Acest document are doar scop informativ și nu produce efecte juridice. Instituțiile Uniunii nu își asumă răspunderea pentru conținutul său. Versiunile autentice ale actelor relevante, inclusiv preambulul acestora, sunt cele publicate în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene și disponibile pe site-ul EUR-Lex. Aceste texte oficiale pot fi consultate accesând linkurile integrate în prezentul document.

►B

REGULAMENTUL (UE) NR. 965/2012 AL COMISIEI

din 5 octombrie 2012

de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului

(JO L 296, 25.10.2012, p. 1)

Astfel cum a fost modificat prin:

		Jurnalul Oficial		
		NR.	Pagina	Data
►M1	Regulamentul (UE) nr. 800/2013 al Comisiei din 14 august 2013	L 227	1	24.8.2013
►M2	Regulamentul (UE) nr. 71/2014 al Comisiei din 27 ianuarie 2014	L 23	27	28.1.2014
►M3	Regulamentul (UE) nr. 83/2014 al Comisiei din 29 ianuarie 2014	L 28	17	31.1.2014
►M4	Regulamentul (UE) nr. 379/2014 al Comisiei din 7 aprilie 2014	L 123	1	24.4.2014
►M5	Regulamentul (UE) 2015/140 al Comisiei din 29 ianuarie 2015	L 24	5	30.1.2015
►M6	Regulamentul (UE) 2015/640 al Comisiei din 23 aprilie 2015	L 106	18	24.4.2015
►M7	Regulamentul (UE) 2015/1329 al Comisiei din 31 iulie 2015	L 206	21	1.8.2015
►M8	Regulamentul (UE) 2015/2338 al Comisiei din 11 decembrie 2015	L 330	1	16.12.2015
►M9	Regulamentul (UE) 2016/1199 al Comisiei din 22 iulie 2016	L 198	13	23.7.2016
►M10	Regulamentul (UE) 2017/363 al Comisiei din 1 martie 2017	L 55	1	2.3.2017
►M11	Regulamentul (UE) 2018/394 al Comisiei din 13 martie 2018	L 71	1	14.3.2018
►M12	Regulamentul (UE) 2018/1042 al Comisiei din 23 iulie 2018	L 188	3	25.7.2018
►M13	astfel cum a fost modificat prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/745 al Comisiei din 4 iunie 2020	L 176	11	5.6.2020
►M14	Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/1975 al Comisiei din 14 decembrie 2018	L 326	53	20.12.2018
►M15	Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/1384 al Comisiei din 24 iulie 2019	L 228	106	4.9.2019
►M16	Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/1387 al Comisiei din 1 august 2019	L 229	1	5.9.2019
►M17	astfel cum a fost modificat prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/1176 al Comisiei din 7 august 2020	L 259	10	10.8.2020
►M18	Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/2036 al Comisiei din 9 decembrie 2020	L 416	24	11.12.2020
►M19	Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/1062 al Comisiei din 28 iunie 2021	L 229	3	29.6.2021
►M20	Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/1296 al Comisiei din 4 august 2021	L 282	5	5.8.2021
►M21	Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/414 al Comisiei din 11 martie 2022	L 85	4	14.3.2022

rectificat prin:

►**C1** Rectificare, JO L 122, 17.5.2018, p. 36 (2017/363)
►**C2** Rectificare, JO L 230, 6.9.2019, p. 10 (2019/1384)

▼B

REGULAMENTUL (UE) NR. 965/2012 AL COMISIEI

din 5 octombrie 2012

de stabilire a cerinţelor tehnice şi a procedurilor administrative referitoare la operaţiunile aeriene în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului

▼M4

Articolul 1

Obiect și domeniu de aplicare

▼M14

(1) Prezentul regulament stabilește norme detaliate privind operaţiunile aeriene cu avioane și elicoptere, inclusiv privind inspecţiile la platformă efectuate în cazul aeronavelor operatorilor aflaţi, în ceea ce privește supravegherea siguranţei, sub jurisdicţia altui stat, atunci când aterizează pe aerodromuri aflate pe teritoriul care face obiectul dispoziţiilor tratatelor.

(2) Prezentul regulament stabilește și norme detaliate referitoare la condiţiile de eliberare, menţinere, modificare, limitare, suspendare sau revocare a certificatelor operatorilor de aeronave menţionate la articolul 2 alineatul (1) litera (b) subpunctele (i) și (ii) din Regulamentul (UE) 2018/1139, cu excepţia baloanelor și a planoarelor, implicaţi în operaţiuni de transport aerian comercial, la privilegiile și responsabilităţile titularilor de certificate, precum și la condiţiile în care operaţiunile sunt interzise, limitate sau supuse anumitor condiţii din motive de siguranţă.

(3) Prezentul regulament stabilește, de asemenea, norme detaliate privind condiţiile și procedurile referitoare la declaraţiile date de operatorii implicaţi în operaţiunile comerciale specializate cu avioane și elicoptere sau în operarea necomercială a aeronavelor complexe motorizate, inclusiv în operaţiuni necomerciale specializate cu aeronave complexe motorizate, referitoare la capacitatea lor și la disponibilitatea mijloacelor necesare pentru a-și îndeplini responsabilităţile legate de operarea de aeronave, precum și condiţiile și procedurile referitoare la supravegherea acestor operatori.

▼M4

(4) Prezentul regulament stabilește, de asemenea, norme detaliate privind condiţiile în care anumite operaţiuni comerciale specializate cu risc ridicat fac obiectul autorizării din motive de siguranţă, precum și privind condiţiile pentru emiterea, menţinerea, modificarea, limitarea, suspendarea sau revocarea autorizaţiilor.

(5) Prezentul regulament nu se aplică operaţiunilor aeriene care intră sub incidenţa articolului 1 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008.

▼M11

(6) Prezentul regulament nu se aplică operaţiunilor aeriene cu dirijabile.

▼M14

(7) Prezentul regulament nu se aplică operaţiunilor aeriene cu baloane și cu planoare. Totuși, în cazul operaţiunilor aeriene efectuate cu baloane, altele decât baloanele cu gaz captive, și cu planoare se aplică cerinţele de supraveghere prevăzute la articolul 3.

▼B

Articolul 2

Definiţii

În sensul prezentului regulament:

▼M14

1. „avion” înseamnă o aeronavă motorizată cu aripă fixă, mai grea decât aerul, care este susţinută în zbor de reacţia dinamică a aerului asupra aripilor sale;

1a. „elicopter” înseamnă o aeronavă mai grea decât aerul, susţinută în zbor de reacţiile aerului cu unul sau mai multe rotoare acţionate de motor pe axe esenţial verticale;

1b. „balon” înseamnă o aeronavă mai ușoară decât aerul, cu pilot la bord, care nu este acționată de motor și care susține zborul prin folosirea fie a unui gaz mai ușor decât aerul, fie a unui arzător aeropurtat, fiind incluse baloanele cu gaz, baloanele cu aer cald, baloanele mixte și, deși acționate de motor, dirijabilele cu aer cald;

1c. „planor” înseamnă o aeronavă mai grea decât aerul care este susţinută în zbor de reacţia dinamică a aerului asupra suprafeţelor portante fixe și al cărei zbor liber nu depinde de un motor;

1d. „operare comercială” înseamnă orice operare a unei aeronave, în schimbul unei remuneraţii sau al altor contraprestaţii, care este la dispoziţia publicului sau care, atunci când nu este la dispoziţia publicului, face obiectul unui contract între un operator și un client, acesta din urmă neexercitând niciun control asupra operatorului;

1e. „balon cu gaz captiv” înseamnă un balon cu gaz cu un sistem de legare care îl ancorează continuu într-un punct fix pe durata operării;

▼B

2. „avioane din clasa de performanţă B” înseamnă avioane cu motoare cu elice cu o configuraţie maximă operaţională a locurilor pentru pasageri de cel mult nouă sau cu o masă maximă la decolare de cel mult 5 700 kg;

3. „zonă de interes public (PIS)” înseamnă o zonă folosită exclusiv pentru operaţiuni de interes public;

4. „operaţiune în clasa de performanţă 1” înseamnă o operaţiune în care, în eventualitatea unei defectări a motorului critic, elicopterul poate ateriza în cadrul distanţei disponibile pentru decolarea întreruptă sau poate continua zborul în siguranţă către o zonă de aterizare adecvată, în funcţie de momentul apariţiei defecţiunii;

▼M1

5. „navigaţia bazată pe performanţe (PBN)” înseamnă navigaţia RNAV bazată pe cerinţele de performanţă pentru aeronavele care sunt exploatate pe o rută ATS, pe o procedură de apropiere instrumentală sau într-un spaţiu aerian desemnat;

▼M3

6. „operaţiune de taxi aerian” înseamnă, în sensul limitărilor timpului de zbor și de serviciu, o operaţiune de transport aerian comercial neprogramată, efectuată la cerere, cu un avion cu o configuraţie maximă operaţională a locurilor pentru pasageri (MOPSC) de cel mult 19 locuri;

▼M15

7. „operaţiune specializată” înseamnă orice operaţiune, alta decât o operaţiune de transport aerian comercial, în cadrul căreia aeronava este utilizată pentru activităţi specializate din domenii precum agricultură, construcţii, fotografiere, supraveghere, observare și patrulare, publicitate aeriană, zboruri de verificare a întreţinerii;

▼M4

8. „operaţiuni comerciale specializate cu risc ridicat” înseamnă orice operaţiune comercială specializată cu aeronave, desfășurată într-o zonă unde siguranţa părţilor terţe aflate la sol ar putea fi pusă în pericol în cazul unei situaţii de urgenţă, sau, conform prevederilor autorităţii competente din locul în care se desfășoară operaţiunea, orice operaţiune comercială specializată cu aeronave care, din cauza caracterului său specific și a condiţiilor locale în care se desfășoară, prezintă un risc ridicat, în special pentru părţile terţe aflate la sol;

▼M14

9. „zbor introductiv” înseamnă orice operaţiune efectuată în schimbul unei remuneraţii sau al altor contraprestaţii, constând într-un tur aerian de scurtă durată cu scopul de a atrage noi stagiari sau noi membri, efectuat fie de o organizaţie de pregătire aprobată menţionată la articolul 10a din Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei ([1]), fie de o organizaţie creată cu scopul de a promova sporturile aeriene sau aviaţia de agrement;

▼M4

10. „zbor de competiţie” înseamnă orice activitate de zbor în cadrul căreia aeronava este utilizată în întreceri sau competiţii aeriene, precum și în vederea pregătirii pentru întreceri sau competiţii aeriene și a efectuării de zboruri spre și dinspre întreceri sau competiţii;

11. „demonstraţie de zbor” înseamnă orice activitate de zbor efectuată în mod deliberat în scop demonstrativ sau de divertisment cu ocazia unui eveniment anunţat în prealabil și deschis publicului, inclusiv atunci când aeronava este utilizată în vederea pregătirii pentru o demonstraţie de zbor și a efectuării de zboruri spre și dinspre un eveniment anunţat în prealabil.

▼B

În sensul anexelor II- ►M4 VIII ◄, se prevăd definiţii suplimentare în anexa I.

Articolul 3

Capacităţile de supraveghere

(1) Statele membre desemnează una sau mai multe entităţi în calitate de autoritate competentă în cadrul acelui stat membru, având competenţele necesare și responsabilităţi alocate în ceea ce privește certificarea și supravegherea persoanelor și organizaţiilor care fac obiectul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 și al normelor sale de aplicare.

▼M11

Sistemele de administrare și de management ale autorităţilor competente ale statelor membre și ale agenţiei respectă cerinţele specificate în anexa II.

([1]) Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei din 3 noiembrie 2011 de stabilire a cerinţelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviaţia civilă în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 311, 25.11.2011, p. 1).

▼B

(2) Dacă un stat membru desemnează mai mult de o entitate în calitate de autoritate competentă:

(a) domeniile de competenţă ale fiecărei autorităţi competente se definesc clar sub raportul responsabilităţilor și al limitelor geografice; și

(b) între respectivele entităţi se stabilește o coordonare pentru a asigura supravegherea eficientă a tuturor organizaţiilor și persoanelor care fac obiectul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 și al normelor sale de aplicare, în cadrul sferelor lor de competenţă.

(3) Statele membre se asigură că autoritatea sau autorităţile competente deţin capacităţile necesare pentru a asigura supravegherea tuturor persoanelor și organizaţiilor vizate de programul lor de supraveghere, inclusiv resurse suficiente pentru îndeplinirea cerinţelor prezentului regulament.

(4) Statele membre se asigură că personalul autorităţii competente nu exercită activităţi de supraveghere atunci când există dovezi că acest fapt ar putea duce în mod direct sau indirect la un conflict de interese, în special atunci când este vorba de un interes familial sau financiar.

(5) Personalul autorizat de autoritatea competentă să îndeplinească sarcini de certificare și/sau de supraveghere este împuternicit să exercite cel puţin următoarele sarcini:

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

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

(c) să ceară o explicaţie verbală la faţa locului;

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

(e) să efectueze audituri, investigaţii, evaluări, inspecţii, inclusiv inspecţii la platformă și inspecţii neanunţate;

(f) să ia sau să dispună măsuri executorii în funcţie de caz.

(6) Sarcinile prevăzute la alineatul (5) se îndeplinesc în conformitate cu dispoziţiile legale din statul membru în cauză.

▼M12

Articolul 4

Inspecţiile la platformă

(1) Inspecţiile la platformă în cazul aeronavelor operatorilor aflaţi, în ceea ce privește supravegherea siguranţei, sub jurisdicţia altui stat membru sau a unei ţări terţe se efectuează în conformitate cu anexa II subpartea RAMP.

(2) Statele membre se asigură că testele de alcoolemie asupra membrilor echipajelor de zbor și de cabină se efectuează atât în cazul operatorilor sub jurisdicţie proprie, cât și în cazul operatorii sub jurisdicţia altui stat membru sau a unei ţări terţe. Aceste teste se efectuează de către inspectorii la platformă în cadrul programului de inspecţii la platformă prevăzut în anexa II subpartea RAMP.

▼M12

(3) Prin derogare de la alineatul (2), statele membre pot asigura efectuarea testelor de alcoolemie asupra membrilor echipajelor de zbor și de cabină de către alți funcționari autorizați și în afara cadrului programului de inspecții la rampă prevăzut în anexa II subpartea RAMP, cu condiția ca respectivele teste de alcoolemie să îndeplinească aceleași obiective și să respecte aceleași principii ca testele efectuate în temeiul cadrului prevăzut în anexa II subpartea RAMP. Rezultatele respectivelor teste de alcoolemie se includ în baza de date centralizată, în conformitate cu ARO.RAMP.145 litera (b).

(4) Statele membre pot efectua teste suplimentare în vederea depistării consumului de alte substanțe psihoactive decât alcoolul. Într-un astfel de caz, statul membru informează Agenția Europeană de Siguranță a Aviației („agenția”) și Comisia.

▼B

Articolul 5

Operațiunile aeriene

▼M14

(1) Operatorii operează un avion sau un elicopter în scopul operațiunilor de transport aerian comercial (denumit în continuare „CAT”) numai în conformitate cu cerințele specificate în anexele III și IV.

▼M4

(1a) Operatorii implicați în operațiunile CAT cu punctul de plecare și punctul de sosire pe același aerodrom sau loc de operare efectuate cu avioane din clasa de performanță B sau cu elicoptere necomplexe trebuie să respecte dispozițiile relevante din anexele III și IV.

▼B

(2) Operatorii ►M1 ——————— ◄ respectă prevederile relevante din anexa V atunci când exploatează:

(a) avioane și elicoptere utilizate pentru:

(i) operațiuni care folosesc navigația bazată pe performanțe (PBN);

(ii) operațiuni în conformitate cu specificațiile de performanțe de navigație minime (MNPS);

(iii) operațiuni în spațiu aerian cu o eșalonare verticală minimă (RVSM);

(iv) operațiuni în condiții de vizibilitate redusă (LVO);

▼M14

(b) avioane și elicoptere utilizate pentru transportul de bunuri periculoase (DG);

▼B

(c) avioane bimotoare, utilizate pentru operațiuni pe rază extinsă (ETOPS) în transportul aerian comercial;

(d) elicoptere utilizate pentru operațiuni de transport aerian comercial cu ajutorul sistemelor de redare a imaginii pe timp de noapte (NVIS);

(e) elicoptere utilizate pentru operațiuni cu încărcături suspendate (HHO) în cadrul transportului aerian comercial;

(f) elicoptere utilizate pentru operațiuni de servicii medicale de urgență (HEMS) în cadrul transportului aerian comercial; și

▼M9

(g) elicoptere utilizate pentru operațiuni deasupra mării (HOFO).

▼M4

(3) Operatorii de elicoptere și avioane motorizate complexe implicați în operațiuni necomerciale trebuie să declare că dispun de capacitatea și mijloacele necesare pentru a-și îndeplini responsabilitățile legate de operarea de aeronave și pentru a exploata aeronavele în conformitate cu dispozițiile specificate în anexa III și în anexa VI. În cazul în care sunt implicați în operațiuni necomerciale specializate, acești operatori operează în schimb aeronavele în conformitate cu dispozițiile specificate în anexa III și în anexa VIII.

▼M14

(4) Operatorii de avioane și elicoptere, altele decât cele motorizate complexe, implicați în operațiuni necomerciale, inclusiv operațiuni necomerciale specializate, operează aeronavele în conformitate cu dispozițiile din anexa VII.

(5) Atunci când desfășoară activități de pregătire practică în zbor cu destinația, în interiorul sau în afara Uniunii, organizațiile de pregătire care sunt menționate la articolul 10a din Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 și care au sediul principal de activitate într-un stat membru operează:

(a) elicoptere și avioane motorizate complexe în conformitate cu dispozițiile specificate în anexa VI;

(b) alte avioane și elicoptere în conformitate cu dispozițiile specificate în anexa VII.

(6) Operatorii operează un avion sau un elicopter în scopul operațiunilor comerciale specializate numai în conformitate cu cerințele din anexele III și VIII.

▼M4

(7) Zborurile care au loc imediat înainte, în timpul sau imediat după desfășurarea de operațiuni specializate și aflate în directă legătură cu aceste operațiuni sunt efectuate în conformitate cu alineatele (3), (4) și (6), după caz. ►M5 Cu excepția membrilor echipajului, nu se transportă la bord alte persoane decât cele indispensabile misiunii. ◄

▼B

Articolul 6

Derogări

▼M4

_____

▼B

(2) ►M5 Prin derogare de la articolul 5 alineatul (1), atunci când sunt folosite în operațiuni CAT, aeronavele menționate la articolul 4 alineatul (5) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 trebuie exploatate, în cazul avioanelor, în condițiile prevăzute în Decizia C(2009) 7633 a Comisiei din 14 octombrie 2009. ◄ Orice modificare a operării care afectează condițiile prevăzute în decizia respectivă se notifică, înainte de efectuarea respectivei modificări, Comisiei și Agenției Europene de Siguranță a Aviației (denumită în continuare „agenția”).

Un stat membru care nu este unul dintre destinatarii Deciziei C(2009) 7633 și care intenționează să facă uz de derogarea prevăzută în respectiva decizie își notifică intenția Comisiei și agenției înainte de aplicarea derogării. Comisia și agenția evaluează măsura în care modificarea sau utilizarea prevăzută se abate de la condițiile prevăzute în Decizia C(2009) 7633 sau afectează evaluarea inițială a siguranței efectuată în contextul deciziei menționate. În cazul în care evaluarea demonstrează că modificarea sau utilizarea prevăzută nu corespunde evaluării inițiale a siguranței efectuate pentru Decizia C(2009) 7633, statul membru în cauză depune o nouă cerere de derogare în conformitate cu articolul 14 alineatul (6) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008.

▼M14

(3) Prin derogare de la articolul 5 din prezentul regulament și fără a aduce atingere dispoziţiilor de la articolul 18 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul (UE) 2018/1139 și dispoziţiilor subpărţii P din anexa I la Regulamentul (UE) nr. 748/2012 al Comisiei ([1]) cu privire la permisul de zbor, următoarele zboruri continuă să fie efectuate în temeiul cerinţelor stabilite în legislaţia naţională a statului membru în care operatorul își are sediul principal de activitate sau, dacă operatorul nu are un sediu principal de activitate, a locului în care operatorul este stabilit sau își are reședinţa:

(a) zborurile legate de introducerea sau de modificarea unor tipuri de avioane sau elicoptere efectuate de organizaţiile de proiectare sau de producţie în sfera privilegiilor lor;

▼M15

(b) zborurile care nu transportă pasageri sau mărfuri, în cazul cărora avionul sau elicopterul este transportat pentru recondiţionare, reparare, inspecţii, livrare, export sau în scopuri similare, cu condiţia ca aeronava să nu fie înscrisă pe un certificat de operator aerian sau pe o declaraţie.

▼M9

(4) Fără a aduce atingere articolului 5, până la 30 iunie 2018, statele membre pot să impună în continuare o aprobare specifică și cerinţe suplimentare privind procedurile operaţionale, echipamentele, calificarea și pregătirea echipajelor pentru operaţiunile CAT deasupra mării cu elicoptere în conformitate cu legislaţia lor naţională. Statele membre notifică Comisia și agenţia cu privire la cerinţele suplimentare aplicate în cazul unor astfel de aprobări specifice. Respectivele cerinţe nu sunt mai puţin restrictive decât cele prevăzute în anexele III și IV.

▼M14

(4a) Prin derogare de la articolul 5 alineatele (1) și (6), următoarele operaţiuni cu avioane și elicoptere, altele decât cele motorizate complexe, pot fi efectuate în conformitate cu anexa VII:

▼M4

(a) zboruri ale căror costuri sunt împărţite între persoane particulare, cu condiţia ca toţi ocupanţii aeronavei, inclusiv pilotul, să împartă costurile directe și ca numărul persoanelor care împart costurile directe să fie de maximum șase;

(b) zboruri de competiţie sau demonstraţii de zbor, cu condiţia ca remuneraţia sau orice titlu oneros oferit pentru astfel de zboruri să se limiteze la recuperarea costurilor directe și la o contribuţie proporţională cu costurile anuale, precum și la premii de cel mult o valoare specificată de autoritatea competentă;

▼M14

(c) zboruri introductive, lansări cu parașuta, remorcări de planoare sau zboruri acrobatice efectuate fie de o organizaţie de pregătire cu sediul principal de activitate într-un stat membru și menţionată la articolul 10a din Regulamentul (UE) nr. 1178/2011, fie de o organizaţie creată cu scopul de a promova sporturile aeriene sau aviaţia de agrement, cu condiţia ca organizaţia respectivă să opereze aeronava pe baza dreptului de proprietate sau a unui acord de închiriere fără echipaj, ca zborul să nu genereze profituri distribuite în afara organizaţiei, precum și ca, ori de câte ori sunt implicate persoane care nu sunt membre ale organizaţiei în cauză, astfel de zboruri să reprezinte doar o activitate marginală a organizaţiei.

([1]) Regulamentul (UE) nr. 748/2012 al Comisiei din 3 august 2012 de stabilire a normelor de punere în aplicare privind certificarea pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizaţiilor de proiectare și producţie (JO L 224, 21.8.2012, p. 1).

▼M10

(5) Până la 2 septembrie 2017, scutirile acordate înainte de 22 martie 2017 în conformitate cu articolul 8 alineatul (2) din Regulamentul (CEE) nr. 3922/91, astfel cum se prevede la articolul 6 alineatul (5) din Regulamentul (UE) nr. 965/2012, astfel cum era aplicabil înainte de 22 martie 2017, se consideră a constitui aprobări menţionate la litera (a) de la punctul CAT.POL.A.300 din anexa IV (partea CAT). După 2 septembrie 2017, aceste scutiri nu mai sunt valabile pentru operaţiuni cu avioane monomotor.

Dacă este prevăzută o modificare a operării acestor avioane care afectează condiţiile stipulate în scutirile menţionate, între 22 martie 2017 și 2 septembrie 2017, modificarea respectivă este notificată Comisiei și agenţiei înainte de a fi pusă în aplicare. Comisia și agenţia evaluează modificarea în conformitate cu articolul 14 alineatul (5) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008.

▼B

(6) Operaţiunile existente efectuate cu elicoptere spre/dinspre o zonă de interes public (PIS) se pot desfăşura prin derogare de la anexa IV punctul CAT.POL.H.225 atunci când dimensiunea PIS, obstacolele din perimetru sau elicopterul nu permite respectarea cerinţelor referitoare la operarea în clasa de performanţă 1. Astfel de operaţiuni se realizează în condiţiile stabilite de statele membre. Statele membre informează Comisia și agenţia în legătură cu condiţiile aplicate.

▼M9

_____

(8) Prin derogare de la articolul 5 alineatul (3) prima teză, operatorii de aeronave motorizate complexe cu o masă maximă certificată la decolare (MCTOM) de maximum 5 700 kg, echipate cu motoare turbopropulsoare, implicate în operaţiuni necomerciale, operează respectivele aeronave numai în conformitate cu anexa VII.

(9) Prin derogare de la articolul 5 alineatul (5) litera (a), organizaţiile de pregătire care organizează cursuri de pregătire pentru zbor pe aeronave motorizate complexe cu o masă maximă certificată la decolare (MCTOM) de maximum 5 700 kg, echipate cu motoare turbopropulsoare, operează respectivele aeronave în conformitate cu anexa VII.

▼B

Articolul 7

Certificatele de operator aerian

(1) Certificatele de operator aerian (AOC) eliberate de statele membre operatorilor CAT de aeronave în conformitate cu Regulamentul (CEE) nr. 3922/91 înainte ca prezentul regulament să se aplice se consideră eliberate în conformitate cu prezentul regulament.

Cu toate acestea, la 28 octombrie 2014 cel târziu:

(a) operatorii își adaptează sistemul de management și programele de pregătire, procedurile și manualele pentru a fi în conformitate cu anexele III, IV și V, după caz;

(b) AOC se înlocuiesc cu certificate eliberate în conformitate cu anexa II la prezentul regulament.

▼B

(2) AOC eliberate de un stat membru operatorilor CAT de elicoptere înainte ca prezentul regulament să se aplice se convertesc în AOC conforme cu prezentul regulament în conformitate cu un raport de conversie elaborat de statul membru care a eliberat respectivele AOC, cu consultarea agenţiei.

Raportul de conversie trebuie să descrie:

(a) cerinţele naţionale pe baza cărora s-au eliberat AOC;

(b) sfera privilegiilor acordate operatorilor;

(c) diferenţele dintre cerinţele naţionale pe baza cărora s-au eliberat AOC și cerinţele din anexele III, IV și V, indicând modul și momentul în care operatorii vor trebui să asigure respectarea deplină a respectivelor anexe.

Raportul de conversie include copii ale tuturor documentelor necesare pentru dovedirea elementelor de la literele (a)-(c), inclusiv copii ale cerinţelor și procedurilor naţionale relevante.

▼M11

Articolul 8

Limitări ale timpului de zbor

(1) Operaţiunile CAT fac obiectul cerinţelor subpărţii FTL din anexa III.

(2) Prin derogare de la alineatul (1), operaţiunile de taxi aerian, operaţiunile de servicii medicale de urgenţă și operaţiunile CAT cu un singur pilot efectuate cu avioane fac obiectul cerinţelor specificate în legislaţia naţională menţionate la articolul 8 alineatul (4) din Regulamentul (CEE) nr. 3922/91 și în subpartea Q din anexa III la regulamentul respectiv.

(3) Prin derogare de la alineatul (1), operaţiunile CAT cu elicoptere și operaţiunile CAT cu planoare respectă cerinţele specificate în legislaţia naţională a statului membru în care operatorul își are sediul principal de activitate.

(4) Operaţiunile necomerciale, inclusiv operaţiunile necomerciale specializate, cu avioane și elicoptere motorizate complexe, precum și operaţiunile comerciale specializate cu avioane, elicoptere și planoare respectă, în ceea ce privește limitările timpului de zbor, cerinţele specificate în legislaţia naţională a statului membru în care operatorul își are sediul principal de activitate sau, dacă operatorul nu are un sediu principal de activitate, a locului în care operatorul este stabilit sau își are reședinţa.

▼M2

Articolul 9

Listele echipamentului minim

Listele echipamentului minim (MEL) aprobate de statul operatorului sau statul de înmatriculare înainte de punerea în aplicare a prezentului regulament se consideră aprobate în conformitate cu prezentul regulament și pot fi utilizate în continuare de către operator.

▼M2

După intrarea în vigoare a prezentului regulament, orice modificare a MEL, astfel cum sunt menţionate în primul paragraf, pentru care este instituită o listă master a echipamentului minim (MMEL) ca parte a datelor privind conformitatea operaţională prevăzută de Regulamentul (UE) nr. 748/2012 al Comisiei ([1]), se efectuează în conformitate cu secţiunea 2 punctul ORO.MLR.105 din anexa III la prezentul regulament în cel mai scurt timp, dar nu mai târziu de 18 decembrie 2017 sau în termen de doi ani după aprobarea datelor privind conformitatea operaţională, dacă această dată este ulterioară.

Orice modificare asupra unei MEL, aşa cum este menţionată în primul paragraf, pentru care nu a fost instituită o MMEL ca parte a datelor privind conformitatea operaţională, se aplică în continuare în conformitate cu MMEL acceptată de statul operatorului sau statul de înmatriculare, după caz.

Articolul 9a

Pregătirea membrilor echipajului de zbor și a membrilor echipajului de cabină

Operatorii se asigură că membrii echipajului de zbor și ai echipajului de cabină care sunt angajaţi deja în operare și care au absolvit cursuri de pregătire în conformitate cu subpărţile FC și CC din anexa III, care nu au cuprins elementele obligatorii prevăzute în datele relevante privind conformitatea operaţională, participă la cursuri de pregătire care să cuprindă respectivele elemente obligatorii, până cel târziu la 18 decembrie 2017 sau în termen de doi ani de la aprobarea datelor privind conformitatea operaţională, dacă această dată este ulterioară.

▼M16

Articolul 9aa

Cerinţe privind echipajul de zbor pentru zborurile de verificare a întreţinerii

Un pilot care a activat, înainte de 25 septembrie 2019, ca pilot-comandant al unui zbor de verificare a întreţinerii care, în conformitate cu definiţia de la punctul SPO.SPEC.MCF.100 din anexa VIII, este clasificat ca zbor de verificare a întreţinerii de nivel A, este creditat în scopul respectării punctului SPO.SPEC.MCF.115 litera (a) punctul 1 din anexa respectivă. În acest caz, operatorul se asigură că pilotul-comandant primește o informare cu privire la orice diferențe identificate între practicile operaţionale stabilite înainte de 25 septembrie 2019 și obligaţiile prevăzute în subpartea E secţiunea 5 din anexa VIII la prezentul regulament, inclusiv cele derivate din procedurile aferente stabilite de operator.

▼M12

Articolul 9b

Examinare

(1) Agenţia efectuează o examinare continuă a eficacităţii dispoziţiilor privind limitările timpului de zbor și de serviciu și a cerinţelor privind timpul de odihnă prevăzute în anexele II și III. Cel târziu la 18 februarie 2019, agenţia întocmește un prim raport privind rezultatele acestei examinări.

