 1995 sunt exceptate de la echiparea cu un sistem de alertă pentru altitudine.

CAT.IDE.A.150 Sistem de avertizare și de informare asupra configurației terenului (TAWS)

- (a) Avioanele echipate cu motor cu turbină cu o MCTOM de mai mult de 5 700 kg sau o MOPSC de mai mult de nouă locuri se echipează cu TAWS care respectă cerințele pentru echipamentul din clasa A, așa cum sunt specificate într-un standard acceptabil.
- (b) Avioanele echipate cu motoare alternative cu o MCTOM de mai mult de 5 700 kg sau o MOPSC de mai mult de nouă locuri se echipează cu TAWS care respectă cerința pentru echipamentul din clasa B, așa cum este specificată într-un standard acceptabil.

CAT.IDE.A.155 Sistem de evitare a coliziunii în zbor (ACAS)

Avioanele echipate cu motor cu turbină cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg sau o MOPSC mai mare de 19 locuri se echipează cu ACAS II.

CAT.IDE.A.160 Echipament radar meteorologic la bord

Următoarele tipuri de avioane se echipează cu echipament radar meteorologic la bord dacă sunt operate pe timp de noapte sau în condiții IMC în zone în care furtunile sau alte condiții meteorologice potențial periculoase considerate detectabile cu ajutorul unui echipament radar meteorologic pot fi prognozate de-a lungul rutei:

- (a) avioane presurizate;
- (b) avioane nepresurizate cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg; și
- (c) avioane nepresurizate cu o MOPSC mai mare de nouă locuri.

CAT.IDE.A.165 Echipament suplimentar pentru operațiuni în condiții de givraj pe timp de noapte

- (a) Avioanele operate în condiții de posibilă formare sau de existență a givrajului pe timp de noapte sunt echipate cu mijloace de iluminare sau detectare a givrajului.
- (b) Mijloacele de iluminare a givrajului trebuie să fie de un tip care să nu producă orbirea sau reflexia, care ar împiedica membrii echipajului să-și îndeplinească sarcinile.

CAT.IDE.A.170 Sistemul interfon al echipajului de zbor

Avioanele operate de un echipaj de zbor format din mai mult de un membru sunt echipate cu un sistem interfon, incluzând căști și microfoane, pentru a fi utilizat de toți membrii echipajului de zbor.

CAT.IDE.A.175 Sistemul interfon al membrilor echipajului de cabină

Avioanele cu o MCTOM mai mare de 15 000 kg sau cu o MOPSC mai mare de 19 locuri sunt echipate cu un sistem interfon pentru membrii echipajului, cu excepția avioanelor al căror certificat individual de navigabilitate inițial a fost emis înainte de 1 aprilie 1965 și înregistrate deja într-un stat membru la 1 aprilie 1995.

CAT.IDE.A.180 Sistemul de adresare către pasageri

Avioanele cu o MOPSC de mai mult de 19 locuri au instalat un sistem de adresare către pasageri.

CAT.IDE.A.185 Înregistrator de voce în cabina de pilotaj

- (a) Următoarele avioane se echipează cu un înregistrator de voce în cabina de pilotaj:
 - (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 mai mare de nouă locuri și pentru care s-a emis un certificat de navigabilitate inițial la data de sau după 1 ianuarie 1990.
- (b) CVR este capabil să păstreze datele înregistrate pentru o perioadă de cel puțin:
 - (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 sau după 1 aprilie 1998;
 - (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) CVR înregistrează în raport cu o scală de timp:
 - (1) comunicațiile prin voce transmise din sau recepționate în cabina de pilotaj prin radio;
 - (2) comunicațiile prin voce ale membrilor echipajului de zbor, folosind sistemul interfon și sistemul de adresare către pasageri, dacă sunt instalate;
 - (3) mediul sonor din cabina de pilotaj, incluzând, fără întrerupere, următoarele:
 - (i) pentru avioanele pentru care s-a eliberat un certificat de navigabilitate inițial la data de sau după 1 aprilie 1998, semnalele audio recepționate de la fiecare microfon cu braț și microfon al măștilor de oxigen în uz;
 - (ii) pentru avioanele menționate la litera (a) punctul (2) și pentru care s-a eliberat un certificat de navigabilitate inițial înainte de 1 aprilie 1998, semnalele audio recepționate de la fiecare microfon cu braț și microfon al măștilor de oxigen în uz dacă este posibil;

și

- (4) semnalele vocale sau audio de identificare a sistemelor de navigație sau de apropiere transmise într-o cască sau difuzor.
- (d) CVR trebuie să înceapă să înregistreze înainte ca avionul să înceapă deplasarea prin mijloace proprii și trebuie să continue să înregistreze până la terminarea zborului, atunci când avionul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii. În plus, pentru avioanele pentru care s-a eliberat un certificat de navigabilitate inițial la data de sau după 1 aprilie 1998, CVR trebuie să înceapă să înregistreze automat, înainte ca avionul să înceapă deplasarea prin mijloace proprii, și să continue înregistrarea până la terminarea zborului, când avionul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.
- (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 în cabina de pilotaj, înainte de pornirea motoarelor la începutul zborului, până la verificările din cabina de pilotaj imediat după oprirea motoarelor la sfârșitul zborului, în cazul:
 - (1) avioanelor menționate la litera (a) punctul (1) și pentru care s-a emis un certificat de navigabilitate individual după 1 aprilie 1998; sau
 - (b) avioanelor menționate la litera (a) punctul (2).
- (f) CVR are un dispozitiv care să ajute la localizarea înregistratorului în apă.

CAT.IDE.A.190 Înregistratoare de date de zbor

- (a) Următoarele avioane se echipează cu un înregistrator de date de zbor (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:
 - (1) avioane cu o MCTOM de mai mult de 5 700 kg și pentru care s-a emis un certificat individual de navigabilitate la data de sau după 1 iunie 1990;
 - (2) avioane echipate cu motor cu turbină cu o MCTOM de mai mult de 5 700 kg și pentru care s-a emis un certificat individual de navigabilitate înainte de 1 iunie 1990; și
 - (3) avioane echipate cu mai multe motoare cu turbină cu o MCTOM de 5 700 kg sau mai puțin, cu o MOPSC mai mare de nouă locuri și pentru care s-a emis un certificat de navigabilitate inițial la data de sau după 1 aprilie 1998.
- (b) FDR înregistrează:
 - (1) timpul, altitudinea, viteza, accelerația normală și capul și are capacitatea să rețină informațiile înregistrate cel puțin pentru ultimele 25 de ore pentru avioanele menționate la litera (a) punctul (2) cu o MCTOM de mai puțin de 27 000 kg;
 - (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 să rețină informațiile înregistrate cel puțin pentru ultimele 25 de ore pentru avioanele menționate la litera (a) punctul (1) cu o MCTOM de mai puțin de 27 000 kg și cu un certificat individual de navigabilitate inițial emis înainte de 1 ianuarie 2016;

- (3) parametrii necesari pentru determinarea cu acuratețe a traiectoriei de zbor, a vitezei, atitudinii, puterii motorului și configurației de operare ale avionului și are capacitatea să rețină informațiile înregistrate cel puțin pentru ultimele 25 de ore pentru avioanele menționate la litera (a) punctele (1) și (2) cu o MCTOM de mai mult de 27 000 kg și cu un certificat individual de navigabilitate inițial emis înainte de 1 ianuarie 2016;
 - (4) 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 să rețină informațiile înregistrate cel puțin pentru ultimele 10 de ore în cazul avioanelor menționate la litera (a) punctul (3) și cu un certificat individual de navigabilitate inițial emis înainte de 1 ianuarie 2016; sau
 - (5) parametrii necesari pentru determinarea cu acuratețe a traiectoriei de zbor, a vitezei, atitudinii, puterii motorului și configurației de operare ale avionului și are capacitatea să rețină informațiile înregistrate cel puțin pentru ultimele 25 de ore pentru avioanele menționate la litera (a) punctele (1) și (3) și cu un certificat individual de navigabilitate inițial emis înainte de 1 ianuarie 2016.
- (c) Datele se obțin de la sursele avionului care permit corelarea cu acuratețe cu informațiile afișate pentru echipajul de zbor.
 - (d) FDR începe să înregistreze datele înainte ca avionul să fie capabil să se deplaseze prin mijloace proprii și trebuie să se oprească după ce avionul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii. În plus, pentru avioanele pentru care s-a eliberat un certificat de navigabilitate individual la data de sau după 1 aprilie 1998, FDR trebuie să înceapă să înregistreze automat, înainte ca avionul să înceapă deplasarea prin mijloace proprii, și trebuie să își continue înregistrarea până la terminarea zborului, când avionul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.
 - (e) FDR are un dispozitiv care să ajute la localizarea înregistratorului în apă.

CAT.IDE.A.195 Înregistrarea legăturilor de date

- (a) Avioanele cu un certificat de navigabilitate individual emis inițial la data de sau după 8 aprilie 2014, care au capacitatea de a utiliza comunicările legăturilor de date și pentru care este necesară o echipare cu un CVR, înregistrează pe un înregistrator, dacă este posibil:
 - (1) mesajele comunicărilor i legăturilor de date referitoare la comunicațiile ATS către și dinspre avion, inclusiv mesajele aplicabile următoarelor aplicații:
 - (i) inițierea de legături de date;
 - (ii) comunicarea controlor-pilot;
 - (iii) supraveghere specifică;

- (iv) informații referitoare la zbor;
 - (v) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, supravegherea semnalului de la aeronavă;
 - (vi) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, datele privind controlul operațional de la aeronavă; și
 - (vii) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, hărțile;
- (2) informații care permit corelarea cu orice înregistrări asociate referitoare la comunicările de legături de date și păstrate separat de avion; și
 - (3) informații privind timpul și prioritatea mesajelor comunicărilor legăturilor de date, ținând cont de arhitectura sistemului.
- (b) Înregistratorul utilizează o metodă digitală de înregistrare și păstrare a datelor și informațiilor și o metodă de recuperare a acestor date. Metoda de înregistrare este de natură să permită datelor să corespundă datelor înregistrate la sol.
 - (c) Înregistratorul este capabil să rețină date înregistrate pentru cel puțin aceeași perioadă ca în cazul CVR prevăzute la CAT.IDE.A.185.
 - (d) Înregistratorul are un dispozitiv care să ajute la localizarea acestuia în apă.
 - (e) Cerințele aplicabile pentru pornirea și oprirea funcționării înregistratorului sunt aceleași cu cerințele aplicabile pentru pornirea și oprirea funcționării CVR existente la CAT.IDE.A.185 literele (d) și (e).

CAT.IDE.A.200 Înregistrator combinat

Respectarea cerințelor privind CVR și FDR poate fi realizată:

- (a) printr-un înregistrator combinat format dintr-un înregistrator pentru datele de zbor și un înregistrator pentru voce din cabina de pilotaj, în cazul avioanelor care trebuie să fie echipate cu un CVR sau cu un FDR;
- (b) printr-un înregistrator combinat format dintr-un înregistrator pentru datele de zbor și un înregistrator pentru voce din cabina de pilotaj, în cazul avioanelor cu o MCTOM de 5 700 kg sau mai puțin și trebuie să fie echipate cu un CVR și cu un FDR; sau
- (c) prin două înregistratoare combinate formate din două înregistratoare pentru datele de zbor și două înregistratoare pentru voce din cabina de pilotaj, dacă avionul are o MCTOM de mai mult de 5 700 kg și trebuie să fie echipat cu un CVR și cu un FDR.

CAT.IDE.A.205 Scaune, centuri de siguranță ale scaunelor, hamuri de siguranță și dispozitiv de siguranță pentru copii

- (a) Avioanele se echipează cu:

- (1) un scaun sau cușetă pentru fiecare persoană care are vârsta de 24 de luni sau mai mult;
 - (2) scaune pentru membrii echipajului de cabină;
 - (3) o centură de siguranță pentru fiecare pasager și hamuri de siguranță pentru fiecare cușetă, cu excepția celor prevăzute la punctul (4);
 - (4) o centură de siguranță cu sistem de reținere a bustului pentru fiecare scaun pentru pasageri și hamuri de siguranță în cazul avioanelor cu o MCTOM de mai puțin de 5 700 kg și cu o MOPSC de mai puțin de nouă locuri, după 8 aprilie 2015;
 - (5) un dispozitiv de siguranță pentru copii (CRD) pentru fiecare persoană de la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni;
 - (6) o centură de siguranță cu sistem de reținere a bustului incluzând un dispozitiv care va reține automat bustul ocupantului în cazul decelerării rapide:
 - (i) pentru fiecare scaun al echipajului de zbor și pentru orice scaun alăturat scaunului pilotului;
 - (ii) pentru fiecare scaun pentru observatori aflat în compartimentul echipajului de zbor;
 - (7) o centură de siguranță cu sistem de reținere a bustului pe scaunele pentru numărul minim necesar de membri ai echipajului de cabină.
- (b) O centură de siguranță cu sistem de reținere a bustului:
- (1) are un singur punct de eliberare;
 - (2) include, pe scaunele echipajului de zbor, pe orice scaun situat lângă scaunul pilotului și pe scaunele pentru numărul minim necesar de membri ai echipajului de cabină, două chingi peste umăr și o centură de siguranță care pot fi folosite independent.

CAT.IDE.A.210 Indicatoare de legare a centurilor de siguranță și de interzicere a fumatului

Avioanele în care nu sunt vizibile toate scaunele pentru pasageri din scaunele echipajului de zbor se echipează cu un mijloc care să indice tuturor pasagerilor și echipajului de cabină când trebuie să se lege centurile de siguranță și când fumatul nu este permis.

CAT.IDE.A.215 Uși interioare și perdele

Avioanele se echipează cu:

- (a) în cazul avioanelor cu o MOPSC de mai mult de 19 locuri, o ușă între compartimentul pasagerilor și cabina echipajului de zbor care să fie prevăzută cu o etichetă care să indice faptul că accesul este permis doar membrilor echipajului „Crew only” și un mijloc de

blocare, pentru a împiedica deschiderea acestora de către pasageri fără permisiunea unui membru al echipajului de zbor;

- (b) un mijloc accesibil rapid pentru deschiderea fiecărei uși care separă un compartiment al pasagerilor de un alt compartiment care are prevăzute ieșiri de urgență;
- (c) un mijloc de asigurare în poziția deschis a oricărei uși sau a perdelelor care separă cabina pasagerilor de alte zone pentru a ajunge de la oricare scaun de pasager la oricare dintre ieșirile de urgență impuse;
- (d) o plăcuță pe fiecare ușă interioară sau lângă o perdea care este mijlocul de acces la o ieșire de urgență pentru pasageri, pentru a indica faptul că trebuie asigurată în poziția deschis în timpul decolării și aterizării; și
- (e) un mijloc pentru fiecare membru al echipajului de deblocare orice ușă care este accesibilă în mod normal pasagerilor și care poate fi blocată de către pasageri.

CAT.IDE.A.220 Trusa de prim ajutor

- (a) Avioanele se echipează cu truse de prim ajutor, în conformitate cu tabelul 1.

Tabelul 1: Numărul truselor de prim ajutor necesare

Numărul scaunelor instalate pentru pasageri	Numărul truselor de prim ajutor necesare
0 – 100	1
101 – 200	2
201 – 300	3
301 – 400	4
401 – 500	5
501 sau peste	6

- (b) Trusele de prim ajutor sunt:
 - (1) accesibile rapid pentru folosire; și
 - (2) păstrate în termen de valabilitate.

CAT.IDE.A.225 Trusă medicală de urgență

- (a) Avioanele cu o MOPSC de mai mult de 30 de locuri sunt echipate cu o trusă medicală de urgență când un punct oarecare de pe ruta de zbor se află la mai mult de 60 de minute de zbor la viteza normală de croazieră de un aerodrom la care poate fi disponibilă asistența medicală calificată.
- (b) Comandantul se asigură că medicamentele nu sunt administrate decât de personal calificat.
- (c) Trusa medicală de urgență menționată la litera (a) este:
 - (1) etanșă de praf și umiditate;
 - (2) transportată astfel încât să se prevină accesul neautorizat; și
 - (3) păstrată în termen de valabilitate.

CAT.IDE.A.230 Oxigen pentru primul ajutor

- (a) Avioanele presurizate operate la altitudini barometrice mai mari de 25 000 ft, pentru operațiunile pentru care este necesar transportul la bord al unui membru al echipajului de cabină, sunt echipate cu o sursă de oxigen nediluat pentru pasagerii care, din motive fiziologice, ar putea avea nevoie de oxigen ca urmare a depresurizării cabinei.
- (b) Cantitatea de oxigen menționată la punctul (a) se calculează folosind un debit mediu de cel puțin trei litri de oxigen în condiții de presiune și temperatură standard (STPD)/minut/persoană. Această cantitate de oxigen trebuie să fie suficientă pentru durata de zbor rămasă după depresurizarea cabinei, atunci când altitudinea cabinei depășește 8 000 ft, dar nu depășește 15 000 ft, pentru cel puțin 2 % din pasagerii transportați, dar în niciun caz pentru mai puțin de o persoană.
- (c) Există un număr suficient de unități de distribuție, dar în niciun caz mai puțin de două, cu o modalitate de a fi folosite de echipajul de cabină. Unitățile de distribuție pot fi portabile.
- (d) Echipamentul cu oxigen pentru primul ajutor trebuie să fie capabil să genereze un debit masiv către fiecare utilizator de cel puțin 4 litri STPD pe minut.

CAT.IDE.A.235 Oxigen suplimentar – avioane presurizate

- (a) Avioanele presurizate operate la altitudini barometrice mai mari de 10 000 ft au echipamentul cu oxigen suplimentar capabil să stocheze și să distribuie oxigenul în conformitate cu Tabelul 1.
- (b) Avioanele presurizate operate la altitudini barometrice mai mari de 25 000 ft sunt echipate cu:
 - (1) măști cu fixare rapidă pentru membrii echipajului de zbor;

- (2) suficiente prize de rezervă și măști sau unități portabile de oxigen cu măști distribuite egal în tot compartimentul pentru pasageri, pentru utilizarea imediată de către toți membrii echipajului de cabină impuși;
 - (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 și fiecărui ocupant al scaunelor pentru pasageri, oriunde este așezat; și
 - (4) un dispozitiv care asigură alertarea echipajului de zbor în legătură cu orice depresurizare.
- (c) În cazul avioanelor presurizate, operate la altitudini barometrice mai mari de 25 000 ft sau celor care operate la sau sub 25000 ft nu pot coborî în siguranță timp de 4 minute la 13 000 ft și pentru care certificatul individual de navigabilitate a fost prima dată emis la sau după 8 noiembrie 1998, echipamentele individuale de oxigen, menționate la litera (b) punctul (3) sunt cu desprindere automată.
- (d) Numărul total al unităților de distribuire și al prizelor menționate la litera (b) punctul (3) și la litera (c) depășește numărul locurilor cu cel puțin 10 %. Unitățile suplimentare sunt distribuite uniform în compartimentul pasagerilor.
- (e) Fără a aduce atingere literei (a), cerințele privind furnizarea de oxigen pentru membrul (membrii) echipajului de cabină, membrul (membrii) suplimentar(i) ai echipajului de cabină și pentru un pasager (pasageri), pentru avioane necertificate să zboare la altitudini mai mari de 25 000 ft, pot fi reduse, pe durata întregului zbor, la presiunile cabinei pentru altitudini barometrice cuprinse între 10 000 și 13 000 ft pentru toți membrii echipajului de cabină impus și pentru cel puțin 10 % din pasageri dacă, în toate punctele de pe ruta de zbor, avionul poate coborî în siguranță timp de 4 minute la o altitudine barometrică în cabină de 13 000 ft.
- (f) Cantitatea minimă necesară din Tabelul 1, rândul 1 articolul (b) punctul (1) și rândul 2 acoperă 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 și urmată de 20 de minute la 10 000 ft.
- (g) Cantitatea minimă necesară din Tabelul 1, rândul 1 articolul 1(b) punctul (2) acoperă 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.
- (g) Cantitatea minimă necesară din Tabelul 1, rândul 3, acoperă cantitatea de oxigen necesară pentru o rată constantă a coborârii de la altitudinea maximă certificată de operare a avionului la 15 000 ft în 10 minute.

Tabelul 1: Cerințe minime pentru oxigen pentru avioanele presurizate

Cantitate pentru:	Durată și altitudinea barometrică a cabinei
-------------------	---

Cantitate pentru:	Durată și altitudinea barometrică a cabinei
1) Ocupanții scaunelor din cabina echipajului de zbor aflați la posturile de pilotaj	<p>(a) Pe întreaga durată a zborului, când altitudinea barometrică în cabină depășește 13 000 ft.</p> <p>(b) Restul duratei zborului când altitudinea barometrică în cabină depășește 10 000 ft, dar nu depășește 13 000 ft, după primele 30 de minute la aceste altitudini, dar în niciun caz mai puțin de:</p> <p>(1) cantitatea pentru 30 de minute, pentru avioanele certificate să zboare la altitudini care nu depășesc 25 000 ft; și</p> <p>(2) cantitatea pentru 2 ore, pentru avioanele certificate să zboare la altitudini mai mari de 25 000 ft.</p>
2) Membrii echipajului din cabină impus	<p>(a) Pe întreaga durată a zborului, când altitudinea barometrică în cabină depășește 13 000 ft, dar nu mai puțin de cantitatea pentru 30 de minute.</p> <p>(b) Restul duratei zborului când altitudinea barometrică depășește 10 000 ft, dar nu depășește 13 000 ft, după primele 30 de minute la aceste altitudini.</p>
3) 100 % dintre pasageri *	Pe întreaga durată a zborului, când altitudinea barometrică în cabină depășește 15 000 ft, dar în niciun caz mai puțin de cantitatea pentru 10 de minute.
4) 30 % dintre pasageri *	Pe întreaga durată a zborului, când altitudinea barometrică în cabină depășește 14 000 ft, dar nu depășește 15 000 ft.
5) 10 % dintre pasageri *	Restul duratei zborului când altitudinea barometrică depășește 10 000 ft, dar nu depășește 14 000 ft, după primele 30 de minute la aceste altitudini.

* În sensul Tabelului 1, „pasageri” înseamnă pasagerii transportați efectiv, inclusiv persoane în vârstă de sub 24 de luni.

CAT.IDE.A.240 Oxigen suplimentar – avioane nepresurizate

Avioanele nepresurizate operate la altitudini barometrice mai mari de 10 000 ft au echipament pentru oxigen suplimentar capabil să stocheze și să distribuie cantitatea de oxigen în conformitate cu Tabelul 1.

Tabelul 1: Cerințe minime pentru oxigen pentru avioanele nepresurizate

Cantitate pentru:	Durată și altitudinea barometrică a cabinei
1) Ocupanții scaunelor din cabina echipajului de zbor aflați la posturile de comandă și membrii echipajului care asistă echipajul de zbor în îndeplinirea sarcinilor	Durata întregului zbor la altitudini barometrice de peste 10 000 ft.
2) Membrii echipajului din cabină impus	Pe întreaga durată a zborului la altitudini barometrice care depășesc 13 000 ft și pentru orice perioadă care depășește 30 de minute la altitudini barometrice de peste 10 000 ft, dar care nu depășesc 13 000 ft.
3) Membrii suplimentari ai echipajului și 100 % dintre pasageri *	Durata întregului zbor la altitudini barometrice de peste 13 000 ft.
4) 10 % dintre pasageri *	Pe întreaga durată a zborului, după 30 de minute la altitudini barometrice de peste 10 000 ft, dar care nu depășesc 13 000 ft.

* În sensul Tabelului 1, „pasageri” înseamnă pasagerii transportați efectiv, inclusiv persoane în vârstă de sub 24 de luni.

CAT.IDE.A.245 Echipament de protecție a respirației pentru echipaj

- (a) Toate avioanele presurizate și cele nepresurizate cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg sau care are o MOPSC de mai mult de 19 locuri, se echipează cu echipament de protecție a respirației (PBE) pentru a proteja ochii, nasul și gura pentru o perioadă de cel puțin 15 minute:
- (1) oxigen pentru fiecare membru al echipajului de zbor în timp ce se află la postul din compartimentul pentru echipajul de zbor;
 - (2) gaz pentru respirație pentru fiecare membru al echipajului de cabină impus, în vecinătatea postului său de lucru desemnat; și
 - (3) gaz pentru respirație de la un PBE portabil pentru un membru al echipajului de zbor, în vecinătatea postului său desemnat, în cazul avioanelor operate cu un echipaj de zbor care cuprinde mai mult de un membru și niciun membru al echipajului de cabină.
- (b) Un PBE destinat utilizării de către echipajul de zbor se instalează în compartimentul echipajului de zbor și este accesibil pentru utilizare imediată de către fiecare membru al echipajului impus la postul de lucru desemnat.

- (c) Un PBE destinat utilizării de către echipajul de cabină trebuie să fie instalat în vecinătatea fiecărui post de lucru al fiecărui membru din echipajul de cabină impus.
- (d) Avioanele sunt echipate cu PBE portabile suplimentare, instalate în vecinătatea stingătoarelor de incendiu manuale, prevăzute la CAT.IDE.A.250, sau lângă intrarea în compartimentul pentru încărcătură, în cazul în care stingătorul de incendiu manual este instalat într-un compartiment pentru încărcătură.
- (e) Un PBE în funcțiune nu împiedică utilizarea mijloacelor de comunicație menționate la CAT.IDE.A.170, CAT.IDE.A.175, CAT.IDE.A.270 și CAT.IDE.A.330.

CAT.IDE.A.250 Stingătoare de incendiu manuale.

- (a) Avioanele se echipează cu cel puțin un stingător de incendiu manual în compartimentul echipajului de zbor.
- (b) Cel puțin un stingător de incendiu manual se află în sau poate fi imediat utilizat în fiecare bucătărie care nu se află în compartimentul principal pentru pasageri.
- (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 clasă E care este accesibil membrilor echipajului în zbor.
- (d) Tipul și cantitatea agentului de stingere pentru stingătoarele de incendiu impuse sunt adecvate tipurilor de incendii probabile a se produce în compartimentul în care este destinat a fi utilizat stingătorul, iar pentru compartimentele ocupate de persoane, reduce riscul de acumulare a gazelor toxice.
- (e) Avioanele se echipează cu cel puțin numărul de stingătoare de incendiu manuale în conformitate cu Tabelul 1, localizate astfel încât să poată fi utilizate în mod convenabil în fiecare compartiment pentru pasageri.

Tabelul 1: Număr de stingătoare de incendiu manuale

MOPSC	Număr de stingătoare
7 – 30	1
31 – 60	2
61 – 200	3
201 – 300	4
301 – 400	5
401 – 500	6

MOPSC	Număr de stingătoare
501 – 600	7
601 sau peste	8

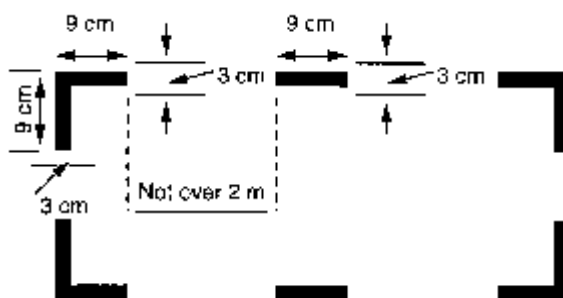
CAT.IDE.A.255 Topoare de siguranță și răngi de fier

- (a) Avioanele cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg sau care are o MOPSC mai mare de nouă locuri, se echipează cu cel puțin un topor de siguranță sau o răngă în compartimentul echipajului de zbor.
- (b) În cazul avioanelor cu o MOPSC de mai mult de 200 de locuri pentru pasageri, trebuie să fie instalat un topor de siguranță suplimentar sau o răngă, amplasată în sau lângă cea mai din spate zonă a bucătăriei.
- (c) Topoarele de siguranță și răngile din compartimentul pasagerilor nu sunt vizibile pentru pasageri.

CAT.IDE.A.260 Marcarea punctelor de spargere

Dacă zonele fuzelajului desemnate pentru spargere de către echipele de salvare în cazuri de urgență sunt marcate pe avion, aceste zone sunt marcate astfel cum se indică în Figura 1.

Figura 1: Marcarea punctelor de spargere



CAT.IDE.A.265 Mijloace pentru evacuarea de urgență

- (a) Avioanele cu pragurile ieșirilor de urgență pentru pasageri care depășesc 1,83 m (6 ft) față de sol se echipează la fiecare dintre aceste ieșiri cu mijloace pentru a permite pasagerilor și echipajului să ajungă la sol în siguranță în caz de urgență.
- (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 mai mic de 1,83 metri (6 ft) față de sol, avionul fiind la sol, trenul de aterizare scos și flapsurile în poziție de decolare sau aterizare, oricare poziție a flapsului este mai înaltă de la sol.
- (c) În avioane la care se impune să existe o ieșire separată de urgență pentru echipajul de zbor pentru care punctul cel mai de jos al ieșirii de urgență este la mai mult de 1,83 metri (6 ft) față de sol, are un dispozitiv care să ajute toți membrii echipajului de comandă la coborâre pentru a ajunge la sol în siguranță în caz de urgență.
- (d) Înălțimile menționate la literele (a) și (c) se măsoară:
 - (1) cu trenul de aterizare scos; și
 - (2) după distrugerea sau după extinderea defectuoasă a uneia sau a mai multor gambe ale trenului de aterizare, în cazul avioanelor cu un certificat de tip emis după 31 martie 2000.

CAT.IDE.A.270 Megafoane

Avioanele cu o MOPSC de mai mult de 60 de locuri și care transportă unul sau mai mulți pasageri se echipează cu megafoane portabile alimentate cu baterii, accesibile rapid pentru utilizare de către membrii echipajului în timpul evacuării în caz de urgență, în următoarea proporție:

- (a) Pentru fiecare cabină pentru pasageri:

Tabelul 1: Număr de megafoane

Configurația locurilor pentru pasageri	Număr de megafoane
61-99	1
100 sau peste	2

- (b) Pentru avioanele cu mai mult de o cabină pentru pasageri, în toate cazurile în care configurația totală a locurilor pentru pasageri este mai mare de 60, se impune cel puțin un megafon.