([1]) JO L 224, 21.8.2012, p. 1.

▼M12

Această examinare implică expertiză științifică și se bazează pe datele operaţionale colectate pe termen lung, cu sprijinul statelor membre, după data aplicării prezentului regulament.

Examinarea evaluează impactul asupra vigilenţei personalului navigant, exercitat de cel puţin următorii factori:

(a) serviciu de peste 13 ore desfășurate la momentul cel mai favorabil al zilei;

(b) serviciu de peste 10 ore desfășurate la momentul cel mai puţin favorabil al zilei;

(c) serviciu de peste 11 ore desfășurate de membrii echipajului într-o stare de aclimatizare necunoscută;

(d) serviciu care include un număr ridicat de sectoare (peste 6);

(e) servicii de permanenţă, precum perioada de rezervă sau rezerva urmată de sarcini de zbor, precum și

(f) orare perturbatoare.

(2) Agenţia efectuează o examinare continuă a eficacităţii dispoziţiilor prevăzute în anexele II și IV în ceea ce privește programele de sprijin, evaluarea psihologică a echipajului de zbor și testarea sistematică și aleatorie în vederea depistării consumului de substanţe psihoactive, pentru a se asigura aptitudinea din punct de vedere medical a membrilor echipajului de zbor și de cabină. Cel târziu la 14 august 2022, agenţia întocmește un prim raport privind rezultatele acestei examinări.

Examinarea implică expertiza relevantă și se bazează pe datele colectate pe termen lung cu sprijinul statelor membre și al agenţiei.

▼M9

Articolul 10

Intrarea în vigoare

►M14 ——————— ◄ Prezentul regulament intră în vigoare în a treia zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

▼M14

Se aplică de la 28 octombrie 2012.

———————

▼B

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

▼B

ANEXA I

▼M4

Definiţiile termenilor utilizaţi în anexele II-VIII

▼B

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiţii:

1. „distanţa 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 susţine masa avionului în condiţiile de exploatare;

2. „mijloace acceptabile de conformitate (*Acceptable Means of Compliance* – AMC)” înseamnă standarde fără caracter obligatoriu adoptate de agenţie pentru a exemplifica mijloacele de stabilire a conformităţii cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și cu normele sale de aplicare;

3. „listă de verificare pentru acceptare” înseamnă un document folosit la efectuarea verificării aspectului exterior al coletelor cu bunuri periculoase și a documentelor asociate acestora pentru a determina dacă au fost respectate toate cerinţele corespunzătoare;

4. „aerodrom adecvat” înseamnă un aerodrom pe care aeronava poate fi exploatată, ţinând cont de cerinţele aplicabile privind performanţa și de caracteristicile pistei;

5. în sensul clasificării pasagerilor:

   (a) „adult” înseamnă o persoană cu vârsta de cel puţin 12 ani;

   (b) „copil/copii” înseamnă persoane care au vârsta de cel puţin 2 ani, dar mai mică de 12 ani;

   (c) „copil de vârstă mică” înseamnă o persoană cu vârsta mai mică de 2 ani;

▼M14

_____

▼B

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

8. „aeronavă” înseamnă un aparat care se poate susţine în atmosferă datorită reacţiilor aerului, altele decât reacţiile aerului asupra suprafeţei pământului;

▼M8

8a. „urmărirea aeronavelor” înseamnă un proces la nivel terestru care menţine și actualizează, la intervale standardizate, o evidenţă a poziţiei cvadridimensionale a fiecărei aeronave în zbor;

8b. „sistem de urmărire a aeronavei” înseamnă un sistem care se bazează pe urmărirea aeronavei pentru a identifica evoluţii anormale în timpul zborului și pentru a emite avertizări;

▼B

9. „mijloace de conformitate alternative” înseamnă acele mijloace care propun o alternativă la un mijloc acceptabil de conformitate existent sau acelea care propun noi mijloace de stabilire a conformităţii cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și cu normele sale de aplicare, pentru care agenţia nu a adoptat AMC;

10. „antijivraj” înseamnă, în cazul procedurilor la sol, o procedură care asigură protecţia împotriva formării de chiciură sau gheaţă și a acumulării de zăpadă pe suprafeţele tratate ale aeronavei pentru o perioadă de timp limitată (durata de acţiune);

▼M1

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

▼M14

_____

▼B

►M1 12. ◄ „membru al echipajului de cabină” înseamnă un membru al echipajului calificat corespunzător, altul decât un membru al echipajului de zbor sau al personalului tehnic, care este însărcinat de un operator cu îndeplinirea atribuțiilor legate de siguranța pasagerilor și a zborului în timpul operațiunilor;

►M1 13. ◄ „operațiune de categoria I (CAT I)” înseamnă o apropiere instrumentală de precizie și o aterizare folosind un sistem de aterizare instrumentală (ILS), un sistem de aterizare cu microunde (MLS), GLS (sistem de aterizare bazat pe GNSS/GBAS – sistem global de navigație prin satelit îmbunătățit cu ajutorul echipamentelor de la sol), un radar de apropiere de precizie (PAR) sau GNSS folosind un sistem de augmentare bazat pe sateliți (SBAS), cu înălțimea de decizie (DH) de cel puțin 200 ft și vizibilitatea în lungul pistei (RVR) de cel puțin 550 m pentru avioane și 500 m pentru elicoptere;

►M1 14. ◄ „operațiune de categoria II (CAT II)” înseamnă o apropiere instrumentală de precizie și o aterizare folosind ILS sau MLS, cu:

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

(b) vizibilitatea în lungul pistei de cel puțin 300 m;

►M1 15. ◄ „operațiune de categoria IIIA (CAT IIIA)” înseamnă o apropiere instrumentală de precizie și o aterizare folosind ILS sau MLS, cu:

(a) înălțimea de decizie mai mică de 100 ft; și

(b) vizibilitatea în lungul pistei de cel puțin 200 m;

►M1 16. ◄ „operațiune de categoria IIIB (CAT IIIB)” înseamnă o apropiere instrumentală de precizie și o aterizare folosind ILS sau MLS, cu:

(a) înălțimea de decizie mai mică de 100 ft sau fără înălțime de decizie; și

(b) vizibilitatea în lungul pistei mai mică de 200 m, dar de cel puțin 75 m;

▼M15

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

▼B

►M1 18. ◄ „categoria B la elicoptere” înseamnă elicoptere monomotor sau multimotor care nu îndeplinesc standardele categoriei A. Elicopterele de categoria B nu au o capacitate garantată de continuare a zborului în siguranță în cazul cedării unui motor, caz în care se presupune că se procedează la aterizarea neprevăzută;

▼B

►M1 19. ◄ „specificații de certificare” (*Certification Specifications* – CS) înseamnă standardele tehnice adoptate de agenție, care indică mijloace de demonstrare a conformității cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și cu normele sale de aplicare și care pot fi utilizate de o organizație în scopul certificării;

►M1 20. ◄ „apropiere cu manevre la vedere (*circling*)” înseamnă faza vizuală a unei apropieri instrumentale prin care se aduce o aeronavă în poziție de aterizare pe o pistă/zonă de apropiere finală și de decolare (FATO) care nu este amplasată corespunzător pentru o apropiere directă;

►M1 21. ◄ „prelungire degajată” înseamnă o suprafață dreptunghiulară delimitată pe sol sau pe apă, aflată sub controlul autorității competente, aleasă sau amenajată corespunzător, peste care un avion poate efectua o parte din urcarea inițială la o înălțime specificată;

►M1 22. ◄ „baza norilor” înseamnă înălțimea bazei celui mai jos element al norilor observat sau prevăzut în vecinătatea unui aerodrom sau a unui loc de operare sau în cadrul unei zone de operare specificate, măsurată în mod normal deasupra altitudinii aerodromului sau, în cazul unor operațiuni deasupra mării, deasupra nivelului mediu al mării;

▼M16

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

▼B

►M1 23. ◄ „partajare de coduri” înseamnă un acord în temeiul căruia un operator atribuie codul său de identificare unui zbor efectuat de alt operator și vinde și eliberează bilete pentru respectivul zbor;

▼M18

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

23b. „pregătire bazată de competențe” înseamnă programe de evaluare și de pregătire care se caracterizează prin orientarea către performanță, prin accentul pe standardele de performanță și măsurarea lor și prin elaborarea pregătirii la standardele de performanță specificate;

23c. „cadru de competențe” înseamnă un set complet de competențe identificate care sunt dezvoltate, antrenate și evaluate în cadrul programului de pregătire bazată pe date concrete al operatorului, folosind scenarii care sunt relevante pentru operațiuni, set ce este suficient de larg pentru a pregăti pilotul pentru amenințări și erori atât prevăzute, cât și neprevăzute;

▼B

►M1 24. ◄ „zonă aglomerată” înseamnă, cu referire la un oraș, o localitate sau o așezare, orice suprafață care este utilizată mai ales în scopuri rezidențiale, comerciale sau de recreere;

▼M16

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

▼B

►M1 26. ◄ „rezervă operațională de combustibil” înseamnă combustibilul necesar pentru a compensa o serie de factori neprevăzuți care ar putea influența consumul de combustibil până la aerodromul de destinație;

►M1 27. ◄ „apropiere finală prin coborâre continuă (CDFA)” înseamnă o tehnică, conformă cu procedurile de apropiere stabilizată, specifică pentru efectuarea segmentului de apropiere finală al unei proceduri de apropiere instrumentală clasică în coborâre continuă, fără palier, de la o altitudine/înălțime mai mare sau egală cu altitudinea/înălțimea punctului de apropiere finală până la un punct situat la aproximativ 15 metri (50 ft) deasupra pragului pistei de aterizare sau până la punctul în care ar trebui să înceapă manevra de redresare pentru tipul de aeronavă pilotat;

►M1 28. ◄ „vizibilitate meteorologică convertită (*converted meteorological visibility* – CMV)” înseamnă o valoare, echivalentă cu RVR, care este derivată din vizibilitatea meteorologică raportată;

►M1 29. ◄ „membru al echipajului” înseamnă o persoană desemnată de un operator să execute sarcini la bordul unei aeronave;

►M1 30. ◄ „faze critice ale zborului” înseamnă, în cazul avioanelor, rularea la decolare, traiectoria de decolare, apropierea finală, apropierea întreruptă, aterizarea, inclusiv decelerarea după aterizare și orice alte faze ale zborului determinate de pilotul comandant sau de comandant;

►M1 31. ◄ „faze critice ale zborului” înseamnă, în cazul elicopterelor, rulajul, zborul la punct fix, decolarea, apropierea finală, apropierea întreruptă, aterizarea și orice alte faze ale zborului determinate de pilotul comandant sau de comandant;

▼M16

_____

▼B

►M1 33. ◄ „bunuri periculoase (*dangerous goods* – DG)” înseamnă articole sau substanțe care pot reprezenta un risc pentru sănătate, siguranță, bunurile materiale sau mediu și care se regăsesc în lista cu bunuri periculoase din instrucțiunile tehnice sau care sunt clasificate conform acestor instrucțiuni;

►M1 34. ◄ „accident cu bunuri periculoase” înseamnă un eveniment asociat transportului de bunuri periculoase pe calea aerului și legat de acesta, care conduce la accidentarea mortală sau gravă a unei persoane sau la pierderi materiale importante;

►M1 35. ◄ „incident cu bunuri periculoase” înseamnă:

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

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

►M1 36. ◄ „dejivrare”, 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;

▼B

►M1 37. ◄ „punct definit după decolare (*defined point after take-off* – DPATO)” înseamnă punctul, din faza de decolare și urcare inițială, înainte de care elicopterul nu poate continua zborul în siguranţă cu motorul critic inoperant și este posibil să se impună aterizarea forţată;

►M1 38. ◄ „punct definit înainte de aterizare (*defined point before landing* – DPBL)” înseamnă punctul, din faza de apropiere și aterizare, după care elicopterul nu poate continua zborul în siguranţă, cu un motor critic inoperant, și este posibil să se impună aterizarea forţată;

►M1 39. ◄ „distanţa DR” înseamnă distanţa orizontală pe care elicopterul a parcurs-o de la sfârșitul distanţei de decolare disponibile;

▼M4

40. „acord de închiriere fără echipaj” înseamnă un acord între întreprinderi, în temeiul căruia o aeronavă este operată pe baza certificatului de operator aerian (AOC) al locatarului sau, în cazul operaţiunilor comerciale altele decât CAT, sub responsabilitatea locatarului;

▼B

►M1 41. ◄ „masa operaţională a aeronavei goale” înseamnă masa totală a aeronavei pregătite pentru un anumit tip de operaţiune, exclusiv cantitatea de combustibil utilizabilă și încărcătura transportată;

▼M16

42. „pistă uscată” înseamnă o pistă a cărei suprafaţă este lipsită de umiditate vizibilă și care nu este contaminată pe porţiunea destinată utilizării;

▼M14

42a. „aplicaţie EFB” înseamnă o aplicaţie software instalată pe o platformă-gazdă pentru EFB care asigură una sau mai multe dintre funcţiile operaţionale specifice care servesc de suport operaţiunilor de zbor;

42b. „platformă-gazdă pentru EFB” înseamnă echipamentul hardware care găzduiește capacităţile de calcul și software-ul de bază, inclusiv sistemul de operare și software-ul de intrare/ieșire;

42c. „sistem EFB” înseamnă echipamentul hardware (inclusiv orice baterie, dispozitive de conectare, componente de intrare/ieșire) și software (inclusiv baze de date și sistemul de operare) necesar ca suport pentru aplicaţia sau aplicaţiile EFB avute în vedere;

▼M18

42d. „modul EBT” înseamnă o combinaţie de sesiuni efectuate pe un echipament calificat de pregătire sintetică pentru zbor în cursul perioadei de trei ani de evaluare și pregătire periodică;

▼M1

43. „aeronavă ELA1” se referă la următoarele aeronave ușoare europene pilotate:

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

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

(c) un balon cu un volum maxim proiectat de gaz portant sau de aer cald de cel mult 3 400 m^3 pentru baloanele cu aer cald, 1 050 m^3 pentru baloanele cu gaz, 300 m^3 pentru baloanele cu gaz captive;

▼M1

44. „aeronavă ELA2” se referă la următoarele aeronave ușoare europene pilotate:

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

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

(c) un balon;

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

▼M14

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

▼B

►M1 45. ◄ „zonă de apropiere finală și de decolare înaltă (FATO înaltă)” înseamnă o FATO care este cu cel puțin 3 m deasupra suprafeței din jur;

▼M15

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

▼B

►M1 46. ◄ „aerodrom de rezervă pe rută (ERA)” înseamnă un aerodrom adecvat pe ruta de zbor, care poate fi necesar în faza de planificare;

►M1 47. ◄ „sistem de vizualizare îmbunătățită (EVS)” înseamnă un sistem electronic de afișare în timp real a unei imagini exterioare obținute prin utilizarea unor senzori de imagine;

▼M18

47a. „înscriere” înseamnă acțiunea administrativă desfășurată de operator atunci când un pilot participă la programul EBT al operatorului;

47b. „pilot înscris” înseamnă pilotul care participă la programul de pregătire periodică EBT;

47c. „echivalență a apropierilor” înseamnă toate apropierile care solicită suplimentar un echipaj competent, indiferent dacă se utilizează sau nu în modulele EBT;

47d. „echivalență a funcționărilor necorespunzătoare” înseamnă toate funcționările necorespunzătoare care solicită în mod semnificativ un echipaj competent, indiferent dacă se utilizează sau nu în modulele EBT;

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

▼M18

47f. „pregătire bazată pe date concrete (*Evidence-Based Training*- EBT)” înseamnă o evaluare și o pregătire bazate pe date operaţionale și caracterizate prin dezvoltarea și evaluarea capacităţii globale a unui pilot în raport cu o serie de competenţe (cadrul de competenţe) și nu prin măsurarea performanţei în raport cu evenimente sau manevre individuale;

▼B

►M1 48. ◄ „zonă de apropiere finală și de decolare (FATO)” înseamnă o zonă definită pentru operaţiunile cu elicoptere, deasupra căreia se execută faza finală a manevrei de apropiere pentru zbor la punct fix și aterizare și de pe care se iniţiază manevra de decolare. În cazul elicopterelor care operează în clasa de performanţă 1, zona definită cuprinde zona disponibilă pentru decolare întreruptă;

▼M15

48a. „membru al echipajului de zbor” înseamnă un membru al echipajului titular al unei licenţe, cu atribuţii esenţiale pentru operarea unei aeronave în timpul unei perioade de serviciu pentru zbor;

▼B

►M1 49. ◄ „monitorizarea datelor de zbor (FDM)” înseamnă utilizarea proactivă și fără intenţie punitivă a datelor de zbor digitale ale operaţiunilor de rutină în scopul îmbunătăţirii siguranţei aviaţiei;

▼M15

49a. „dispecer operaţiuni de zbor” sau „dispecer de zbor” înseamnă o persoană desemnată de operator să efectueze controlul și supravegherea operaţiunilor de zbor, calificată corespunzător, care sprijină, informează și/sau asistă pilotul comandant în desfășurarea în condiţii de siguranţă a zborului;

▼M16

49b. „înregistrator de date de zbor (FDR)” înseamnă un înregistrator de zbor protejat împotriva accidentelor care utilizează o combinaţie de surse de date pentru a colecta și înregistra parametrii care reflectă starea și performanţa aeronavei;

49c. „înregistrator de zbor” înseamnă orice tip de dispozitiv de înregistrare instalat pe o aeronavă în scopul facilitării investigaţiilor privind siguranţa efectuate în cazul unor accidente sau incidente;

▼B

►M1 50. ◄ „echipament de pregătire sintetică pentru zbor (*flight simulation training device* – FSTD)” înseamnă un echipament de pregătire care este:

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

(b) în cazul elicopterelor, un simulator complet de zbor (FFS), un echipament de pregătire pentru zbor (FTD) sau un echipament de pregătire pentru procedurile de zbor și navigaţie (FNPT);

►M1 51. ◄ „aerodrom ERA pentru combustibil” înseamnă un aerodrom ERA ales în scopul reducerii rezervei operaţionale de combustibil;

▼B

►M1 52. ◄ „sistem de aterizare GBAS (GLS)” înseamnă un sistem de apropiere și aterizare care folosește informații oferite de sistemul global de navigație prin satelit îmbunătățit cu ajutorul echipamentelor de la sol (GNSS/GBAS) pentru a asigura ghidarea aeronavei pe baza poziției sale GNSS laterale și verticale. Acest sistem utilizează referință de altitudine geometrică pentru panta de apropiere finală;

►M1 53. ◄ „personal al serviciilor de urgență de la sol” înseamnă orice personal al serviciilor de urgență de la sol (cum ar fi polițiștii, pompierii etc.) implicat în servicii medicale de urgență cu elicopterul (HEMS), ale cărui atribuții sunt într-o oarecare măsură legate de operațiunile cu elicoptere;

►M1 54. ◄ „reținere la sol” înseamnă interdicția oficială de decolare a unei aeronave și luarea măsurilor necesare pentru reținerea acesteia;

►M1 55. ◄ „afișaj centralizat situat în zona de monitorizare vizuală a zborului (*head-up display* – HUD)” înseamnă un sistem de afișare care prezintă informații de zbor în câmpul vizual extern frontal al pilotului și care nu reduce semnificativ câmpul vizual extern;

►M1 56. ◄ „sistem de aterizare prin ghidare HUD (*head-up guidance landing system* – HUDLS)” înseamnă întregul sistem aflat la bord care ghidează pilotul cu ajutorul unui afișaj HUD în timpul apropierii și aterizării și/sau al procedurii de apropiere întreruptă. Acesta include toți senzorii, computerele, sursele de alimentare, indicațiile și comenzile;

▼M14

_____

▼B

►M1 58. ◄ „membru al echipajului pentru operațiuni cu încărcături suspendate efectuate cu elicopterul (HHO)” înseamnă un membru al personalului tehnic care execută sarcinile repartizate legate de manevrarea unui troliu;

►M1 59. ◄ „helipunte” înseamnă o FATO localizată pe o structură flotabilă sau fixă în larg;

►M1 60. ◄ „membru al unui echipaj HEMS” înseamnă un membru al personalului tehnic care este desemnat pentru un zbor HEMS în scopul asistării oricărei persoane ce necesită asistență medicală în timpul transportului cu elicopterul și care asistă pilotul în timpul misiunii;

►M1 61. ◄ „zbor HEMS” înseamnă un zbor efectuat de un elicopter care deține o aprobare HEMS, al cărui scop este să faciliteze acordarea de asistență medicală de urgență, în cazul în care este esențială transportarea de urgență și imediată a:

(a) personalului medical;

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

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

►M1 62. ◄ „bază de operare HEMS” înseamnă un aerodrom unde membrii echipajului HEMS și elicopterul HEMS stau în așteptare pentru operațiunile HEMS;

►M1 63. ◄ „loc de operare HEMS” înseamnă un loc ales de comandant în timpul unui zbor HEMS pentru operațiuni cu încărcături suspendate efectuate cu elicopterul, aterizare și decolare;

►M1 64. ◄ „zbor HHO” înseamnă un zbor efectuat cu un elicopter care deține o aprobare HHO, al cărui scop este să faciliteze transferul persoanelor și/sau al mărfurilor cu ajutorul unui troliu;

►M1 65. ◄ „zbor HHO deasupra mării” înseamnă un zbor efectuat cu un elicopter care deține o aprobare HHO, al cărui scop este să faciliteze transferul persoanelor și/sau al mărfurilor de pe/pe un vas sau structură de pe apă sau chiar pe apă cu ajutorul unui troliu;

►M1 66. ◄ „pasager HHO” înseamnă o persoană care trebuie transferată cu ajutorul unui troliu;

▼B

►M1 67. ◄ „zonă HHO” înseamnă o zonă specificată în care un elicopter efectuează un transfer cu ajutorul unui troliu;

►M1 68. ◄ „durată de acţiune (*hold-over time* – HoT)” înseamnă intervalul de timp estimat în care lichidul antijivraj împiedică formarea gheţii și a chiciurii și acumularea zăpezii pe suprafeţele protejate (tratate) ale unui avion;

▼M9

69. „mediu ostil” înseamnă:

(a) o zonă în care:

(i) nu se poate efectua o aterizare forţată în siguranţă din cauza suprafeţei inadecvate; sau

(ii) ocupanţii elicopterului nu pot fi în mod adecvat protejaţi de elementele naturii; sau

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

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

(b) în orice caz, următoarele zone:

(i) pentru operaţiuni deasupra apei, suprafeţele din largul mării aflate la nord de 45N și la sud de 45S, cu excepţia oricărei părţi desemnate ca fiind neostilă de către autoritatea responsabilă a statului în care au loc operaţiunile; și

(ii) acele părţi ale unei zone aglomerate care nu dispun de suprafeţe adecvate pentru o aterizare forţată în siguranţă;

▼M14

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

▼M18

69b. „instruire la postul de pilotaj” înseamnă o tehnică utilizată în faza de pregătire la manevre sau în faza de pregătire pe bază de scenarii, în cadrul căreia instructorii pot:

(a) furniza instrucţiuni simple unui pilot sau

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

1. de a demonstra tehnicile și/sau

2. de a provoca celălalt pilot să intervină sau să interacţioneze;

69c. „concordanţă între instructori” înseamnă consecvenţa sau invariabilitatea punctajelor date de diferiţi instructori EBT care reflectă printr-o notă (sau note) gradul de omogeneitate sau de consens existent între punctajele date de instructori (instructori care dau punctajele);

▼B

►M1 70. ◄ „punct de decizie pentru aterizare (*landing decision point* – LDP)” înseamnă punctul folosit pentru determinarea performanţelor de aterizare de la care, în cazul cedării confirmate a unui motor în acel punct, se poate continua aterizarea în condiţii de siguranţă sau se poate iniţia o aterizare întreruptă;

▼M16

70a. „distanţă de aterizare la ora sosirii (LDTA)” înseamnă o distanţă de aterizare care poate fi obţinută în cadrul operaţiunilor normale pe baza datelor privind performanţa de aterizare și a procedurilor aferente determinate pentru condiţiile predominante la ora aterizării;

▼B

►M1 71. ◄ „distanța de aterizare disponibilă (*landing distance available* – LDA)” înseamnă lungimea pistei care este declarată disponibilă de statul pe teritoriul căruia se află aerodromul și care este adaptată pentru rulajul la sol al unui avion care aterizează;

►M1 72. ◄ „avion terestru” înseamnă o aeronavă cu aripă fixă proiectată pentru decolare și aterizare pe sol și include avioanele amfibii exploatate ca avioane terestre;

▼M18

72a. „scenariu de tip zbor de linie” înseamnă o evaluare și o pregătire care presupun o simulare de misiune completă, realistă, „în timp real” a unor scenarii reprezentative pentru operațiunile de zbor de linie;

▼B

►M1 73. ◄ „operațiune locală cu elicopterul” înseamnă o operațiune de transport aerian comercial cu elicoptere cu o masă maximă certificată la decolare (MCTOM) de peste 3 175 kg și o configurație maximă operațională a locurilor pentru pasageri (MOPSC) de cel mult nouă locuri, pe timp de zi, pe rute pe care se zboară după repere vizuale terestre, desfășurată într-o zonă geografică locală delimitată și specificată în manualul de operațiuni;

►M1 74. ◄ „proceduri în condiții de vizibilitate redusă (*low visibility procedures* – LVP)” înseamnă procedurile aplicate pe un aerodrom în scopul asigurării operării în siguranță în timpul apropierilor de categoria I inferioară celei standard, de categoria II diferită de cea standard, de categoria II și III și al decolărilor în condiții de vizibilitate redusă;

►M1 75. ◄ „decolare cu vizibilitate redusă (*low visibility take-off* – LVTO)” înseamnă decolarea cu o RVR mai mică de 400 m, dar de minimum 75 m;

►M1 76. ◄ „operațiune de categoria I inferioară celei standard (LTS CAT I)” înseamnă o apropiere instrumentală de categoria I și o operațiune de aterizare utilizându-se o DH de categoria I, cu RVR mai mică decât cea care ar fi în mod normal asociată DH aplicabile, dar nu mai mică de 400 m;

▼M15

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

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

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

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

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

▼M18

76b. „fază de pregătire la manevre” înseamnă o fază a unui modul EBT în timpul căreia, în funcție de generația aeronavei, echipajele au timp să facă practică și să își îmbunătățească performanțele prin exerciții preponderent de psihomotricitate, urmărind un traiect de zbor prescris sau desfășurând un eveniment prescris până la obținerea unui rezultat prescris;

▼M18

76c. „program EBT mixt” înseamnă un program de pregătire periodică și de verificare aferentă al unui operator în conformitate cu punctul ORO.FC.230, care are o parte dedicată aplicării EBT, dar care nu înlocuiește verificările competenței în conformitate cu apendicele 9 la anexa I (partea FCL) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011;

▼B

►M1 77. ◄ „configurație maximă operațională a locurilor pentru pasageri (*maximum operational passenger seating configuration* – MOPSC)” înseamnă capacitatea maximă de locuri pentru pasageri a unei aeronave, exclusiv locurile pentru echipaj, stabilită în scopuri operaționale și specificată în manualul de operațiuni. Având la bază configurația maximă a locurilor pentru pasageri stabilită cu ocazia procesului de certificare pentru certificatul de tip (TC), certificatul de tip suplimentar (STC) sau modificarea TC sau STC în funcție de fiecare aeronavă în parte, MOPSC poate avea un număr egal sau mai mic de locuri în funcție de constrângerile operaționale;

►M1 78. ◄ „pasager cu pregătire medicală” înseamnă o persoană cu pregătire medicală aflată la bordul elicopterului în timpul unui zbor HEMS, inclusiv medici, asistente medicale și paramedici;

▼M14

78a. „stare de defecțiune minoră” înseamnă o stare de defecțiune care nu ar reduce în mod semnificativ siguranța aeronavei și care implică, din partea membrilor echipajului de zbor, acțiuni care nu le depășesc în niciun caz capacitățile;

78b. „consum impropriu de substanțe” înseamnă consumul uneia sau mai multor substanțe psihoactive de către membri ai echipajului de zbor sau ai echipajului de cabină și de către alți membri ai personalului critic pentru siguranță într-un mod care:

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

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

▼B

►M1 79. ◄ „noapte” înseamnă perioada dintre sfârșitul crepusculului civil și începutul răsăritului civil sau o altă perioadă similară între apus și răsărit conform eventualelor prevederi ale autorității competente, definită de statul membru;

►M1 80. ◄ „ochelari de vedere pe timp de noapte (*night vision goggles* – 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;

►M1 81. ◄ „sistem de redare a imaginii pe timp de noapte (*night vision imaging system* – 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, pregătire și menținerea navigabilității;

►M1 82. ◄ „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 servicii/capacități de căutare și salvare în conformitate cu expunerea anticipată.