CAT.IDE.A.275 Iluminatul și marcajele în caz de urgență

- (a) Avioanele cu o MOPSC mai mare de nouă se echipează cu un sistem de iluminare în caz de urgență, având sursă de alimentare independentă pentru a facilita evacuarea avionului.
- (b) În cazul avioanelor cu o MOPSC mai mare de 19, sistemul de iluminare în caz de urgență menționat la litera (a) include:
- (1) surse pentru iluminarea generală a cabinei;
 - (2) iluminarea internă la nivelul podelei în zonele ieșirilor de urgență;
 - (3) marcaje iluminate pentru ieșirea de urgență și semne de localizare;
 - (4) pentru avioanele pentru care solicitarea certificării de tip a fost completată înainte de 1 mai 1972, în cazul operațiunilor pe timp de noapte, iluminatul exterior de urgență la toate ieșirile aflate deasupra aripilor și la ieșirile la care sunt impuse mijloace de coborâre asistată;
 - (5) pentru avioanele pentru care solicitarea certificării de tip a fost completată după 30 aprilie 1972, în cazul operațiunilor pe timp de noapte, iluminatul exterior de urgență la toate ieșirile de urgență pentru pasageri; și
 - (6) pentru avioanele pentru care certificatul de tip a fost emis prima dată la sau după 31 decembrie 1957, sisteme de marcă pentru calea de evacuare de urgență din vecinătatea podelei în compartimentul (compartimentele) pasagerilor.
- (c) Pentru avioanele care au o MOPSC de 19 locuri sau mai puțin și care sunt certificate de tip conform codurilor de navigabilitate ale agenției, sistemul de iluminare de urgență menționat la litera (a) cuprinde echipamentul prevăzut la litera (b) punctele (1)-(3).
- (d) Pentru avioanele care au o MOPSC de 19 locuri sau mai puțin care nu sunt certificate de tip conform codurilor de navigabilitate ale agenției, sistemul de iluminare de urgență menționat la litera (a) cuprinde echipamentul prevăzut la litera (b) punctul (1).
- (e) Avioanele cu o MOPSC de nouă sau mai puțin, operate pe timp de noapte, se echipează cu o sursă pentru iluminarea generală a cabinei pentru a ușura evacuarea avionului.

CAT.IDE.A.280 Emițător pentru localizare în caz de urgență (ELT)

- (a) Avioanele cu o MOPSC de mai mult de 19 locuri se echipează cu cel puțin:
 - (1) două ELT, dintre care unul este automat, în cazul avioanelor pentru care s-a emis un certificat inițial de navigabilitate după 1 iulie 2008; sau
 - (2) un ELT automat sau două ELT de orice tip, în cazul avioanelor pentru care s-a emis un certificat inițial de navigabilitate la data sau înainte de 1 iulie 2008.
- (b) Avioanele cu o MOPSC de 19 locuri sau mai puțin se echipează cu cel puțin:
 - (1) un ELT automat, în cazul avioanelor pentru care s-a emis un certificat inițial de navigabilitate după 1 iulie 2008; sau
 - (2) un ELT de orice tip, în cazul avioanelor pentru care s-a emis un certificat inițial de navigabilitate la data sau înainte de 1 iulie 2008.
- (c) Un ELT de orice tip este capabil să transmită simultan pe 121,5 MHz și 406 MHz.

CAT.IDE.A.285 Zborul deasupra apei

- (a) Următoarele avioane se echipează cu o vestă de salvare pentru fiecare persoană de la bord sau dispozitiv echivalent de flotabilitate pentru fiecare persoană de la bord cu vârsta sub 24 de luni, depozitată într-o poziție accesibilă imediat de pe scaunul sau cușeta persoanei căreia îi este destinată:
 - (1) avioane terestre operate peste apă la o distanță de peste 50 NM de țărm sau care decolează sau aterizează pe un aerodrom la care traiectoria de decolare sau de apropiere este dispusă deasupra apei astfel încât, în cazul unui incident, există probabilitatea unei amerizări; și
 - (2) hidroavioane operate peste apă.
- (b) Fiecare vestă de salvare sau dispozitiv individual de flotabilitate este echipat cu mijloace de iluminare electrică în scopul ușurării localizării persoanelor.
- (c) Hidroavioanele operate peste apă se echipează cu:
 - (1) ancoră pentru apă sau alt echipament necesar pentru a facilita amararea, ancorarea sau manevrarea hidroavionului, adecvată mărimii, greutateii și caracteristicilor sale de manevrare; și
 - (2) echipament pentru producerea semnalelor sonore prevăzute în normele internaționale pentru prevenirea coliziunii pe mare, după caz.
- (d) Avioanele operate peste apă pentru care există riscul unei aterizări de urgență la o distanță mai mare de uscat decât cea corespunzătoare pentru:
 - (1) 120 de minute de zbor la viteza de croazieră sau 400 de NM, oricare este mai mică, pentru avioanele capabile să continue zborul către un aerodrom cu motorul

(motoarele) critic(e) devenit(e) inoperant(e) în orice punct de-a lungul rutei sau în cazul rerutărilor planificate; sau

(2) 30 de minute de zbor la viteza de croazieră sau 100 de NM, oricare este mai mică, se echipează cu echipamentul precizat la litera (e).

(e) Avioanele care sunt conforme cu prevederile de la litera (d) transportă la bord următorul echipament:

(1) suficiente bărci de salvare pentru a transporta toți pasagerii de la bord, depozitate astfel încât să faciliteze accesibilitatea lor imediată în caz de urgență, și cu o capacitate suficientă pentru a asigura un loc tuturor supraviețuitorilor în cazul pierderii unei bărci de cea mai mare capacitate;

(2) o lampă de localizare în fiecare barcă;

(3) echipament de salvare a vieții, inclusiv mijloace de susținere a vieții, adecvate naturii zborului care urmează a fi efectuat; și

(4) cel puțin două ELT (ELT(S)) de supraviețuire.

CAT.IDE.A.305 Echipament de supraviețuire

(a) Avioanele operate peste zone în care operațiunile de căutare și salvare ar fi dificile se echipează cu:

(1) echipament de semnalizare pentru a produce semnale în caz de accident;

(2) cel puțin un ELT(S); și

(3) echipament suplimentar de supraviețuire pentru ruta pe care urmează să se zboare, luând în considerare numărul persoanelor la bord.

(b) Nu este nevoie ca echipamentul suplimentar de supraviețuire specificat la litera (a) punctul (3) să fie transportat când avionul:

(1) rămâne la o distanță la care operațiunile de căutare și salvare nu sunt dificile, corespunzătoare pentru:

(i) 120 de minute de zbor la viteza de croazieră cu un motor inoperant (OEI) pentru avioanele capabile să continue zborul către un aerodrom, cu motoarele posibil inoperante în orice punct al rutei sau în cazul rerutărilor planificate; sau

(ii) 30 de minute de zbor la viteza de croazieră pentru toate celelalte avioane,

sau

(2) rămâne la o distanță nu mai mare decât cea corespunzătoare pentru 90 de minute de zbor la viteza de croazieră față de o zonă adecvată pentru o aterizare de urgență, pentru avioanele certificate conform standardului de navigabilitate aplicabil.

CAT.IDE.A.325 Cască

- (a) Avioanele se echipează cu cască cu microfon cu braț sau cu lavalieră, sau dispozitiv echivalent, pentru fiecare membru al echipajului de zbor la postul de lucru desemnat în compartimentul pentru echipajul de zbor.
- (b) Avioanele operate în condiții IFR pe timp de noapte se echipează cu un buton de transmisie pe dispozitivul de comandă manuală a pasului elicei și a rulajului pentru fiecare membru al echipajului de zbor impus.

CAT.IDE.A.330 Echipament de comunicații radio

- (a) Avioanele se echipează cu echipamente radio necesare conform cerințelor aplicabile spațiului aerian.
- (b) Echipamentul pentru comunicații radio asigură comunicațiile pe frecvența aeronautică de urgență de 121,5 MHz.

CAT.IDE.A.335 Panoul de selecție audio

Avioanele operate în condiții IFR sunt echipate cu un panou de selecție audio accesibil fiecărui membru al echipajului de zbor impus.

CAT.IDE.A.340 Echipament radio pentru operațiuni VFR pe rute de navigație după repere vizuale terestre

Avioanele operate în condiții VFR pe rute navigate după repere vizuale terestre sunt echipate cu echipament de comunicații radio necesar în condiții normale de propagare a undelor radio pentru a îndeplini următoarele:

- (a) comunicația cu stațiile adecvate de la sol;
- (b) comunicația cu mijloacele adecvate de control al traficului aerian din orice punct din spațiul aerian controlat în care se intenționează executarea zborurilor; și
- (c) primirea informațiilor meteorologice.

CAT.IDE.A.345 Echipament de comunicații și navigare pentru operațiuni în condiții IFR sau în condiții VFR pe rute care nu sunt navigabile după repere vizuale terestre

- (a) Avioanele operate în condiții IFR sau în condiții VFR pe rute care nu sunt navigabile după repere vizuale terestre sunt echipate cu echipamente radio și echipamente pentru navigație, în conformitate cu cerințele aplicabile ale spațiului aerian.
- (b) Echipamentele de radio-comunicație includ cel puțin două sisteme independente de comunicație radio necesare în condiții de funcționare normală pentru a comunica cu o stație de la sol corespunzătoare, din orice punct de pe rută, incluzând schimbările de rută.

- (c) Fără a aduce atingere literei (b), avioanele operate pentru curse scurte în spațiul aerian conform specificațiilor nord-atlantice de performanță minimă în navigație (NAT MNPS) și care nu traversează Atlanticul de Nord, se echipează cu cel puțin un sistem de comunicații cu rază lungă, în cazul în care se publică proceduri alternative de comunicare pentru spațiul aerian în cauză.
- (d) Avioanele au suficient echipament de navigație pentru a se asigura că în eventualitatea defectării unui articol de echipament în orice etapă a zborului, restul echipamentului permite navigarea sigură în conformitate cu planul de zbor.
- (e) Elicopterele operate pentru zboruri în care se prevede aterizarea în condiții IMC se echipează cu echipament corespunzător care poate asigura ghidaj spre un punct de la care poate fi efectuată aterizarea după repere vizuale pentru fiecare aerodrom la care este prevăzută aterizarea în condiții IMC și pentru orice aerodromuri de rezervă desemnate.

CAT.IDE.A.350 Transponder

Avioanele se echipează cu un transponder radar secundar de supraveghere (SSR) care raportează altitudinea barometrică și cu orice altă funcție de transponder SSR necesară pe ruta de zbor.

CAT.IDE.A.355 Managementul datelor electronice de navigație

- (a) Operatorul utilizează doar produse de date electronice de navigație care completează o aplicație de navigație care este conformă standardelor de integritate adecvate pentru utilizarea prevăzută a datelor.
- (b) În cazul în care produsele de date electronice de navigație care completează o aplicație de navigație pentru operațiuni pentru care partea SPA prevede o aprobare, operatorul demonstrează autorității competente că procesul aplicat și produsele livrate sunt conforme cu standardele de integritate adecvate pentru utilizarea prevăzută a datelor.
- (c) Operatorul monitorizează continuu atât integritatea procesului cât și pe cea a produselor, fie direct, fie prin monitorizarea conformității furnizorilor terți.
- (d) Operatorul asigură distribuția și introducerea la timp a datelor electronice de navigație curente și nealterate către toate aeronavele care au nevoie.

Secțiunea 2 — Elicoptere

CAT.IDE.H.100 Instrumente și echipamente — generalități

- (a) Instrumentele și echipamentele impuse prin prezenta parte sunt aprobate în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1702/2003, cu excepția următoarelor elemente:
 - (1) Siguranțe de rezervă;
 - (2) Lămpi portabile separate;
 - (3) Un mijloc precis de indicare a timpului prevăzut;
 - (4) Suport pentru hărți;
 - (5) Trusa de prim ajutor;
 - (6) Megafoane;
 - (7) Echipamentele de supraviețuire și echipamentele de semnalizare;
 - (8) Ancore pentru apă și echipamente pentru amarare; și
 - (9) Dispozitive de siguranță pentru copii.
- (c) Instrumentele și echipamentele care nu sunt prevăzute în prezenta parte și care nu necesită aprobare în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1702/2003, dar se află la bord în timpul unui zbor, respectă următoarele:
 - (1) informațiile oferite de aceste instrumente, echipamente sau accesorii nu se folosesc de către echipajul de zbor pentru a se conforma anexe 1 la Regulamentul (CE) nr. 216/2008 sau CAT.IDE.H.330, CAT.IDE.H.335, CAT.IDE.H.340 și CAT.IDE.H.345; și
 - (2) instrumentele și echipamentele nu afectează navigabilitatea elicopterului, chiar și în cazul defectării sau proastei funcționări.
- (d) În cazul în care echipamentul urmează să fie folosit de un membru al echipajului de zbor la postul său, în timpul zborului, acesta trebuie să fie utilizabil rapid de la acel post. În cazul în care este necesar ca un articol din echipament să fie operat de mai mult de un singur membru al echipajului de zbor, acesta trebuie să fie instalat astfel încât echipamentul să fie utilizabil rapid din orice post de la care se cere operarea echipamentului.
- (e) Acele instrumente care sunt folosite de oricare membru al echipajului de zbor sunt dispuse astfel încât să permită membrului echipajului de zbor să vadă rapid indicațiile de la postul său, cu o deviație minimă a poziției și a direcției privirii care se consideră a fi, în mod normal, spre înainte, în direcția de zbor.

- (f) Toate echipamentele de urgență cerute sunt ușor accesibile pentru utilizare imediată.

CAT.IDE.H.105 Echipament minim de zbor

Un zbor nu se poate iniția în momentul în care unul dintre instrumentele, echipamentele sau funcțiile necesare elicopterului pentru zborul prevăzut sunt inoperante sau lipsesc, cu excepția cazului în care:

- (a) elicopterul se operează în conformitate cu cerințele prevăzute în MEL ale operatorului; sau
- (b) operatorul are aprobarea autorității competente de a opera elicopterul în limitele MMEL.

CAT.IDE.H.115 Lumini de operare

- (a) Elicopterele operate pe timp de zi în condiții VFR se echipează cu un sistem de lumini anticoliziune.
- (b) Elicopterele operate pe timp de noapte sau în condiții IFR se echipează suplimentar față de litera (a) cu:
 - (1) sistem de lumini furnizat 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 furnizat de sistemul electric al elicopterului, pentru asigurarea iluminării în toate compartimentele pentru pasageri;
 - (3) o lampă electrică pentru fiecare membru necesar al echipajului, accesibilă rapid membrilor echipajului când aceștia sunt așezați la posturile desemnate lor;
 - (4) lumini de navigație/poziție;
 - (5) două faruri de aterizare dintre care unul singur ajustabil în zbor astfel încât să ilumineze terenul în fața și sub elicopter, precum și terenul pe ambele părți ale elicopterului; și
 - (6) lumini pentru a respecta reglementările internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, dacă elicopterul este amfibiu.