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

▼B

►M1 83. ◄ „operațiune de apropiere de nonprecizie (*non-precision approach* – NPA)” înseamnă o apropiere instrumentală cu o înălțime minimă de coborâre (MDH) sau o DH, dacă se utilizează o tehnică de zbor CDFA de cel puțin 250 ft și o RVR/CMV de cel puțin 750 m pentru avioane și de 600 m pentru elicoptere;

►M1 84. ◄ „membru al echipajului NVIS” înseamnă un membru al personalului tehnic desemnat pentru un zbor NVIS;

►M1 85. ◄ „zbor NVIS” înseamnă un zbor în condiții meteorologice de zbor la vedere (VMC) pe timp de noapte, cu un echipaj de zbor care utilizează NVG într-un elicopter care operează cu o aprobare NVIS;

▼M9

86. „operațiune deasupra mării” înseamnă o operațiune efectuată cu elicopterul în cadrul căreia o bună parte din orice zbor se desfășoară pe deasupra unor suprafețe din largul mării spre sau dinspre o locație din larg;

86a. „locație din larg” înseamnă o bază materială destinată a fi utilizată pentru operațiuni efectuate cu elicopterul pe o structură flotabilă sau fixă în larg sau pe o navă;

86b. „suprafață din largul mării” înseamnă suprafața de apă care se întinde de la linia de coastă înspre larg;

▼B

►M1 87. ◄ „loc de operare” înseamnă un loc, altul decât un aerodrom, selectat de operator, de pilotul comandant sau de comandant pentru aterizare, decolare și/sau operațiuni cu încărcătură exterioară;

►M1 88. ◄ „operațiune în clasa de performanță 1” înseamnă o operațiune în care, în eventualitatea unei defectări a motorului critic, elicopterul poate ateriza în cadrul distanței disponibile pentru decolarea întreruptă sau poate continua zborul în siguranță către o zonă de aterizare adecvată, în funcție de momentul apariției defecțiunii;

►M1 89. ◄ „operațiune în clasa de performanță 2” înseamnă o operațiune în care, în eventualitatea unei defectări a motorului critic, performanța disponibilă a elicopterului permite continuarea zborului în siguranță, cu excepția cazului în care defecțiunea are loc la începutul manevrei de decolare sau la sfârșitul manevrei de aterizare, cazuri în care poate fi necesară o aterizare forțată;

►M1 90. ◄ „operațiune în clasa de performanță 3” înseamnă o operațiune în care, în eventualitatea defectării unui motor în orice moment al zborului, o aterizare forțată poate fi necesară în cazul unui elicopter multimotor și este necesară în cazul unui elicopter monomotor;

►M1 91. ◄ „control operațional” înseamnă responsabilitatea pentru inițierea, continuarea, terminarea sau devierea unui zbor din motive de siguranță;

►M1 92. ◄ „operațiune de categoria II diferită de cea standard (OTS CAT II)” înseamnă o apropiere instrumentală de precizie și o operațiune de aterizare folosind ILS sau MLS în care nu sunt disponibile o parte sau niciunul dintre elementele sistemului de iluminare pentru apropierea de precizie de categoria II, cu:

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

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

►M1 93. ◄ „avioane din clasa de performanță A” înseamnă avioane multimotor cu motoare turbopropulsoare și cu o MOPSC mai mare de nouă sau cu o masă maximă la decolare de peste 5 700 kg și toate avioanele multimotor cu turboreactoare;

▼B

►M1 94. ◄ „avioane din clasa de performanţă B” înseamnă avioane cu motoare cu elice și cu o MOPSC de maximum nouă sau cu o masă maximă la decolare de maximum 5 700 kg;

►M1 95. ◄ „avioane din clasa de performanţă C” înseamnă avioane cu motoare cu piston și cu o MOPSC mai mare de nouă sau cu o masă maximă la decolare de peste 5 700 kg;

▼M15

95a. „sistem de dispozitive de transport al personalului (*Personnel-Carrying Device System* – PCDS)” înseamnă un sistem care include unul sau mai multe dispozitive și care este fie fixat pe un echipament de ridicare sau pe un cârlig de suspendare a încărcăturii, fie montat pe corpul giravionului în timpul operaţiunilor de transport de persoane la exterior („HEC”) sau al operaţiunilor cu încărcături suspendate efectuate cu elicopterul („HHO”). Dispozitivele au capacitatea și caracteristicile structurale necesare pentru a transporta pasageri la exteriorul elicopterului, de exemplu un ham de siguranţă cu sau fără decuplare rapidă și curea cu un inel de conectare, un coș rigid sau o cușcă;

95b. „sistem simplu de dispozitive de transport al personalului (PCDS simplu)” înseamnă un PCDS care îndeplinește următoarele condiţii:

(a) respectă un standard armonizat în temeiul Regulamentului (UE) 2016/425 al Parlamentului European și al Consiliului [1] sau al Directivei 2006/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului [2];

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

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

▼B

►M1 96. ◄ „pilot comandant” înseamnă pilotul desemnat ca fiind la comandă și responsabil cu derularea în siguranţă a zborului. În cazul operaţiunilor de transport aerian comercial, „pilotul comandant” se numește „comandant”;

▼M14

96a. „EFB portabilă” înseamnă o platformă-gazdă portabilă pentru EFB, utilizată în cabina de pilotaj, care nu face parte din configuraţia aeronavei certificate;

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

▼B

►M1 97. ◄ „sediu principal al activităţii” înseamnă sediul central sau sediul social al organizaţiei în care se exercită principalele funcţii financiare și de control operaţional al activităţilor menţionate în prezentul regulament;

([1]) Regulamentul (UE) 2016/425 al Parlamentului European și al Consiliului din 9 martie 2016 privind echipamentele individuale de protecţie și de abrogare a Directivei 89/686/CEE a Consiliului (JO L 81, 31.3.2016, p. 51).

([2]) Directiva 2006/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 mai 2006 privind echipamentele tehnice și de modificare a Directivei 95/16/CE (JO L 157, 9.6.2006, p. 24).

▼B

►M1 98. ◄ „stabilirea priorității inspecțiilor la platformă” înseamnă alocarea unei proporții corespunzătoare din numărul total de inspecții la platformă desfășurate de o autoritate competentă sau în numele acesteia anual, conform dispozițiilor din partea ARO;

▼M18

98a. „competent” înseamnă care a demonstrat deținerea abilităților, cunoștințelor și atitudinilor necesare pentru a îndeplini orice sarcini definite la standardul prescris;

▼M20

98b. „substanțe psihoactive” înseamnă alcool, opioide, canabinoide, sedative și hipnotice, cocaină, alți psihostimulanți, halucinogeni și solvenți volatili, fiind excluse cafeina și tutunul;

▼B

►M1 99. ◄ „zonă de interes public (PIS)” înseamnă o zonă folosită exclusiv pentru operațiuni de interes public;

►M1 100. ◄ „inspecție la platformă” înseamnă inspectarea aeronavei, a calificărilor echipajului de zbor și de cabină și a documentelor de zbor pentru verificarea conformității cu cerințele aplicabile;

►M1 101. ◄ „interval de remediere” înseamnă o limitare a duratei operațiunilor cu echipamente inoperante;

►M1 102. ◄ „distanță disponibilă pentru decolare întreruptă (RTODAH)” înseamnă lungimea apropierii finale și a zonei de decolare declarate disponibile și corespunzătoare pentru elicoptere care operează în clasa de performanță 1 în scopul realizării unei decolări întrerupte;

►M1 103. ◄ „distanță necesară pentru decolare întreruptă (RTODRH)” înseamnă distanța orizontală necesară de la începutul decolării până la punctul în care elicopterul se oprește complet ca urmare a cedării unui motor sau a întreruperii unei decolări la punctul de decizie pentru decolare;

▼M9

103a. „specificație a performanțelor de navigație impuse (RNP)” înseamnă o specificație de navigație pentru operațiuni PBN care include o cerință de monitorizare și de alertă la bord cu privire la performanțele de navigație;

▼M15

103b. „reguli ale aerului” înseamnă normele stabilite în Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 al Comisiei ([1]);

▼M16

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

▼B

►M1 104. ◄ „vizibilitate în lungul pistei (RVR)” înseamnă distanța până la care pilotul unei aeronave aflate pe axul pistei poate vedea marcajele de pe suprafața pistei sau luminile care delimitează pista sau care identifică axul acesteia;

►M1 105. ◄ „aterizare forțată în siguranță” înseamnă o aterizare sau amerizare inevitabilă, în urma căreia se presupune că nu vor fi rănite persoane de la bordul aeronavei și nici de la sol;

▼M12

105a. „personal critic pentru siguranță” înseamnă persoane care pot periclita siguranța aviatică dacă își execută în mod inadecvat sarcinile și funcțiile, inclusiv membrii echipajului de zbor și de cabină, personalul de întreținere a aeronavelor și controlorii de trafic aerian;

([1]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 al Comisiei din 26 septembrie 2012 de stabilire a regulilor comune ale aerului și a dispozițiilor operaționale privind serviciile și procedurile din navigația aeriană și de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 1035/2011 și a Regulamentelor (CE) nr. 1265/2007, (CE) nr. 1794/2006, (CE) nr. 730/2006, (CE) nr. 1033/2006 și (UE) nr. 255/2010 (JO L 281, 13.10.2012, p. 1).

▼M18

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

▼B

►M1 106. ◄ „hidroavion” înseamnă o aeronavă cu aripă fixă proiectată pentru decolare și aterizare pe apă și include avioanele amfibii operate ca hidroavioane;

►M1 107. ◄ „piste separate” înseamnă piste ale aceluiași aerodrom, care reprezintă suprafețe separate de aterizare. Aceste piste se pot suprapune sau intersecta astfel încât, în cazul blocării uneia dintre acestea, pe cealaltă să se poată desfășura operațiunile planificate. Fiecare pistă are proceduri de apropiere separate bazate pe sisteme de navigație separate;

▼M16

107a. „pistă de iarnă pregătită special” înseamnă o pistă cu o suprafață înghețată uscată de zăpadă sau de gheață compactată, care a fost tratată cu nisip sau cu pietriș sau care a fost tratată mecanic pentru a îmbunătăți coeficientul de frecare al pistei;

▼B

►M1 108. ◄ „zbor VFR special” înseamnă un zbor VFR autorizat de controlul traficului aerian să se deruleze într-o zonă de control în condiții meteorologice cu valori inferioare condițiilor VMC;

►M1 109. ◄ „apropiere stabilizată (*stabilised approach* – SAp)” înseamnă o apropiere efectuată controlat și corespunzător în ceea ce privește configurația, energia și stăpânirea traiectoriei de zbor de la un punct sau altitudine/înălțime predeterminate până la un punct aflat la 50 ft deasupra pragului sau, dacă este aflat mai sus, a punctului în care se începe manevra de redresare;

▼M5

109a. „perioada de liniște în compartimentul echipajului de zbor” înseamnă orice perioadă în care membrii echipajului de zbor nu sunt deranjați sau distrași, cu excepția problemelor critice pentru funcționarea în condiții de siguranță a aeronavei sau pentru siguranța ocupanților;

▼B

►M1 110. ◄ „aerodrom de rezervă la decolare” înseamnă un aerodrom de rezervă pe care o aeronavă poate ateriza în caz că acest lucru devine necesar la scurt timp după decolare, iar aerodromul de plecare nu poate fi utilizat în acest scop;

►M1 111. ◄ „punct de decizie pentru decolare (*take-off decision point* – TDP)” înseamnă punctul folosit pentru determinarea performanțelor de decolare de la care, în cazul cedării confirmate a unui motor în acel punct, se poate face o decolare întreruptă sau se poate continua decolarea în condiții de siguranță;

▼B

►M1 112. ◄ „distanţa de decolare disponibilă (*take-off distance available* – TODA)”, în cazul avioanelor, înseamnă lungimea de rulare disponibilă la decolare, plus, dacă există, lungimea prelungirii degajate disponibile;

►M1 113. ◄ „distanţa de decolare disponibilă (TODAH)”, în cazul elicopterelor, înseamnă lungimea zonei pentru apropierea finală și suprafaţa de decolare, plus, dacă există, prelungirea degajată pentru elicoptere declarată disponibilă și potrivită pentru ca elicopterele să poată efectua decolarea;

►M1 114. ◄ „distanţa necesară pentru decolare (*take-off distance required* – TODRH)”, în cazul elicopterelor, înseamnă distanţa orizontală necesară din momentul începerii decolării până în punctul în care se ating viteza de siguranţă la decolare (V_{TOSS}), o înălţime selectată și un gradient de urcare pozitiv, în urma defectării motorului critic confirmate la TDP, restul motoarelor funcţionând în limitele operaţionale aprobate;

►M1 115. ◄ „traiectorie de decolare” înseamnă traiectoria pe verticală și pe orizontală cu motorul critic inoperant de la un punct specificat în timpul decolării până la 1 500 ft deasupra suprafeţei în cazul avioanelor și până la 1 000 ft deasupra suprafeţei în cazul elicopterelor;

►M1 116. ◄ „masă la decolare” înseamnă masa care include toate obiectele și toate persoanele aflate la bord la începutul decolării, în cazul elicopterelor, și al rulării la decolare, în cazul avioanelor;

►M1 117. ◄ „distanţa de rulare la decolare disponibilă (*take-off run available* – TORA)” înseamnă lungimea pistei care este declarată disponibilă de statul pe teritoriul căruia se află aerodromul și adecvată pentru rularea la sol a unui avion la decolare;

▼M4

117a. „specialist în executarea anumitor sarcini” înseamnă o persoană desemnată de operator sau de o parte terţă sau care activează în calitate de întreprindere și care efectuează activităţi la sol direct asociate unei sarcini specializate sau care desfășoară sarcini specializate la bord sau din interiorul aeronavei;

▼B

►M1 118. ◄ „membru al personalului tehnic” înseamnă un membru al echipajului implicat în operaţiuni de transport aerian comercial HEMS, HHO sau NVIS, altul decât un membru al echipajului de zbor sau de cabină, desemnat de operator să îndeplinească sarcini în aeronavă sau la sol în scopul de a asista pilotul în timpul operaţiunilor HEMS, HHO sau NVIS, care pot necesita operarea de echipamente specializate de la bord;

►M1 119. ◄ „instrucţiuni tehnice (*Technical Instructions* – TI)” înseamnă cea mai recentă ediţie în vigoare a *Instrucţiunilor tehnice privind siguranţa transportului aerian al bunurilor periculoase*, inclusiv suplimentul și orice addendum, aprobată și publicată de Organizaţia Aviaţiei Civile Internaţionale;

▼M11

120. „încărcătură transportată” înseamnă masa totală a pasagerilor, bagajelor, mărfurilor și echipamentelor specializate transportate la bord, inclusiv orice balast;

▼M14

120a. „aplicaţie EFB de tip A” înseamnă o aplicaţie EFB a cărei funcţionare defectuoasă sau utilizare necorespunzătoare nu are niciun efect asupra siguranţei;

▼M14

120b. „aplicație EFB de tip B” înseamnă o aplicație EFB:

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

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

▼B

►M1 121. ◄ „zbor NVIS neasistat” înseamnă, în cazul operațiunilor NVIS, acea parte a unui zbor VFR pe timp de noapte în care nu se folosesc NVG de către un membru al echipajului;

►M1 122. ◄ „întreprindere” înseamnă orice persoană fizică sau juridică, cu sau fără scop lucrativ, sau orice alt organism oficial, cu sau fără personalitate juridică proprie;

►M1 123. ◄ „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;

►M1 124. ◄ „V_{EF}”” înseamnă viteza la care se presupune că se defectează motorul critic la decolare;

►M1 125. ◄ „apropiere la vedere” înseamnă o apropiere în care nu se realizează fie întreaga procedură de apropiere instrumentală, fie o parte din aceasta, iar apropierea se execută cu repere vizuale de pe sol;

▼M1

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

▼M4

127. „acord de închiriere cu echipaj” înseamnă un acord:

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

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

▼M16

128. „pistă udă” înseamnă o pistă a cărei suprafață este acoperită de orice umiditate vizibilă sau peliculă de apă de până la 3 mm adâncime pe porțiunea destinată utilizării.

▼B

ANEXA II

CERINȚE APLICABILE AUTORITĂȚILOR PENTRU OPERAȚIUNILE AERIENE

[PARTEA ARO]

ARO.GEN.005 Domeniul de aplicare

Prezenta anexă stabilește cerințele privind sistemul de administrare și de management care trebuie îndeplinite de către agenție și statele membre pentru punerea în aplicare și asigurarea respectării Regulamentului (CE) nr. 216/2008 și ale normelor sale de aplicare referitoare la operațiunile aeriene din aviația civilă.

SUBPARTEA GEN

CERINȚE GENERALE

SECȚIUNEA I

Dispoziții generale

ARO.GEN.115 Documentația de supraveghere

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

ARO.GEN.120 Mijloace de conformitate

▼M15

(a) Agenția elaborează mijloace acceptabile de conformare (AMC), care pot fi utilizate pentru a stabili conformarea cu Regulamentul (UE) 2018/1139 și cu actele sale delegate și de punere în aplicare.

(b) Se pot folosi mijloace de conformare alternative pentru a stabili conformarea cu Regulamentul (UE) 2018/1139 și cu actele sale delegate și de punere în aplicare.

(c) Autoritatea competentă stabilește un sistem pentru a evalua în mod sistematic dacă mijloacele de conformare alternative pe care le utilizează ea însăși sau organizațiile și persoanele aflate sub supravegherea sa respectă Regulamentul (UE) 2018/1139 și actele sale delegate și de punere în aplicare. Sistemul include proceduri de limitare, revocare sau modificare a mijloacelor de conformare alternative aprobate în cazul în care autoritatea competentă demonstrează că respectivele mijloace alternative de conformare nu respectă Regulamentul (UE) 2018/1139 și actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia.

▼M14

(d) Autoritatea competentă evaluează toate mijloacele alternative de conformare propuse de o organizație în conformitate cu:

1. punctul ORO.GEN.120 litera (b) din anexa III (partea ORO) la prezentul regulament;

2. în cazul baloanelor, punctul BOP.ADD.010 din anexa II (partea BOP) la Regulamentul (UE) 2018/395 al Comisiei ([1]).

▼M15

_____

▼M14

prin analizarea documentației furnizate și, dacă se consideră necesar, prin efectuarea unei inspecții a organizației.

([1]) Regulamentul (UE) 2018/395 al Comisiei din 13 martie 2018 de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 71, 14.3.2018, p. 10).

▼M14

Atunci când constată că mijloacele alternative de conformare respectă normele de punere în aplicare, autoritatea competentă ia următoarele măsuri fără întârzieri nejustificate:

1. înștiinţează solicitantul că pot fi aplicate mijloacele alternative de conformare și, dacă este cazul, modifică în consecinţă a aprobării, a autorizaţiei pentru operaţiuni specializate sau a certificatului solicitantului și

2. înștiinţează agenţia cu privire la conţinutul acestora, incluzând copii ale tuturor documentelor relevante;

3. informează alte state membre cu privire la mijloacele alternative de conformare care au fost acceptate.

▼B

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

1. le pune la dispoziţia tuturor organizaţiilor și persoanelor aflate sub supravegherea sa; și

2. informează agenţia în acest sens fără întârzieri nejustificate.

Autoritatea competentă furnizează agenţiei o descriere completă a mijloacelor de conformitate alternative, inclusiv orice revizuire a procedurilor care poate fi relevantă, precum și o evaluare care demonstrează respectarea normelor de aplicare.

ARO.GEN.125 Informarea agenţiei

(a) Autoritatea competentă informează agenţia, fără întârzieri nejustificate, în cazul apariţiei oricăror probleme semnificative legate de implementarea Regulamentului (CE) nr. 216/2008 și a normelor sale de aplicare.

(b) Autoritatea competentă furnizează agenţiei informaţii semnificative din punctul de vedere al siguranţei, provenite din rapoartele pe care le-a primit cu privire la evenimente.

ARO.GEN.135 Reacţia imediată la o problemă de siguranţă

▼M15

(a) Fără a aduce atingere Regulamentului (UE) nr. 376/2014 al Parlamentului European și al Consiliului ([1]), autoritatea competentă implementează un sistem pentru a colecta, pentru a analiza și pentru a difuza în mod corespunzător informaţii privind siguranţa.

▼B

(b) Agenţia implementează un sistem pentru a analiza în mod corespunzător orice informaţie relevantă privind siguranţa pe care a primit-o și pentru a furniza fără întârzieri nejustificate statelor membre și Comisiei orice informaţie, inclusiv recomandări sau acţiuni corective care trebuie realizate, necesare pentru ca acestea să reacţioneze în timp util la o problemă de siguranţă ce implică produse, piese, echipamente, persoane sau organizaţii care fac obiectul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 și al normelor sale de aplicare.

(c) La primirea informaţiilor menţionate la literele (a) și (b), autoritatea competentă ia măsuri adecvate pentru soluţionarea problemei de siguranţă.

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

([1]) Regulamentul (UE) nr. 376/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 3 aprilie 2014 privind raportarea, analiza și acţiunile subsecvente cu privire la evenimentele de aviaţie civilă, de modificare a Regulamentului (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Directivei 2003/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului, și a Regulamentelor (CE) nr. 1321/2007 și (CE) nr. 1330/2007 ale Comisiei (JO L 122, 24.4.2014, p. 18).

▼B

SECȚIUNEA II

Managementul

ARO.GEN.200 Sistemul de management

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

1. politici și proceduri documentate în vederea descrierii organizării acesteia, a mijloacelor și metodelor sale de obținere a conformității cu Regulamentul (CE) 216/2008 și cu normele de aplicare a acestuia. Procedurile se țin la zi și servesc ca documente de lucru fundamentale în cadrul respectivei autorități competente pentru toate sarcinile asociate;

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

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

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

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

(c) Autoritatea competentă instituie proceduri pentru participarea la un schimb reciproc de informații și asistență necesare împreună cu alte autorități competente în cauză, inclusiv referitor la toate constatările semnalate și acțiunile întreprinse ulterior în urma supravegherii persoanelor și a organizațiilor care derulează activități pe teritoriul unui stat membru, dar care sunt certificate ►**M4** sau autorizate ◄ de ►**M1** sau fac declarații către ◄ autoritatea competentă a altui stat membru sau de agenție.

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

ARO.GEN.205 Atribuirea de sarcini entităților calificate

(a) Statele membre atribuie sarcini legate de certificarea inițială ►**M4** , de autorizarea pentru operațiuni specializate ◄ sau de supravegherea continuă a persoanelor sau organizațiilor care fac obiectul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 și al normelor sale de aplicare numai entităților calificate. Atunci când atribuie sarcini, autoritatea competentă se asigură că:

1. dispune de un sistem pentru evaluarea inițială și continuă a conformității entității calificate cu anexa V la Regulamentul (CE) nr. 216/2008.

Sistemul și rezultatele evaluării se documentează;

▼B

2. a încheiat un acord documentat cu entitatea calificată, aprobat de ambele părți la nivelul de conducere corespunzător, care definește în mod clar:

(i) sarcinile care urmează a fi executate;

(ii) declarațiile, rapoartele și înregistrările care trebuie furnizate;

(iii) condițiile tehnice care trebuie îndeplinite la executarea unor astfel de sarcini;

(iv) asigurarea corespunzătoare a răspunderii; și

(v) protecția acordată informațiilor obținute în cursul exercitării unor astfel de sarcini.

(b) Autoritatea competentă se asigură că procesul de audit intern și procesul de management al riscurilor de siguranță impuse de ARO.GEN.200 litera (a) punctul 4 vizează toate sarcinile de certificare ►M4 , de autorizare ◄ sau de supraveghere continuă executate în numele său.

ARO.GEN.210 Schimbări ale sistemului de management

(a) Autoritatea competentă dispune de un sistem pentru identificarea schimbărilor care îi afectează capacitatea de a-și executa sarcinile și de a-și îndeplini responsabilitățile definite în Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și în normele sale de aplicare. Acest sistem îi permite să ia măsurile necesare pentru a garanta faptul că sistemul său de management rămâne adecvat și eficace.

(b) Autoritatea competentă își actualizează sistemul de management pentru a reflecta orice modificare a Regulamentului (CE) nr. 216/2008 și a normelor sale de aplicare în timp util, astfel încât să asigure o implementare eficace.

(c) Autoritatea competentă notifică agenției schimbările care îi afectează capacitatea de a-și executa sarcinile și de a-și îndeplini responsabilitățile definite în Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și în normele sale de aplicare.

ARO.GEN.220 Evidența documentelor

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

1. politicilor și procedurilor documentate ale sistemului de management;

2. pregătirii, calificării și autorizării personalului său;

3. atribuirii sarcinilor, cuprinzând elementele impuse de ARO.GEN.205, precum și detaliile sarcinilor atribuite;

4. proceselor de certificare și supravegherii continue a organizațiilor certificate;

▼M4

4a. procesului de autorizare a unei operațiuni comerciale specializate cu risc ridicat și a supravegherii continue a unui titular de autorizație;

▼M1

5. proceselor de declarație și supravegherii continue a organizațiilor declarate;

▼B

►M1 6. ◄ detaliilor privind cursurile de pregătire oferite de organizații certificate și, dacă este cazul, a documentelor referitoare la FSTD utilizate pentru pregătire;

▼M4

7. supravegherii persoanelor și organizațiilor care exercită activități pe teritoriul statului membru, dar care sunt supravegheate, certificate sau autorizate de către autoritatea competentă a unui alt stat membru sau de către agenție, după cum au convenit respectivele autorități;

▼M1

8. supravegherii operațiunilor desfășurate de operatori necomerciali cu alte aeronave decât cele motorizate complexe;

▼B

►M1 9. ◄ evaluării și comunicării către agenție a mijloacelor de conformitate alternative propuse de organizații supuse certificării ►M4 sau autorizare ◄ și a evaluării mijloacelor de conformitate alternative utilizate de autoritatea competentă însăși;

►M1 10. ◄ constatărilor, acțiunilor corective și datei de încheiere a acțiunilor;

►M1 11. ◄ măsurilor executorii luate;

►M1 12. ◄ informațiilor privind siguranța și măsurilor subsecvente; și

►M1 13. ◄ utilizării măsurilor derogatorii în conformitate cu articolul 14 din Regulamentul (CE) nr. 216/2008.

▼M4

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

▼B

(c) Toate evidențele trebuie să se păstreze pe perioada minimă precizată în prezentul regulament. În absența unei astfel de indicații, evidențele se păstrează pe o perioadă de minimum cinci ani, sub rezerva respectării legislației aplicabile cu privire la protecția datelor.

SECȚIUNEA III

Supravegherea, certificarea și aplicarea legii

ARO.GEN.300 Supravegherea

▼M1

(a) Autoritatea competentă verifică:

▼M4

1. conformitatea cu cerințele aplicabile organizațiilor sau tipului de operațiuni, înainte de a elibera un certificat, o aprobare sau o autorizație, după caz;

▼M15

2. menținerea conformării cu cerințele aplicabile a organizațiilor pe care le-a certificat, a operațiunilor specializate pe care le-a autorizat și a organizațiilor de la care a primit o declarație;

▼M1

3. respectarea în continuare a cerințelor aplicabile de către operatorii necomerciali de alte aeronave decât cele motorizate complexe; și

4. implementarea măsurilor de siguranță adecvate dispuse de autoritatea competentă după cum se definește la ARO.GEN.135 literele (c) și (d).

▼B

(b) Această verificare trebuie:

1. să fie susţinută de o documentaţie concepută în mod specific pentru a furniza personalului responsabil cu supravegherea siguranţei îndrumări privind exercitarea funcţiilor sale;

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

3. să se bazeze pe audituri și inspecţii, inclusiv inspecţii la platformă și inspecţii neanunţate; și

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

(c) Sfera supravegherii definită la literele (a) și (b) trebuie să ţină seama de rezultatele activităţilor de supraveghere anterioare și de priorităţile în materie de siguranţă.

(d) Fără a aduce atingere competenţelor statelor membre și obligaţiilor acestora prevăzute în ARO.RAMP, sfera supravegherii activităţilor executate pe teritoriul unui stat membru de către persoanele sau organizaţiile stabilite sau rezidente într-un alt stat membru trebuie să se determine pe baza priorităţilor în materie de siguranţă și a activităţilor de supraveghere anterioare.

(e) În cazurile în care activitatea unei persoane sau a unei organizaţii implică mai mult de un stat membru sau agenţia, autoritatea competentă responsabilă cu supravegherea în temeiul literei (a) poate fi de acord ca unele sarcini de supraveghere să fie executate fie de autoritatea sau autorităţile competente ale statului membru ori statelor membre în care se desfășoară activitatea, fie de către agenţie. Orice persoană sau organizaţie care face obiectul unui astfel de acord se informează cu privire la existenţa acestuia și domeniul său de aplicare.

(f) Autoritatea competentă trebuie să colecteze și să prelucreze orice informaţie considerată utilă pentru supraveghere, inclusiv pentru inspecţiile la platformă și inspecţiile neanunţate.

ARO.GEN.305 Programul de supraveghere

(a) Autoritatea competentă trebuie să instituie și să menţină un program de supraveghere care să cuprindă activităţile de supraveghere prevăzute de ARO.GEN.300 și de ARO.RAMP.

(b) Pentru organizaţiile certificate de autoritatea competentă, programul de supraveghere trebuie elaborat ţinând cont de natura specifică a organizaţiei, de complexitatea activităţilor sale, de rezultatele activităţilor anterioare de certificare și/sau de supraveghere prevăzute de ARO.GEN și ARO.RAMP și trebuie să se bazeze pe evaluarea riscurilor asociate. Acesta va include în cadrul fiecărui ciclu de planificare a supravegherii:

1. audituri și inspecţii, inclusiv inspecţii la platformă și inspecţii neanunţate, după caz; și

2. întâlniri stabilite între cadrul de conducere responsabil și autoritatea competentă, pentru a se asigura că ambele părţi rămân informate cu privire la aspectele importante.

(c) Pentru organizaţiile certificate de autoritatea competentă trebuie să se aplice un ciclu de planificare a supravegherii care să nu depășească 24 de luni.

▼B

Ciclul de planificare a supravegherii poate fi redus dacă există dovezi că performanţa în materie de siguranţă a organizaţiei a scăzut.

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

1. organizaţia a demonstrat o identificare eficientă a pericolelor în materie de siguranţă a aviaţiei și un management eficace al riscurilor asociate;

2. organizaţia a demonstrat continuu, în conformitate cu ORO.GEN.130, că ţine complet sub control toate schimbările;

3. nu s-au emis constatări de nivel 1; și

4. toate acţiunile corective au fost aplicate în termenul acceptat sau prelungit de autoritatea competentă, definit la ARO.GEN.350 litera (d) punctul 2.

Ciclul de planificare a supravegherii poate fi prelungit până la maximum 48 de luni dacă, pe lângă condiţiile de mai sus, organizaţia a instituit, iar autoritatea competentă a aprobat, un sistem eficace de raportare continuă către autoritatea competentă cu privire la performanţa în materie de siguranţă și la conformitatea cu reglementările a organizaţiei însăși.

▼M4

(d) Pentru organizaţiile care își declară activitatea către autoritatea competentă, programul de supraveghere se bazează pe caracteristicile specifice ale organizaţiei, pe complexitatea activităţilor sale, pe rezultatele activităţilor de supraveghere anterioare și pe evaluarea riscurilor aferente tipului de activitate desfășurată. Acesta trebuie să cuprindă audituri și inspecţii, inclusiv inspecţii la platformă și inspecţii inopinate, după caz.

(d1) Pentru organizaţiile care deţin o autorizaţie pentru operaţiuni specializate, programul de supraveghere se stabilește în conformitate cu dispoziţiile de la litera (d) și trebuie să ţină seama, de asemenea, de procesul de autorizare anterior și actual și de perioada de valabilitate a autorizaţiei.

▼B

►M1 (e) ◄ Pentru persoanele care deţin o licenţă, un certificat, o calificare sau un atestat eliberat de autoritatea competentă, programul de supraveghere cuprinde inspecţii, inclusiv inspecţii neanunţate, după caz.

►M1 (f) ◄ Programul de supraveghere include evidenţe ale datelor la care trebuie să aibă loc audituri, inspecţii și întâlniri și ale datelor la care s-au derulat respectivele audituri, inspecţii și întâlniri.

ARO.GEN.310 Procedura de certificare iniţială – organizaţii

(a) La primirea unei cereri de eliberare iniţială a unui certificat pentru o organizaţie, autoritatea competentă trebuie să verifice dacă organizaţia îndeplinește cerinţele aplicabile. Această verificare poate ţine seama de declaraţia menţionată la ORO.AOC.100 litera (b).

(b) Dacă a constatat că organizaţia îndeplinește cerinţele aplicabile, autoritatea competentă eliberează certificatul (certificatele) prevăzut(e) în apendicele I-II. Certificatul (certificatele) se eliberează pe o durată nelimitată. Privilegiile și sfera activităţilor pe care organizaţia a primit aprobarea să le desfășoare trebuie să fie specificate în condiţiile de aprobare atașate la certificat(e).

▼B

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

ARO.GEN.330 Schimbări – organizații

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

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

Dacă a constatat că organizația respectă cerințele aplicabile, autoritatea competentă aprobă schimbarea.

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

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

1. informează organizația cu privire la neconformitate și solicită schimbări suplimentare;

2. în cazul unor constatări de nivel 1 sau nivel 2, acționează în conformitate cu ARO.GEN.350.