CAT.IDE.H.125 Operațiuni VFR pe timp de zi – instrumente de zbor și navigație și echipamente asociate

Elicopterele operate în condiții VFR pe timp de zi se echipează cu următoarele elemente, disponibile la postul pilotului:

- (a) Un dispozitiv de măsurare și afișaj pentru:
 - (1) Direcția magnetică;

- (2) Timp în ore, minute și secunde;
 - (3) Altitudinea barometrică;
 - (4) Viteza indicată;
 - (5) Viteza verticală;
 - (6) Glisadă.
- (b) Un dispozitiv de afișaj pentru:
- (1) temperatura aerului exterior; și
 - (2) dacă alimentarea instrumentelor de zbor necesare nu este corespunzătoare.
- (c) În cazul în care sunt necesari doi piloți pentru o operațiune, postul celui de-al doilea pilot are instrumente separate suplimentare, după cum urmează:
- (1) Altitudinea barometrică;
 - (2) Viteza indicată;
 - (3) Viteza verticală; și
 - (4) Glisadă.
- (d) Elicopterele cu o MCTOM de mai mult de 3 175 kg sau orice elicopter când operează deasupra apei fără a vedea țărmul sau când vizibilitatea este sub 1 500 m, trebuie să fie echipat cu următoarele instrumente de măsurare și afișaj:
- (1) Altitudine; și
 - (2) Direcție.
- (e) Un mijloc de prevenire a defectării sistemelor de indicare a vitezei din cauza condensului sau givrajului, pentru elicoptere cu o MCTOM de mai mult de 3 175 kg sau o MOPSC de mai mult de nouă.

CAT.IDE.H.130 Operațiuni IFR sau pe timp de noapte – instrumente de zbor și navigație și echipamente asociate

Elicopterele operate în condiții VFR pe timp de noapte sau IFR se echipează cu următoarele elemente, disponibile la postul pilotului:

- (a) Un dispozitiv de măsurare și afișaj pentru:
- (1) Direcția magnetică;
 - (2) Timp în ore, minute și secunde;

- (3) Viteza indicată;
 - (4) Viteza verticală;
 - (5) Glisadă;
 - (6) Atitudine; și
 - (7) Direcția stabilizată.
- (b) Două dispozitive de măsurare și afișaj a altitudinii barometrice. Pentru operațiuni cu un singur pilot în condiții VFR pe timp de noapte, un altimetru barometric poate fi substituit de un radioaltimetru.
- (c) Un dispozitiv de afișaj pentru:
- (1) temperatura aerului exterior; și
 - (2) dacă alimentarea instrumentelor de zbor necesare nu este corespunzătoare.
- (d) Un mijloc de prevenire a defectării sistemelor de indicare a vitezei prevăzut la litera (a) punctul (3) și la litera (h) punctul (2) din cauza condensului sau givrajului.
- (e) Un mijloc de avertizare a echipajului de zbor în legătură cu defectarea mijloacelor prevăzute la litera (d) pentru elicopterele:
- (1) pentru care s-a eliberat un certificat de navigabilitate individual pentru prima dată la data de sau după 1 august 1999; sau
 - (2) pentru care s-a eliberat un certificat de navigabilitate individual înainte de 1 august 1999 cu o MCTOM mai mare de 3 175 kg și cu o MOPSC mai mare de nouă locuri.
- (f) Un dispozitiv de rezervă de măsurare și afișaj care:
- (1) este alimentat continuu în timpul operării normale și, în eventualitatea unei defectări totale a sistemului normal de generare a energiei, se alimentează de la o sursă independentă de sistemul normal de generare a energiei electrice;
 - (2) funcționează independent de orice alt sistem de indicare a atitudinii;
 - (3) poate fi folosit de la ambele posturi de pilotaj;
 - (4) intră automat în funcțiune după defectarea totală a sistemului normal de generare a energiei electrice;
 - (5) este capabil de o funcționare sigură cel puțin 30 de minute sau timpul necesar să zboare către un loc de aterizare de rezervă potrivit atunci când operează într-o zonă cu teren ostil sau în largul mării, oricare este mai mare, de la defectarea totală a sistemului normal de generare a energiei electrice, luând în considerare alte sarcini asupra sursei de alimentare cu energie electrică în cazuri de urgență și proceduri operaționale;

- (6) este iluminat în mod adecvat în toate fazele operațiunii; și
- (7) este asociat cu un mijloc de avertizare a echipajului de zbor atunci când funcționează din propria sursă de energie, inclusiv când funcționează din sursa de alimentare de urgență.
- (g) O sursă alternativă de presiune statică pentru indicatorul de viteză față de aer, altimetru și indicatorul de viteză verticală.
- (h) În cazul în care sunt necesari doi piloți pentru o operațiune, postul celui de-al doilea pilot are mijloace separate de afișaj pentru:
 - (1) Altitudinea barometrică;
 - (2) Viteza indicată;
 - (3) Viteza verticală;
 - (4) Glisadă;
 - (5) Atitudine; și
 - (6) Direcția stabilizată.
- (j) Pentru operațiuni în condiții IFR, suport pentru hărți într-o poziție ușor de citit care poate fi iluminat pentru operațiuni pe timp de noapte.

CAT.IDE.H.135 Echipament suplimentar pentru operațiuni IFR cu un singur pilot

Elicopterele operate de un singur pilot în condiții IFR se echipează cu pilot automat care să aibă cel puțin modurile de menținere a altitudinii și a capului-compas.

CAT.IDE.H.145 Radio altimetre

- (a) Elicopterele în zbor peste apă se echipează cu un radioaltimetru cu o avertizare sonoră care operează sub o înălțime selectată și o avertizare vizuală capabilă să opereze la o înălțime selectabilă de către pilot, dacă operează:
 - (1) fără vederea țărmului;
 - (2) dacă vizibilitatea este sub 1 500 m;
 - (3) pe timp de noapte; sau
 - (4) la o distanță de țărm corespunzătoare la mai mult de 3 minute de zbor la viteza normală de croazieră.

CAT.IDE.H.160 Echipament radar meteorologic la bord

Elicopterele cu o MOPSC de mai mult de 9 și operate în condiții IFR sau pe timp de noapte se echipează cu un echipament radar meteorologic la bord, dacă rapoartele meteorologice curente indică zone în care sunt previzibile, de-a lungul rutei, furtuni cu trăsnete sau alte condiții meteorologice potențial periculoase, considerate a fi detectabile cu echipamentul radarului meteorologic de la bord.

CAT.IDE.H.165 Echipament suplimentar pentru operațiuni în condiții de givraj pe timp de noapte

- (a) Elicopterele operate în condiții de posibilă formare sau de existență a givrajului pe timp de noapte sunt echipate cu mijloace de iluminare sau detectare a givrajului.
- (b) Orice lumină utilizată trebuie să fie de un tip care să nu producă orbirea sau reflexia, care ar împiedica membrii echipajului să-și îndeplinească sarcinile.

CAT.IDE.H.170 Sistemul interfon al echipajului de zbor

Elicopterele pe care este necesar un echipaj de zbor format din mai mult de o persoană sunt echipate cu sistem interfon pentru echipajul de zbor, incluzând căști cu microfon și braț și microfoane, pentru a fi utilizat de toți membrii echipajului de zbor.

CAT.IDE.H.175 Sistemul interfon al membrilor echipajului

Elicopterele se echipează cu un sistem interfon al membrilor echipajului când se transportă un membru al echipajului altul decât membrul echipajului de zbor.

CAT.IDE.H.180 Sistemul de adresare către pasageri

- (a) Elicopterele cu o MOPSC de mai mult de nouă se echipează cu un sistem de adresare către pasageri, cu excepția următoarelor:
 - (1) pentru elicopterele cu o MOPSC de mai mult de nouă și mai puțin de 20, dacă:
 - (i) elicopterul este proiectat fără perete despărțitor între pilot și pasageri; și
 - (ii) operatorul este capabil să demonstreze că vocea pilotului este audibilă și inteligibilă pentru pasageri în timpul zborului.

CAT.IDE.H.185 Înregistrator de voce în cabina de pilotaj

- (a) Următoarele tipuri de elicoptere se echipează cu un înregistrator de voce în cabina de pilotaj (CVR):
 - (1) toate elicopterele cu o MCTOM mai mare de 7 000 kg; și

- (2) elicopterele cu o MCTOM de mai mult de 3 175 kg și pentru care s-a emis un certificat individual de navigabilitate inițial la data de sau după 1 ianuarie 1987.
- (b) CVR este capabil să păstreze datele înregistrate pentru o perioadă de cel puțin:
 - (1) ultimele 2 ore, în cazul elicopterelor menționate la litera (a) punctul (1) și litera (a) punctul (2) dacă s-a emis un certificat individual de navigabilitate inițial la data de sau după 1 ianuarie 2016;
 - (2) ultima oră, în cazul elicopterelor menționate la litera (a) punctul (1) dacă s-a emis un certificat individual de navigabilitate inițial la data de sau după 1 august 1999 și înainte de 1 ianuarie 2016;
 - (3) ultimele 30 de minute, în cazul avioanelor menționate la litera (a) punctul (1) dacă s-a emis un certificat individual de navigabilitate inițial înainte de 1 august 1999; sau
 - (4) ultimele 30 de minute, în cazul elicopterelor menționate la litera (a) punctul (2) dacă s-a emis un certificat individual de navigabilitate inițial înainte de 1 ianuarie 2016.
- (c) CVR înregistrează în raport cu o scală de timp:
 - (1) comunicațiile prin voce transmise din sau recepționate în cabina de pilotaj prin radio;
 - (2) comunicațiile prin voce ale membrilor echipajului de zbor, folosind sistemul interfon și sistemul de adresare către pasageri, dacă sunt instalate;
 - (3) mediul sonor din cabina de pilotaj, incluzând fără întrerupere:
 - (i) pentru elicopterele pentru care s-a eliberat un certificat de navigabilitate inițial la data de sau după 1 august 1999, semnalele audio recepționate de la fiecare microfon al echipajului;
 - (ii) pentru elicopterele pentru care s-a eliberat un certificat de navigabilitate inițial înainte de 1 august 1999, semnalele audio recepționate de la fiecare microfon al echipajului, unde este cazul;
 - și
 - (4) semnale vocale sau audio de identificare a sistemelor de navigație sau apropiere transmise într-o cască cu microfon cu braț sau difuzor.
- (d) CVR trebuie să înceapă să înregistreze 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.
- (e) Pe lângă litera (d), în cazul elicopterelor menționate la litera (a) punctul (2) dacă s-a emis un certificat de navigabilitate inițial la data de sau după 1 august 1999:
 - (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;

- (2) în funcție de disponibilitatea energiei electrice, CVR trebuie să înceapă să înregistreze cât mai devreme posibil, în timpul verificărilor în cabina de pilotaj, înainte de zbor, până la verificările din cabina de pilotaj imediat după oprirea motoarelor la sfârșitul zborului.

(f) CVR are un dispozitiv care să ajute la localizarea înregistratorului în apă.

CAT.IDE.H.190 Înregistratoare de date de zbor

(a) Următoarele elicoptere se echipează cu un FDR care utilizează o metodă digitală de înregistrare și stocare a datelor și este disponibilă o metodă de extragere rapidă a datelor din mediul de stocare:

- (1) elicopterele cu o MCTOM de mai mult de 3 175 kg și pentru care s-a emis un certificat individual de navigabilitate inițial la data de sau după 1 august 1999; și
- (2) elicoptere cu o MCTOM de 7 000 kg sau mai puțin sau cu o MOPSC mai mare de nouă locuri și pentru care s-a emis un certificat individual de navigabilitate inițial la data de sau după 1 ianuarie 1989, dar înainte de 1 august 1999.

(b) FDR înregistrează parametrii necesari pentru determinarea cu acuratețe a:

- (1) traiectoriei de zbor a elicopterului, a vitezei, atitudinii, puterii motorului și configurației de operare și are capacitatea să rețină informațiile înregistrate cel puțin pentru ultimele 10 de ore pentru elicopterele menționate la litera (a) punctul (1) și cu un certificat individual de navigabilitate inițial emis înainte de 1 ianuarie 2016.
- (2) traiectoriei de zbor a elicopterului, a vitezei, atitudinii, puterii motorului și operării și are capacitatea să rețină informațiile înregistrate cel puțin pentru ultimele 8 ore pentru elicopterele menționate la litera (a) punctul (1) și cu un certificat individual de navigabilitate inițial emis înainte de 1 ianuarie 2016; sau
- (3) traiectoriei de zbor a elicopterului, a vitezei, atitudinii, puterii motorului și operării și are capacitatea să rețină informațiile înregistrate cel puțin pentru ultimele 5 de ore pentru elicopterele menționate la litera (a) punctul (2).

(c) Datele se obțin de la sursele elicopterului care permit corelarea cu acuratețe cu informațiile afișate pentru echipajul de zbor.

(d) FDR începe să înregistreze automat datele înainte ca elicopterul să fie capabil să se deplaseze prin mijloace proprii și trebuie să se oprească automat după ce elicopterul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.

(e) FDR are un dispozitiv care să ajute la localizarea înregistratorului în apă.

CAT.IDE.H.195 Înregistrare legăturilor de date

- (a) Elicopterele cu un certificat individual de navigabilitate emis inițial la data de sau după 8 aprilie 2014, care au capacitatea de a opera comunicările legăturilor de date și este necesar să fie echipate cu un CVR, înregistrează pe un înregistrator, unde este posibil:
- (1) mesajele comunicărilor legăturilor de date referitoare la comunicațiile ATS către și dinspre elicopter, inclusiv mesajele aplicabile următoarelor aplicații:
 - (i) inițierea de legături de date;
 - (ii) comunicarea controlor-pilot;
 - (iii) supraveghere specifică;
 - (iv) informații referitoare la zbor;
 - (v) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, supravegherea semnalului de la aeronavă;
 - (vi) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, datele privind controlul operațional; și
 - (vii) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, hărțile;
 - (2) informații care permit corelarea cu orice înregistrări asociate referitoare la comunicările legăturilor de date și păstrate separat de elicopter; și
 - (3) informații privind timpul și prioritatea mesajelor comunicărilor legăturilor de date, ținând cont de arhitectura sistemului.
- (b) Înregistratorul utilizează o metodă digitală de înregistrare și păstrare a datelor și informațiilor și este disponibilă o metodă de recuperare a acestor date. Metoda de înregistrare este de natură să permită datelor să corespundă datelor înregistrate la sol.
- (c) Înregistratorul este capabil să rețină date înregistrate pentru cel puțin aceeași perioadă ca în cazul CVR prevăzute la CAT.IDE.H.185.
- (d) Înregistratorul are un dispozitiv care să ajute la localizarea înregistratorului în apă.
- (e) Cerințele aplicabile pentru pornirea și oprirea funcționării înregistratorului sunt aceleași cu cerințele aplicabile pentru pornirea și oprirea funcționării CVR existente la CAT.IDE.H.185 literele (d) și (e).

CAT.IDE.H.200 Înregistratoare combinate de date de zbor și voce în cabina de pilotaj

Conformitatea cu cerințele CVR și FDR poate fi obținută prin transportul unui înregistrator combinat la bord.

CAT.IDE.H.205 Scaune, centuri de siguranță ale scaunelor, hamuri de siguranță și dispozitiv de siguranță pentru copii.