▼M1

ARO.GEN.345 Declarație – organizații

▼M14

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

1. în temeiul punctului ORO.DEC.100 din anexa III (partea ORO) la prezentul regulament;

2. în cazul operatorilor de baloane, în temeiul punctului BOP.ADD.100 din anexa II (partea BOP) la Regulamentul (UE) 2018/395; sau

3. în cazul operatorilor de planoare, în temeiul punctului SAO.DEC.100 din anexa II (partea SAO) la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/1976.

După verificarea informațiilor necesare, autoritatea competentă confirmă organizației primirea declarației.

▼M1

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

▼B

ARO.GEN.350 Constatări și acțiuni corective – organizații

(a) Autoritatea competentă în materie de supraveghere în conformitate cu ARO.GEN.300 litera (a) dispune de un sistem de analiză a constatărilor sub raportul semnificației lor în materie de siguranță.

▼M4

(b) O constatare de nivel 1 se eliberează de către autoritatea competentă atunci când se constată orice neconformitate semnificativă cu cerințele aplicabile din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și din normele sale de aplicare, cu procedurile și manualele organizației sau cu condițiile unei aprobări, ale unui certificat, ale unei autorizații pentru operațiuni specializate sau cu conținutul unei declarații care reduce nivelul de siguranță sau periclitează grav siguranța zborului.

▼B

Constatările de nivel 1 includ:

▼M11

1. neacordarea accesului autorității competente la baza materială a organizației în conformitate cu punctul ORO.GEN.140 din anexa III (partea ORO) la prezentul regulament sau, în cazul operatorilor de baloane, în conformitate cu punctele BOP.ADD.015 și BOP.ADD.035 din anexa II (partea BOP) la Regulamentul (UE) 2018/395, în timpul programului normal de lucru și după două solicitări scrise;

▼B

2. obținerea sau menținerea valabilității certificatului organizației ►M4 sau a autorizației pentru operațiuni specializate ◄ prin falsificarea documentelor doveditoare depuse;

3. dovada unor practici neregulamentare sau a utilizării frauduloase a certificatului organizației ►M4 sau a autorizației pentru operațiuni specializate ◄; și

4. lipsa unui cadru de conducere responsabil.

▼M4

(c) O constatare de nivel 2 se eliberează de către autoritatea competentă atunci când se detectează orice neconformitate cu cerințele aplicabile din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și din normele sale de aplicare, cu procedurile și manualele organizației sau cu condițiile unei aprobări, ale unui certificat, ale unei autorizații pentru operațiuni specializate sau cu conținutul unei declarații care ar putea reduce nivelul de siguranță sau periclita siguranța zborului.

▼B

(d) Când se face o constatare în cursul supravegherii sau prin orice alte mijloace, autoritatea competentă, fără a aduce atingere niciunei măsuri suplimentare impuse de Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și de normele sale de aplicare, comunică respectiva constatare în scris organizației și solicită acțiuni corective pentru soluționarea neconformității (neconformităților) identificate. Atunci când este cazul, autoritatea competentă informează statul în care este înmatriculată aeronava.

1. În cazul constatărilor de nivel 1, autoritatea competentă ia măsuri imediate și adecvate pentru a interzice sau pentru a limita activitățile și, dacă este cazul, ia măsuri în vederea revocării certificatului ►M4 , a autorizației pentru operațiuni specializate ◄ sau a aprobării specifice sau în vederea limitării ori a suspendării sale complete sau parțiale, în funcție de amploarea constatării de nivel 1, până când organizația a întreprins cu succes acțiuni corective.

▼B

2. În cazul constatărilor de nivel 2, autoritatea competentă:

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

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

3. În cazul în care o organizație nu depune un plan de acțiuni corective acceptabil sau nu execută acțiunile corective în termenul acceptat sau prelungit de autoritatea competentă, constatarea se transformă în constatare de nivel 1 și se iau măsurile prevăzute la litera (d) punctul 1.

▼M15

4. Autoritatea competentă ține evidența tuturor constatărilor pe care le-a făcut sau care i-au fost comunicate în conformitate cu litera (e) și, după caz, a măsurilor executorii pe care le-a aplicat, precum și a tuturor acțiunilor corective și a datei de închidere a acțiunilor legate de constatări.

▼B

(e) Fără a aduce atingere niciunei măsuri executorii suplimentare, atunci când autoritatea unui stat membru care acționează în temeiul dispozițiilor de la ARO.GEN.300 litera (d) identifică orice neconformitate cu cerințele aplicabile din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și din normele sale de aplicare din partea unei organizații certificate ►M4 sau autorizate de ◄ ►M1 sau care își declară activitatea către ◄ autoritatea competentă a altui stat membru sau de agenție, aceasta informează respectiva autoritate competentă și indică nivelul constatării.

ARO.GEN.355 Constatări și măsuri executorii – persoane

(a) Dacă, în cursul supravegherii sau prin alte mijloace, autoritatea competentă responsabilă cu supravegherea în conformitate cu ARO.GEN.300 litera (a) găsește dovezi care indică o neconformitate cu cerințele aplicabile din partea unei persoane care deține o licență, un certificat, o calificare sau un atestat eliberat în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și cu normele sale de aplicare, autoritatea competentă acționează în conformitate cu ARA.GEN.355 literele (a)-(d) din anexa VI (partea ARA) la ►M4 Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 ◄ al Comisiei ([1]).

(b) Dacă, în cursul supravegherii sau prin alte mijloace, se găsesc dovezi care indică o neconformitate cu cerințele aplicabile din partea unei persoane care face obiectul cerințelor prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și în normele sale de aplicare și care nu deține o licență, un certificat, o calificare sau un atestat eliberat în conformitate cu respectivul regulament și normele sale de aplicare, autoritatea competentă care a identificat neconformitatea ia toate măsurile executorii necesare pentru a preveni menținerea acelei neconformități.

▼M4

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

Dacă, în cursul supravegherii sau prin alte mijloace, se găsesc dovezi care indică o neconformitate cu cerințele aplicabile din partea unui operator care face obiectul cerințelor prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și în normele sale de aplicare, autoritatea competentă care a identificat neconformitatea ia toate măsurile executorii necesare pentru a preveni menținerea acelei neconformități.

([1]) JO L 100, 5.4.2012, p. 1.

▼B

SUBPARTEA OPS

OPERAŢIUNI AERIENE

SECŢIUNEA I

Certificarea operatorilor de transport aerian comercial

ARO.OPS.100 Eliberarea certificatului de operator aerian

(a) Autoritatea competentă eliberează certificatul de operator aerian (AOC) în momentul în care a constatat că operatorul demonstrează respectarea elementelor prevăzute la punctul ORO.AOC.100.

(b) Certificatul cuprinde specificaţiile operaţiunilor asociate.

▼M4

(c) Autoritatea competentă poate stabili limitări operaţionale specifice. Astfel de limitări trebuie să fie documentate în specificaţiile operaţiunilor.

▼B

ARO.OPS.105 Acordurile de partajare de coduri

Atunci când analizează siguranţa unui acord de partajare de coduri care implică un operator dintr-o ţară terţă, autoritatea competentă trebuie:

1. să se asigure, în urma verificării de către operator conform dispoziţiilor de la punctul ORO.AOC.115, că respectivul operator dintr-o ţară terţă respectă standardele OACI aplicabile;

2. să ţină legătura cu autoritatea competentă a statului operatorului dintr-o ţară terţă, dacă este necesar.

▼M11

ARO.OPS.110 Contractele de închiriere pentru avioane şi elicoptere

▼B

(a) Autoritatea competentă aprobă un contract de închiriere în cazul în care constată că operatorul certificat în conformitate cu anexa III (partea ORO) respectă:

1. ORO.AOC.110 litera (d), pentru luarea cu chirie a unei aeronave dintr-o ţară terţă fără echipaj;

2. ORO.AOC.110 litera (c), pentru luarea cu chirie a unei aeronave dintr-o ţară terţă cu echipaj;

▼M15

3. ORO.AOC.110 litera (e), pentru darea cu chirie a unei aeronave fără echipaj către orice operator, cu excepţia cazurilor specificate la punctul ORO.GEN.310 din anexa III;

▼B

4. cerinţele aplicabile referitoare la menţinerea navigabilităţii şi la operaţiunile aeriene, pentru luarea cu chirie a unei aeronave înmatriculate în UE fără echipaj şi pentru luarea cu chirie a unei aeronave cu echipaj de la un operator din UE.

(b) Aprobarea unui contract de închiriere a unei aeronave cu echipaj este suspendată sau revocată ori de câte ori:

1. AOC al locatorului sau al locatarului este suspendat sau revocat;

▼M15

2. locatorul face obiectul unei interdicţii de exploatare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 2111/2005 al Parlamentului European şi al Consiliului ([1]);

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

▼M15

3. autorizația eliberată în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 452/2014 al Comisiei ([1]) a făcut obiectul suspendării, revocării sau renunțării.

▼M7

(c) Aprobarea unui contract de închiriere a unei aeronave fără echipaj este suspendată sau revocată ori de câte ori:

1. certificatul de navigabilitate al aeronavei este suspendat sau revocat;

2. aeronava este inclusă în lista operatorilor supuși unor restricții de exploatare sau este înmatriculată într-un stat în care toți operatorii aflați sub supravegherea acestuia fac obiectul unei interdicții de exploatare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 2111/2005.

▼B

(d) Atunci când i se solicită aprobarea prealabilă a unui contract de închiriere de aeronave fără echipaj în conformitate cu punctul ORO.AOC.110 litera (e), autoritatea competentă asigură:

▼M15

1. coordonarea corespunzătoare cu autoritatea competentă responsabilă cu supravegherea continuă a aeronavei în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 1321/2014 al Comisiei ([2]) sau cu operarea aeronavei, dacă nu este vorba despre aceeași autoritate;

2. retragerea în timp util a aeronavei de pe AOC-ul operatorului, cu excepția cazurilor specificate la punctul ORO.GEN.310 din anexa III.

▼M7

(e) Atunci când i se solicită aprobarea prealabilă a unui contract de închiriere a unei aeronave fără echipaj în conformitate cu punctul ORO.AOC.110 litera (d), autoritatea competentă asigură coordonarea corespunzătoare cu statul de înmatriculare a aeronavei, după cum este necesar, pentru a exercita responsabilitățile de supraveghere a aeronavei.

▼M4

SECȚIUNEA Ia

Autorizarea operațiunilor comerciale specializate cu risc ridicat

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

(a) La primirea unei cereri de eliberare a unei autorizații pentru efectuarea de operațiuni comerciale specializate cu risc ridicat, autoritatea competentă a operatorului examinează documentația referitoare la evaluarea riscurilor și procedurile standard de operare (SOP) ale operatorului aferente uneia sau mai multor operațiuni planificate și elaborate în conformitate cu cerințele relevante din anexa VIII (Partea SPO).

▼M15

(b) În cazul în care este satisfăcută de evaluarea riscurilor și de SOP, autoritatea competentă a operatorului eliberează autorizația prevăzută în apendicele IV. Autorizația poate fi eliberată pe o perioadă limitată sau nelimitată. Condițiile în care operatorul este autorizat să efectueze una sau mai multe operațiuni comerciale specializate cu risc ridicat se specifică în autorizație.

([1]) Regulamentul (UE) nr. 452/2014 al Comisiei din 29 aprilie 2014 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene ale operatorilor din țări terțe în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 133, 6.5.2014, p. 12).

([2]) Regulamentul (UE) nr. 1321/2014 al Comisiei din 26 noiembrie 2014 privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu (JO L 362, 17.12.2014, p. 1).

▼M4

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

(d) La primirea unei cereri de reînnoire a autorizației, autoritatea competentă a operatorului trebuie să respecte dispozițiile de la literele (a) și (b). Aceasta poate lua în considerare cel mai recent proces de autorizare și cele mai recente activități de supraveghere.

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

(f) La primirea unei cereri de eliberare a unei autorizații pentru efectuarea de operațiuni comerciale specializate transfrontaliere cu risc ridicat, autoritatea competentă a operatorului examinează documentația referitoare la evaluarea riscurilor și procedurile standard de operare (SOP) ale operatorului în colaborare cu autoritatea competentă din locul în care se are în vedere desfășurarea operațiunii. În cazul în care ambele autorități sunt satisfăcute de evaluarea riscurilor și de SOP, autoritatea competentă a operatorului eliberează autorizația.

ARO.OPS.155 Contracte de închiriere

(a) Autoritatea competentă aprobă un contract de închiriere care implică o aeronavă înmatriculată într-o țară terță sau un operator dintr-o țară terță dacă operatorul SPO a demonstrat respectarea ORO.SPO.100.

(b) Aprobarea unui contract de închiriere a fără echipaj se suspendă sau se revocă ori de câte ori certificatul de navigabilitate al aeronavei este suspendat sau revocat.

▼B

SECȚIUNEA II

Aprobări

ARO.OPS.200 Procedura de aprobare specifică

(a) La primirea unei cereri de eliberare sau de modificare a unei aprobări specifice, autoritatea competentă evaluează cererea în conformitate cu cerințele relevante din anexa V (partea SPA) și efectuează, dacă este cazul, o inspecție corespunzătoare a operatorului.

▼M1

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

1. specificațiile de operare, astfel cum sunt stabilite în apendicele II, pentru operațiuni comerciale de transport aerian; sau

▼M15

2. lista aprobărilor specifice, stabilită în apendicele III, pentru operațiuni necomerciale și operațiuni specializate.

▼B

ARO.OPS.205 Aprobarea listei echipamentului minim

(a) Atunci când primește de la un operator o cerere de aprobare inițială a unei liste a echipamentului minim (MEL) sau de modificare a acesteia, înainte de a elibera aprobarea, autoritatea competentă evaluează fiecare articol afectat, pentru a verifica conformitatea cu cerințele aplicabile.

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

▼B

(c) Autoritatea competentă, dacă constată îndeplinirea condițiilor specificate la punctul ORO.MLR.105 demonstrată de operator, aprobă, în fiecare caz în parte, exploatarea unei aeronave în afara constrângerilor MEL, dar în cadrul constrângerilor listei master a echipamentului minim (MMEL).

▼M4

ARO.OPS.210 Stabilirea distanței sau a zonei locale

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

▼B

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

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

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

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

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

ARO.OPS.225 Aprobarea operațiunilor către un aerodrom izolat

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

▼M18

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

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

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

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

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

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

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

▼M18

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

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

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

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

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

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

(e) Fără a aduce atingere dispozițiilor de la punctul ARO.GEN.120 literele (d) și (e), autoritatea competentă trebuie să înștiințeze agenția atunci când demarează evaluarea unui mijloc de conformare alternativ legat de EBT.

▼M3

ARO.OPS.230 Determinarea orarelor perturbatoare

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

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

(a) Autoritatea competentă aprobă regimurile de specificare a timpului de zbor propuse de operatorii CAT, în cazul în care operatorul demonstrează conformitatea cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și cu subpartea FTL din anexa III la prezentul regulament.

(b) Atunci când un regim de specificare a timpului de zbor propus de un operator se abate de la specificațiile de certificare aplicabile emise de agenție, autoritatea competentă aplică procedura descrisă la articolul 22 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008.

(c) Atunci când un regim de specificare a timpului de zbor propus de un operator derogă de la normele de punere în aplicare aplicabile, autoritatea competentă aplică procedura descrisă la articolul 14 alineatul (6) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008.

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

▼M9

ARO.OPS.240 Aprobarea specifică pentru RNP AR APCH

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

(b) În cazul unei aprobări specifice procedurii, autoritatea competentă:

1. enumeră procedurile de apropiere instrumentală aprobate la aerodromurile specifice, în aprobarea PBN;

2. stabilește o coordonare cu autorităţile competente în cazul respectivelor aerodromuri, dacă este cazul; și

3. ia în considerare posibilele credite rezultate din aprobările specifice RNP AR APCH deja eliberate solicitantului.

▼M4

SECŢIUNEA III

Supravegherea operaţiunilor

ARO.OPS.300 Zboruri introductive

Autoritatea competentă poate stabili condiţii suplimentare pentru zborurile introductive efectuate în conformitate cu partea NCO pe teritoriul statului membru. Aceste condiţii trebuie să garanteze siguranţa operaţiunilor și să fie proporţionale.

▼B

SUBPARTEA RAMP

INSPECŢIILE LA PLATFORMĂ EFECTUATE ÎN CAZUL AERONAVELOR OPERATORILOR AFLAŢI SUB SUPRAVEGHEREA REGLEMENTARĂ A ALTUI STAT

ARO.RAMP.005 Domeniul de aplicare

Prezenta subparte stabilește cerinţele care trebuie respectate de autoritatea competentă sau de agenţie în exercitarea sarcinilor și responsabilităţilor care îi revin în privinţa efectuării inspecţiilor la platformă în cazul aeronavelor folosite de operatori din ţări terţe sau de operatori aflaţi sub supravegherea reglementară a altui stat membru, atunci când aterizează pe aerodromuri aflate pe teritoriul care face obiectul dispoziţiilor tratatului.

ARO.RAMP.100 Generalităţi

(a) Aeronavele, precum și echipajele acestora, se inspectează în temeiul cerinţelor aplicabile.

(b) Pe lângă desfășurarea inspecţiilor la platformă cuprinse în programul său de supraveghere stabilit în conformitate cu punctul ARO.GEN.305, autoritatea competentă efectuează o inspecţie la platformă a unei aeronave suspectate de neconformitate cu cerinţele aplicabile.

(c) În cadrul elaborării programului de supraveghere stabilit în conformitate cu punctul ARO.GEN.305, autoritatea competentă stabilește un program anual de desfășurare a inspecţiilor la platformă la care sunt supuse aeronavele. Acest program trebuie:

1. să se bazeze pe o metodă de calcul care să ia în considerare istoricul numărului și tipului de operatori și al numărului de aterizări pe respectivele aerodromuri, precum și riscurile în materie de siguranţă; și

2. să permită autorităţii competente să acorde prioritate inspecţiilor aeronavelor pe baza listei menţionate la punctul ARO.RAMP.105 litera (a).

(d) Atunci când consideră că este necesar, agenţia, în colaborare cu statele membre pe al căror teritoriu are loc inspecţia, desfășoară inspecţii la platformă ale aeronavelor, pentru a verifica conformitatea cu cerinţele aplicabile în scopul:

1. sarcinilor de certificare atribuite agenţiei prin Regulamentul (CE) nr. 216/2008;

▼B

2. inspecţiilor de standardizare ale unui stat membru; sau

3. inspecţiilor unei organizaţii în vederea verificării conformităţii cu cerinţele aplicabile în situaţii potenţial periculoase.

ARO.RAMP.105 Criterii de stabilire a priorităţii

(a) Agenţia pune la dispoziţia autorităţilor competente o listă a operatorilor sau a aeronavelor identificate ca prezentând un risc potenţial, în vederea stabilirii priorităţii inspecţiilor la platformă.

(b) Această listă cuprinde:

1. operatorii de aeronave identificaţi pe baza analizei datelor disponibile în conformitate cu ARO.RAMP.150 litera (b) punctul 4;

2. operatorii de aeronave indicaţi agenţiei de către Comisia Europeană și identificaţi pe baza:

(i) unui aviz emis de Comitetul pentru Siguranţă Aeriană (ASC) în contextul punerii în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 2111/2005 cu privire la necesitatea unei verificări mai detaliate, prin inspecţii la platformă sistematice, a respectării efective a standardelor de siguranţă relevante; sau

(ii) informaţiilor obţinute de Comisia Europeană de la statele membre în temeiul articolului 4 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005;

3. aeronavele exploatate către teritoriul supus dispoziţiilor tratatului de către operatori incluși în anexa B a listei de operatori care fac obiectul unei interdicţii de exploatare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 2111/2005;

4. aeronavele exploatate de operatori certificaţi într-un stat sub supravegherea reglementară a căruia se află operatorii incluși în lista menţionată la punctul 3;

▼M15

5. aeronavele folosite de un operator dintr-o ţară terţă care efectuează pentru prima dată zboruri către, dinspre sau în cadrul teritoriului supus dispoziţiilor tratatului sau a cărui autorizaţie, eliberată în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 452/2014, este limitată sau reinstituită în urma suspendării sau a revocării.

▼B

(c) Lista se elaborează, în conformitate cu procedurile stabilite de agenţie, după fiecare actualizare a listei comunitare a operatorilor care fac obiectul unei interdicţii de exploatare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 2111/2005, și, în orice caz, cel puţin o dată la patru luni.

▼M12

ARO.RAMP.106 Test de alcoolemie

(a) Autoritatea competentă efectuează teste de alcoolemie asupra echipajului de zbor și de cabină.

(b) Agenţia furnizează autorităţilor competente o listă a operatorilor din Uniune și din ţări terţe în vederea stabilirii priorităţii testelor de alcoolemie în cadrul programului de inspecţii la platformă în conformitate cu ARO.RAMP.105, pe baza unei evaluări a riscurilor efectuate de agenţie, ţinând seama de fiabilitatea și eficacitatea programelor de testare existente în vederea depistării consumului de substanţe psihoactive.

(c) La selectarea operatorilor pentru testele de alcoolemie asupra echipajului de zbor și de cabină, autoritatea competentă utilizează lista stabilită în conformitate cu litera (b).

▼M12

(d) Ori de câte ori se includ date privind testele de alcoolemie în baza de date centralizată, în conformitate cu punctul ARO.RAMP.145 litera (b), autoritatea competentă se asigură că datele respective exclud orice date cu caracter personal privind respectivul membru al echipajului.

(e) În cazul unui motiv rezonabil sau al unei suspiciuni, se pot efectua oricând teste de alcoolemie.

(f) Metodologia de testare a alcoolemiei aplică standarde de calitate recunoscute, care asigură precizia rezultatelor.

(g) Unui membru al echipajului de zbor sau al echipajului de cabină care refuză să coopereze în timpul testelor sau care a fost identificat ca fiind sub influența alcoolului în urma unui test pozitiv nu i se permite reluarea sarcinilor de serviciu.

▼B

ARO.RAMP.110 Colectarea informațiilor

Autoritatea competentă colectează și prelucrează orice informație considerată utilă pentru efectuarea inspecțiilor la platformă.

ARO.RAMP.115 Calificarea inspectorilor care efectuează inspecții la platformă

(a) Autoritatea competentă și agenția trebuie să dispună de inspectori calificați pentru efectuarea inspecțiilor la platformă.

(b) Inspectorii la platformă trebuie:

1. să dețină educația necesară în domeniul aeronautic sau cunoștințele practice relevante pentru domeniul (domeniile) lor de inspecție;

2. să fi încheiat cu succes:

(i) pregătirea teoretică și practică corespunzătoare într-unul sau în mai multe dintre următoarele domenii de inspecție:

(A) cabina de pilotaj;

(B) siguranța cabinei;

(C) starea aeronavei;

(D) încărcătura;

(ii) pregătirea corespunzătoare la fața locului susținută de un inspector la platformă cu experiență desemnat de autoritatea competentă sau de către agenție;

▼M15

3. să mențină valabilitatea calificării lor prin pregătire periodică și prin efectuarea a minimum 12 inspecții pe an calendaristic.

▼B

(c) Pregătirea menționată la litera (b) punctul 2 subpunctul (i) trebuie furnizată de autoritatea competentă sau de orice organizație de pregătire aprobată în conformitate cu punctul ARO.RAMP.120 litera (a).

(d) Agenția elaborează și ține la zi programe de pregătire și încurajează organizarea de cursuri și ateliere de lucru pentru inspectori în vederea îmbunătățirii nivelului de înțelegere și a punerii uniforme în aplicare a prezentei subpărți.

(e) Agenția facilitează și coordonează un program de schimb de inspectori care are ca scop să le permită inspectorilor să dobândească experiență practică, precum și să contribuie la armonizarea procedurilor.

ARO.RAMP.120 Aprobarea organizațiilor de pregătire

(a) Autoritatea competentă aprobă o organizație de pregătire care își are sediul principal al activității pe teritoriul respectivului stat membru în momentul în care a constatat că organizația de pregătire:

1. a desemnat un responsabil cu pregătirea care are bune capacități manageriale, pentru a se asigura că pregătirea oferită este conformă cu cerințele aplicabile;

▼B

2. deține baza materială pentru pregătire și echipamente de instruire corespunzătoare tipului de pregătire oferit;

3. oferă pregătire în conformitate cu programele elaborate de agenție cu respectarea dispozițiilor de la punctul ARO.RAMP.115 litera (d);

4. folosește instructori calificați.

(b) Dacă autoritatea competentă solicită acest lucru, verificarea conformității și a conformității continue cu cerințele menționate la litera (a) este efectuată de către agenție.

(c) Organizației de pregătire i se aprobă oferirea unuia sau mai multora dintre următoarele tipuri de pregătire:

1. pregătire teoretică inițială;

2. pregătire practică inițială;

3. pregătire periodică.

ARO.RAMP.125 Desfășurarea inspecțiilor la platformă

▼M15

(a) Inspecțiile la platformă sunt efectuate într-o manieră standardizată.

▼B

(b) Când efectuează o inspecție la platformă, inspectorul sau inspectorii depun toate eforturile pentru a evita orice întârziere nejustificată a aeronavei inspectate.

▼M15

(c) La încheierea unei inspecții la platformă, pilotul comandant sau, în absența sa, un alt membru al echipajului de zbor sau un reprezentant al operatorului este informat cu privire la rezultatele inspecției la platformă.

▼B

ARO.RAMP.130 Clasificarea constatărilor

Pentru fiecare element inspectat, se definesc drept constatări trei categorii de posibile neconformități în raport cu cerințele aplicabile. Aceste constatări se clasifică după cum urmează:

1. o constatare de categoria 3 este orice neconformitate semnificativă identificată în raport cu cerințele aplicabile sau cu condițiile dintr-un certificat care are o influență majoră asupra siguranței;

2. o constatare de categoria 2 este orice neconformitate identificată în raport cu cerințele aplicabile sau cu condițiile dintr-un certificat care are o influență semnificativă asupra siguranței;

3. o constatare de categoria 1 este orice neconformitate identificată în raport cu cerințele aplicabile sau cu condițiile dintr-un certificat care are o influență minoră asupra siguranței.

ARO.RAMP.135 Acțiuni întreprinse în urma constatărilor

(a) Pentru o constatare de categoria 2 sau 3, autoritatea competentă sau, după caz, agenția:

1. comunică în scris constatarea operatorului, solicitându-i acestuia să facă dovada acțiunilor corective întreprinse; și

2. informează autoritatea competentă a statului operatorului și, după caz, statul în care este înmatriculată aeronava și în care s-au eliberat licențele echipajului de zbor. Acolo unde este cazul, autoritatea competentă sau agenția solicită confirmarea faptului că aceștia sunt de acord cu acțiunile corective întreprinse de operator în conformitate cu ARO.GEN.350 sau ARO.GEN.355.

(b) În plus față cele dispuse la litera (a), în cazul unei constatări de categoria 3, autoritatea competentă ia măsuri imediate:

1. impunând o restricție de exploatare a aeronavei;

2. solicitând să se întreprindă imediat acțiuni corective;

3. reținând aeronava la sol în conformitate cu ARO.RAMP.140; sau

4. impunând o interdicție imediată de exploatare în conformitate cu articolul 6 din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

▼B

(c) Atunci când semnalează o constatare de categoria 3, agenţia solicită autorităţii competente a statului în care a aterizat aeronava să ia măsurile corespunzătoare în conformitate cu litera (b).

ARO.RAMP.140 Reţinerea la sol a unei aeronave

(a) În cazul unei constatări de categoria 3, dacă se presupune că se intenţionează sau este probabil ca o aeronavă să efectueze un zbor fără ca operatorul sau proprietarul să fi executat acţiunea corectivă corespunzătoare, autoritatea competentă trebuie:

1. să notifice pilotul comandant/comandantul sau operatorul că aeronava nu are permisiunea de a începe zborul până la noi dispoziţii; și

2. să reţină aeronava la sol.

(b) Autoritatea competentă a statului în care aeronava este reţinută la sol informează imediat autoritatea competentă a statului operatorului și pe cea a statului în care este înmatriculată aeronava, dacă este cazul, precum și agenţia, în cazul unei aeronave reţinute la sol care este folosită de un operator dintr-o ţară terţă.

(c) Autoritatea competentă, în colaborare cu statul operatorului sau cu statul de înmatriculare, prevede condiţiile necesare în care aeronava poate primi permisiunea de decolare.

(d) Dacă neconformitatea afectează valabilitatea certificatului de navigabilitate al aeronavei, reţinerea la sol este ridicată numai de către autoritatea competentă în momentul în care operatorul face dovada că:

1. s-a restabilit conformitatea cu cerinţele aplicabile;

▼M15

2. a obţinut o autorizaţie de zbor în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 748/2012, în cazul aeronavelor înmatriculate într-un stat membru;

▼B

3. deţine o autorizaţie de zbor sau un document echivalent din partea statului de înmatriculare sau a statului operatorului, în cazul aeronavelor înmatriculate într-o ţară terţă și exploatate de un operator din UE sau dintr-o ţară terţă; și

4. a obţinut permisiunea ţărilor terţe care vor fi survolate, dacă este cazul.

ARO.RAMP.145 Raportarea

(a) Informaţiile colectate în conformitate cu punctul ARO.RAMP.125 litera (a) sunt introduse în baza de date centralizată menţionată la punctul ARO.RAMP.150 litera (b) punctul 2, în termen de 21 de zile calendaristice de la inspecţie.

(b) Autoritatea competentă sau agenţia introduce în baza de date centralizată orice informaţie utilă pentru aplicarea Regulamentului (CE) nr. 216/2008 și a normelor sale de aplicare și pentru realizarea de către agenţie a sarcinilor care îi revin în temeiul prezentei anexe, inclusiv informaţiile relevante menţionate la punctul ARO.RAMP.110.

(c) Ori de câte ori informaţiile menţionate la punctul ARO.RAMP.110 indică o potenţială ameninţare la adresa siguranţei, aceste informaţii trebuie comunicate de îndată fiecărei autorităţi competente și agenţiei.

(d) Ori de câte ori autoritatea competentă primește, din partea unei persoane, informaţii cu privire la deficienţele unei aeronave, identitatea sursei informaţiilor menţionate la punctul ARO.RAMP.110 și la punctul ARO.RAMP.125 litera (a) nu se divulgă.

▼B

ARO.RAMP.150 Sarcinile de coordonare ale agenției

(a) Agenția gestionează și utilizează instrumentele și procedurile necesare pentru stocarea și schimbul de:

▼M15

1. informații menționate la punctul ARO.RAMP.145.

▼B

2. informații puse la dispoziție de țări terțe sau organizații internaționale care au încheiat acorduri în acest sens cu UE sau de organizații cu care agenția a încheiat acorduri în acest sens în conformitate cu articolul 27 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008.