- (a) Elicopterele se echipează cu:
- (1) un scaun sau cușetă pentru fiecare persoană care are vârsta de 24 de luni sau mai mult;
 - (2) scaune pentru membrii echipajului de cabină;
 - (3) o centură de siguranță pentru fiecare pasager și hamuri de siguranță pentru fiecare cușetă;
 - (4) pentru elicoptere pentru care s-a emis un certificat individual de navigabilitate inițial la data de sau după 1 august 1999, o centură de siguranță cu sistem de reținere a bustului pentru utilizarea de către fiecare pasager în vârstă de 24 de luni și peste;
 - (5) un dispozitiv de siguranță pentru copii (CRD) pentru fiecare persoană de la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni;
 - (6) 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; și
 - (7) o centură de siguranță cu sistem de reținere a bustului pe scaunele pentru numărul minim necesar de membri ai echipajului de cabină.
- (b) O centură de siguranță cu sistem de reținere a bustului:
- (1) are un singur punct de eliberare;
 - (2) include două chingi peste umăr și o centură de siguranță care pot fi folosite independent.

CAT.IDE.H.210 Indicatoare de legare a centurilor de siguranță și de interzicere a fumatului

Elicopterele în care nu sunt vizibile toate scaunele pentru pasageri din cabina de pilotaj se echipează cu un mijloc care să indice tuturor pasagerilor și echipajului de cabină când trebuie să își lege centurile de siguranță și când fumatul nu este permis.

CAT.IDE.H.220 Truse de prim ajutor

- (a) Elicopterele sunt echipate cu cel puțin o trusă de prim ajutor.
- (b) Trusele de prim ajutor sunt:
- (1) accesibile rapid pentru folosire; și
 - (2) păstrate în termen de valabilitate.

CAT.IDE.H.240 Oxigen suplimentar – elicoptere nepresurizate

Elicopterele nepresurizate operate la altitudini barometrice mai mari de 10 000 ft au echipamentul pentru oxigen suplimentar capabil să stocheze și să distribuie cantitatea de oxigen în conformitate cu următoarele tabele.

Tabelul 1: Cerințe minime pentru oxigen pentru elicoptere complexe nepresurizate

Cantitate pentru:	Durată și altitudinea barometrică a cabinei
1) Ocupanții scaunelor din compartimentele echipajului de zbor aflați la posturile de comandă și membrii echipajului care asistă echipajul de zbor în îndeplinirea sarcinilor	Durata întregului zbor la altitudini barometrice de peste 10 000 ft.
2) Membrii echipajului din cabină impus	Pe întreaga durată a zborului la altitudini barometrice care depășesc 13 000 ft și pentru orice perioadă care depășește 30 de minute la altitudini barometrice de peste 10 000 ft, dar care nu depășesc 13 000 ft.
3) Membrii suplimentari ai echipajului și 100 % dintre pasageri *	Durata întregului zbor la altitudini barometrice de peste 13 000 ft.
4) 10 % dintre pasageri*	Pe întreaga durată a zborului, după 30 de minute la altitudini barometrice de peste 10 000 ft, dar care nu depășesc 13 000 ft.

* În sensul Tabelului 1, „pasageri” înseamnă pasagerii transportați efectiv la bord, inclusiv persoane în vârstă de sub 24 de luni.

Tabelul 2: Cerințe minime pentru oxigen pentru elicopterele altele decât cele complexe nepresurizate.

Cantitate pentru:	Durată și altitudinea barometrică a cabinei
1) Ocupanții scaunelor din cabina echipajului de zbor aflați la posturile de comandă și membrii echipajului care asistă echipajul de zbor în îndeplinirea sarcinilor, membrii echipajului de cabină impus	Pe întreaga durată a zborului la altitudini barometrice care depășesc 13 000 ft și pentru orice perioadă care depășește 30 de minute la altitudini barometrice de peste 10 000 ft, dar care nu depășesc 13 000 ft.
2) Membrii suplimentari ai echipajului și 100 % dintre pasageri *	Durata întregului zbor la altitudini barometrice de peste 13 000 ft.

3) 10 % dintre pasageri*	Pe întreaga durată a zborului, după 30 de minute la altitudini barometrice de peste 10 000 ft, dar care nu depășesc 13 000 ft.
--------------------------	--

* În sensul Tabelului 2, „pasageri” înseamnă pasagerii transportați efectiv la bord, inclusiv persoane în vârstă de sub 24 de luni.

CAT.IDE.H.250 Stingătoare de incendiu manuale.

- (a) Elicopterele se echipează cu cel puțin un stingător de incendiu manual în compartimentul echipajului de zbor.
- (b) Cel puțin un stingător de incendiu manual se află în sau poate fi imediat utilizat în fiecare bucătărie care nu se află în compartimentul principal pentru pasageri.
- (c) Cel puțin un stingător de incendiu manual este disponibil pentru utilizare în fiecare compartiment pentru încărcătură sau bagaje care este accesibil membrilor echipajului în zbor.
- (d) Tipul și cantitatea agentului de stingere pentru stingătoarele de incendiu impuse sunt adecvate tipurilor de incendii probabile a se produce în compartimentul în care este destinat a fi utilizat stingătorul, iar pentru compartimentele ocupate de persoane, reduce riscul de acumulare a gazelor toxice.
- (e) Elicopterul se echipează cu cel puțin numărul de stingătoare de incendiu manuale în conformitate cu Tabelul 1, localizate astfel încât să poată fi utilizate în mod convenabil în fiecare compartiment pentru pasageri.

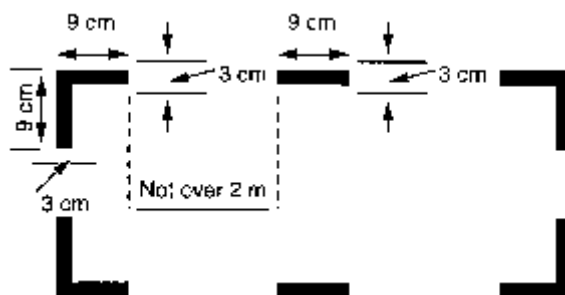
Tabelul 1: Număr de stingătoare manuale

MOPSC	Număr de stingătoare
7 – 30	1
31 – 60	2
61 – 200	3

CAT.IDE.H.260 Marcarea punctelor de spargere

Dacă zonele desemnate în fuzelaj pentru spargere de către echipele de salvare în cazuri de urgență sunt marcate pe elicopter, aceste zone sunt marcate astfel cum se indică în Figura 1.

Figura 1: Marcarea punctelor de spargere



CAT.IDE.H.270 Megafoane

Elicopterele cu o MOPSC de mai mult de 19 de locuri se echipează cu un megafon portabil alimentat cu baterii, accesibil rapid pentru utilizare de către membrii echipajului în timpul evacuării în caz de urgență.

CAT.IDE.H.275 Iluminatul și marcajele în caz de urgență

- (a) Elicopterele cu o MOPSC de mai mult de 19 locuri se echipează cu cel puțin:
 - (1) un sistem de iluminare în caz de urgență, având sursă de alimentare independentă pentru a asigura iluminarea generală a cabinei pentru a facilita evacuarea elicopterului; și
 - (2) marcaje iluminate pentru ieșirea de urgență și semne de localizare vizibile la lumina zilei sau pe întuneric.
- (b) Elicopterele se echipează cu marcaje pentru ieșiri de urgență vizibile la lumina zilei și pe întuneric dacă se operează:
 - (1) în clasa 1 sau 2 de performanță un zbor peste apă la o distanță față de țărm corespunzătoare la mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră; sau
 - (2) în clasa 3 de performanță un zbor peste apă la o distanță corespunzătoare la mai mult de 3 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră.

CAT.IDE.H.280 Emițător pentru localizare în caz de urgență (ELT)

- (a) Elicopterul este echipat cu cel puțin un emițător automat de localizare de urgență (ELT).
- (b) Elicopterele care operează în clasa 1 sau 2 de performanță, într-un zbor deasupra apei într-un mediu ostil și la o distanță de țărm echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră, sunt echipate cu un emițător pentru localizare în caz de urgență cu detașare și declanșare automată (ELT(AD)).
- (c) Un ELT de orice tip este capabil să transmită simultan pe 121,5 MHz și 406 MHz.

CAT.IDE.H.290 Veste de salvare

- (a) Elicopterul se echipează cu o vestă de salvare pentru fiecare persoană de la bord sau dispozitiv echivalent de flotabilitate pentru fiecare persoană de la bord cu vârsta sub 24 de luni, depozitată într-o poziție accesibilă imediat de pe scaunul sau cușeta persoanei căreia îi este destinată, dacă se operează:
 - (1) în clasa 1 sau 2 de performanță un zbor peste apă la o distanță față de țărm corespunzătoare la mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră;
 - (2) în clasa 3 de performanță un zbor peste apă la o distanță față de țărm mai mare decât distanța în autorotație; sau
 - (3) în clasa 2 sau 3 de performanță și când decolează sau aterizează la un aerodrom sau o zonă de operare unde traiectoria de decolare sau aterizare este deasupra apei.
- (b) Fiecare vestă de salvare sau dispozitiv individual de flotabilitate este echipat cu mijloace de iluminare electrică în scopul ușurării localizării persoanelor.

CAT.IDE.H.295 Costume de supraviețuire pentru echipaj

Fiecare membru al echipajului poartă un costum de supraviețuire când operează:

- (a) în clasa 1 sau 2 de performanță într-un zbor deasupra apei în cadrul operațiunilor pe mare la o distanță față de țărm corespunzătoare la mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră, atunci când rapoartele meteorologice sau previziunile disponibile comandantului indică o temperatură a apei mării mai mică de 10°C pe timpul zborului, sau când timpul estimat necesar salvării depășește timpul calculat de supraviețuire; sau
- (b) în clasa 3 de performanță într-un zbor deasupra apei la o distanță față de țărm mai mare decât distanța în autorotație sau distanța de aterizare forțată executată în siguranță, atunci când rapoartele meteorologice sau previziunile disponibile comandantului indică o temperatură a apei mării mai mică de 10°C pe timpul zborului.

CAT.IDE.H.300 Bărci de salvare, ELT și echipament de supraviețuire pentru zborurile extinse peste apă

- (a) Elicopterele operate:
 - (1) în clasa 1 sau 2 de performanță, un zbor peste apă la o distanță față de țărm corespunzătoare la mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră; sau
 - (2) în clasa 3 de performanță un zbor peste apă la o distanță corespunzătoare la mai mult de 3 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră, se echipează cu:
 - (i) în cazul elicopterelor care transportă mai puțin de 12 persoane, minim o barcă de salvare cu o capacitate nu mai mică decât numărul maxim de persoane de la

bord, depozitate în așa fel încât să ușureze utilizarea imediată în caz de urgență;

- (ii) în cazul elicopterelor care transportă mai mult de 11 persoane, minim două bărci de salvare cu o capacitate suficientă care să permită transportarea tuturor persoanelor transportate la bord, depozitate în așa fel încât să ușureze utilizarea imediată în caz de urgență;
- (iii) cel puțin un ELT (ELT(S)) pentru fiecare barcă; și
- (iv) echipament de salvare a vieții, inclusiv mijloace de susținere a vieții, adecvate naturii zborului care urmează a fi efectuat.

CAT.IDE.H.305 Echipament de supraviețuire

Elicopterele operate peste zone în care operațiunile de căutare și salvare ar fi dificile se echipează cu:

- (a) echipament de semnalizare pentru a produce semnale în caz de accident;
- (b) cel puțin un ELT(S); și
- (c) echipament suplimentar de supraviețuire pentru ruta pe care urmează să se zboare, luând în considerare numărul persoanelor la bord.

CAT.IDE.H.310 Cerințe suplimentare pentru elicoptere care desfășoară operațiuni pe mare într-o zonă maritimă ostilă

Elicopterele operate în operațiuni pe mare într-o zonă maritimă ostilă la o distanță corespunzătoare la mai mult de 10 minute de zbor la viteza normală de croazieră respectă următoarele:

- (a) Dacă rapoartele meteorologice sau prognozele disponibile comandantului indică o temperatură a apei mării mai mică de 10°C pe timpul zborului, sau dacă timpul estimat necesar salvării depășește timpul calculat de supraviețuire, sau zborul este planificat a fi executat pe timpul nopții, toate persoanele de la bord poartă costum de supraviețuire.
- (b) Toate bărcile de salvare transportate în conformitate cu CAT.IDE.H.300 sunt instalate în așa fel încât să fie utilizabile pe mare și caracteristicile de amerizare ale elicopterului și caracteristicile trimerului au fost evaluate pentru conformarea cu cerințele de amerizare pe mare pentru certificare.
- (c) Elicopterul se echipează cu un sistem de iluminare în caz de urgență, având sursă de alimentare independentă pentru a asigura iluminarea generală a cabinei pentru a facilita evacuarea elicopterului.
- (d) Toate ieșirile de urgență, inclusiv ieșirile de urgență pentru echipaj și mijloacele acestora de deschidere sunt evident marcate pentru ghidarea ocupanților care folosesc ieșirile la

lumina zilei sau în întuneric. Asemenea marcaje sunt proiectate să rămână vizibile dacă elicopterul este răsturnat și cabina este sub apă.

- (e) Toate ușile care nu se pot desprinde și care sunt proiectate ca ieșiri de urgență în caz de amerizare au un mijloc de securizare a acestora în poziția deschis în așa fel încât să nu împiedice ieșirea ocupanților oricare ar fi condițiile de pe mare până la nivelul maxim necesar de a fi evaluat pentru amerizare și flotare.
- (f) Toate ușile, ferestrele sau alte deschizături în compartimentul de pasageri, evaluate ca fiind adecvate pentru a permite evacuarea sub apă, sunt echipate în așa fel încât să poată fi operate în caz de urgență.
- (g) Vestele de salvare sunt îmbrăcate în permanență, cu excepția cazului când pasagerul sau membrul echipajului poartă un costum de supraviețuire integru care satisface cerințele costumului de supraviețuire și vestei de salvare.

CAT.IDE.H.315 Elicoptere certificate pentru operațiuni pe apă – diverse echipamente

Elicopterele certificate pentru operațiuni pe apă se echipează cu:

- (a) ancoră pentru apă sau alt echipament necesar pentru a facilita amararea, ancorarea sau manevrarea elicopterului pe apă, adecvată mărimii, greutatei și caracteristicilor sale de manevrare; și
- (b) echipament pentru producerea semnalelor sonore prevăzute în Regulamentul internațional pentru prevenirea coliziunii pe mare, după caz.

CAT.IDE.H.320 Toate elicopterele în zboruri deasupra apei – amerizarea

- (a) Elicopterele sunt proiectate pentru aterizare pe apă sau sunt certificate pentru amerizare în conformitate cu codul de navigabilitate relevant dacă operează în clasa 1 sau 2 de performanță într-un zbor deasupra apei la o distanță de țărm corespunzătoare, la mai mult de 10 minute de zbor, la viteza normală de croazieră.
- (b) Elicopterele sunt proiectate pentru aterizare pe apă sau sunt certificate pentru amerizare în conformitate cu codul de navigabilitate relevant sau sunt echipate cu dispozitive care îi asigură flotabilitatea în caz de urgență dacă sunt operate în:
 - (1) clasa 1 sau 2 de performanță, un zbor deasupra apei într-un mediu neostil la o distanță față de țărm corespunzătoare, la mai mult de 10 minute de zbor, la viteza normală de croazieră;
 - (2) clasa 2 de performanță, la decolare sau aterizare pe apă, cu excepția elicopterelor care efectuează servicii medicale de urgență, în scopul minimizării expunerii, aterizarea sau decolarea într-un loc de desfășurare a operațiunilor HEMS localizate într-un mediu aglomerat este executată deasupra apei; sau
 - (3) clasa 3 de performanță, un zbor peste apă la o distanță față de țărm mai mare decât distanța care asigură aterizarea forțată în siguranță pe uscat.

CAT.IDE.H.325 Cască

Ori de câte ori este necesar un sistem de radio comunicație și/sau un sistem de radio navigație, un elicopter se echipează cu o cască cu microfon cu braț sau un dispozitiv echivalent și un buton de transmitere pe dispozitivele de comandă pentru fiecare pilot și/sau membru al echipajului la postul de lucru desemnat.

CAT.IDE.H.330 Echipament de radio-comunicații

- (a) Un elicopter se echipează cu echipamente de radio-comunicație necesare conform cerințelor aplicabile spațiului aerian.
- (b) Echipamentul de radio-comunicații asigură comunicațiile pe frecvența aeronautică de urgență de 121,5 MHz.

CAT.IDE.H.335 Panoul de selecție audio

Elicopterele operate în condiții IFR sunt echipate cu un panou de selecție audio accesibil fiecărui membru al echipajului de comandă impus.

CAT.IDE.H.340 Echipament radio pentru operațiuni VFR pe rute de navigație după repere vizuale terestre

Elicopterele operate în condiții VFR pe rute care pot fi navigate după repere vizuale terestre sunt echipate cu echipament de radio-comunicație necesar în condiții normale de zbor pentru a îndeplini următoarele funcții:

- (a) comunicația cu stațiile adecvate de la sol;
- (b) comunicația cu mijloacele adecvate de control al traficului aerian din orice punct din spațiul aerian controlat în care se intenționează executarea zborurilor; și
- (c) primirea informațiilor meteorologice.

CAT.IDE.H.345 Echipament de comunicații și navigare pentru operațiuni în condiții IFR sau în condiții VFR pe rute care nu sunt navigabile după repere vizuale terestre

- (a) Elicopterele operate în condiții IFR sau în condiții VFR pe rute care nu sunt navigabile după repere vizuale terestre sunt echipate cu echipamente radio și echipamente pentru navigație, în conformitate cu cerințele aplicabile ale spațiului aerian.
- (b) Echipamentele de radio comunicație includ cel puțin două sisteme independente de comunicație radio necesare în condiții de funcționare normală pentru a comunica cu o stație de la sol corespunzătoare, din orice punct de pe rută, incluzând schimbările de rută.
- (c) Elicopterele au suficient echipament de navigație pentru a se asigura că, în eventualitatea defectării unui articol de echipament în orice etapă a zborului, restul echipamentului permite navigarea sigură în conformitate cu planul de zbor.

- (d) Elicopterele operate pentru zboruri în care se prevede aterizarea în condiții IMC se echipează cu echipament corespunzător care poate asigura ghidaj spre un punct de la care poate fi efectuată aterizarea după repere vizuale pentru fiecare aerodrom la care este prevăzută aterizarea în condiții IMC și pentru orice aerodromuri de rezervă desemnate.

CAT.IDE.H.350 Transponder

Elicopterele se echipează cu un transponder radar secundar de supraveghere (SSR) care raportează altitudinea barometrică și cu orice altă funcție de transponder SSR necesară pe ruta de zbor.

ANEXA V

Partea SPA

Capitolul A — Cerințe generale

SPA.GEN.100 Autoritatea competentă

- (a) Autoritatea competentă, pentru eliberarea unei aprobări specifice, este:
- (1) pentru operatorii comerciali, autoritatea desemnată de către statul membru în care operatorul are locul principal de desfășurare a activității; și
 - (2) pentru operatorii necomerciali, autoritatea desemnată de către statul membru în care operatorul este stabilit sau are reședința.
- (b) Fără a aduce atingere literei (a) punctul (2), pentru operatorii necomerciali care folosesc aeronave înmatriculate într-o țară terță, cerințele aplicabile în conformitate cu prezenta parte pentru aprobarea următoarelor operațiuni nu se aplică, dacă aceste aprobări sunt emise într-un stat de înmatriculare terț:
- (1) Navigația bazată pe performanță (PBN);
 - (2) Specificații minime de performanță operațională (MNPS);
 - (3) Minimă redusă de separare verticală (RVSM);

SPA.GEN.105 Solicitarea unei aprobări specifice

- (a) Operatorul care solicită eliberarea unei aprobări specifice inițiale pune la dispoziția autorității competente documentația prevăzută în capitolul aplicabil, împreună cu următoarele informații:
- (1) denumirea, adresa și adresa de corespondență a solicitantului; și
 - (2) o descriere a operațiunii avute în vedere.
- (b) Operatorul face dovada în fața autorității competente a următoarelor:
- (1) conformitatea cu cerințele din capitolul aplicabil; și
 - (2) faptul că elementele relevante definite în datele de conformitate operațională (OSD) stabilite în conformitate cu Partea 21 sunt luate în considerare.
- (c) Operatorul reține înregistrări referitoare la literele (a) și (b) cel puțin pe durata operațiunii care necesită o aprobare specifică sau, dacă este cazul, în conformitate cu partea ORO.

SPA.GEN.110 Privilegiile unui operator deținător al unei aprobări specifice

Domeniul de aplicare al activității pentru desfășurarea căreia operatorul a primit aprobare se documentează și se specifică:

- (a) în specificațiile de operare ale AOC pentru operatorii deținători ai unui certificat de operator aerian (AOC),; și
- (b) pentru toți ceilalți operatori în lista de aprobări specifice.

SPA.GEN.105 Schimbări aduse unei aprobări specifice

În cazul în care condițiile unei aprobări specifice sunt afectate de modificări, operatorul pune la dispoziția autorității competente documentația relevantă și obține aprobarea prealabilă pentru operațiune.

SPA.GEN.120 Prelungirea valabilității unei aprobări specifice

Aprobările specifice se eliberează pe durată nedeterminată și rămân valabile sub rezerva îndeplinirii de către operator a cerințelor asociate aprobării specifice și având în vedere elementele relevante definite în OSD stabilite în conformitate cu partea 21.

Capitolul B — Operațiuni de navigație bazată pe performanță (PBN)

SPA.PBN.100 Operațiuni PBN

Aeronavele se operează doar în spațiul aerian desemnat, pe rute sau în conformitate cu proceduri în cazul căruia sunt stabilite specificațiile de navigație bazată pe performanță (PBN) dacă operatorul a primit o aprobare pentru desfășurarea unor astfel de operațiuni din partea autorității competente. Nu este necesară o aprobare specifică pentru operațiuni în spațiul de navigație desemnat al zonei de navigație 5 [RNAV5 (navigație în zona de bază, B-RNAV)].

SPA.PBN.105 Aprobare operațională PBN

Pentru a obține o aprobare operațională PBN din partea autorității competente, operatorul face dovada că:

- (a) a obținut certificarea de navigabilitate relevantă pentru sistemul RNAV;
- (b) a instituit un program de formare pentru membrii echipajului de zbor implicați în aceste operațiuni; și
- (c) procedurile de operare instituite specifică:
 - (1) echipamentul care se transportă la bord, inclusiv limitările de operare ale acestuia și articolele corespunzătoare în lista echipamentului minim (MEL);
 - (2) componența echipajului de zbor și cerințele privind experiența;
 - (3) procedurile normale;
 - (4) procedurile în situații de urgență;
 - (5) monitorizarea și raportarea accidentelor; și
 - (6) managementul datelor electronice de navigație.

Capitolul C — Operațiuni cu minime de navigație bazată pe performanță (MNPS)

SPA.MNPS.100 Operațiuni MNPS

Aeronavele se operează doar în cadrul spațiului aerian cu minimele de navigație bazată pe performanță (MNPS) desemnate în conformitate cu Procedurile regionale suplimentare, în cazul căruia sunt stabilite specificațiile de navigație bazată pe performanță, dacă operatorul a primit o aprobare pentru desfășurarea unor astfel de operațiuni din partea autorității competente.

SPA.MNPS.105 Aprobare operațională MNPS

Pentru a obține o aprobare operațională MNPS din partea autorității competente, operatorul face 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 la postul său de lucru;
- (c) a instituit un program de formare pentru membrii echipajului de zbor implicați în aceste operațiuni; și
- (d) procedurile de operare instituite specifică:
 - (1) echipamentul care se transportă la bord, inclusiv limitările de operare ale acestuia și articolele corespunzătoare în MEL;
 - (2) componența echipajului de zbor și cerințele privind experiența;
 - (3) procedurile normale;
 - (4) procedurile de urgență, inclusiv cele specificate de către autoritatea responsabilă pentru spațiul aerian în cauză; și
 - (5) monitorizarea și raportarea accidentelor.

Capitolul D — Operarea în spațiul aerian delimitat, cu minimă redusă de separare verticală (RVSM)

SPA.RVSM.100 Operațiuni RVSM

Aeronavele se operează doar în spațiul aerian desemnat pe rute sau în conformitate cu proceduri în cazul căruia se aplică o reducere a separării verticale 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.

SPA.RVSM.105 Aprobare operațională RVSM

Pentru a obține o aprobare operațională RVSM din partea autorității competente, operatorul face dovada că:

- (a) a obținut certificarea de navigabilitate RVSM;
- (b) au fost instituite proceduri de monitorizare și raportare a erorilor de menținere a înălțimii;
- (c) a instituit un program de formare pentru membrii echipajului de zbor implicați în aceste operațiuni; și
- (d) procedurile de operare instituite specifică:
 - (1) echipamentul care se transportă la bord, inclusiv limitările de operare ale acestuia și articolele corespunzătoare în MEL;
 - (2) componența echipajului de zbor și cerințele privind experiența;
 - (3) planificarea zborului;
 - (4) procedurile înainte de zbor;
 - (5) procedurile înainte de intrarea în spațiul aerian RVSM;
 - (6) procedurile în timpul zborului;
 - (7) procedurile după zbor;
 - (8) raportarea incidentelor; și
 - (9) procedurile operaționale regionale specifice.

SPA.RVSM.110 Cerințe privind echipamentul RVSM

Aeronavele utilizate pentru operațiuni în spațiul aerian RVSM se echipează 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; și
- (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.

SPA.RVSM.115 Erori de menținere a înălțimii RVSM

- (a) Operatorul raportează evenimentele înregistrate sau comunicate referitoare la erori de menținere a înălțimii provocate de funcționarea defectuoasă a echipamentului aeronavei sau de natură operațională egală sau mai mare decât:
 - (1) o eroare verticală totală (TVE) de ± 90 m (± 300 ft);
 - (2) o eroare a sistemului altimetru (ASE) de ± 75 m (± 245 ft); și
 - (3) o deviere de la altitudinea repartizată (AAD) de ± 90 m (± 300 ft).
- (b) Rapoartele cu privire la astfel de evenimente se trimit către autoritatea competentă într-un interval de 72 de ore. Rapoartele cuprind o analiză inițială a factorilor cauzali și a măsurilor întreprinse pentru prevenirea repetării evenimentelor.
- (c) Dacă se înregistrează sau se primesc erori de menținere a înălțimii, operatorul întreprinde imediat măsuri de rectificare a condițiilor care au provocat erorile și pune la dispoziție rapoarte de urmărire, dacă autoritatea competentă solicită acest lucru.

Capitolul E — Operări cu vizibilitate redusă (LVO)

SPA.LVO.100 Operațiuni în condiții de vizibilitate redusă

Operatorul desfășoară următoarele operațiuni în condiții de vizibilitate redusă (LVO) doar dacă a primit aprobare din partea autorității competente:

- (a) operațiuni de decolare cu vizibilitate redusă (LVO);
- (b) operațiuni inferioare categoriei standard I (LTS CAT I);
- (c) operațiuni din categoria standard II (CAT II);
- (d) operațiuni altele decât cele din categoria standard II (OTS CAT II);
- (e) operațiuni din categoria standard III (CAT III); și
- (f) operațiuni de apropiere utilizând sisteme de intensificare a vederii (EVS) pentru care se aplică un credit operațional în legătură cu distanța vizuală în lungul pistei (RVR).

SPA.LVO.105 Aprobare LVO

Pentru a obține aprobarea LVO din partea autorității competente, operatorul demonstrează conformitatea cu cerințele prezentului capitol.

SPA.LVO.110 Cerințe generale de operare

- (a) Operatorul desfășoară operațiuni LTS CAT I doar dacă:
 - (1) fiecare aeronavă implicată este certificată pentru operațiuni CAT II; și
 - (2) apropierea se execută:
 - (i) autocuplată la o aterizare automată care trebuie aprobată pentru operațiuni din CAT IIIA; sau
 - (ii) utilizând un sistem de aterizare prin ghidare „head-up” (HUDLS) la cel puțin 150 ft deasupra pragului pistei.
- (b) Operatorul desfășoară doar operațiuni CAT II, OTS CAT II sau CAT III dacă:
 - (1) fiecare aeronavă implicată este certificată pentru operațiuni cu o înălțime de decizie (DH) sub 200 ft sau fără DH și echipată în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile;

- (2) se instituie și se menține un sistem de înregistrare a succesului și eșecului apropiierilor și/sau aterizărilor automate pentru monitorizarea siguranței globale a operațiunii;
 - (3) DH se determină cu ajutorul radioaltimetrului; și
 - (4) echipajul de zbor este format din cel puțin doi piloți.
- (c) Operatorul desfășoară operațiuni de apropiere folosind un EVS doar dacă:
- (1) EVS este certificat; și
 - (2) pentru operațiuni cu o RVR sub 550 m, echipajul de zbor este format din cel puțin doi piloți.
- (d) Toate înălțimile autorizate sub 200 ft deasupra pragului aerodromului se determină cu un radioaltimetru.

SPA.LVO.115 Cerințe referitoare la aerodrom

- (a) Operatorul nu folosește un aerodrom pentru operațiuni LVO sub o vizibilitate de 800 m decât dacă:
- (1) aerodromul a primit autorizarea pentru astfel de operațiuni din partea statului în care se află acesta; și
 - (2) procedurile cu vizibilitate redusă (LVP) au fost instituite.
- (b) Dacă operatorul selectează un aerodrom la care termenul LVP nu se utilizează, operatorul se asigură că, la aerodrom, există proceduri echivalente care respectă cerințele pentru LVP. Această situație se menționează în mod clar în manualul de operațiuni sau în manualul de proceduri, inclusiv orientări pentru echipajul de zbor cu privire la metoda de a afla dacă echivalentul LVP este în vigoare.

SPA.LVO.120 Formarea și calificările echipajului de zbor

Înainte de desfășurarea unei LVO, operatorul se asigură că:

- (a) fiecare membru al echipajului de zbor:
- (1) respectă cerințele de formare și verificare prevăzute în manualul de operațiuni, inclusiv formarea pe simulatorul de zbor (FSTD), în operarea cu valori limită ale RVR/VIS (vizibilitate) și DH specifice tipului de operațiune și de aeronavă; și
 - (2) este calificat în conformitate cu standardele prevăzute în manualul de operațiuni;
- (b) formarea și verificarea se desfășoară în conformitate cu o programă detaliată.