(b) Această gestionare presupune următoarele sarcini:

1. stocarea datelor provenite de la statele membre, de interes sub raportul informațiilor privind siguranța aeronavelor care aterizează pe aerodromurile aflate pe teritoriul supus dispozițiilor tratatului;

2. crearea, menținerea și actualizarea continuă a unei baze de date centralizate care să conțină toate informațiile menționate la litera (a) punctele 1 și 2;

3. efectuarea modificărilor și a îmbunătățirilor necesare ale aplicației bazei de date;

4. analizarea bazei de date centralizate și a altor informații relevante cu privire la siguranța aeronavelor și a operatorilor aerieni și, pornind de la aceasta:

(i) furnizarea de consultanță pentru Comisia Europeană și autoritățile competente cu privire la acțiunile imediate sau politica subsecventă;

(ii) raportarea potențialelor probleme de siguranță către Comisia Europeană și autoritățile competente;

(iii) propunerea de acțiuni coordonate Comisiei și autorităților competente, atunci când acest lucru este necesar din motive de siguranță, și asigurarea coordonării la nivel tehnic a acestor acțiuni;

5. menținerea legăturii cu alte instituții și organisme europene, organizații internaționale și autorități competente din țări terțe în ceea ce privește schimbul de informații.

ARO.RAMP.155 Raportul anual

Agenția pregătește și înaintează Comisiei un raport anual cu privire la sistemul inspecțiilor la platformă, care cuprinde cel puțin următoarele informații:

(a) stadiul în care se află sistemul;

(b) stadiul inspecțiilor efectuate în cursul anului;

(c) analiza rezultatelor inspecțiilor cu indicarea categoriilor de constatări;

(d) acțiunile întreprinse în cursul anului;

(e) propuneri pentru îmbunătățirea în continuare a sistemului de inspecții la platformă; și

(f) anexe cu listele inspecțiilor clasificate în funcție de statul de operare, tipul de aeronavă, operatorul și procentul de constatări în raport cu numărul de inspecții.

▼B

ARO.RAMP.160 Informarea publicului și protecția informațiilor

(a) Statele membre utilizează informațiile pe care le primesc în temeiul dispozițiilor de la punctele ARO.RAMP.105 și ARO.RAMP.145 numai în scopul aplicării Regulamentului (CE) nr. 216/2008 și a normelor sale de aplicare și le protejează în consecință.

(b) Agenția publică anual un raport de informații agregate, accesibil publicului, care conține o analiză a informațiilor primite în conformitate cu ARO.RAMP.145. Raportul trebuie să fie simplu și ușor de înțeles, iar sursa informațiilor nu se divulgă.

▼**M15**

Apendicele I

<table>
<tr><td colspan="3">CERTIFICAT DE OPERATOR AERIAN
(Programul de autorizare pentru operatorii de transport aerian)
Tipuri de operaţiuni: Transport comercial aerian (CAT) ☐ Pasageri; ☐ Marfă;
☐ Altele ([1]): _____</td></tr>
<tr><td rowspan="2">([4])</td><td>Statul operatorului ([2])</td><td rowspan="2">([5])</td></tr>
<tr><td>Autoritatea emitentă ([3])</td></tr>
<tr><td>AOC # ([6]):</td><td rowspan="4">Numele operatorului ([7])
Numele comercial ([8])
Adresa operatorului ([10]):
Telefon ([11]):
Fax:
E-mail:</td><td rowspan="4">Puncte operaţionale de contact ([9]):
Datele de contact pentru comunicarea, fără întârzieri nejustificate, cu conducerea operaţională figurează în _____ ([12]).</td></tr>
<tr><td></td></tr>
<tr><td></td></tr>
<tr><td></td></tr>
<tr><td colspan="3">Prezentul certificat atestă că _____ ([13]) este autorizată să desfăşoare operaţiuni aeriene comerciale, conform specificaţiilor de operare anexate, în conformitate cu manualul de operaţiuni, cu anexa V la Regulamentul (UE) 2018/1139 şi cu actele sale delegate şi de punere în aplicare.</td></tr>
<tr><td>Data eliberării ([14]):</td><td colspan="2">Numele şi semnătura ([15]):
Titulatura:</td></tr>
<tr><td colspan="3">([1]) Precizaţi celelalte tipuri de transport.
([2]) Înlocuit de numele statului operatorului.
([3]) Înlocuit de datele de identificare ale autorităţii competente emitente.
([4]) Pentru uzul autorităţii competente.
([5]) Pentru uzul autorităţii competente.
([6]) Referinţa aprobării, aşa cum a fost eliberată de autoritatea competentă.
([7]) Înlocuit de numele înregistrat al operatorului.
([8]) Numele comercial al operatorului, dacă este diferit. Introduceţi „Dba” (pentru „care îşi desfăşoară activitatea sub denumirea”) înainte de numele comercial.
([9]) Datele de contact cuprind numerele de telefon şi de fax, inclusiv codul de ţară şi adresa de e-mail (dacă există) la care conducerea operaţională poate fi contactată fără întârzieri nejustificate pentru probleme legate de operaţiunile de zbor, navigabilitate, competenţa membrilor echipajului de zbor şi de cabină, bunuri periculoase şi alte aspecte, după caz.
([10]) Adresa sediului principal de activitate al operatorului.
([11]) Numerele de telefon şi de fax de la sediul principal de activitate al operatorului, inclusiv codul de ţară. Se indică adresa de e-mail dacă există.
([12]) Introducerea documentului verificat, păstrat la bord, în care figurează datele de contact, cu menţiunea paragrafului sau a paginii corespunzătoare. De exemplu: „Datele de contact … figurează în manualul de operaţiuni, generalităţi/elemente de bază, capitolul 1, 1.1” sau „… figurează în specificaţiile de operare, pagina 1” sau „… figurează în anexa la prezentul document”.
([13]) Numele înregistrat al operatorului.
([14]) Data eliberării AOC (zz.ll.aaaa).
([15]) Funcţia, numele şi semnătura reprezentantului autorităţii competente. În plus, pe AOC se poate aplica o ştampilă oficială.</td></tr>
</table>

FORMULARUL 138 al AESA versiunea 2

▼**M16**

Apendicele II

SPECIFICAŢII DE OPERARE **(sub rezerva condiţiilor aprobate din manualul de operaţiuni)**				
Date de contact ale autorităţii emitente Telefon ([1]): _____ ; Fax: _____ ; E-mail:				
AOC ([2]):	Denumirea operatorului ([3]): Dba Denumirea comercială		Data ([4]):	Semnătura:
Nr. specificaţii de operare:				
Model de aeronavă ([5]): Însemne de înmatriculare ([6]):				
Tipuri de operaţiuni: Operaţiuni comerciale ☐ Pasageri ☐ Marfă ☐ Altele ([7]): _____				
Zona de operare ([8]):				
Limitări speciale ([9]):				
Aprobări specifice:	Da	Nu	Specificaţii ([10])	Observaţii
Mărfuri periculoase	☐	☐		
Operaţiuni în condiţii de vizibilitate redusă Decolare Apropiere și aterizare	☐	☐	CAT ([11]) _____ RVR ([12]): m DA/H: ft RVR: m	
RVSM ([13]) ☐ Nu se aplică	☐	☐		
ETOPS ([14]) ☐ Nu se aplică	☐	☐	Timp maxim de deviere ([15]): min.	
Specificaţii de navigaţie complexe pentru operaţiuni PBN ([16])	☐	☐		([17])
Specificaţii privind performanţele minime de navigaţie	☐	☐		
Operaţiuni cu avioane monomotor cu turbină efectuate pe timp de noapte sau în condiţii IMC (SET-IMC)	☐	☐	([18])	
Operaţiuni cu elicopterul cu ajutorul sistemelor de redare a imaginii pe timp de noapte	☐	☐		
Operaţiuni cu încărcături suspendate efectuate cu elicopterul	☐			
Operaţiuni de servicii medicale de urgenţă efectuate cu elicopterul	☐	☐		

▼**M16**

Operaţiuni deasupra mării efectuate cu elicopterul	☐	☐		
Pregătirea echipajului de cabină ([19])	☐	☐		
Eliberarea atestatului CC ([20])	☐	☐		
Utilizarea aplicaţiilor EFB de tip B	☐	☐	([21])	
Menţinerea navigabilităţii	☐	☐	([22])	
Altele ([23])				

([1]) Numerele de telefon și de fax ale autorității competente, inclusiv codul de țară. Se indică adresa de e-mail, dacă există.
([2]) Se introduce numărul certificatului de operator aerian (AOC) aferent.
([3]) Se introduc denumirea înregistrată și denumirea comercială a operatorului, dacă sunt diferite. Introduceți „Dba” („Doing business as” – „care își desfășoară activitatea ca”) înainte de denumirea comercială.
([4]) Data emiterii specificaţiilor de operare (zz.ll.aaaa) și semnătura reprezentantului autorităţii competente.
([5]) Se introduce denumirea OACI a mărcii, a modelului și a seriei aeronavei sau a seriei de referinţă, dacă a fost desemnată o serie (de exemplu, Boeing-737-3K2 sau Boeing-777-232).
([6]) Însemnele de înmatriculare figurează fie în specificaţiile de operare, fie în manualul de operaţiuni. În cazul din urmă, specificaţiile de operare aferente trebuie să facă trimitere la pagina corespunzătoare din manualul de operaţiuni. În cazul în care modelului de aeronavă nu i se aplică toate aprobările specifice, însemnele de înmatriculare ale aeronavei pot fi introduse în coloana de observaţii a aprobării specifice aferente.
([7]) Se indică acest alt tip de transport (de exemplu, servicii medicale de urgenţă).
([8]) Lista zonelor geografice în care este autorizată operarea (după coordonatele geografice sau rutele specifice, regiunea de informare a zborurilor sau frontierele naţionale sau regionale).
([9]) Lista limitărilor speciale aplicabile (de exemplu, numai VFR, numai pe timp de zi etc.).
([10]) Enumerați în această coloană criteriile cele mai permisive pentru fiecare aprobare sau tipul de aprobare (împreună cu criteriile corespunzătoare).
([11]) Se introduce categoria aplicabilă de apropiere de precizie: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB sau CAT IIIC. Se introduce distanţa vizuală în lungul pistei (RVR) minimă, în metri (m), și înălţimea de decizie (DH), în picioare (ft). Se folosește un rând pentru fiecare categorie de apropiere din listă.
([12]) Se introduce RVR minimă aprobată la decolare, în metri. Se poate folosi un rând pentru fiecare aprobare, dacă s-au acordat mai multe aprobări.
([13]) Caseta „nu se aplică” poate bifată numai dacă plafonul maxim al aeronavei este sub FL290.
([14]) Operaţiunile pe distanţă extinsă (ETOPS) se aplică în prezent doar în cazul aeronavelor bimotoare. Prin urmare, caseta „nu se aplică” poate fi bifată dacă modelul de aeronavă are mai puţin sau mai mult de două motoare.
([15]) Se poate indica și limita de distanţă (în mile nautice, NM), precum și tipul motorului.
([16]) Navigaţia bazată pe cerinţele de performanţă (PBN): se folosește un rând pentru fiecare aprobare specifică pentru operaţiuni PBN complexe (de exemplu, RNP AR APCH), limitările corespunzătoare fiind indicate în coloana „Specificaţii” sau în coloana „Observaţii” sau în ambele coloane. Aprobările individuale ale procedurilor RNP AR APCH specifice pot fi enumerate în specificaţiile de operare sau în manualul de operaţiuni. În cazul din urmă, specificaţiile de operare aferente trebuie să facă trimitere la pagina corespunzătoare din manualul de operaţiuni.
([17]) Precizați dacă aprobarea specifică este limitată la anumite extremități de pistă sau aerodromuri sau la ambele.
([18]) Se introduce combinaţia specifică de corp de aeronavă sau de motor.
([19]) Aprobarea de a desfășura cursul de pregătire și examenele care trebuie susţinute de solicitanţii unui atestat de membru al echipajului de cabină, în conformitate cu anexa V (partea CC) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011.
([20]) Aprobarea de a elibera atestate de membru al echipajului de cabină, în conformitate cu anexa V (partea CC) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011.
([21]) Se introduce lista aplicaţiilor EFB de tip B, împreună cu referinţa echipamentului hardware al EFB (pentru EFB-uri portabile). Această listă este cuprinsă fie în specificaţiile de operare, fie în manualul de operaţiuni. În cazul din urmă, specificaţiile de operare aferente trebuie să facă trimitere la pagina corespunzătoare din manualul de operaţiuni.
([22]) Numele persoanei sau denumirea organizaţiei responsabile cu asigurarea menţinerii navigabilităţii aeronavei și o trimitere la regulamentul care impune activitatea respectivă, și anume subpartea G din anexa I (partea M) la Regulamentul (UE) nr. 1321/2014.
([23]) Aici se pot introduce alte aprobări sau date, folosindu-se un singur rând (sau un bloc de mai multe rânduri) pentru fiecare autorizaţie (de exemplu, operaţiuni de aterizare scurtă, operaţiuni de apropiere rapidă, distanţă de aterizare impusă redusă, operaţiuni cu elicopterul către sau dinspre o zonă de interes public, operaţiuni cu elicopterul deasupra unui mediu ostil aflat în afara unei zone aglomerate, operaţiuni cu elicopterul fără o capacitate de aterizare forţată în condiţii de siguranţă, operaţiuni cu unghiuri de înclinare mărite, distanţa maximă faţă de un aerodrom adecvat pentru avioanele bimotoare fără aprobare ETOPS).

Formularul EASA 139 versiunea 6

▼**M15**

Apendicele III

Lista aprobărilor specifice

Operaţiuni necomerciale

Operaţiuni specializate

(sub rezerva condiţiilor specificate în aprobare și cuprinse în manualul de operaţiuni sau în manualul de operare al pilotului)

Autoritatea emitentă ([1]):		
Lista aprobărilor specifice # ([2]): Numele operatorului: Data ([3]): Semnătura:		
Modelul de aeronavă și însemnele de înmatriculare ([4]):		
Tipurile de operaţiuni specializate (SPO), dacă este cazul: ☐ ([5]) _____		
Aprobări specifice ([6]):	Specificaţie ([7])	Observaţii
…		
…		
…		
…		

([1]) Se introduc numele și datele de contact.
([2]) Se introduce numărul asociat.
([3]) Data eliberării aprobărilor specifice (zz.ll.aaaa) și semnătura reprezentantului autorităţii competente.
([4]) Se introduce denumirea stabilită de Echipa pentru siguranţa aviaţiei comerciale (CAST)/OACI a tipului, modelului și seriei aeronavei sau a seriei master, dacă a fost desemnată o serie (de exemplu Boeing-737-3K2 sau Boeing-777-232). Taxonomia CAST/OACI este disponibilă la adresa: http://www.intlaviationstandards.org
Însemnele de înmatriculare sunt enumerate fie în lista aprobărilor specifice, fie în manualul de operaţiuni. În ultimul caz, lista aprobărilor specifice menţionează pagina corespunzătoare din manualul de operaţiuni.
([5]) Specificaţi tipul de operaţiune, de exemplu, agricultură, construcţii, fotografiere, supraveghere, observare și patrulare, publicitate aeriană, zboruri de verificare a întreţinerii.
([6]) În această coloană, enumeraţi toate operaţiunile aprobate, de exemplu bunuri periculoase, LVO, RVSM, PBN, MNPS, HOFO.
([7]) În această coloană, enumeraţi criteriile cele mai permisive pentru fiecare aprobare, de exemplu, înălţimea de decizie și minimele RVR pentru CAT II.

FORMULARUL 140 al AESA versiunea 2

▼**M15**

Apendicele IV

AUTORIZAȚIE PENTRU OPERAȚIUNI COMERCIALE SPECIALIZATE CU RISC RIDICAT	
Autoritatea emitentă ([1]): Autorizație nr. ([2]):	
Numele operatorului ([3]): Adresa operatorului: ([4]) Telefon: ([5]) Fax E-mail:	
Modelul de aeronavă și însemnele de înmatriculare ([6]):	
Operațiuni specializate autorizate ([7]):	
Zona sau locul de operare autorizat ([8]):	
Limitări speciale ([9]):	
Prin prezenta se confirmă faptul că _____ este autorizat să efectueze o operațiune sau operațiuni comerciale specializate cu risc ridicat în conformitate cu prezenta autorizație, cu procedurile standard de operare ale operatorului, cu anexa V la Regulamentul (UE) 2018/1139 și cu actele sale delegate și de punere în aplicare.	
Data eliberării ([10]):	Numele și semnătura ([11]): Titulatura:

([1]) Numele și datele de contact al autorității competente.
([2]) Se introduce numărul de autorizație asociat.
([3]) Se introduc numele înregistrat și numele comercial al operatorului, dacă sunt diferite. Introduceți „Dba” (pentru „care își desfășoară activitatea sub denumirea de”) înainte de numele comercial.
([4]) Adresa sediului principal de activitate al operatorului.
([5]) Numerele de telefon și de fax de la sediul principal de activitate al operatorului, inclusiv codul de țară. Se indică adresa de e-mail dacă există.
([6]) Se introduce denumirea stabilită de Echipa pentru siguranța aviației comerciale (CAST)/OACI a tipului, modelului și seriei aeronavei sau a seriei master, dacă a fost desemnată o serie (de exemplu Boeing-737-3K2 sau Boeing-777-232). Taxonomia CAST/OACI este disponibilă la adresa: http://www.intlaviationstandards.org. Însemnele de înmatriculare sunt enumerate fie în lista aprobărilor specifice, fie în manualul de operațiuni. În ultimul caz, lista aprobărilor specifice menționează pagina corespunzătoare din manualul de operațiuni.
([7]) Specificați tipul de operațiune, de exemplu, agricultură, construcții, fotografiere, supraveghere, observare și patrulare, publicitate aeriană, zboruri de verificare a întreținerii.
([8]) Lista zonelor geografice sau a locurilor în care este autorizată operarea (după coordonatele geografice, regiunea de informare a zborurilor sau frontierele naționale ori regionale).
([9]) Lista limitărilor speciale aplicabile (de exemplu, numai VFR, numai pe timp de zi etc.).
([10]) Data eliberării autorizației (zz.ll.aaaa).
([11]) Funcția, numele și semnătura reprezentantului autorității competente. În plus, pe autorizație se poate aplica o ștampilă oficială.

FORMULARUL 151 al AESA versiunea 2

▼B

ANEXA III

CERINȚE APLICABILE ORGANIZAȚIILOR PENTRU OPERAȚIUNILE AERIENE

[PARTEA ORO]

ORO.GEN.005 Domeniul de aplicare

▼M4

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

(a) operațiuni de transport aerian comercial (CAT);

(b) operațiuni comerciale specializate;

(c) operațiuni necomerciale cu aeronave complexe motorizate;

(d) operațiuni necomerciale specializate cu aeronave complexe motorizate.

▼B

SUBPARTEA GEN

CERINȚE GENERALE

SECȚIUNEA I

Dispoziții generale

ORO.GEN.105 Autoritatea competentă

În sensul prezentei anexe, autoritatea competentă care exercită supravegherea operatorilor supuși unei obligații de certificare ►M1 sau declarare ◄ ►M4 sau unei autorizații pentru operațiuni specializate ◄ este, în cazul operatorilor care își au sediul principal al activității într-un stat membru, autoritatea desemnată de respectivul stat membru.

ORO.GEN.110 Responsabilitățile operatorului

▼M4

(a) Operatorul este responsabil cu exploatarea aeronavei în conformitate cu anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008, după caz, cu cerințele relevante din prezenta anexă și cu certificatul său de operator aerian (AOC) sau cu autorizația pentru operațiuni specializate (autorizația SPO) sau cu declarația.

▼B

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

(c) Operatorul instituie și menține un sistem de exercitare a controlului operațional asupra oricărui zbor efectuat în conformitate cu condițiile din certificatul său ►M4 sau din autorizația pentru operațiuni specializate ◄ ►M1 sau declarația sa. ◄

(d) Operatorul se asigură că aeronavele sale sunt echipate și că echipajele sale sunt calificate corespunzător pentru zona și tipul de operațiune.

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

▼M5

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

▼B

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

▼M15

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

▼B

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

▼M10

(j) Operatorul elaborează și menține programe de pregătire a personalului pe tema bunurilor periculoase, după cum prevăd instrucțiunile tehnice. Aceste programele de pregătire sunt proporționale cu responsabilitățile personalului. Programele de formare a operatorilor care efectuează operațiuni CAT, indiferent dacă aceștia transportă bunuri periculoase sau nu, precum și a operatorilor ►C1 care efectuează alte operațiuni decât operațiunile CAT, menționate la literele (b), (c) și (d) de la punctul ORO.GEN.005, care transportă bunuri periculoase ◄ sunt supuse revizuirii și aprobării de către autoritatea competentă.

▼M14

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

1. un avion monomotor cu elice cu o MCTOM de 5 700 kg sau mai mică și cu o MOPSC de 5 locuri sau mai puțin, operat în cadrul unui zbor care decolează și aterizează pe același aerodrom sau loc de operare, în condiții VFR pe timp de zi;

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

▼B

ORO.GEN.115 ►M4 Solicitarea unui AOC ◄

(a) Cererea de certificat de operator ►M4 aerian ◄ sau de modificare a unui certificat existent se realizează în forma și modul stabilite de autoritatea competentă ținând cont de cerințele aplicabile din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și din normele sale de aplicare.

(b) Solicitanții unui certificat inițial furnizează autorității competente o documentație care demonstrează modul în care aceștia se vor conforma cerințelor stabilite în Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și în normele sale de aplicare. O astfel de documentație include o procedură care descrie modul în care se vor gestiona schimbările ce nu necesită o aprobare prealabilă și cum se vor notifica acestea autorității competente.

▼B

ORO.GEN.120 Mijloace de conformitate

(a) Pentru a obține conformitatea cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și cu normele sale de aplicare, un operator poate utiliza mijloace de conformitate alternative la cele adoptate de agenție.

(b) Atunci când un operator care face obiectul certificării dorește să utilizeze un mijloc de conformitate alternativ la mijloacele acceptabile de conformitate (AMC) adoptate de agenție pentru a obține conformitatea cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și cu normele sale de aplicare, înainte de a-l implementa, aceasta trebuie să furnizeze autorității competente o descriere completă a mijlocului de conformitate alternativ. Descrierea trebuie să includă toate revizuirile manualelor sau procedurilor care ar putea fi relevante, precum și o evaluare care demonstrează respectarea normelor de aplicare.

Operatorul poate pune în aplicare aceste mijloace de conformitate alternative sub rezerva aprobării prealabile de către autoritatea competentă și la primirea notificării prevăzute la punctul ARO.GEN.120 litera (d).

▼M1

(c) Un operator care trebuie să își declare activitatea notifică autorității competente lista mijloacelor alternative de conformare pe care le utilizează pentru obținerea conformității cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și cu normele de aplicare ale acestuia.

▼M4

(d) Atunci când un operator care face obiectul unei autorizații SPO dorește să utilizeze mijloace de conformitate alternative, el trebuie să respecte dispozițiile literei (b) ori de câte ori aceste mijloace de conformitate alternative afectează procedurile standard de operare care fac parte din autorizație, precum și dispozițiile literei (c) pentru partea declarată din organizarea și funcționarea sa.

▼B

ORO.GEN.125 ►M4 Condiții de aprobare și privilegiile unui titular de AOC ◄

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

ORO.GEN.130 ►M4 Schimbări legate de titularul unui AOC ◄

(a) Orice schimbare care afectează:

1. sfera certificatului sau specificațiile de operare ale unui operator; sau

2. oricare dintre elementele sistemului de management al operatorului prevăzut la ORO.GEN.200 litera (a) punctele (1) și (2),

necesită aprobarea prealabilă a autorității competente.

(b) Pentru orice schimbări care necesită o aprobare prealabilă în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și cu normele sale de aplicare, operatorul solicită și obține o autorizație din partea autorității competente. Cererea se face înainte ca orice astfel de schimbare să aibă loc, pentru a permite autorității competente să determine menținerea conformității cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și cu normele sale de aplicare și să modifice, dacă este necesar, certificatul operatorului și condițiile de aprobare asociate anexate la acesta.

Operatorul furnizează autorității competente orice documentație relevantă.

▼B

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

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

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

ORO.GEN.135 ►M4 Menținerea valabilității unui AOC ◄

▼M15

(a) Certificatul operatorului rămâne valabil sub rezerva îndeplinirii tuturor condițiilor următoare:

1. operatorul continuă să respecte cerințele relevante din Regulamentul (UE) 2018/1139 și din actele sale delegate și de punere în aplicare, ținând cont de dispozițiile referitoare la tratarea constatărilor conform dispozițiilor de la punctul ORO.GEN.150 din prezenta anexă;

2. autorității competente i se acordă acces la operator în conformitate cu punctul ORO.GEN.140 din prezenta anexă, pentru a determina dacă se menține conformarea cu cerințele relevante din Regulamentul (UE) 2018/1139 și din actele sale delegate și de punere în aplicare;

3. certificatul nu face obiectul renunțării sau al revocării.

▼B

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

ORO.GEN.140 Accesul

▼M15

(a) În scopul stabilirii conformării cu cerințele relevante din Regulamentul (UE) 2018/1139 și din actele sale delegate și de punere în aplicare, operatorul acordă în orice moment acces la întreaga bază materială, la toate aeronavele, documentele, evidențele, datele, procedurile sau la alte materiale relevante pentru activitatea sa care face obiectul certificării, al autorizației SPO sau al declarării, fie că este sau nu subcontractată, oricărei persoane autorizate de una dintre următoarele autorități:

1. autoritatea competentă definită la punctul ORO.GEN.105 din anexa III la prezentul regulament;

2. autoritatea care acționează în temeiul prevederilor de la punctul ARO.GEN.300 litera (d), punctul ARO.GEN.300 litera (e) sau din subpartea RAMP din anexa II la prezentul regulament.

▼B

(b) Accesul la aeronave menționat la litera (a) include ►M4 , în cazul CAT, ◄ posibilitatea de a urca și de a rămâne la bordul aeronavei în timpul operațiunilor de zbor, cu excepția cazului în care, din motive de siguranță, comandantul decide altfel în privința compartimentului echipajului de zbor în conformitate cu punctul CAT.GEN.MPA.135.

ORO.GEN.150 Constatări

După primirea unei notificări a constatărilor, operatorul:

(a) determină cauza care stă la baza neconformității;

(b) definește un plan de acțiuni corective; și

(c) demonstrează implementarea acțiunilor corective într-un mod satisfăcător pentru autoritatea competentă, într-un termen convenit cu respectiva autoritate, definit la ARO.GEN.350 litera (d).

▼B

ORO.GEN.155 Reacţia imediată la o problemă de siguranţă

Operatorul pune în aplicare:

(a) orice măsură de siguranţă impusă de autoritatea competentă în conformitate cu ARO.GEN.135 litera (c); și

(b) orice informaţie obligatorie relevantă în materie de siguranţă emisă de agenţie, inclusiv directivele privind navigabilitatea.

ORO.GEN.160 Raportarea evenimentelor

▼M15

(a) Operatorul raportează autorităţii competente și oricărei alte organizaţii care trebuie informată conform dispoziţiilor statului operatorului orice accident, incident grav și eveniment definite în Regulamentul (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului [1] și în Regulamentul (UE) nr. 376/2014.

▼M2

(b) Fără a aduce atingere literei (a), operatorul raportează autorităţii competente și organizaţiei responsabile cu proiectarea aeronavei incidentele, defecţiunile, defectele tehnice, depășirile limitelor tehnice sau evenimentele care ar atrage atenţia asupra existenţei unor informaţii incorecte, incomplete sau ambigue în datele privind conformitatea operaţională instituite în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 748/2012 sau alte circumstanţe anormale care au pus sau ar fi putut pune în pericol operarea aeronavei în condiţii de siguranţă și care nu au dus la producerea unui accident sau a unui incident grav.

▼M15

(c) Fără a aduce atingere Regulamentului (UE) nr. 996/2010 și Regulamentului (UE) nr. 376/2014, rapoartele menţionate la literele (a) și (b) se întocmesc în forma și modul stabilite de autoritatea competentă și conţin toate informaţiile pertinente referitoare la circumstanţele cunoscute de operator.

▼B

(d) Rapoartele se realizează cât mai curând posibil, însă în orice caz în termen de 72 de ore de la momentul identificării de către operator a situaţiei la care face referire raportul, cu excepţia cazului în care există circumstanţe excepţionale care împiedică acest lucru.

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

SECŢIUNEA 2

Managementul

ORO.GEN.200 Sistemul de management

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

1. responsabilităţi și răspunderi clar definite la nivelul întregii structuri a operatorului, inclusiv răspunderea directă în materie de siguranţă a cadrului de conducere responsabil;

2. o descriere a filozofiilor și principiilor generale ale operatorului în materie de siguranţă, denumite generic politica de siguranţă;

[1] Regulamentul (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 octombrie 2010 privind investigarea și prevenirea accidentelor și incidentelor survenite în aviaţia civilă și de abrogare a Directivei 94/56/CE (JO L 295, 12.11.2010, p. 35).

▼B

3. identificarea pericolelor care amenință siguranța aviației, generate de activitățile operatorului, evaluarea acestora și managementul riscurilor asociate, inclusiv luarea de măsuri în vederea reducerii riscului și a verificării eficacității acestora;

4. menținerea nivelului de pregătire și de competență al personalului pentru a-i permite acestuia să își execute sarcinile;

5. documentarea tuturor proceselor-cheie ale sistemului de management, inclusiv un proces menit să facă personalul conștient de responsabilitățile sale și procedura de modificare a acestei documentații;

6. o funcție de monitorizare a conformității operatorului cu cerințele relevante. Monitorizarea conformității cuprinde un sistem de transmitere a constatărilor către cadrul de conducere responsabil în vederea asigurării implementării efective a unor acțiuni corective, după caz; și

7. toate cerințele suplimentare prevăzute în subpărțile relevante din prezenta anexă sau din alte anexe aplicabile.

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

▼M4

ORO.GEN.205 Activități contractate

▼M15

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

1. serviciile sau produsele subcontractate sau achiziționate respectă cerințele aplicabile;

2. orice pericole la adresa siguranței aviației asociate serviciilor sau produselor subcontractate sau achiziționate sunt luate în considerare de sistemul de management al operatorului.

▼M4

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

▼B

ORO.GEN.210 Cerințe privind personalul

(a) Operatorul numește un cadru de conducere responsabil, care deține autoritatea de a asigura că toate activitățile pot fi finanțate și executate în conformitate cu cerințele aplicabile. Cadrul de conducere responsabil poartă răspunderea pentru instituirea și menținerea unui sistem de management eficace.

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

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

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

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

▼B

ORO.GEN.215 Cerinţe privind baza materială

Operatorul deţine o bază materială care să permită desfășurarea și managementul tuturor sarcinilor planificate și al activităţilor în conformitate cu cerinţele aplicabile.

ORO.GEN.220 Evidenţa documentelor

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

(b) Formatul evidenţelor se specifică în procedurile operatorului.

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

▼M15

SECŢIUNEA 3

Cerinţe organizaţionale suplimentare

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

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

1. de către însuși titularul AOC-ului, pentru operaţiuni specializate în conformitate cu anexa VIII (partea SPO);

2. de către alţi operatori, pentru operaţiuni necomerciale cu aeronave motorizate sau pentru operaţiuni specializate efectuate în conformitate cu anexa VI (partea NCC), cu anexa VII (partea NCO) sau cu anexa VIII (partea SPO), cu condiţia ca aeronava să fie utilizată pe o perioadă neîntreruptă de cel mult 30 de zile.

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

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

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

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

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

(c) Titularul AOC-ului înaintează procedura menţionată la litera (b) autorităţii competente spre aprobare prealabilă.

Titularul AOC-ului convine cu autoritatea competentă asupra mijloacelor și frecvenţei de furnizare a informaţiilor referitoare la transferurile de control operaţional în conformitate cu punctul ORO.GEN.130 litera (c).

(d) Managementul menţinerii navigabilităţii aeronavelor utilizate în conformitate cu litera (a) este asigurat de organizaţia responsabilă cu menţinerea navigabilităţii aeronavelor incluse în AOC, în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 1321/2014.

▼M15

(e) Titularul de AOC care pune la dispoziţie aeronave în conformitate cu litera (a) are obligaţia:

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

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

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

(f) În cazul operaţiunilor vizate de anexa VI (partea NCC) și anexa VIII (partea SPO), operatorul care utilizează aeronave în conformitate cu litera (a) se asigură că se îndeplinesc în mod cumulativ următoarele cerinţe:

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

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

▼M16

3. orice defecţiune tehnică sau defect care apare în timp ce aeronava se află sub controlul său operaţional este raportată organizaţiei menţionate la litera (d);

▼M15

4. titularul de AOC primește o copie a oricărui raport de eveniment legat de zborurile efectuate cu aeronava, întocmit în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 376/2014 și cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1018 al Comisiei ([1]).

▼B

SUBPARTEA AOC

CERTIFICAREA OPERATORILOR AERIENI

ORO.AOC.100 Solicitarea unui certificat de operator aerian

(a) Fără a aduce atingere Regulamentului (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului ([2]), înainte de a demara operaţiuni aeriene comerciale ►M4 de transport ◄, operatorul trebuie să solicite și să obţină un certificat de operator aerian (AOC) eliberat de autoritatea competentă.

▼M4

(b) Operatorul pune la dispoziţia autorităţii competente următoarele informaţii:

1. denumirea oficială și denumirea comercială, adresa și adresa de corespondenţă a solicitantului;

2. o descriere a operaţiunii propuse, inclusiv tipul (tipurile) și numărul aeronavei care urmează a fi exploatată;

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

4. numele managerului responsabil;

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

([1]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1018 al Comisiei din 29 iunie 2015 de stabilire a unei liste de clasificare a evenimentelor de aviaţie civilă care trebuie raportate în mod obligatoriu în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 376/2014 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 163, 30.6.2015, p. 1).

([2]) JO L 293, 31.10.2008, p. 3.

▼M4

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

7. o declarație conform căreia întreaga documentație trimisă autorității competente a fost verificată de solicitant și este în conformitate cu cerințele aplicabile.

(c) Solicitanții dovedesc autorității competente că:

▼M6

1. îndeplinesc toate cerințele din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008, din prezenta anexă (partea ORO), din anexa IV (partea CAT) și din anexa V (partea SPA) la prezentul regulament și din anexa I (partea 26) la Regulamentul (UE) 2015/640 ([1]);

▼M7

2. toate aeronavele exploatate dispun de un certificat de navigabilitate (CofA) în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 748/2012 sau sunt luate cu chirie fără echipaj în conformitate cu punctul ORO.AOC.110 litera (d); și

▼M4

3. organizarea și managementul său sunt adecvate și adaptate corespunzător amplorii și domeniului de aplicare al operațiunii.

▼B

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

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

ORO.AOC.110 Contract de închiriere

Toate tipurile de închiriere

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

▼M7

(b) Operatorul certificat în conformitate cu prezenta parte nu ia cu chirie aeronave incluse în lista operatorilor supuși unor restricții de exploatare, înmatriculate într-un stat în care toți operatorii aflați sub supravegherea acestuia fac obiectul unei interdicții de exploatare sau de la un operator supus unei interdicții de exploatare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 2111/2005.

▼M15

Luarea cu chirie cu echipaj

(c) Solicitantul unei aprobări pentru luarea cu chirie a unei aeronave cu echipaj de la un operator dintr-o țară terță are obligația de a demonstra autorității competente că se îndeplinesc în mod cumulativ următoarele cerințe:

1. operatorul din țara terță deține un AOC valabil eliberat în conformitate cu anexa 6 la Convenția privind aviația civilă internațională;

2. standardele de siguranță pe care operatorul din țara terță le aplică în domeniul menținerii navigabilității și al operațiunilor aeriene sunt echivalente cerințelor aplicabile stabilite în Regulamentul (UE) nr. 1321/2014 și în prezentul regulament;

3. aeronava dispune de un certificat de navigabilitate standard eliberat în conformitate cu anexa 8 la Convenția privind aviația civilă internațională.

([1]) Regulamentul (UE) 2015/640 al Comisiei din 23 aprilie 2015 privind specificații de navigabilitate suplimentare pentru un anumit tip de operațiuni și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 965/2012 (JO L 106, 24.4.2015, p. 18).

▼M7

Luarea cu chirie fără echipaj

(d) Solicitantul unei aprobări pentru luarea cu chirie fără echipaj a unei aeronave înmatriculate într-o țară terță trebuie să demonstreze autorității competente că:

1. a fost identificată o nevoie operațională la care nu se poate răspunde prin închirierea unei aeronave înmatriculate în UE;

2. durata închirierii aeronavei fără echipaj nu depășește șapte luni în nicio perioadă de 12 luni consecutive;

3. se asigură conformitatea cu cerințele aplicabile din Regulamentul (UE) nr. 1321/2014; și

4. aeronava este echipată în conformitate cu regulamentele UE pentru operațiunile aeriene.

▼B

Darea cu chirie fără echipaj

(e) Operatorul certificat în conformitate cu prezenta parte, care intenționează să dea cu chirie fără echipaj una dintre aeronavele sale, solicită aprobarea prealabilă a autorității competente. Cererea este însoțită de copii ale contractului de închiriere avut în vedere sau de descrierea clauzelor referitoare la închiriere, cu excepția detaliilor financiare, și orice alte documente relevante.

Darea cu chirie cu echipaj

(f) Înainte de darea cu chirie a unei aeronave cu echipaj, operatorul certificat în conformitate cu prezenta parte trebuie să înștiințeze autoritatea competentă.

ORO.AOC.115 Acordurile de partajare de coduri

(a) Fără a aduce atingere cerințelor UE în materie de siguranță aplicabile operatorilor și aeronavelor din țările terțe, un operator certificat în conformitate cu prezenta parte încheie un acord de partajare de coduri cu un operator dintr-o țară terță numai după ce:

1. a verificat că operatorul din țara terță respectă standardele OACI aplicabile; și

2. a furnizat autorității competente informații documentate care îi permit respectivei autorități să respecte dispozițiile de la punctul ARO.OPS.105.

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

(c) Operatorul certificat în conformitate cu prezenta parte nu poate vinde sau elibera bilete pentru un zbor efectuat de un operator dintr-o țară terță dacă respectivul operator din țara terță face obiectul unei interdicții de exploatare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 2111/2005 sau nu menține conformitatea cu standardele OACI aplicabile.

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

(a) Atunci când intenționează să furnizeze cursurile de pregătire prevăzute în anexa V (partea CC) la ►M4 Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 ◄, operatorul trebuie să solicite și să obțină o aprobare eliberată de autoritatea competentă. În acest scop, solicitantul face dovada conformității cu cerințele privind desfășurarea și conținutul cursurilor de pregătire stabilite la punctele CC.TRA.215 și CC.TRA.220 din anexa menționată și pune la dispoziția autorității competente:

1. data la care se intenționează începerea activității;

2. datele personale și calificările instructorilor, în funcție de relevanța pentru subiectele de pregătire care urmează a fi abordate;

▼B

3. numele și adresa (adresele) aerodromurilor și/sau ale locului (locurilor) unde se desfășoară pregătirea;

4. o descriere a incintelor, metodelor de pregătire, manualelor și dispozitivelor reprezentative care urmează a fi utilizate; și

5. programa și programele asociate cursului de pregătire.

(b) Dacă un stat membru decide, în conformitate cu punctul ARA.CC.200 din anexa VI (partea ARA) la ►M4 Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 ◄, că operatorii pot primi aprobarea de a elibera atestate de membru al echipajului de cabină, în plus față de cele dispuse la litera (a), solicitantul trebuie:

1. să demonstreze autorității competente că:

(i) organizația are capacitatea și este răspunzătoare de a executa această sarcină;

(ii) personalul care desfășoară examenele este calificat corespunzător și nu se află într-un conflict de interese; și

2. să asigure procedurile și condițiile specificate pentru:

(i) desfășurarea examenului prevăzut la 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 eliberează și titularii acestora, în scopul evidenței documentelor, al supravegherii și al controlului aplicării legii de către respectiva autoritate.

(c) Aprobările menționate la literele (a) și (b) trebuie indicate în specificațiile de operare.

▼M15

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

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

1. o identificare a cerințelor aplicabile;

2. o descriere a tuturor diferențelor dintre procedurile de operare utilizate la desfășurarea operațiunilor CAT și a operațiunilor necomerciale;

3. un mijloc de garantare a faptului că tot personalul implicat în operațiuni este pe deplin familiarizat cu procedurile asociate.

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

1. anexa VIII (partea SPO) atunci când efectuează zboruri de verificare a întreținerii cu aeronave motorizate complexe;

2. anexa VII (partea NCO) atunci când efectuează zboruri de verificare a întreținerii cu alte aeronave decât cele motorizate complexe.

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

▼M15

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

▼M7

ORO.AOC.130 Monitorizarea datelor de zbor – avioane

(a) Operatorul instituie și menține un program de monitorizare a datelor de zbor, integrat în sistemul său de management, pentru avioanele cu o masă maximă certificată la decolare mai mare de 27 000 kg.

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

▼B

ORO.AOC.135 Cerințe privind personalul

▼M15

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

1. operațiunile de zbor;

2. pregătirea membrilor echipajului;

3. operațiunile la sol;

4. menținerea navigabilității sau persoane responsabile cu contractul de management al menținerii navigabilității în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 1321/2014, după caz.

▼B

(b) *Caracterul adecvat și competența personalului*

1. Operatorul are angajat suficient personal pentru operațiunile la sol și operațiunile de zbor planificate.

2. Întregul personal desemnat pentru operațiunile la sol și de zbor sau implicat direct în aceste operațiuni trebuie:

(i) să fie pregătit corespunzător;

(ii) să demonstreze capacitatea de a-și îndeplini sarcinile atribuite; și

(iii) să fie conștient de responsabilitățile sale și de relația dintre sarcinile sale și operarea în ansamblu.

(c) *Supravegherea personalului*

1. Operatorul desemnează un număr suficient de supraveghetori ai personalului, luând în considerare structura sa organizatorică și numărul de angajați.

2. Se definesc sarcinile și responsabilitățile acestor supraveghetori și se iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că aceștia își pot îndeplini obligațiile de supraveghere.

3. Supravegherea membrilor echipajului și a personalului implicat în exploatare se efectuează de către persoane cu experiență adecvată și cu competențele necesare pentru asigurarea atingerii standardelor specificate în manualul de operațiuni.

ORO.AOC.140 Cerințe privind baza materială

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

(a) să utilizeze instalații de handling la sol adecvate pentru a asigura deservirea în siguranță a zborurilor sale;

(b) să dispună de mijloace suplimentare de sprijin operațional la baza principală de operare, corespunzătoare zonei și tipului de operațiune; și

▼B

(c) să se asigure că spațiul de lucru disponibil la fiecare bază de operare este suficient pentru personalul ale cărui acțiuni pot afecta siguranța operațiunilor de zbor. Se acordă atenție necesităților echipajului de la sol, personalului care se ocupă de controlul operațional, depozitării și afișării înregistrărilor esențiale și a planificării zborurilor de către echipaje.

ORO.AOC.150 Cerințe privind documentația

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

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

▼M1

SUBPARTEA DEC

DECLARAȚIA

ORO.DEC.100 Declarația

▼M4

Operatorul de aeronave complexe motorizate implicat în operațiuni necomerciale sau în operațiuni specializate necomerciale, precum și operatorul comercial specializat trebuie:

▼M1

(a) să pună la dispoziția autorității competente toate informațiile relevante înainte de începerea operațiunilor, folosind formularul din apendicele I la prezenta anexă;

(b) să notifice autorității competente o listă a mijloacelor alternative de conformare utilizate;

(c) să mențină conformitatea cu cerințele aplicabile și cu informațiile prezentate în declarație;

(d) să notifice fără întârziere autorității competente orice modificări aduse declarației sale sau mijloacelor de conformare pe care le utilizează, prin depunerea unei declarații modificate folosind formularul din apendicele I la prezenta anexă; și

(e) să notifice autorității competente atunci când își încetează activitatea.

▼M4

SUBPARTEA SPO

OPERAȚIUNI COMERCIALE SPECIALIZATE

ORO.SPO.100 Cerințe comune pentru operatorii comerciali specializați

(a) Un operator comercial specializat respectă, în plus față de ORO.DEC.100, și ORO.AOC.135, ORO.AOC.140 și ORO.AOC.150.

(b) Aeronava trebuie să dețină un certificat de navigabilitate (CofA) în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 748/2012 sau să fie închiriată în conformitate cu litera (c).

▼M15

(c) Un operator comercial specializat are obligația de a obține aprobarea prealabilă a autorității competente și de a îndeplini următoarele condiții:

1. în cazul închirierii unei aeronave cu echipaj aparținând unui operator dintr-o țară terță:

(i) standardele de siguranță pe care operatorul din țara terță le aplică în domeniul menținerii navigabilității și al operațiunilor aeriene sunt echivalente cerințelor aplicabile stabilite în Regulamentul (UE) nr. 1321/2014 ([1]) și în prezentul regulament;

([1]) Regulamentul (UE) nr. 1321/2014 al Comisiei din 26 noiembrie 2014 privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu (JO L 362, 17.12.2014, p. 1).

▼M15

(ii) aeronava operatorului din țara terță dispune de un certificat de navigabilitate standard eliberat în conformitate cu anexa 8 la Convenția privind aviația civilă internațională;

(iii) durata închirierii cu echipaj nu depășește șapte luni în nicio perioadă de 12 luni consecutive;

2. în cazul închirierii unei aeronave fără echipaj înmatriculate într-o țară terță:

(i) a fost identificată o nevoie operațională la care nu se poate răspunde prin închirierea unei aeronave înmatriculate în Uniune;

(ii) durata închirierii fără echipaj nu depășește șapte luni în nicio perioadă de 12 luni consecutive;

(iii) standardele de siguranță respectate de aeronava din țara terță în domeniul menținerii navigabilității sunt echivalente cerințelor aplicabile stabilite în Regulamentul (UE) nr. 1321/2014;

(iv) aeronava este echipată în conformitate cu anexa VIII (partea SPO).

▼M4

ORO.SPO.110 Autorizarea operațiunilor comerciale specializate cu risc ridicat

(a) Un operator comercial specializat trebuie să solicite și să obțină o autorizație eliberată de autoritatea competentă a operatorului, înainte de începerea unei operațiuni comerciale specializate de risc ridicat:

1. care este efectuată într-o zonă în care siguranța părților terțe aflate la sol poate fi pusă în pericol în cazul unei situații de urgență; sau

2. care, conform celor stabilite de autoritatea competentă din locul în care se desfășoară operațiunea, din cauza caracterului său specific și a condițiilor locale în care se derulează, prezintă un risc ridicat, în special în ceea ce privește părțile terțe aflate la sol.

(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 sistemului de management, inclusiv a structurii organizatorice;

3. o descriere a operațiunii propuse, inclusiv tipul (tipurile) și numărul aeronavei care urmează a fi exploatată;

4. documentația de evaluare a riscurilor și procedurile standard de operare aferente, cerute de SPO.OP.230;

5. o declarație conform căreia întreaga documentație trimisă autorității competente a fost verificată de operator și este în conformitate cu cerințele aplicabile.

(c) Cererea de obținere sau de modificare a unei autorizații se elaborează în forma și conform modalității stabilite de autoritatea competentă, ținând cont de cerințele aplicabile prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și de normele sale de aplicare.

ORO.SPO.115 Schimbări

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

▼M4

(b) Cererea de aprobare a unei schimbări se face înainte ca orice astfel de modificare să aibă loc, pentru a permite autorității competente să determine menținerea conformității cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și cu normele sale de aplicare și să modifice autorizația, dacă este necesar. Operatorul furnizează autorității competente orice documentație relevantă.

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

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

ORO.SPO.120 Menținerea valabilității

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

(b) Autorizația operatorului rămâne valabilă cu condiția ca:

1. operatorul să își mențină conformitatea cu cerințele relevante ale Regulamentului (CE) nr. 216/2008 și ale normelor sale de aplicare, ținând cont de prevederile referitoare la tratarea constatărilor, după cum se specifică la ORO.GEN.150;

2. autorității competente să i se acorde acces la operator, după cum se specifică la ORO.GEN.140, în vederea determinării conformității continue cu cerințele relevante ale Regulamentului (CE) nr. 216/2008 și ale normelor sale de aplicare; și

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

(b) În cazul revocării sau al renunțării, autorizația se returnează autorității competente fără întârziere.

▼B

SUBPARTEA MLR

MANUALE, JURNALE ȘI ÎNREGISTRĂRI

ORO.MLR.100 Manualul de operațiuni – generalități

(a) Operatorul elaborează un manual de operațiuni (OM), după cum se precizează la punctul 8b din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008.

▼M4

(b) Conținutul OM trebuie să reflecte cerințele stabilite în prezenta anexă, în anexa IV (partea CAT), în anexa V (partea SPA), în anexa VI (partea NCC) și în anexa VIII (partea SPO), după caz, și să nu contravină condițiilor cuprinse în specificațiile de operare anexate la certificatul de operator aerian (AOC), în autorizația SPO sau în declarație și în lista aprobărilor specifice, după caz.

▼B

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

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

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

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

▼B

(g) În cazul titularilor de AOC:

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

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

▼M4

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

▼B

(h) Fără a aduce atingere literei (g) ►M4 și literei (g1) ◄, dacă sunt necesare modificări sau revizuiri imperioase din motive de siguranță, acestea pot fi publicate și aplicate imediat, cu condiția să se fi solicitat toate aprobările necesare.

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

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

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

ORO.MLR.101 ►M1 Manualul de operațiuni – structură pentru transportul aerian comercial ◄

▼M14

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

▼B

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

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

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

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

▼B

ORO.MLR.105 Lista echipamentului minim

▼M5

(a) Se elaborează o listă a echipamentului minim (MEL), așa cum se specifică la punctul 8a.3 din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008, pe baza listei master a echipamentului minim (MMEL), definită în datele stabilite în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 748/2012. Dacă nu s-a elaborat o MMEL ca parte a datelor privind conformitatea operațională, MEL poate avea la bază MMEL relevantă acceptată de statul operatorului sau de statul de înmatriculare, după caz.

▼B

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

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

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

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

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

3. domeniul de aplicare, amploarea și scopul MEL.

(e) Operatorul trebuie:

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

2. să stabilească un program eficient de remediere;

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

(i) defecțiunea a fost remediată; sau

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

▼B

1. procedurile operaţionale la care se face referire în MEL atunci când intenționează să exploateze și/sau exploatează articolul din listă care nu funcționează; și

2. procedurile de întreținere la care se face referire în MEL înainte de a exploata articolul din listă care nu funcționează.

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

▼M2

1. instrumentele, echipamentele sau funcțiile respective se înscriu în domeniul de aplicare a MMEL, definit la litera (a);

2. aprobarea nu se folosește ca mijloc obișnuit de desfășurare a operațiunilor care nu respectă constrângerile MEL aprobate, ci doar în cazul unor evenimente care nu pot fi controlate de operator și care împiedică respectarea MEL;

3. operatorul elaborează o descriere a atribuțiilor și responsabilităților specifice pentru controlul exploatării aeronavei în conformitate cu o astfel de aprobare; și

4. se stabilește un plan pentru remedierea instrumentelor, echipamentelor sau funcțiilor care nu funcționează sau pentru reluarea exploatării aeronavei în conformitate cu constrângerile MEL cât mai rapid posibil.

ORO.MLR.110 Jurnalul de bord

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

ORO.MLR.115 Evidența documentelor

▼M4

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

1. pentru operatorii CAT, evidențe privind activitățile menționate în ORO.GEN.200;

2. pentru operatorii declarați, o copie a declarației operatorului, detalii privind aprobările deținute și manualul de operațiuni;

3. pentru titularii de autorizații SPO, în plus față de documentele menționate la litera (a) punctul 2, evidențele privind evaluarea riscurilor efectuată în conformitate cu SPO.OP.230 și procedurile standard de operare conexe.

▼B

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

1. planul operațional de zbor, dacă este cazul;

2. documentația NOTAM (avize către navigatori) și AIS (servicii de informare aeronautică) specifică fiecărei rute, dacă a fost modificată de operator;

3. documentația privind masa și centrajul;

4. notificarea încărcăturilor speciale, inclusiv informările scrise către comandantul/pilotul comandant cu privire la bunurile periculoase ►M4 , dacă este cazul ◄;

5. jurnalul de bord sau documentul echivalent; și

6. înregistrările de zbor pentru consemnarea informațiilor detaliate despre orice eveniment sau a oricărui fapt pe care comandantul/pilotul comandant consideră că este necesar să îl raporteze sau să îl înregistreze.

▼B

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

Licenţele echipajului de zbor și atestatele de membru al echipajului de cabină	Atât timp cât membrul echipajului exercită privilegiile asociate licenţei sau atestatului pentru operatorul aeronavei
Pregătirea, verificarea și calificările membrilor echipajului	3 ani
Documente privind experienţa recentă a membrilor echipajului	15 luni
Competenţe de rută și aerodrom/ sarcină și zonă ale membrilor echipajului, după caz	3 ani
Pregătire în domeniul bunurilor periculoase, după caz	3 ani
Evidenţa pregătirii/calificării altor categorii de personal pentru care este necesar un program de pregătire	ultimele 2 înregistrări privind pregătirea

(d) Operatorul trebuie:

1. să păstreze toate documentele privind pregătirea, verificarea și calificările fiecărui membru al echipajului, după cum se prevede în partea ORO; și

2. să pună aceste documente, la cerere, la dispoziţia membrului echipajului vizat.

(e) Operatorul păstrează informaţiile utilizate pentru pregătirea și execuţia unui zbor și documentele referitoare la pregătirea personalului, chiar dacă acesta încetează să mai exploateze respectiva aeronavă sau dacă nu mai este angajatorul respectivului membru al echipajului, cu condiţia 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 dispoziţia noului operator toate documentele membrului echipajului aflate la dispoziţia sa, cu condiţia încadrării în termenul prevăzut la litera (c).

SUBPARTEA SEC

SECURITATE

▼M16

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

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

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

1. avioane cu o MCTOM de peste 54 500 kg;

2. avioane cu o MCTOM de peste 45 500 kg sau cu o MOPSC mai mare de 19 locuri sau

▼M16

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

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

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

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

▼M4

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

▼B

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

SUBPARTEA FC

ECHIPAJUL DE ZBOR

▼M4

ORO.FC.005 Domeniu de aplicare

Prezenta subparte stabileşte cerinţele care trebuie îndeplinite de către operator în legătură cu pregătirea, experienţa și calificarea echipajului de zbor și cuprinde:

(a) SECŢIUNEA 1, care specifică cerinţele comune aplicabile atât operaţiunilor necomerciale cu aeronave complexe motorizate, cât și oricărei operaţiuni comerciale;

▼M14

(b) SECŢIUNEA 2, care precizează cerinţele suplimentare aplicabile operaţiunilor de transport aerian comercial, cu excepţia operaţiunilor de transport aerian comercial de pasageri în condiţii VFR pe timp de zi, cu punctul de plecare și punctul de sosire pe același aerodrom sau loc de operare și în cadrul unei zone locale precizate de autoritatea competentă, cu:

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

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

▼M4

(c) SECŢIUNEA 3, care specifică cerinţele suplimentare pentru operaţiuni comerciale specializate și pentru cele menţionate la litera (b) punctele 1 și 2.

▼M1

SECȚIUNEA 1

Cerințe comune

▼B

ORO.FC.100 Componența echipajului de zbor

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

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

(c) Toți membrii echipajului de zbor trebuie să dețină o licență și calificări eliberate sau acceptate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei ([1]) și corespunzătoare sarcinilor care le revin.

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

(e) Atunci când se recurge la serviciile membrilor de echipaj de zbor care lucrează ca liber profesioniști sau cu jumătate de normă, operatorul se asigură că se respectă toate cerințele aplicabile ale prezentei subpărți și elementele relevante ale anexei I (partea FCL) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011, inclusiv cerințele referitoare la experiența recentă, ținând seama de toate serviciile prestate de membrul echipajului de zbor pentru alt (alți) operator (operatori), în scopul de a determina în special:

1. numărul total de tipuri și variante de aeronave pe care își desfășoară activitatea; și

2. limitările aplicabile în ceea ce privește timpul de zbor și de serviciu și cerințele privind timpul de odihnă.

ORO.FC.105 Desemnarea ca pilot comandant/comandant

(a) În conformitate cu punctul 8e din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008, un pilot din echipajul de zbor, calificat ca pilot comandant în conformitate cu anexa I (partea FCL) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011, este desemnat de operator ca ►M1 pilot comandant sau, pentru operațiunile de transport aerian comercial, comandant. ◄

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

1. deține nivelul minim de experiență indicat în manualul de operațiuni;

2. deține cunoștințe adecvate referitoare la ruta sau zona vizată de zbor și la aerodromurile, inclusiv aerodromurile de rezervă, instalațiile și procedurile utilizate;

3. în cazul operațiunilor cu echipaj multiplu, a absolvit cursul de comandă oferit de operator, dacă trece de la statutul de copilot la cel de pilot comandant/comandant.

([1]) JO L 311, 25.11.2011, p. 1.

▼B

(c) ►M4 În cazul operațiunilor comerciale cu avioane și elicoptere, ◄ pilotul comandant/comandantul sau pilotul căruia i se poate delega desfășurarea unui zbor a urmat în prealabil pregătirea inițială de familiarizare cu ruta sau zona vizată de zbor și cu aerodromurile, instalațiile și procedurile utilizate. Aceste cunoștințe referitoare la rută/zonă și aerodrom se mențin prin efectuarea cel puțin a unui zbor pe ruta, în zona sau spre aerodromul respectiv într-un interval de 12 luni.

▼M4

(d) Litera (c) nu se aplică în cazul:

1. avioanelor din clasa de performanță B utilizate pentru operațiuni de transport aerian comercial în condiții VFR pe timp de zi; și

2. operațiunilor de transport aerian comercial de pasageri în condiții VFR pe timp de zi, cu punctul de plecare și punctul de sosire pe același aerodrom sau loc de operare sau în cadrul unei zone locale precizate de autoritatea competentă, efectuate cu elicoptere monomotor altele decât cele complexe motorizate, cu o MOPSC de 5.

ORO.FC.110 Mecanic navigant

În cazul în care un avion este proiectat astfel încât să includă un post separat de mecanic navigant, echipajul de zbor cuprinde un membru care este calificat corespunzător în conformitate cu reglementările naționale aplicabile.

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

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

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

ORO.FC.120 Pregătire de conversie oferită de operator

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

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

2. atunci când trece la alt operator.

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

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

(a) Membrii echipajului de zbor urmează un curs de pregătire pentru diferențe sau de familiarizare atunci când respectiva pregătire este impusă de anexa I (partea FCL) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 și când se schimbă procedurile sau echipamentul, ceea ce impune cunoștințe suplimentare referitoare la tipurile sau variantele exploatate în prezent.

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

▼B

ORO.FC.130 Pregătirea periodică și verificarea aferentă

(a) Fiecare membru al echipajului de zbor urmează o pregătire periodică anuală în zbor și la sol relevantă pentru tipul sau varianta de aeronavă pe care își desfășoară activitatea, inclusiv o pregătire privind amplasarea și utilizarea tuturor echipamentelor de urgență și de siguranță de la bord.

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

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

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

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

▼M2

(a) Membrii echipajului de zbor care operează pe mai mult de un tip sau o variantă de aeronavă respectă cerințele prevăzute în prezenta subparte pentru fiecare tip sau variantă, cu excepția cazului în care, pentru tipurile și variantele de aeronave relevante, sunt definite credite legate de cerințele privind pregătirea, verificarea și experiența recentă în partea obligatorie a datelor privind conformitatea operațională instituite în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 748/2012.

▼B

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

▼M18

ORO.FC.145 Asigurarea pregătirii, verificării și evaluării

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

(b) Atunci când elaborează programele și programa de pregătire, operatorul include elementele relevante definite în partea obligatorie a datelor privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 748/2012.

(c) În cazul operațiunilor CAT, programele de pregătire și de verificare, inclusiv programa și folosirea echipamentelor individuale de pregătire sintetică pentru zbor (FSTD), trebuie să obțină aprobarea autorității competente.

(d) În măsura posibilităților, FSTD trebuie să reproducă aeronava folosită de operator. Diferențele dintre FSTD și aeronavă trebuie descrise și abordate cu ajutorul unui instructaj sau curs de pregătire, după caz.

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

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

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

(b) În cazul pregătirii practice și pregătirii sintetice pentru zbor, precum și al verificării aferente, personalul care asigură pregătirea și desfășoară verificările trebuie să fie calificat în conformitate cu anexa I (partea FCL) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011.

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

▼M18

1. să deţină un certificat de instructor sau de examinator în conformitate cu anexa I (partea FCL);

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

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

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

▼M1

SECŢIUNEA 2

Cerinţe suplimentare pentru operaţiunile de transport aerian comercial

▼B

ORO.FC.200 Componenţa echipajului de zbor

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

(b) Comandantul poate delega efectuarea zborului unui alt pilot calificat corespunzător în conformitate cu anexa I (partea FCL) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011, cu condiţia respectării cerinţelor de la ORO.FC.105 litera (b) punctele 1 și 2 și litera (c).

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

   1. Echipajul de zbor minim este format din doi piloţi în cazul tuturor avioanelor cu motoare turbopropulsoare cu o configuraţie maximă operaţională a locurilor pentru pasageri (MOPSC) de peste nouă locuri și în cazul tuturor avioanelor cu turboreactoare.

   2. Avioanele care nu sunt vizate de litera (c) punctul 1 se exploatează cu un echipaj minim de doi piloţi, cu excepţia situaţiilor în care se respectă cerinţele de la punctul ORO.FC.202, caz în care pot fi exploatate cu un singur pilot.

(d) Cerinţe specifice pentru operaţiunile cu elicoptere.

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

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

      (ii) comandantul este titularul unei licenţe de pilot de linie (elicoptere) [ATPL(H)] cu o calificare de zbor instrumental eliberată în conformitate cu anexa I (partea FCL) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011.

   2. Operaţiunile care nu sunt vizate de litera (d) punctul 1 pot fi executate de un singur pilot în condiţii IFR sau pe timp de noapte, cu condiţia îndeplinirii cerinţelor de la punctul ORO.FC.202.