SPA.LVO.125 Proceduri de operare

- (a) Operatorul instituie proceduri și instrucțiuni pentru LVO. Aceste proceduri și instrucțiuni se includ în manualul de operațiuni sau în manualul de proceduri și cuprind îndatoririle echipajului de zbor în timpul rulării, decolării, apropierii, redresării, aterizării, decelerării și întreruperii apropierii, după caz.
- (b) Înainte de inițierea unei LVO, pilotul comandant/comandantul se convinge că:
 - (1) starea dotărilor vizuale și non vizuale este satisfăcătoare;
 - (2) LVP corespunzătoare sunt în vigoare în conformitate cu informațiile primite de la serviciile de trafic aerian (ATS); și
 - (3) membrii echipajului de zbor sunt calificați corespunzător.

SPA.LVO.130 Echipament minim

- (a) Operatorul include echipamentul minim care trebuie să fie funcțional la începutul unei 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.
- (b) Pilotul comandant/comandantul se convinge că starea aeronavei și a sistemelor relevante de la bord este corespunzătoare pentru operațiunea care urmează a fi desfășurată.

Capitolul F — Operațiuni pe rază extinsă cu avioane cu două motoare (ETOPS)

SPA.ETOPS.100 ETOPS

În transportul aerian comercial, avioanele cu două motoare se operează doar sub limita de distanță determinată în conformitate cu CAT.OP.MPA.140, dacă operatorul a obținut o aprobare operațională ETOPS din partea autorității competente.

SPA.ETOPS.105 Aprobare operațională ETOPS

Pentru a obține o aprobare operațională ETOPS din partea autorității competente, operatorul face dovada că:

- (a) combinația avion/motor deține o aprobare de tip și fiabilitate ETOPS pentru operațiunea prevăzută;
- (b) a instituit un program de formare pentru membrii echipajului de zbor și pentru întreg personalul operațional implicat în aceste operațiuni, iar echipajul de zbor și întreg personalul operațional implicat sunt calificați corespunzător pentru desfășurarea operațiunii prevăzute;
- (c) organizația operatorului și experiența acestuia sunt corespunzătoare pentru desfășurarea operațiunii prevăzute; și
- (d) a instituit proceduri de operare.

SPA.ETOPS.110 Planificarea minimelor pentru un aerodrom de rezervă pe o rută ETOPS

- (a) Un aerodrom de rezervă pe o rută ETOPS se consideră ca fiind adecvat dacă, la momentul prevăzut pentru utilizare, aerodromul este disponibil și echipat cu serviciile de asistență necesare, precum servicii de trafic aerian (ATS), iluminare suficientă, comunicații, rapoarte meteorologice, sisteme de navigație și servicii de urgență și este disponibilă cel puțin o procedură de apropiere instrumentală.
- (b) Înainte de efectuarea unui zbor ETOPS, operatorul se asigură că este disponibil un aerodrom de rezervă pe o rută ETOPS corespunzătoare, care se încadrează în timpul de deviere aprobat sau 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.

SPA.ETOPS.115 Planificarea minimelor pentru un aerodrom de rezervă pe o rută ETOPS

- (a) Operatorul nu trebuie să selecteze un aerodrom ca aerodrom de rezervă aflat pe o rută ETOPS decât în cazul în care rapoartele sau prognozele meteorologice corespunzătoare,

sau orice combinație a acestora, indică faptul că, în perioada care începe cu o oră înainte și se termină cu o oră după timpul estimat de aterizare, condițiile vor fi egale sau superioare minimelor planificate calculate prin însumarea limitelor suplimentare din Tabelul 1.

- (b) Operatorul include în manualul de operațiuni metoda de determinare a minimelor de operare la aerodromul de rezervă planificat pe o rută ETOPS.

Tabelul 1: Planificarea minimelor pentru aerodromul de rezervă pe o rută ETOPS

Tipul de apropiere	Planificarea minimelor
Apropiere de precizie	DA/H + 200 ft RVR/VIS + 800 m *
Apropiere non precizie sau Apropiere cu manevre la vedere („circling”)	MDA/H + 400 ft * RVR/VIS + 1 500 m

*: VIS: vizibilitate; MDA/H: altitudine/înălțime minimă de coborâre

Capitolul G Transportul de bunuri periculoase

SPA.DG.100 Transportul bunurilor periculoase

Cu excepția celor prevăzute în părțile NCO, NCC, CAT și SPO, operatorul transportă bunuri periculoase pe calea aerului doar dacă a obținut aprobarea din partea autorității competente.

SPA.DG.105 Aprobarea transportului de bunuri periculoase

Pentru obținerea aprobării transportului de bunuri periculoase, în conformitate cu instrucțiunile tehnice, operatorul:

- (a) instituie și menține un program de formare pentru întreg personalul implicat și demonstrează autorității competente că personalul a primit instruirea adecvată;
- (b) instituie operațiuni de operare pentru a asigura manipularea în siguranță a bunurilor periculoase pe parcursul tuturor fazelor transportului aerian, cuprinzând informații și instrucțiuni referitoare la:
 - (1) politica operatorului privind transportul bunurilor periculoase;
 - (2) cerințele privind acceptarea, manipularea, încărcarea, depozitarea și izolarea bunurilor periculoase;
 - (3) acțiuni în cazul unui accident sau incident de aeronavă, atunci când se transportă bunuri periculoase;
 - (4) răspunsul la situații de urgență care implică bunuri periculoase;
 - (5) înlăturarea oricărei posibile contaminări;
 - (6) îndatoririle întregului personal implicat, în special în ceea ce privește manipularea la sol și în aeronavă;
 - (7) inspecția pentru detectarea daunelor, scurgerilor sau contaminării; și
 - (8) raportarea accidentelor și a incidentelor care implică bunuri periculoase.

SPA.DG.105 Informații și documente referitoare la bunuri periculoase

În conformitate cu Instrucțiunile Tehnice, operatorul:

- (a) pune la dispoziția pilotului comandant/comandantului informații scrise:

- (1) referitoare la bunurile periculoase transportate în aeronavă;
- (2) pentru a le utiliza în răspunsul la situațiile de urgență în timpul zborului;
- (b) folosește o listă de acceptare;
- (c) se asigură că bunurile periculoase sunt însoțite de documentul (documentele) de transport al bunurilor periculoase impus(e), așa cum au fost completate de persoana care a oferit bunurile periculoase spre transport aerian, dacă informațiile aplicabile bunurilor periculoase sunt furnizate sub formă electronică;
- (d) se asigură 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 accesul la el poate fi obținut într-un interval de timp rezonabil până când bunurile ajung la destinația lor finală;
- (e) se asigură că o copie a informațiilor furnizate pilotului comandant/comandantului se păstrează la sol și că această copie, sau informațiile pe care le cuprinde, este accesibilă imediat pe aerodromurile de plecare și unde are loc următoarea sosire programată până după zborul la care se referă acestea;
- (f) păstrează lista de acceptare, documentul de transport și informațiile furnizate pilotului comandant/comandantului pentru cel puțin 3 ani după încheierea zborului; și
- (g) păstrează pentru cel puțin 3 ani documentele privind formarea întregului personal.

Capitolul H — Operațiuni cu elicoptere cu ajutorul sistemelor de redare a imaginii pe timp de noapte

SPA.NVIS.100 Operațiuni cu ajutorul sistemelor de redare a imaginii pe timp de noapte (NVIS)

- (a) Elicopterele se operează în condiții VFR pe timp de noapte cu ajutorul NVIS dacă operatorul a obținut aprobarea din partea autorității competente.
- (b) Pentru obținerea acestei aprobări din partea autorității competente, operatorul:
 - (1) operează în transportul aerian comercial (CAT) și este deținătorul unui AOC CAT în conformitate cu partea ORO;
 - (2) face dovada către autoritatea competentă că:
 - (i) respectă cerințele aplicabile din prezentul capitol; și
 - (ii) integrează cu succes toate elementele NVIS.

SPA.NVIS.110 Cerințe referitoare la echipament pentru operațiuni NVIS

- (a) Înainte de a desfășura operațiuni NVIS, fiecare elicopter și întreg echipamentul asociat NVIS a obținut certificatul de navigabilitate relevant în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1702/2003.
- (b) *Radioaltimetru.* Elicopterul se echipează cu un radioaltimetru cu avertizare sonoră înaintea atingerii unei înălțimi prestabilite și o avertizare vizuală și sonoră la o înălțime selectabilă de către pilot, decelabilă imediat în timpul tuturor fazelor de zbor NVIS.
- (c) *Iluminare compatibilă NVIS a aeronavei.* Pentru a reduce efectul numărului diminuat de repere vizuale și din nevoia de îmbunătățire a conștientizării situației, se pun la dispoziție următoarele:
 - (1) iluminare cu proiectoare compatibile NVIS a panoului de instrumente, dacă sunt instalate, care să ilumineze toate instrumentele de zbor esențiale;
 - (2) lămpi utilitare compatibile NVIS;
 - (3) lanterne portabile compatibile NVIS; și
 - (4) un mijloc de înlăturare sau stingere a luminilor interioare care nu sunt compatibile NVIS.

- (d) *Echipament suplimentar NVIS*. Sunt furnizate următoarele elemente suplimentare de echipament NVIS:
 - (1) o sursă de alimentare de rezervă sau secundară pentru ochelarii de vedere pe timp de noapte (NVG); și
 - (2) o cască cu atașament NVG corespunzător.
- (e) Toate NVG impuse pentru un zbor NVIS sunt de același tip, aceeași generație și același model.
- (f) *Menținerea navigabilității*
 - (1) Procedurile pentru menținerea navigabilității cuprind informațiile necesare pentru a desfășura întreținerea continuă și inspecțiile echipamentului NVIS instalat pe elicopter și acoperă minim:
 - (i) parbrizul și ferestrele elicopterului;
 - (ii) iluminarea NVIS;
 - (iii) NVG; și
 - (iv) orice echipament suplimentar care vine în sprijinul operațiunilor NVIS.
 - (2) Orice modificare ulterioară sau operațiune de întreținere a aeronavei este în conformitate cu certificarea de navigabilitate NVIS.

SPA.NVIS.120 Minime de operare NVIS

- (a) Operațiunile nu se desfășoară sub minimele meteorologice VFR pentru tipul de operațiuni pe timp de noapte care au loc.
- (b) Operatorul instituie o înălțime minimă de tranziție de la care o schimbare a/în zbor cu ajutor poate continua.

SPA.NVIS.130 Cerințe referitoare la echipaj pentru operațiuni NVIS

- (a) *Selecție*. Operatorul instituie criterii de selecție a membrilor echipajului pentru operațiuni NVIS.
- (b) *Experiență*. Experiența minimă pentru comandant nu poate fi de mai puțin de 20 de ore VFR în calitate de pilot comandant/comandant al elicopterului pe timp de noapte înainte de începerea formării.
- (c) *Formarea operațională*. Toți piloții au finalizat cu succes pregătirea în conformitate cu procedurile NVIS conținute în manualul de operațiuni.
- (d) *Experiența recentă*. Toți piloții și membrii personalului tehnic NVIS ce desfășoară operațiuni NVIS au efectuat trei zboruri NVIS în cursul ultimelor 90 de zile. Experiența

recentă poate fi refăcută cu ocazia unui zbor de formare pe elicopter sau pe un simulator de zbor complet (FFS) aprobat, care cuprinde elementele de la litera (f) punctul (1).

(e) *Componenta echipajului* Numărul minim de membri ai echipajului este mai mare decât cel specificat:

- (1) în manualul de zbor al aeronavei (AFM),
- (2) pentru activitatea în curs sau
- (3) în aprobarea operațională pentru operațiuni NVIS.

(f) *Formarea și verificarea echipajului*

(1) Formarea și verificarea se desfășoară în conformitate cu o programă detaliată aprobată de autoritatea competentă și inclusă în manualul de operațiuni.

(2) Membrii echipajului

- (i) Programele de formare a echipajului: îmbunătățesc cunoștințele privind mediul de lucru și echipamentul NVIS; îmbunătățesc coordonarea echipajului și cuprind măsuri de minimizare a riscurilor asociate cu procedurile NVIS 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) verificării competențelor pe timp de noapte; și
 - (B) verificărilor de linie.

SPA.NVIS.140 Informații și documentație

Operatorul se asigură că, integrat procesului de analiză și management, riscurile asociate cu mediul NVIS sunt reduse la minim prin specificarea în manualul de operațiuni a: selecției, componenței și formării echipajelor; nivelurilor de echipare și criteriilor de plecare; și procedurilor și minimelor de operare, astfel încât operațiunile normale și cele anormale sunt descrise și reduse corespunzător.

Capitolul I — Operațiuni de ridicare cu elicopterul

SPA.HHO.100 Operațiuni de ridicare cu elicopterul (HHO)

- (a) Elicopterele se operează în scopul unor operațiuni de ridicare CAT dacă operatorul a obținut aprobarea din partea autorității competente.
- (b) Pentru obținerea acestei aprobări din partea autorității competente, operatorul:
 - (1) operează în CAT și este deținătorul unui AOC CAT în conformitate cu partea ORO și
 - (2) demonstrează autorității competente conformitatea cu cerințele din prezentul capitol.

SPA.HHO.110 Cerințe privind echipamentul pentru HHO

- (a) Instalarea tuturor echipamentelor de ridicare pe elicopter, inclusiv a oricărui tip de echipament radio pentru respectarea SPA.HHO.115 și a oricăror modificări ulterioare are o certificare de navigabilitate pentru funcția prevăzută. Se proiectează și se testează echipament auxiliar la standardul corespunzător, în funcție de solicitarea autorității competente.
- (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 al elicopterului așa cum prevede Regulamentul (CE) nr. 2042/2003.

SPA.HHO.115 Comunicații HHO

Se stabilesc comunicații radio bidirecționale cu organizația pentru care se efectuează HHO și, dacă este posibil, un mijloc de comunicare cu personalul de la sol din zona HHO pentru:

- (a) operațiuni pe mare pe timp de zi și pe timp de noapte; și
- (b) operațiuni pe uscat pe timp de noapte, cu excepția HHO într-o zonă pentru servicii medicale de urgență (HEMS) pe un elicopter.

SPA.HHO.125 Cerințe privind performanța pentru HHO

Cu excepția HHO într-o zonă de operare HEMS, HHO se poate continua în cazul unei defecțiuni a motorului critic, cu motorul (motoarele) rămase funcționând în regim corespunzător fără a pune în pericol persoana (persoanele)/încărcătura în suspensie, părțile terțe sau bunurile materiale.