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

(a) Comandantul poate delega efectuarea zborului:

   1. unui alt comandant calificat; sau

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

      (i) ATPL;

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

▼B

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

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

(b) Copilotul poate fi înlocuit de:

1. un alt pilot calificat corespunzător;

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

(i) licență de pilot de linie (CPL) valabilă cu calificare de zbor instrumental;

(ii) pregătirea de conversie și verificarea aferentă, inclusiv pregătirea pentru calificarea de tip, în conformitate cu punctul ORO.FC.220, cu excepția cerinței referitoare la pregătirea pentru decolare și aterizare;

(iii) pregătirea periodică și verificarea aferentă în conformitate cu punctul ORO.FC.230, cu excepția cerinței referitoare la pregătirea pentru decolare și aterizare.

(c) Un mecanic navigant poate fi înlocuit în timpul zborului de către un membru al echipajului calificat corespunzător, în conformitate cu reglementările naționale aplicabile.

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

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

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

1. gestionarea motoarelor și manevrele de urgență;

2. folosirea listei de verificare pentru situații normale, anormale și de urgență;

3. comunicarea cu ATC (controlul traficului aerian);

4. proceduri de plecare și de apropiere;

5. gestionarea pilotului automat, dacă este cazul;

6. folosirea documentației de zbor simplificate;

7. managementul resurselor echipajului cu un singur pilot.

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

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

▼B

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

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

(i) cinci zboruri IFR, inclusiv trei apropieri instrumentale, pe post de pilot unic; sau

(ii) o verificare de apropiere instrumentală IFR.

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

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

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

(i) trei decolări și aterizări pe timp de noapte pe post de pilot unic; sau

(ii) o verificare a unei decolări și aterizări pe timp de noapte.

(e) Pentru operațiuni cu elicoptere în condiții IFR, pilotul trebuie:

1. să aibă 25 de ore experiență totală de zbor în condiții IFR în mediul de operare relevant; și

2. să aibă 25 de ore experiență de zbor ca pilot unic pe tipul specific de elicopter aprobat pentru un singur pilot în condiții IFR, din care 10 ore pot fi sub supraveghere, inclusiv cinci sectoare de zbor de linie în condiții IFR sub supraveghere folosind procedurile pentru un sigur pilot; și

3. să fi efectuat în ultimele 90 de zile:

(i) cinci zboruri în condiții IFR pe post de pilot unic, inclusiv trei apropieri instrumentale, realizate pe un elicopter aprobat în acest scop; sau

(ii) o verificare a unei apropieri instrumentale IFR pe post de pilot unic pe tipul relevant de elicopter, echipament de pregătire pentru zbor (FTD) sau simulator complet de zbor (FFS).

ORO.FC.205 Cursul de comandă

(a) Pentru operațiuni cu avioane și cu elicoptere, cursul de comandă trebuie să cuprindă cel puțin următoarele elemente:

1. pregătire pe un FSTD, care cuprinde pregătire orientată pe zborul de linie (LOFT) și/sau pregătire practică;

2. verificarea competenței efectuată de operator, acționând în calitate de comandant;

3. pregătire privind responsabilitățile comandantului;

4. pregătire pentru zborul de linie pe post de comandant sub supraveghere, pentru un minim de:

(i) 10 sectoare de zbor, în cazul avioanelor; și

▼B

(ii) 10 ore, inclusiv cel puţin 10 sectoare de zbor, în cazul elicopterelor;

5. efectuarea unei verificări în zbor de linie pe post de comandant și dovedirea cunoștințelor adecvate referitoare la ruta sau zona vizată de zbor și la aerodromurile, inclusiv aerodromurile de rezervă, instalaţiile și procedurile utilizate; și

6. pregătire în domeniul managementului resurselor echipajului.

ORO.FC.215 Pregătirea inițială în domeniul managementului resurselor echipajului (CRM), oferită de operator

(a) Membrul echipajului de zbor trebuie să fi efectuat un curs de pregătire inițială în domeniul CRM înainte de a începe zboruri de linie nesupravegheate.

(b) Pregătirea inițială în domeniul CRM este oferită de cel puţin un instructor CRM calificat corespunzător, care poate fi asistat de experţi pentru tratarea domeniilor specifice.

(c) Dacă membrul echipajului de zbor nu a beneficiat în prealabil de pregătire teoretică referitoare la factorii umani la nivelul ATPL, acesta trebuie să urmeze, înainte de pregătirea inițială CRM sau împreună cu aceasta, un curs teoretic oferit de operator și bazat pe programa privind performanţele și limitele umane pentru ATPL, după cum se stabilește în anexa I (partea FCL) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011.

ORO.FC.220 Pregătirea de conversie și verificarea aferentă realizate de operator

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

(b) Odată început un curs de pregătire de conversie oferit de operator, membrul echipajului de zbor nu primește sarcini de pilotaj pe alt tip sau clasă de aeronavă până la finalizarea sau încetarea cursului. Membrii echipajului care își desfășoară activitatea doar pe avioane din clasa de performanţă B pot fi repartizați pentru zboruri pe alte tipuri de avioane din clasa de performanţă B pe durata cursurilor de conversie, în măsura în care acest lucru este necesar pentru menţinerea operării.

(c) Volumul de pregătire necesar membrului echipajului de zbor în cadrul cursului de conversie oferit de operator se determină în conformitate cu standardele de calificare și experienţă specificate în manualul de operaţiuni, luându-se în considerare experienţa și pregătirile sale anterioare.

(d) Membrul echipajului de zbor trebuie să efectueze:

1. verificarea competenţei realizată de operator, precum și pregătirea referitoare la echipamentele de urgenţă și de siguranţă și verificarea aferentă înainte de începerea zborurilor de linie sub supraveghere (LIFUS); și

2. verificarea în zbor de linie la încheierea zborurilor de linie sub supraveghere. Pentru avioanele din clasa de performanţă B, LIFUS se poate efectua pe orice avion din clasa aplicabilă.

▼M2

(e) În cazul avioanelor, piloţii cărora li s-a eliberat o calificare de tip pe baza unui curs de pregătire fără ore de zbor pe aeronavă (denumit în continuare „ZFTT” – *zero flight-time training*):

1. încep zborul de linie sub supraveghere în termen de 21 de zile de la finalizarea testului de aptitudini sau după pregătirea corespunzătoare furnizată de operator. Conţinutul unei astfel de pregătiri este descris în manualul de operaţiuni;

▼M2

2. efectuează șase decolări și aterizări pe un FSTD nu mai târziu de 21 de zile de la finalizarea testului de aptitudini sub supravegherea unui instructor pentru calificare de tip pentru avioane [denumit în continuare „TRI(A)” – *type rating instructor for aeroplanes*], care ocupă celălalt post de pilotaj. Numărul de decolări și aterizări poate fi redus dacă s-au definit credite în partea obligatorie a datelor privind conformitatea operațională instituite în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 748/2012. Dacă decolările și aterizările nu au fost efectuate în termen de 21 de zile, operatorul furnizează pregătire de actualizare a cunoștințelor, al cărei conținut este descris în manualul de operațiuni;

3. realizează primele patru decolări și aterizări de zbor de linie în avion, sub supravegherea unui TRI(A), care ocupă celălalt post de pilotaj. Numărul de decolări și aterizări poate fi redus dacă s-au definit credite în partea obligatorie a datelor privind conformitatea operațională instituite în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 748/2012.

▼B

ORO.FC.230 Pregătirea periodică și verificarea aferentă

(a) Fiecare membru al echipajului de zbor trebuie să se supună pregătirii periodice și verificării aferente relevante pentru tipul sau varianta de aeronavă pe care își desfășoară activitatea.

(b) *Verificarea competenței efectuată de operator*

1. Fiecare membru al echipajului de zbor trebuie să se supună verificărilor competenței efectuate de operator ca parte a unui echipaj normal de zbor pentru a-și demonstra competența de a executa procedurile normale, anormale și de urgență.

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

3. Perioada de valabilitate a verificării competenței efectuate de operator este de șase luni calendaristice. Pentru operațiuni în condiții VFR pe timp de zi cu avioane din clasa de performanță B desfășurate în cursul unor sezoane care nu depășesc opt luni consecutive, este suficientă o singură verificare a competenței efectuată de operator. Verificarea competenței se efectuează înainte de începerea operațiunilor de transport aerian comercial.

4. Membrul echipajului de zbor angajat în operațiuni pe timp de zi pe rute pe care se zboară după repere vizuale cu un alt elicopter decât unul complex motorizat se poate supune unei singure verificări a competenței efectuate de operator doar pe unul dintre tipurile relevante pentru care deține o calificare. Verificarea competenței efectuată de operator se realizează de fiecare dată pe tipul folosit cel mai puțin recent pentru verificarea competenței. Tipurile de elicoptere relevante care pot fi grupate în scopul verificării competenței de către operator sunt indicate în manualul de operațiuni.

5. Fără a aduce atingere prevederilor de la punctul ORO.FC.145 litera (a) punctul 2, pentru operațiuni cu alte elicoptere decât cele motorizate complexe pe timp de zi și pe rute pe care se zboară după repere vizuale și cu avioane din clasa de performanță B, verificarea poate fi realizată de un comandant calificat corespunzător numit de către operator, cu pregătire în ceea ce privește conceptele CRM și evaluarea competențelor CRM. Operatorul informează autoritatea competentă în legătură cu persoanele numite.

▼B

(c) *Verificarea în zbor de linie*

1. Fiecare membru al echipajului de zbor se supune unei verificări în zbor de linie pe aeronavă pentru a demonstra competența de a executa operațiunile normale de zbor de linie descrise în manualul de operațiuni. Perioada de valabilitate a unei verificări în zbor de linie este de 12 luni calendaristice.

2. Fără a aduce atingere prevederilor de la punctul ORO.FC.145 litera (a) punctul 2, verificările în zbor de linie pot fi realizate de un comandant calificat corespunzător numit de operator, cu pregătire în ceea ce privește conceptele CRM și evaluarea competențelor CRM.

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

Fiecare membru al echipajului de zbor se supune pregătirii și verificării cu privire la amplasarea și utilizarea tuturor echipamentelor de urgență și de siguranță de la bord. Perioada de valabilitate a unei verificări referitoare la echipamentele de urgență și de siguranță este de 12 luni calendaristice.

(e) *Pregătirea CRM*

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

2. Fiecare membru al echipajului de zbor trebuie să urmeze o pregătire CRM modulară specifică. Toate subiectele principale ale pregătirii CRM sunt parcurse de-a lungul unor sesiuni de pregătire modulare distribuite cât se poate de uniform pe fiecare perioadă de trei ani.

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

(g) Perioada de valabilitate menționată la literele (b) punctul 3, (c) și (d) se calculează de la sfârșitul lunii în care s-a efectuat verificarea.

(h) Dacă pregătirea sau verificările prevăzute mai sus s-au efectuat în ultimele 3 luni ale perioadei de valabilitate, noua perioadă de valabilitate se calculează începând cu data expirării perioadei precedente de valabilitate.

▼M18

ORO.FC.231 Pregătirea bazată pe date concrete

(a) PROGRAMUL EBT

(1) Operatorul poate înlocui cerințele de la punctul ORO.FC.230 prin stabilirea, implementarea și menținerea unui program EBT adecvat, aprobat de autoritatea competentă.

Operatorul trebuie să își demonstreze capacitatea de a sprijini implementarea programului EBT (inclusiv un plan de implementare) și să efectueze o evaluare a riscurilor în materie de siguranță care să demonstreze modul în care se atinge un nivel de siguranță echivalent.

(2) Programul EBT trebuie:

(i) să corespundă dimensiunii operatorului, precum și naturii și complexității activităților sale, ținându-se seama de pericolele și riscurile asociate, inerente respectivelor activități;

(ii) să asigure competența piloților prin evaluarea și dezvoltarea unor competențe ale piloților necesare pentru operarea eficace, eficientă și în condiții de siguranță a aeronavelor;

(iii) să asigure expunerea fiecărui pilot la subiectele de evaluare și de pregătire elaborate în conformitate cu punctul ORO.FC.232;

▼**M18**

(iv) să includă cel puţin șase module EBT repartizate într-un program de trei ani; fiecare modul EBT trebuie să constea într-o fază de evaluare și una de pregătire. Perioada de valabilitate a unui modul EBT este de 12 luni;

(A) Faza de evaluare cuprinde un scenariu (sau scenarii) de tip zbor de linie pentru a evalua toate competenţele și pentru a identifica nevoile individuale de pregătire.

(B) Faza de pregătire cuprinde:

(a) faza de pregătire la manevre, care cuprinde pregătirea pentru obţinerea competenţei de a executa anumite manevre definite;

(b) faza de pregătire pe bază de scenarii care cuprinde un scenariu (sau scenarii) de tip zbor de linie pentru a dezvolta competenţe și pentru a răspunde nevoilor individuale de pregătire.

Faza de pregătire se desfășoară în timp util după faza de evaluare.

(3) Operatorul trebuie să se asigure că fiecare pilot înscris în programul EBT:

(i) urmează minimum două module EBT în cursul perioadei de valabilitate a calificării de tip, la o distanţă de cel puţin trei luni unul de altul. Modulul EBT se consideră absolvit atunci când:

(A) este parcurs conţinutul programului EBT pentru respectivul modul EBT (expunerea pilotului la temele de evaluare și de formare) și

(B) s-a demonstrat un nivel admisibil de performanţă la toate competenţele observate;

(ii) se supune evaluării (evaluărilor) în zbor de linie a competenţei și

(iii) urmează pregătirea la sol.

(4) Operatorul instituie un program de standardizare a instructorilor EBT și de asigurare a concordanţei pentru a se asigura că instructorii implicaţi în activităţile EBT sunt calificaţi corespunzător pentru a-și îndeplini sarcinile.

(i) Toţi instructorii trebuie să urmeze acest program;

(ii) Operatorul trebuie să utilizeze metode și unităţi de măsură adecvate pentru a evalua concordanţa;

(iii) Operatorul trebuie să demonstreze că instructorii au un grad suficient de concordanţă.

(5) Programul EBT poate include proceduri de contingenţă pentru situaţii neprevăzute care ar putea afecta desfășurarea modulelor EBT. Operatorul trebuie să demonstreze necesitatea acestor proceduri. Procedurile respective trebuie să asigure că un pilot nu continuă operaţiunile de zbor de linie dacă performanţa observată a fost sub nivelul minim admisibil. Printre aceste proceduri se pot număra:

(i) o altă distanţă între modulele EBT și

(ii) o altă ordine a fazelor modulului EBT.

(b) CADRUL DE COMPETENŢE

Operatorul trebuie să utilizeze un cadru de competenţe pentru toate aspectele evaluării și pregătirii în cadrul unui program EBT. Cadrul de competenţe trebuie:

(1) să fie cuprinzător, să aibă acurateţe și să fie utilizabil;

▼**M18**

(2) să includă comportamentele observabile necesare pentru desfășurarea de operaţiuni eficace, eficiente și în condiţii de siguranţă;

(3) să includă un set definit de competenţe, descrierea lor și comportamentele observabile asociate acestora.

(c) PERFORMANŢA SISTEMULUI DE PREGĂTIRE

1. Performanţa sistemului EBT se măsoară și se evaluează printr-un proces de feedback pentru:

(i) a valida și perfecţiona programul EBT al operatorului;

(ii) a garanta că programul EBT al operatorului dezvoltă competenţele piloţilor.

(2) Procesul de feedback trebuie inclus în sistemul de management al operatorului.

(3) Operatorul trebuie să elaboreze proceduri pe baza cărora să se protejeze datele EBT.

(d) SISTEMUL DE NOTARE

(1) Operatorul trebuie să folosească un sistem de notare pentru evaluarea competenţelor piloţilor. Sistemul de notare trebuie să asigure:

(i) suficiente detalii pentru a permite măsurători exacte și utile ale performanţei individuale;

(ii) un criteriu de performanţă și o scală pentru fiecare competenţă pe care să se marcheze punctul care determină nivelul minim admisibil care trebuie atins pentru a putea desfășura operaţiuni de zbor de linie. Operatorul trebuie să elaboreze proceduri pentru a aborda performanţele scăzute ale unui pilot;

(iii) integritatea datelor;

(iv) securitatea datelor.

(2) Operatorul trebuie să verifice la intervale regulate acurateţea sistemului de notare în raport cu un sistem pe bază de criterii.

(e) ECHIPAMENTELE DE PREGĂTIRE ADECVATE ȘI VOLUMUL DE ORE PENTRU ABSOLVIREA PROGRAMULUI EBT AL OPERATORULUI

1. Fiecare modul EBT trebuie să se desfășoare pe un FSTD cu un nivel de calificare adecvat pentru a se asigura executarea corectă a subiectelor de evaluare și de pregătire.

2. Operatorul trebuie să ofere un volum suficient de ore pe echipamentul de pregătire adecvat pentru ca pilotul să absolve programul EBT al operatorului. Criteriile pe baza cărora se determină volumul programului EBT sunt următoarele:

(i) volumul corespunde dimensiunii și complexităţii programului EBT;

(ii) volumul este suficient pentru a absolvi programul EBT;

(iii) volumul asigură un program EBT eficace, ţinând seama de recomandările formulate de OACI, de agenţie și de autoritatea competentă;

(iv) volumul corespunde tehnologiei echipamentelor de pregătire utilizate.

(f) ECHIVALENŢA FUNCŢIONĂRILOR NECORESPUNZĂTOARE

(1) Fiecărui pilot trebuie să i se asigure evaluarea și pregătirea în gestionarea funcţionărilor necorespunzătoare ale sistemelor de aeronavă.

▼**M18**

(2) Funcţionările necorespunzătoare ale sistemelor de aeronavă care solicită în mod semnificativ un echipaj competent trebuie organizate în funcţie de următoarele caracteristici:

(i) stringenţă;

(ii) complexitate;

(iii) degradarea controlului aeronavei;

(iv) pierderea instrumentelor;

(v) gestionarea consecinţelor.

(3) Fiecare pilot trebuie expus cel puţin unei funcţionări necorespunzătoare pentru fiecare caracteristică la frecvenţa determinată în tabelul subiectelor de evaluare și de pregătire.

(4) Demonstrarea competenţei în gestionarea unei funcţionări necorespunzătoare se consideră echivalentă unei competenţe demonstrate în privinţa gestionării altor funcţionări necorespunzătoare cu aceleași caracteristici.

(g) ECHIVALENŢA APROPIERILOR RELEVANTE PENTRU OPERAŢIUNI

(1) Operatorul se asigură că fiecare pilot beneficiază de pregătire periodică în ceea ce privește executarea tipurilor de apropiere și metodele de apropiere relevante pentru operaţiuni.

(2) Această pregătire trebuie să includă apropieri care solicită suplimentar un echipaj competent.

(3) Pregătirea trebuie să includă apropieri care necesită o aprobare specifică în conformitate cu anexa V (partea SPA) la prezentul regulament.

(h) EVALUAREA ÎN ZBOR DE LINIE A COMPETENŢEI

1. Fiecare pilot trebuie să se supună periodic unei evaluări în zbor de linie a competenţei pe o aeronavă pentru a demonstra că poate desfășura eficace, eficient și în condiţii de siguranţă operaţiunile normale de zbor de linie descrise în manualul de operaţiuni.

2. Perioada de valabilitate a unei evaluări în zbor de linie a competenţei este de 12 luni.

3. Operatorul care a primit aprobarea pentru EBT poate, cu aprobarea autorităţii competente, să prelungească valabilitatea evaluării în zbor de linie a competenţei:

(i) la doi ani, sub rezerva unei evaluări a riscurilor, sau

(ii) la trei ani, sub rezerva unui proces de feedback referitor la monitorizarea operaţiunilor de zbor de linie, care identifică ameninţările la adresa operaţiunilor, minimizează riscurile unor astfel de ameninţări și pune în aplicare măsuri de gestionare a erorilor umane în cadrul operaţiunilor.

4. Pentru a trece cu succes de evaluarea în zbor de linie a competenţei, pilotul trebuie să demonstreze un nivel admisibil de performanţă la toate competenţele observate.

(i) PREGĂTIREA LA SOL

1. Din 12 în 12 luni calendaristice, fiecare pilot trebuie să se supună:

(i) unei pregătiri tehnice la sol;

(ii) unei evaluări și pregătiri pe tema amplasării și folosirii tuturor echipamentelor de urgenţă și de siguranţă de la bordul aeronavei.

▼M18

2. Cu aprobarea autorității competente și sub rezerva unei evaluări a riscurilor, operatorul poate prelungi perioada prevăzută pentru evaluarea și pregătirea pe tema amplasării și folosirii tuturor echipamentelor de urgență și de siguranță de la bordul aeronavei la 24 de luni.

ORO.FC.232 Subiectele de pregătire și de evaluare ale programului EBT

(a) Operatorul se asigură că fiecare pilot este expus la subiectele de evaluare și de pregătire.

(b) Subiectele de evaluare și de pregătire trebuie să fie:

(1) elaborate pe baza datelor în materie de siguranță și a datelor operaționale care sunt utilizate pentru a identifica domeniile care trebuie îmbunătățite și prioritizate în pregătirea piloților în scopul ghidării elaborării de programe EBT adecvate;

(2) distribuite pe o perioadă de trei ani, cu o frecvență definită;

(3) relevante pentru tipul sau varianta de aeronavă pe care își desfășoară activitatea pilotul.

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

(a) Comandanții ale căror sarcini le impun operarea în oricare dintre posturile de pilotaj și exercitarea sarcinilor de copilot sau comandanții cărora li se cere să îndeplinească sarcini de pregătire sau de verificare trebuie să se supună unei pregătiri și unei verificări suplimentare conform manualului de operațiuni. Verificarea poate fi efectuată odată cu verificarea competenței la operator prevăzută la punctulORO.FC.230 litera (b) sau în programul EBT prevăzut la punctul ORO.FC.231.

▼B

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

1. cedarea unui motor în timpul decolării;

2. o apropiere și o ratare cu un motor inoperant; și

3. o aterizare cu un motor inoperant.

(c) În cazul elicopterelor, comandanții trebuie să își susțină verificările competenței alternativ pe postul de pilotaj din stânga și din dreapta, la fiecare a doua verificare a competenței, cu condiția ca, la combinarea verificării competenței pentru calificarea de tip cu verificarea competenței efectuată de operator, comandantul să își efectueze pregătirea sau verificarea pe postul de pilotaj pe care îl ocupă în mod obișnuit.

(d) La executarea manevrelor cu un motor oprit pe o aeronavă, cedarea motorului trebuie simulată.

(e) Atunci când operează în postul de pilotaj al copilotului, verificările impuse de punctul ORO.FC.230 pentru operarea în postul de pilotaj al comandantului trebuie să fie, în plus, valabile și la zi.

(f) Un pilot care înlocuiește comandantul trebuie să fi demonstrat, în concordanță cu verificarea competenței efectuată de operator prevăzută la punctul ORO.FC.230 litera (b), aptitudinea de a executa manevrele și procedurile care în mod normal nu țin de responsabilitatea sa. În cazurile în care nu sunt diferențe semnificative între postul de pilotaj din dreapta și cel din stânga, se poate face practică pe oricare dintre posturile de pilotaj.

(g) Un pilot, altul decât comandantul, care ocupă postul de pilotaj al comandantului trebuie să demonstreze aptitudinea de a executa manevrele și procedurile, în concordanță cu verificarea competenței efectuată de operator conform punctului ORO.FC.230 litera (b), care, în mod normal, sunt responsabilitățile comandantului acționând în calitate de pilot care monitorizează progresul zborului. În cazurile în care nu sunt diferențe semnificative între postul de pilotaj din dreapta și cel din stânga, se poate face practică pe oricare dintre posturile de pilotaj.

▼B

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

(a) Procedurile sau restricţiile operaţionale pentru operarea pe mai mult de un tip sau variantă, stabilite în manualul de operaţiuni și aprobate de autoritate, trebuie să cuprindă:

1. nivelul minim de experienţă al membrilor echipajului de zbor;

2. nivelul minim de experienţă pe un tip sau pe o variantă înainte de a începe pregătirea pentru un alt tip sau o altă variantă și exploatarea respectivului tip sau respectivei variante;

3. procesul prin care echipajul de zbor calificat pentru un tip sau o variantă va fi pregătit și calificat pentru alt tip sau o altă variantă; și

4. toate cerinţele aplicabile privind experienţa recentă pentru fiecare tip sau variantă.

(b) Atunci când un membru al echipajului de zbor operează atât elicoptere, cât și avioane, respectivul membru al echipajului de zbor este limitat la efectuarea de operaţiuni pe un singur tip de avion și un singur tip de elicopter.

(c) Litera (a) nu se aplică operaţiunilor cu avioane din clasa de performanţă B dacă acestea se limitează la clasele de avioane cu motoare cu piston cu un singur pilot în condiţii VFR pe timp de zi. Litera (b) nu se aplică operaţiunilor cu avioane din clasa de performanţă B dacă acestea se limitează la clasele de avioane cu motoare cu piston cu un singur pilot.

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

(a) Operatorul de avioane cu o experienţă corespunzătoare poate înlocui una sau mai multe dintre următoarele cerinţe de pregătire și verificare aplicabile echipajului de zbor cu un program alternativ de pregătire și verificare (ATQP) aprobat de autoritatea competentă:

1. punctul SPA.LVO.120 cu privire la pregătirea și calificările echipajului de zbor;

2. pregătirea de conversie și verificarea aferentă;

3. pregătirea pentru diferenţe și pregătirea de familiarizare;

4. cursul de comandă;

5. pregătirea periodică și verificarea aferentă; și

6. operarea pe mai multe tipuri sau variante.

(b) ATQP trebuie să cuprindă pregătire și verificări ce instituie și menţin un nivel de competenţă cel puţin echivalent cu nivelul de competenţă obţinut prin respectarea dispoziţiilor de la punctele ORO.FC.220 și ORO.FC.230. Nivelul de competenţă obţinut prin pregătirea și calificarea echipajului de zbor se demonstrează înainte de acordarea aprobării pentru ATQP de către autoritatea competentă.

(c) Operatorul care solicită o aprobare a ATQP trebuie să pună la dispoziţia autorităţii competente un plan de punere în aplicare, care să includă o descriere a nivelului de competenţă care trebuie obţinut prin pregătirea și calificarea echipajului de zbor.

(d) În plus faţă de verificările impuse de punctul ORO.FC.230 și punctul FCL.060 din anexa I (partea FCL) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011, fiecare membru al echipajului de zbor trebuie să se supună unei evaluări orientate pe zborul de linie (LOE) pe un FSTD. Perioada de valabilitate a unei evaluări LOE este de 12 luni calendaristice. Perioada de valabilitate se calculează de la sfârșitul lunii în care s-a efectuat verificarea. Dacă evaluarea LOE s-a efectuat în ultimele 3 luni ale perioadei de valabilitate, noua perioadă de valabilitate se calculează începând cu data expirării evaluării precedente.

(e) După doi ani de activitate pe baza unui program ATQP aprobat, operatorul poate extinde, cu aprobarea autorităţii competente, perioadele de valabilitate ale verificărilor prevăzute la punctul ORO.FC.230 după cum urmează:

▼B

1. verificarea competenței efectuată de operator la 12 luni calendaristice. Perioada de valabilitate se calculează de la sfârșitul lunii în care s-a efectuat verificarea. Dacă verificarea s-a efectuat în ultimele trei luni ale perioadei de valabilitate, noua perioadă de valabilitate se calculează de la data expirării perioadei precedente de valabilitate;

2. verificarea în zbor de linie la 24 de luni calendaristice. Perioada de valabilitate se calculează de la sfârșitul lunii în care s-a efectuat verificarea. Dacă verificarea s-a efectuat în ultimele șase luni ale perioadei de valabilitate, noua perioadă de valabilitate se calculează de la data expirării perioadei precedente de valabilitate;

3. verificarea referitoare la echipamentele de urgență și de siguranță la 24 de luni calendaristice. Perioada de valabilitate se calculează de la sfârșitul lunii în care s-a efectuat verificarea. Dacă verificarea s-a efectuat în ultimele șase luni ale perioadei de valabilitate, noua perioadă de valabilitate se calculează de la data expirării perioadei precedente de valabilitate.

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

▼M10

(a) Titularul unei licențe CPL(A) (avion) acționează în calitate de comandant în transportul aerian comercial pe un avion cu un singur pilot, numai dacă este îndeplinită una dintre condițiile următoare:

1. atunci când transportă pasageri în condiții VFR în afara unei raze de 50 NM (90 km) de la aerodromul de plecare, pilotul are un minim de 500 de ore de zbor pe avioane sau este titularul unei calificări de zbor instrumental valabile;

2. atunci când operează un avion multimotor în condiții IFR, acesta are un minim de 700 de ore timp de zbor pe avioane, dintre care 400 de ore în funcția de pilot comandant. Aceste ore cuprind 100 de ore în condiții IFR și 40 de ore în operațiuni multimotor. Cele 400 de ore în funcția de pilot comandant pot fi înlocuite de ore de zbor în funcția de copilot într-un sistem de echipaj multipilot stabilit, prevăzut în manualul de operațiuni, echivalându-se două ore timp de zbor în calitate de copilot cu o oră timp de zbor ca pilot comandant;

3. atunci când operează un avion monomotor în condiții IFR, acesta are un minim de 700 de ore timp de zbor pe avioane, dintre care 400 de ore în funcția de pilot comandant. Aceste ore cuprind 100 de ore în condiții IFR. Cele 400 de ore în funcția de pilot comandant pot fi înlocuite de ore de zbor în funcția de copilot într-un sistem de echipaj multipilot stabilit, prevăzut în manualul de operațiuni, echivalându-se două ore timp de zbor în calitate de copilot cu o oră timp de zbor ca pilot comandant.

▼B

(b) Litera (a) punctul 1 nu se aplică operațiunilor în condiții IFR pe timp de zi cu avioane din clasa de performanță B.

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

(a) Titularul unei licențe CPL(H) (elicopter) acționează în calitate de comandant în transportul aerian comercial pe un elicopter cu un singur pilot, doar dacă:

1. atunci când își desfășoară activitatea în condiții IFR, acesta are un minim de 700 de ore timp total de zbor pe elicoptere, dintre care 300 de ore în funcția de pilot comandant. Aceste ore cuprind 100 de ore în condiții IFR. Cele 300 de ore în funcția de pilot comandant pot fi înlocuite de ore de zbor în funcția de copilot într-un sistem de echipaj multipilot stabilit, prevăzut în manualul de operațiuni, echivalându-se două ore timp de zbor în calitate de copilot cu o oră timp de zbor ca pilot comandant;

2. atunci când își desfășoară activitatea în condiții meteorologice de zbor la vedere (VMC) pe timp de noapte, acesta deține:

(i) o calificare de zbor instrumental valabilă; sau

▼B

(ii) 300 de ore timp de zbor pe elicoptere, dintre care 100 de ore ca pilot comandant și 10 ore ca pilot aflat la comenzi pe timp de noapte.