SPA.HHO.130 Cerințe privind echipajul pentru HHO

- (a) *Selecție.* Operatorul instituie criterii de selecție a membrilor echipajului pentru operațiuni HHO, având în vedere experiența anterioară.
- (b) *Experiență.* Nivelul minim de experiență pentru comandanții care execută zboruri HHO nu este mai mic decât:
 - (1) Pe mare:
 - (i) 1 000 de ore în calitate de pilot comandant/comandant pe elicoptere sau 1 000 de ore în calitate de copilot în cadrul HHO, din care 200 de ore în calitate de pilot comandant sub supraveghere; și
 - (ii) 50 de cicluri de ridicare desfășurate pe mare, din care 20 de cicluri desfășurate pe timp de noapte în cazul în care acestea sunt desfășurate pe timp de noapte, unde un ciclu de ridicare înseamnă un ciclu jos-sus a cârligului de ridicare.
 - (2) Pe uscat:
 - (i) 500 de ore în calitate de pilot comandant/comandant pe elicoptere sau 500 de ore în calitate de copilot în cadrul HHO, din care 100 de ore în calitate de pilot comandant sub supraveghere.
 - (ii) 200 de ore experiență relevantă pe elicoptere dobândită în condiții similar operaționale cu cel preconizate; și
 - (iii) 50 de cicluri de ridicare, dintre care 20 de cicluri desfășurate pe timp de noapte, în cazul în care acestea sunt desfășurate pe timp de noapte.
- (c) *Formarea operațională și experiența.* Finalizarea cu succes a formării în conformitate cu procedurile HHO specificate în manualul de operațiuni și experiența relevantă în calitate de și în mediul în care se desfășoară HHO.
- (d) *Experiența recentă.* Toți piloții și membrii echipajului HHO ce desfășoară HHO trebuie să fi finalizat în cursul ultimelor 90 de zile:
 - (1) dacă operează 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; și
 - (2) dacă operează pe timp de noapte: trei cicluri de ridicare, fiecare dintre acestea cuprinzând o tranziție către și de la un punct fix.
- (e) *Componenta echipajului* Numărul minim de membri ai echipajului de zbor pentru operațiuni pe timp de zi sau pe timp de noapte este cel precizat în manualul de operațiuni. Numărul minim de membri ai echipajului depinde de tipul de elicopter, condițiile meteorologice, tipul de sarcină de îndeplinit și, în plus pentru operațiunile HHO pe mare, mediul zonei HHO, starea mării și mișcarea vaselor. În niciun caz echipajul minim nu poate cuprinde mai puțin de un pilot și un membru al echipajului HHO.

(f) *Formarea și verificarea*

- (1) Formarea și verificarea se desfășoară în conformitate cu o programă detaliată aprobată de autoritatea competentă și inclusă în manualul de operațiuni.
- (2) Membrii echipajului
 - (i) Programele de formare a echipajului: îmbunătățesc cunoștințele privind mediul de lucru și echipamentul HHO; îmbunătățesc coordonarea echipajului și cuprind măsuri de minimizare a riscurilor asociate cu procedurile HHO în condiții normale și de urgență și de descărcare a electricității statice.
 - (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.

SPA.HHO.135 Informarea pasagerilor HHO

Anterior oricărui zbor HHO, sau a unei serii de zboruri, pasagerii HHO sunt informați asupra pericolelor descărcărilor de electricitate statică și a altor aspecte HHO.

SPA.HHO.140 Informații și documentație

- (a) Operatorul se asigură că, integrat procesului de analiză și management, riscurile asociate cu mediul HHO sunt reduse la minim prin specificarea în manualul de operațiuni a: selecției, componenței și formării echipajelor; nivelurilor de echipare și criteriilor de plecare; și procedurilor și minimelor de operare, astfel încât operațiunile normale și cele anormale sunt descrise și reduse corespunzător.
- (b) Fragmente relevante din manualul de operațiuni sunt disponibile la sediul organizației pentru care se efectuează HHO.

Capitolul J — Operațiuni de servicii medicale de urgență pe elicopter

SPA.HEMS.100 Operațiuni de servicii medicale de urgență pe elicopter (HEMS)

- (a) Elicopterele se operează în scopul unor operațiuni HEMS dacă operatorul a obținut aprobarea din partea autorității competente.
- (b) Pentru obținerea acestei aprobări din partea autorității competente, operatorul:
 - (1) operează în CAT și este deținătorul unui AOC CAT în conformitate cu partea ORO și
 - (2) demonstrează autorității competente conformitatea cu cerințele din prezentul capitol.

SPA.HEMS.110 Cerințe referitoare la echipament pentru operațiuni HEMS

Instalarea tuturor echipamentelor medicale pentru elicopter și orice modificări ulterioare și, dacă este cazul, operarea acestora se aprobă în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1702/2003.

SPA.HEMS.115 Comunicații

Elicopterele care execută zboruri HEMS se echipează cu echipament de comunicație, suplimentar la cel specificat în CAT.IDE.H, capabil să asigure comunicarea bilaterală cu organizația pentru care se execută HEMS și, unde dacă e posibil, pentru a comunica cu personalul serviciului de urgență de la sol.

SPA.HEMS.120 Minime de operare HEMS

- (a) Zborurile HEMS operate în clasa 1 și 2 de performanță respectă minimele meteorologice din Tabelul 1 pentru decizia de plecare și faza zborului de rută a zborului HEMS. În cazul în care la etapa în zbor condițiile meteorologice scad sub minimele plafonului și ale vizibilității prezentate, elicopterele care zboară numai VMC renunță la zbor sau se întorc 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 IFR (reguli de zbor după instrumente), cu condiția ca echipajul de zbor să fie adecvat calificat.

Tabelul 1: Minime de operare HEMS

2 PILOȚI		1 PILOT	
ZI			
Plafon	Vizibilitate	Plafon	Vizibilitate
500 ft (150 m) și peste	Așa cum este definită de minimele aplicabile spațiului aerian VFR	500 ft (150 m) și peste	Așa cum este definită de minimele aplicabile spațiului aerian VFR
499 - 400 ft	1 000 m*	499 – 400 ft	2 000 m
399 - 300 ft	2 000 m	399 – 300 ft	3 000 m
NOAPTE			
Baza norului	Vizibilitate	Baza norului	Vizibilitate
1 200 ft **	2 500 m	1 200 ft**	3 000 m

* Pe durata fazei de zbor pe rută, vizibilitatea poate fi redusă sub 800 m pentru perioade scurte de timp când este vizibil pământul și dacă elicopterul este manevrat la o viteză care va oferi posibilitatea observării oricărui obstacol în timp util pentru a evita o coliziune.

** Pe durata fazei de zbor pe rută, baza norului poate fi redusă la 1 000 ft pentru perioade scurte.

- (b) Minimele meteorologice pentru zborul HEMS operat în clasa 3 de performanță, la etapa de plecare și la etapa în zbor, sunt la un plafon de nori de 600 ft și o vizibilitate de 1 500 m. Vizibilitatea poate fi redusă la 800 m pentru perioade scurte de timp când este vizibil pământul și dacă elicopterul este manevrat la o viteză care va oferi posibilitatea observării oricărui obstacol în timp util pentru a evita o coliziune.

SPA.HEMS.125 Cerințe referitoare la performanță pentru operațiuni HEMS

- (a) Operațiunile din clasa 3 de performanță nu se desfășoară deasupra unui mediu ostil.
- (b) Decolarea și aterizarea

- (1) Elicopterele care execută zboruri spre/de la o zonă de apropiere finală și aterizare (FATO) către un spital care este localizat într-un mediu ostil și este folosit ca bază de operare HEMS se operează în conformitate cu clasa 1 de performanță.
- (2) Elicopterele care execută zboruri spre/de la o FATO către un spital care este localizat într-un mediu ostil aglomerat și nu este folosit ca bază de operare HEMS se operează în conformitate cu clasa 1 de performanță, cu excepția cazului în care operatorul este deținătorul unei aprobări care-i permite să opereze în conformitate cu CAT.POL.H.225.
- (3) Elicopterele care execută zboruri spre/de la o zonă de operare HEMS situată într-un mediu ostil se operează în conformitate cu clasa 2 de performanță și sunt scutite de aprobarea prevăzută la CAT.POL.H.305 litera (a), cu condiția îndeplinirii prevederilor de la CAT.POL.H.305 litera (b) punctele (2) și (3).
- (4) Zona de operare HEMS trebuie să fie suficient de mare pentru a asigura o vizibilitate adecvată a obstacolelor. Pentru operațiunile desfășurate pe timp de noapte, zona trebuie să fie iluminată pentru a permite identificarea acestora și a eventualelor obstacole.

SPA.HEMS.130 Cerințe privind echipajul

- (a) *Selecție.* Operatorul instituie criterii de selecție a membrilor echipajului pentru operațiuni HEMS, având în vedere experiența anterioară.
- (b) *Experiență.* Nivelul minim de experiență pentru comandanții care execută zboruri HEMS nu este mai mic decât:
 - (1) fie:
 - (i) 1 000 de ore în calitate de pilot comandant/comandant de aeronavă, din care 500 de ore în calitate de pilot comandant/comandant pe elicoptere; sau
 - (ii) 1 000 de ore în calitate de copilot în operațiuni HEMS, din care 500 de ore în calitate de pilot comandant sub supraveghere și 100 de ore în calitate de pilot comandant/comandant pe elicoptere;
 - (2) 500 de ore experiență relevantă pe elicoptere dobândită în condiții similar operaționale cu cel preconizate; și
 - (3) pentru piloți angrenați în operațiunile desfășurate pe timp de noapte, 20 de ore VMC în calitate de pilot comandant/comandant pe timp de noapte.
- (c) *Formarea operațională.* Încheierea cu succes a formării în conformitate cu procedurile operaționale conținute în manualul de operațiuni.
- (d) *Experiența recentă.* Toți piloții antrenați în operațiuni HEMS trebuie să fi efectuat cel puțin 30 de minute de zbor doar după repere instrumentale la bordul elicopterului sau pe un FSTD, pe parcursul ultimelor 6 luni.

(e) *Componenta echipajului*

(1) *Zbor pe timp de zi.* Echipajul minim pe timp de zi este alcătuit dintr-un pilot și un membru al personalului tehnic HEMS.

(i) Acesta se poate reduce la un singur membru dacă:

- (A) în zona de operare HEMS comandantul trebuie să aducă articole medicale suplimentare. În astfel de cazuri, membrul personalului tehnic HEMS poate fi lăsat să acorde asistență persoanelor bolnave sau rănite în timp ce comandantul efectuează zborul;
- (B) după sosirea la zona de operare HEMS, o brancardă îl împiedică pe membrul personalului tehnic HEMS să ocupe locul din față; sau
- (C) pasagerul cu pregătire medicală necesită asistența membrului personalului tehnic HEMS în zbor.

(ii) În cazurile descrise la subpunctul (i), minimele de operare sunt cele definite în cerințele aplicabile spațiului aerian; nu se utilizează minimele de operare HEMS conținute în Tabelul 1 de la SPA.HEMS.120.

(iii) Doar în cazul descris la litera (i) punctul (A) comandantul poate ateriza într-o zonă de operare HEMS fără membrul personalului tehnic care să îl asiste de pe scaunul din față.

(2) *Zbor pe timp de noapte.* Echipajul minim pe timp de noapte este alcătuit din:

(i) doi piloți; sau

(ii) un pilot și un membru al personalului tehnic HEMS în zone geografice specifice definite de către operator în manualul de operațiuni luând în considerare următoarele:

- (A) reperele terestre adecvate;
- (B) sistemul de urmărire a zborului pe durata misiunii HEMS;
- (C) fiabilitatea facilităților de raportare a stării vremii;
- (D) lista echipamentului minim HEMS;
- (E) continuitatea conceptului de echipaj;
- (F) calificarea minimă a echipajului, pregătirea inițială sau recurentă;
- (G) procedurile operaționale, inclusiv coordonarea echipajului;
- (H) minimele meteorologice; și
- (I) considerațiile suplimentare privind condițiile locale specifice.

(f) *Formarea și verificarea echipajului*

(1) Formarea și verificarea se desfășoară în conformitate cu o programă detaliată aprobată de autoritatea competentă și inclusă în manualul de operațiuni.

(2) Membrii echipajului

- (i) Programele de formare a echipajului: îmbunătățesc cunoștințele privind mediul de lucru și echipamentul HEMS; îmbunătățesc coordonarea echipajului și cuprind măsuri de minimizare a riscurilor asociate cu transportul pe rută în condiții de vizibilitate redusă, selecția zonelor de operare HEMS și profilele de apropiere și plecare.
- (ii) Măsurile menționate la litera (f) punctul (2) subpunctul (i) se evaluează în timpul:
 - (A) verificărilor competențelor VMC dacă operatorul desfășoară operațiuni HEMS pe timp de zi sau pe timp de noapte; și
 - (B) verificărilor de linie.

SPA.HEMS.135 Pasager cu pregătire medicală HEMS și alte informări ale personalului

- (a) *Pasager cu pregătire medicală.* Anterior oricărui zbor HEMS sau a unei serii de zboruri HEMS, pasagerii cu pregătire medicală sunt informați asupra mediului de lucru și echipamentelor HEMS, pot opera echipamentul medical și de urgență de la bord și pot lua parte la proceduri de intrare și ieșire în situații normale și de urgență.
- (b) *Personalul serviciului de urgență de la sol.* Operatorul ia toate măsurile rezonabile pentru a se asigura că personalul serviciului de urgență de la sol este familiarizat cu mediul de lucru și echipamentul și riscurile asociate cu operațiunile de la sol pe o zonă de operare HEMS.
- (c) *Pacient.* Fără a aduce atingere CAT.OP.MPA.170, o informare are loc doar în cazul în care starea medicală permite acest lucru.

SPA.HEMS.140 Informații și documentație

- (a) Operatorul se asigură că, integrat procesului de analiză și management, riscurile asociate cu mediul HEMS sunt reduse la minim prin specificarea în manualul de operațiuni a: selecției, componenței și formării echipajelor; nivelurilor de echipare și criteriilor de plecare; și procedurilor și minimelor de operare, astfel încât operațiile normale și cele anormale sunt descrise și reduse corespunzător.
- (b) Fragmente relevante din manualul de operațiuni sunt disponibile la sediul organizației pentru care se efectuează HEMS.

SPA.HEMS.145 Facilitățile bazei operaționale HEMS

- (a) Dacă membrilor echipajului li se cere să se afle în poziția de așteptare cu un timp de reacție mai mic de 45 de minute, sunt furnizate spații adaptate specifice în apropierea fiecărei baze operaționale.
- (b) Piloților li se oferă facilități, la fiecare bază operațională, pentru obținerea informațiilor curente și probabile referitoare la vreme și li se va asigura o legătură de comunicație

adecvată cu unitățile ATS corespunzătoare. Facilitățile adecvate sunt disponibile în scopul planificării tuturor îndatoririlor.

SPA.HEMS.150 Aprovizionarea cu combustibil

- (a) Dacă o misiune HEMS se desfășoară în condiții VFR în cadrul unei zone geografice locale definite, planificarea standard a combustibilului poate fi utilizată cu condiția ca operatorul să stabilească rezerva finală de combustibil pentru a se asigura că, la încheierea misiunii, combustibilul rămas nu este inferior unei cantități de combustibil suficiente pentru:
 - (1) 30 de minute de zbor în condiții normale de croazieră; sau
 - (2) când se operează într-o zonă care oferă zone de aterizare continue de rezervă, 20 de minute timp de zbor la viteză normală de croazieră.

SPA.HEMS.155 Realimentarea pe durata îmbarcării, a debarcării sau în timpul cât pasagerii se află la bord

În cazul în care comandantul consideră necesară realimentarea cu combustibil cu pasageri la bord, procedura se desfășoară fie cu rotoarele oprite fie cu rotoarele în funcțiune, cu condiția să se respecte următoarele cerințe:

- (a) ușa (ușile) de pe partea unde se alimentează elicopterul rămân(e) închisă (închise);
- (a) ușa (ușile) de pe partea unde nu se alimentează elicopterul rămân(e) deschisă (deschise), dacă situația meteorologică o permite;
- (c) echipamentele pentru stingerea incendiilor adecvate situației sunt poziționate în așa fel încât să fie disponibile imediat în caz de incendiu; și
- (d) este disponibil personal în număr suficient pentru a debarca pacienții din elicopter în caz de incendiu.