▼M4

SECȚIUNEA 3

Cerințe suplimentare pentru operațiuni comerciale specializate și operațiuni de transport aerian comercial menționate în ORO.FC.005 litera (b) punctele 1 și 2

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

(a) Fiecare membru al echipajului de zbor se supune unor verificări ale competenței efectuate de operator pentru a-și demonstra competența de a executa procedurile normale, anormale și de urgență, acestea acoperind aspectele relevante aferente sarcinilor specializate descrise în manualul de operațiuni.

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

(c) Perioada de valabilitate a unei verificări a competenței efectuate de operator este de 12 luni calendaristice. Perioada de valabilitate se calculează începând cu sfârșitul lunii în care s-a realizat verificarea. Dacă verificarea competenței efectuată de operator are loc în ultimele trei luni ale perioadei de valabilitate, noua perioadă de valabilitate se calculează de la data expirării celei precedente.

▼B

SUBPARTEA CC

ECHIPAJUL DE CABINĂ

ORO.CC.005 Domeniul de aplicare

▼M1

Prezenta subparte stabilește cerințele care trebuie îndeplinite de operator atunci când exploatează o aeronavă cu echipaj de cabină și cuprinde:

(a) secțiunea 1, care specifică cerințele comune aplicabile tuturor operațiunilor; și

(b) secțiunea 2, care specifică cerințele suplimentare aplicabile doar operațiunilor de transport aerian comercial.

▼B

SECȚIUNEA 1

▼M1

Cerințe comune

▼M15

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

(a) Pentru operarea aeronavelor cu o MOPSC de peste 19 locuri, se desemnează cel puțin un membru al echipajului de cabină atunci când se transportă unul sau mai mulți pasageri.

(b) În scopul respectării dispoziției de la litera (a), numărul minim de membri ai echipajului de cabină este cel mai mare dintre următoarele:

1. numărul membrilor echipajului de cabină stabilit în cursul procesului de certificare a aeronavei în conformitate cu specificațiile de certificare aplicabile, pentru configurarea cabinei aeronavei utilizate de operator;

2. dacă numărul prevăzut la subpunctul 1 nu a fost stabilit, numărul de membri ai echipajului de cabină stabilit în cursul procesului de certificare a aeronavei pentru configurația maximă aprobată a locurilor pentru pasageri minus 1 pentru fiecare multiplu întreg de 50 de locuri pentru pasageri pe care configurația cabinei aeronavei utilizate de operator îl are în minus față de configurația maximă aprobată a locurilor;

▼M15

3. un membru al echipajului de cabină pentru fiecare grup complet sau incomplet de 50 de locuri pentru pasageri instalate pe aceeași punte a aeronavei care urmează să fie operată.

(c) Pentru operațiunile efectuate cu mai mult de un membru al echipajului de cabină, operatorul numește un membru al echipajului de cabină care să răspundă în fața pilotului comandant sau a comandantului.

(d) Prin derogare de la litera (a), operațiunile necomerciale cu aeronave cu o MOPSC de peste 19 locuri se pot efectua fără prezența la bord a unui membru al echipajului de cabină în exercițiul funcțiunii, sub rezerva obținerii aprobării prealabile a autorității competente. Pentru obținerea acestei aprobări, operatorul se asigură că sunt îndeplinite cumulativ condițiile următoare:

1. la bord se află maximum 19 pasageri;

2. operatorul a elaborat proceduri pentru operațiunea respectivă.

▼B

ORO.CC.110 Condiții pentru atribuirea de sarcini

(a) Membrilor echipajului de cabină li se atribuie sarcini pe o aeronavă doar dacă:

1. au cel puțin 18 ani;

2. au fost evaluați, în conformitate cu cerințele aplicabile din anexa IV (partea MED) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011, ca fiind apți din punct de vedere fizic și mental pentru a-și executa sarcinile și pentru a-și îndeplini responsabilitățile în siguranță; și

3. au trecut cu succes prin toate pregătirile și verificările aplicabile prevăzute de prezenta subparte și au competența de a-și executa sarcinile atribuite în conformitate cu procedurile specificate în manualul de operațiuni.

(b) Înainte de a atribui sarcini membrilor echipajului de cabină care lucrează ca liber profesioniști sau cu jumătate de normă, operatorul se asigură că se respectă toate cerințele aplicabile ale prezentei subpărți, ținând seama de toate serviciile prestate de membrul echipajului de cabină pentru alt (alți) operator (operatori), în scopul de a determina în special:

1. numărul total de tipuri și variante de aeronave pe care își desfășoară activitatea; și

2. limitările aplicabile în ceea ce privește timpul de zbor și de serviciu și cerințele privind timpul de odihnă.

(c) Pasagerii trebuie informați clar cu privire la membrii echipajului de cabină aflați în funcțiune și rolul lor în ceea ce privește siguranța pasagerilor și a zborului.

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

(a) Operatorul stabilește un program și o programă detaliate pentru fiecare curs de pregătire în conformitate cu cerințele aplicabile din prezenta subparte și, după caz, din anexa V (partea CC) la ►M4 Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 ◄, în scopul de a acoperi sarcinile și responsabilitățile care trebuie îndeplinite de membrii echipajului de cabină.

(b) Fiecare curs de pregătire cuprinde instruire teoretică și practică, precum și exerciții individuale și colective, în funcție de fiecare subiect vizat de pregătire, pentru ca membrii echipajului de cabină să obțină și să mențină nivelul adecvat de competență în conformitate cu prezenta subparte.

(c) Fiecare curs de pregătire trebuie:

1. să se desfășoare într-un mod structurat și realist; și

2. să fie susținut de personal calificat în mod corespunzător pentru subiectul care trebuie acoperit.

▼B

(d) În timpul sau după finalizarea tuturor cursurilor de pregătire impuse de prezenta subparte, fiecare membru al echipajului trebuie să se supună unei verificări care să vizeze toate elementele de pregătire cuprinse în programul de pregătire relevant, cu excepția pregătirii în domeniul managementului resurselor echipajului (CRM). Verificările se efectuează de către personal calificat corespunzător pentru a verifica dacă membrul echipajului de cabină a obținut și/sau menține nivelul de competență necesar.

(e) Cursurile de pregătire CRM și modulele CRM, după caz, sunt susținute de un instructor CRM pentru echipaje de cabină. Atunci când în alte cursuri de pregătire sunt cuprinse elemente CRM, un instructor CRM pentru echipaje de cabină se ocupă de elaborarea și punerea în aplicare a programei.

ORO.CC.120 Cursul de pregătire inițială

(a) Fiecare nou venit care nu este deja titularul unui atestat valabil de membru al echipajului de cabină eliberat în conformitate cu anexa V (partea CC) la ►M4 Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 ◄ trebuie:

1. să beneficieze de un curs de pregătire inițială, după cum se specifică la punctul CC.TRA.220 din anexa menționată; și

2. să susțină cu succes examenul asociat înainte de a urma o altă pregătire prevăzută în prezenta subparte.

(b) Unele elemente ale programului de pregătire inițială se pot combina cu prima pregătire specifică tipului de aeronavă și cu pregătirea de conversie oferită de operator, cu condiția ca cerințele de la punctul CC.TRA.220 să fie îndeplinite și ca oricare dintre aceste elemente să fie înregistrat ca element al cursului de pregătire inițială în documentele privind pregătirea membrilor echipajului de cabină în cauză.

ORO.CC.125 Pregătirea specifică tipului de aeronavă și pregătirea de conversie oferită de operator

(a) Fiecare membru al echipajului de cabină trebuie să fi urmat pregătirea corespunzătoare specifică tipului de aeronavă și pregătirea de conversie oferită de operator și să se fi supus verificărilor asociate, înainte de:

1. a fi desemnat pentru prima dată de către operator să își desfășoare activitatea ca membru al echipajului de cabină; sau

2. a fi desemnat de respectivul operator să își desfășoare activitatea pe un alt tip de aeronavă.

▼M2

(b) Atunci când elaborează programele și programa pentru pregătirea specifică tipului de aeronavă și pentru pregătirea de conversie furnizate de operator, operatorul include, dacă sunt disponibile, elementele relevante definite în partea obligatorie a datelor privind conformitatea operațională instituite în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 748/2012.

▼B

(c) Programul de pregătire specifică tipului de aeronavă trebuie:

1. să cuprindă pregătire și exerciții pe un dispozitiv de pregătire reprezentativ sau pe aeronava efectivă; și

2. să cuprindă cel puțin următoarele elemente de pregătire specifică tipului de aeronavă:

(i) descrierea aeronavei, în funcție de relevanța sa pentru sarcinile echipajului de cabină;

(ii) toate echipamentele și sistemele de siguranță instalate relevante pentru sarcinile echipajului de cabină;

(iii) manevrarea și deschiderea efectivă, de către fiecare membru al echipajului de cabină, a fiecărui tip sau a fiecărei variante de uși și de ieșiri normale și de urgență, în modul normal și în modul de urgență;

▼B

(iv) demonstrarea manevrării celorlalte ieșiri, inclusiv a ferestrelor compartimentului pentru echipajul de zbor;

(v) echipamentul de protecţie împotriva incendiilor sau a fumului, dacă este instalat;

(vi) pregătire pentru folosirea toboganelor de evacuare, dacă sunt montate;

(vii) manevrarea scaunului, a dispozitivelor de siguranţă și a echipamentului sistemului de oxigen utilizat în caz de incapacitate a pilotului.

(d) Programul de pregătire de conversie oferită de operator pentru fiecare tip de aeronavă care urmează să fie operată trebuie:

1. să cuprindă pregătire și exerciţii pe un dispozitiv de pregătire reprezentativ sau pe aeronava efectivă;

2. să cuprindă pregătire cu privire la procedurile standard de operare ale operatorului pentru membrii echipajului de cabină cărora operatorul le atribuie sarcini pentru prima dată;

3. să acopere cel puţin următoarele elemente ale pregătirii specifice oferite de operator, în funcţie de relevanţa acestora pentru tipul de aeronavă care urmează să fie operată:

(i) descrierea configuraţiei cabinei;

(ii) amplasarea, scoaterea și utilizarea tuturor echipamentelor portabile de siguranţă și de urgenţă transportate la bord;

(iii) toate procedurile normale și de urgenţă;

(iv) relaţiile cu pasagerii și controlul mulţimii;

(v) pregătire pentru combaterea incendiilor și a fumului, care să includă utilizarea tuturor echipamentelor de luptă împotriva incendiilor și de protecţie reprezentative pentru cele transportate la bord;

(vi) proceduri de evacuare;

(vii) proceduri în caz de incapacitate a pilotului;

(viii) cerinţele și procedurile de securitate aplicabile;

(ix) managementul resurselor echipajului.

ORO.CC.130 Pregătirea pentru diferenţe

(a) În plus faţă de pregătirea impusă de punctul ORO.CC.125, membrul echipajului de cabină trebuie să se supună pregătirii și verificării corespunzătoare care să acopere toate diferenţele înainte de a fi repartizat pe:

1. o variantă a unui tip de aeronavă pe care își desfășoară activitatea în prezent; sau

2. un tip sau o variantă de aeronavă pe care își desfășoară activitatea în prezent, dar care prezintă diferenţe în ceea ce privește:

(i) echipamentele de siguranţă;

(ii) amplasarea echipamentelor de siguranţă și de urgenţă; sau

▼B

(iii) procedurile normale și de urgență.

(b) Programul de pregătire pentru diferențe trebuie:

1. să fie considerat necesar pe baza unei comparații cu programul de pregătire urmat de membrul echipajului de cabină, în conformitate cu punctul ORO.CC.125 literele (c) și (d), pentru tipul de aeronavă relevant; și

2. să cuprindă pregătire și exerciții pe un dispozitiv de pregătire reprezentativ sau pe aeronava în sine în funcție de elementul de pregătire pentru diferențe care trebuie acoperit.

▼M2

(c) Atunci când elaborează un program și o programă de pregătire pentru diferențe pentru o variantă sau un tip de aeronavă pe care se operează în prezent, operatorul include, dacă sunt disponibile, elementele relevante definite în partea obligatorie a datelor privind conformitatea operațională instituite în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 748/2012.

▼B

ORO.CC.135 Familiarizarea

După finalizarea unei pregătiri specifice tipului de aeronavă și a unei pregătiri de conversie oferite de operator pe un tip de aeronavă, fiecare membru al echipajului de cabină urmează o familiarizare corespunzătoare, sub supraveghere, pe acel tip înainte de a fi desemnat să își desfășoare activitatea ca membru al echipajului de cabină minim necesar în conformitate cu punctul ORO.CC.100.

ORO.CC.140 Pregătirea periodică

(a) Fiecare membru al echipajului de cabină trebuie să se supună anual pregătirii periodice și verificării aferente.

(b) Pregătirea periodică trebuie să acopere acțiunile care revin fiecărui membru al echipajului de cabină în procedurile normale și de urgență și exerciții adaptate tipului și/sau variantei de aeronavă pe care aceștia urmează să își desfășoare activitatea.

(c) Elemente de pregătire specifice tipului de aeronavă:

1. Pregătirea periodică trebuie să cuprindă exerciții practice efectuate anual de fiecare membru al echipajului de cabină pentru simularea manevrării fiecărui tip sau a fiecărei variante de uși și de ieșiri normale sau de urgență pentru evacuarea pasagerilor;

2. La intervale care nu pot depăși trei ani, pregătirea periodică trebuie să cuprindă și:

(i) manevrarea și deschiderea efectivă, de către fiecare membru al echipajului de cabină, pe un dispozitiv de pregătire reprezentativ sau pe aeronava efectivă, a fiecărui tip sau a fiecărei variante de ieșiri normale și de urgență în modurile normale și de urgență;

(ii) manevrarea efectivă de către fiecare membru al echipajului de cabină, pe un dispozitiv de pregătire reprezentativ sau pe aeronava efectivă, a ușii de acces în compartimentul echipajului de zbor, atât în modul normal, cât și în cel de urgență, precum și a scaunului și dispozitivelor de siguranță și demonstrarea practică a manevrării echipamentului sistemului de oxigen utilizat în caz de incapacitate a pilotului;

(iii) demonstrarea manevrării tuturor celorlalte ieșiri, inclusiv a ferestrelor compartimentului pentru echipajului de zbor; și

(iv) demonstrarea folosirii bărcilor de salvare sau, dacă sunt instalate, a toboganelor plutitoare.

▼B

(d) Elemente de pregătire specifice operatorului:

1. Pregătirea periodică include anual:

(i) pentru fiecare membru al echipajului de cabină:

(A) amplasarea și manipularea tuturor echipamentelor de siguranță și de urgență instalate sau transportate la bord; și

(B) echiparea cu vestele de salvare, echipamentul portabil de oxigen și echipamentul de protecție a respirației (PBE);

(ii) depozitarea articolelor în compartimentul pentru pasageri;

(iii) proceduri legate de contaminarea suprafeței aeronavei;

(iv) proceduri de urgență;

(v) proceduri de evacuare;

(vi) studiul incidentelor și al accidentelor;

(vii) managementul resurselor echipajului;

(viii) aspecte aeromedicale și primul ajutor, inclusiv echipamentele aferente;

(ix) proceduri de securitate.

2. La intervale care nu pot depăși trei ani, pregătirea periodică trebuie să cuprindă și:

(i) utilizarea materialelor pirotehnice (dispozitive reale sau reprezentative);

(ii) demonstrarea practică a utilizării listelor de verificare pentru echipajul de zbor;

(iii) pregătire realistă și practică în ceea ce privește utilizarea tuturor echipamentelor de luptă contra incendiilor, inclusiv a echipamentului de protecție, reprezentativ pentru cel transportat în aeronavă;

(iv) pentru fiecare membru al echipajului de cabină:

(A) stingerea unui incendiu caracteristic incendiilor de la bordul aeronavelor;

(B) echiparea cu PBE și folosirea acestuia într-un mediu închis, cu fum simulat.

(e) Perioade de valabilitate:

1. Perioada de valabilitate a pregătirii periodice anuale este de 12 luni calendaristice, începând cu sfârșitul lunii în care s-a efectuat verificarea.

2. Dacă pregătirea periodică și verificările aferente impuse la litera (a) se efectuează în ultimele trei luni ale perioadei de valabilitate, noua perioadă de valabilitate se calculează începând cu data expirării perioadei precedente de valabilitate.

3. Pentru elementele de pregătire suplimentare care se susțin o dată la trei ani, specificate la litera (c) punctul 2 și la litera (d) punctul 2, perioada de valabilitate este de 36 de luni calendaristice, începând cu sfârșitul lunii în care s-au efectuat verificările.

▼B

ORO.CC.145 Pregătire de reîmprospătare a cunoștințelor

(a) Dacă, în ultimele 6 luni ale perioadei de valabilitate a ultimei pregătiri și verificări periodice relevante, un membru al echipajului de cabină:

1. nu a executat sarcini în timpul zborului, înainte de a i se atribui din nou astfel de sarcini, se supune pregătirii de reîmprospătare a cunoștințelor și verificării aferente pentru fiecare tip de aeronavă pe care trebuie să își desfășoare activitatea; sau

2. nu a executat sarcini în timpul zborului pe un anumit tip de aeronavă, înainte de a i se atribui din nou astfel de sarcini, participă, pe acel tip de aeronavă, la:

(i) pregătirea de reîmprospătare a cunoștințelor și verificarea aferentă; sau

(ii) două zboruri de familiarizare în conformitate cu punctul ORO.CC.135.

(b) Programul de pregătire pentru reîmprospătarea cunoștințelor pentru fiecare tip de aeronavă acoperă cel puțin:

1. proceduri de urgență;

2. proceduri de evacuare;

3. manevrarea și deschiderea efectivă, de către fiecare membru al echipajului de cabină, a fiecărui tip sau a fiecărei variante de ieșiri normale și de urgență și a ușii de acces în compartimentul echipajului de zbor în modul normal și în modul de urgență;

4. demonstrarea manevrării tuturor celorlalte ieșiri, inclusiv a ferestrelor compartimentului pentru echipajului de zbor;

5. amplasarea și manipularea tuturor echipamentelor de siguranță și de urgență relevante instalate sau transportate la bord.

(c) Operatorul poate alege să înlocuiască pregătirea de reîmprospătare a cunoștințelor cu pregătirea periodică dacă repunerea în funcție a membrului echipajului de cabină are loc în cursul perioadei de valabilitate a ultimei pregătiri periodice și verificări aferente. Dacă respectiva perioadă de valabilitate a expirat, pregătirea de reîmprospătare a cunoștințelor poate fi înlocuită de pregătirea specifică tipului de aeronavă și de pregătirea de conversie oferită de operator, după cum se specifică la punctul ORO.CC.125.

SECȚIUNEA 2

Cerințe suplimentare pentru operațiunile de transport aerian comercial

ORO.CC.200 Șeful de cabină

(a) Atunci când este necesar mai mult de un membru al echipajului de cabină, în componența echipajului de cabină intră un șef de cabină numit de operator.

(b) Operatorul numește membri ai echipajului de cabină în poziția de șef de cabină numai dacă aceștia:

1. au cel puțin un an de experiență ca membru al echipajului de cabină; și

2. au finalizat cu succes un curs de pregătire ca șef de cabină și verificarea asociată.

▼B

(c) Cursul de pregătire pentru șefi de cabină trebuie să acopere toate sarcinile și responsabilităţile șefilor de cabină și să cuprindă cel puţin următoarele elemente:

1. informarea înainte de zbor;

2. cooperarea cu echipajul;

3. examinarea cerinţelor impuse de operator și a obligaţiilor legale;

4. raportarea accidentelor și a incidentelor;

5. factorii umani și managementul resurselor echipajului (CRM); și

6. limitările timpului de zbor și de serviciu și cerinţele privind timpul de odihnă.

(d) Șeful de cabină răspunde în faţa comandantului pentru executarea și coordonarea procedurilor normale și de urgenţă indicate în manualul de operaţiuni, inclusiv pentru întreruperea sarcinilor care nu sunt legate de siguranţă în vederea păstrării siguranţei sau a securităţii.

(e) Operatorul stabilește proceduri pentru selectarea celui mai calificat membru al echipajului de cabină pentru a acţiona ca șef de cabină, dacă șeful de cabină desemnat nu își mai poate desfășura activitatea. Modificările acestor proceduri se notifică autorităţii competente.

▼M15

ORO.CC.205 Reducerea numărului de membri ai echipajului de cabină în timpul operaţiunilor la sol și în circumstanţe neprevăzute

(a) Ori de câte ori la bordul unei aeronave se află pasageri, în aeronavă trebuie să fie prezent și pregătit să acţioneze numărul minim de membri ai echipajului de cabină necesar în conformitate cu punctul ORO.CC.100.

(b) Prin derogare de la litera (a), numărul minim de membri ai echipajului de cabină poate fi redus în oricare dintre următoarele cazuri:

1. pe durata operaţiunilor normale la sol care nu presupun realimentarea sau extragerea combustibilului atunci când aeronava se află la locul de parcare;

2. în circumstanţe neprevăzute, dacă numărul de pasageri transportaţi la bord este redus. În acest caz se înaintează un raport către autoritatea competentă după încheierea zborului;

3. în scopul de a se oferi perioade de odihnă în timpul fazei de croazieră a unui zbor, fie în conformitate cu punctul ORO.FTL.205 litera (e), fie ca măsură de combatere a oboselii aplicată de operator.

(c) În scopul aplicării dispoziţiilor de la litera (b) subpunctele 1 și 2, procedurile operatorului incluse în manualul de operaţiuni garantează că:

1. se atinge un nivel echivalent de siguranţă cu un număr redus al membrilor echipajului de cabină, în special pentru evacuarea pasagerilor;

2. chiar și în condiţiile unui număr redus al membrilor echipajului de cabină, este prezent un șef de cabină în conformitate cu punctul ORO.CC.200;

3. pentru fiecare grup complet sau incomplet de 50 de pasageri prezenţi pe aceeași punte a aeronavei este necesar cel puţin un membru al echipajului de cabină;

4. în cazul operaţiunilor normale la sol cu o aeronavă care necesită mai mult de un membru al echipajului de cabină, numărul membrilor echipajului de cabină determinat în conformitate cu subpunctul 3 este majorat cu câte un membru al echipajului de cabină pentru fiecare pereche de ieșiri de urgenţă aflate la nivelul podelei.

▼M15

(d) În scopul aplicării dispoziţiilor de la litera (b) subpunctul 3, operatorul:

1. efectuează o evaluare a riscurilor pentru a determina numărul de membri ai echipajului de cabină care trebuie să fie prezenţi și pregătiţi să acţioneze în orice moment în timpul fazei de croazieră;

2. identifică măsuri de diminuare a efectelor prezenţei unui număr mai mic de membri ai echipajului de cabină pregătiţi să acţioneze în timpul fazei de croazieră;

3. prevede în manualul de operaţiuni proceduri specifice, inclusiv pentru odihna în timpul zborului a șefului de cabină, care să asigure în orice moment relaţii adecvate cu pasagerii și gestionarea eficientă a oricăror situaţii anormale sau de urgenţă;

4. precizează, în regimul de specificare a timpului de zbor în conformitate cu punctul ORO.FTL.125, condiţiile în care se pot oferi membrilor echipajului de cabină perioade de odihnă în timpul zborului.

▼B

ORO.CC.210 Condiţii suplimentare pentru atribuirea de sarcini

Membrii echipajului de cabină primesc sarcini și își desfășoară activitatea pe un anumit tip sau variantă de aeronavă numai dacă:

(a) sunt titulari ai unui atestat valabil eliberat în conformitate cu anexa V (partea CC) la ►M4 Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 ◄;

(b) sunt calificaţi pe tipul sau varianta respectivă în conformitate cu prezenta subparte;

(c) respectă celelalte cerinţe aplicabile din prezenta subparte și din anexa IV (partea CAT);

(d) poartă uniforma de membru al echipajului de cabină a operatorului.

ORO.CC.215 Programe de pregătire și de verificare și documentaţia conexă

(a) Programele de pregătire și de verificare, inclusiv fiecare programă impusă de prezenta subparte, se aprobă de către autoritatea competentă și se specifică în manualul de operaţiuni.

(b) După ce un membru al echipajului de cabină a finalizat cu succes cursul de pregătire și verificarea aferentă, operatorul:

1. actualizează documentele referitoare la pregătirea membrului echipajului de cabină în conformitate cu ORO.MLR.115; și

2. pune la dispoziţia acestuia o listă cu perioadele de valabilitate actualizate în funcţie de tipul (tipurile) și varianta (variantele) de aeronavă pe care membrul echipajului de cabină este calificat să își desfășoare activitatea.

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

(a) Un membru al echipajului de cabină nu este desemnat să își desfășoare activitatea pe mai mult de trei tipuri de aeronave, exceptând situaţia în care deţine aprobarea autorităţii competente, caz în care membrul echipajului de cabină poate fi desemnat să își desfășoare activitatea pe patru tipuri de aeronave, dacă pentru cel puţin două dintre aceste tipuri:

1. echipamentele de siguranţă și de urgenţă și procedurile normale și de urgenţă specifice tipului de aeronavă sunt similare; și

2. procedurile normale și de urgenţă nespecifice tipului de aeronavă sunt identice.

▼B

(b) În sensul dispozițiilor de la litera (a) și pentru pregătirea și calificările echipajului de cabină, operatorul determină:

▼M2

1. fiecare aeronavă ca un tip sau o variantă luând în considerare, dacă sunt disponibile, elementele relevante definite în partea obligatorie a datelor privind conformitatea operațională instituite în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 748/2012 pentru tipul sau varianta de aeronavă relevante; și

▼B

2. variantele unui tip de aeronavă ca reprezentând tipuri diferite dacă nu sunt similare sub următoarele aspecte:

(i) manevrarea ieșirii de urgență;

(ii) amplasarea și tipul echipamentelor portabile de siguranță și de urgență;

(iii) procedurile de urgență specifice tipului de aeronavă.

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

(a) Operatorul selectează, recrutează, pregătește și verifică competența membrilor echipajului de cabină care sunt desemnați pentru operațiuni cu un singur membru al echipajului de cabină în funcție de criteriile corespunzătoare acestui tip de operațiune.

(b) Membrii echipajului de cabină care nu au experiență anterioară în operarea ca unic membru al echipajului de cabină sunt desemnați pentru acest tip de operațiuni numai după ce:

1. au finalizat pregătirea după cum se prevede la litera (c) în plus față de alte pregătiri și verificări aplicabile prevăzute în prezenta subparte;

2. au susținut cu succes verificările competenței lor în ceea ce privește îndeplinirea sarcinilor și responsabilităților ce le revin în conformitate cu procedurile specificate în manualul de operațiuni; și

3. au efectuat zboruri de familiarizare de cel puțin 20 de ore și 15 sectoare pe tipul de aeronavă relevant sub supravegherea unui membru al echipajului de cabină cu experiența necesară.

(c) Următoarele elemente de pregătire suplimentare trebuie parcurse punându-se accentul în mod special pe operațiunile cu un singur membru al echipajului de cabină:

1. responsabilitatea față de comandant în ceea ce privește executarea procedurilor normale și de urgență;

2. importanța coordonării și a comunicării cu echipajul de zbor, în special când se gestionează problemele create de pasagerii nedisciplinați sau perturbatori;

3. examinarea cerințelor impuse de operator și a obligațiilor legale;

4. documentația;

5. raportarea accidentelor și a incidentelor; și

6. limitările timpului de zbor și de serviciu și cerințele privind timpul de odihnă.

▼B

SUBPARTEA TC

PERSONALUL TEHNIC ÎN OPERAŢIUNI HEMS, HHO SAU NVIS

ORO.TC.100 Domeniul de aplicare

Prezenta subparte stabilește cerințele care trebuie îndeplinite de operator atunci când exploatează o aeronavă cu membri ai personalului tehnic în operațiuni de serviciu medical de urgență cu elicopterul (HEMS), operațiuni de zbor cu ajutorul sistemelor de redare a imaginii pe timp de noapte (NVIS) sau operațiuni cu încărcături suspendate efectuate cu elicopterul (HHO) în cadrul transportului aerian comercial.

ORO.TC.105 Condiții pentru atribuirea de sarcini

(a) Membrii personalului tehnic angajați în operațiuni HEMS, HHO sau NVIS în cadrul transportului aerian comercial primesc sarcini numai dacă:

1. au cel puțin 18 ani;

2. sunt apți din punct de vedere fizic și mental pentru a-și executa sarcinile atribuite și pentru a-și îndeplini responsabilitățile în siguranță;

3. au urmat toate pregătirile aplicabile impuse de prezenta subparte în scopul executării sarcinilor atribuite;

4. în urma verificării, sunt considerați competenți pentru a executa toate sarcinile atribuite în conformitate cu procedurile specificate în manualul de operațiuni.

(b) Înainte de a atribui sarcini membrilor personalului tehnic care lucrează ca liber profesioniști și/sau cu jumătate de normă, operatorul se asigură că se respectă toate cerințele aplicabile ale prezentei subpărți, ținând seama de toate serviciile prestate de membrul personalului tehnic pentru alt (alți) operator (operatori), în scopul de a determina în special:

1. numărul total de tipuri și variante de aeronave pe care își desfășoară activitatea;

2. limitările aplicabile în ceea ce privește timpul de zbor și de serviciu și cerințele privind timpul de odihnă.

ORO.TC.110 Pregătirea și verificarea

(a) Operatorul stabilește un program de pregătire în conformitate cu cerințele aplicabile din prezenta subparte în scopul de a acoperi sarcinile și responsabilitățile care trebuie îndeplinite de membrii personalului tehnic.

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

(c) Pregătirea și verificarea sunt executate, pentru fiecare curs de pregătire, de către personal calificat corespunzător și experimentat în subiectul care trebuie acoperit. Operatorul informează autoritatea competentă în legătură cu personalul care realizează verificările.

ORO.TC.115 Pregătirea inițială

Înainte de a urma pregătirea de conversie oferită de operator, fiecare membru al personalului tehnic finalizează pregătirea inițială care cuprinde:

(a) cunoștințe teoretice generale privind aviația și regulamentele aeronautice, care cuprind toate elementele relevante pentru sarcinile și responsabilitățile prevăzute pentru personalul tehnic;

(b) pregătire privind combaterea incendiilor și a fumului;

(c) antrenament de supraviețuire pe sol sau în apă, corespunzător tipului sau zonei de operare;

(d) aspecte aeromedicale și primul ajutor;

(e) comunicarea și elementele CRM relevante prevăzute la punctele ORO.FC.115 și ORO.FC.215.

▼B

ORO.TC.120 Pregătirea de conversie oferită de operator

Fiecare membru al personalului tehnic trebuie să urmeze:

(a) pregătirea de conversie oferită de operator, care să includă elementele CRM relevante,

1. înainte de a fi desemnat pentru prima dată ca membru al personalului tehnic de către operator; sau

2. atunci când trece pe un alt tip sau altă clasă de aeronavă, dacă vreuna dintre procedurile sau vreunul dintre echipamentele menționate la litera (b) este diferit;

(b) pregătirea de conversie oferită de operator trebuie să cuprindă:

1. amplasarea și utilizarea tuturor echipamentelor de siguranță și de supraviețuire transportate pe aeronavă;

2. toate procedurile normale și de urgență;

3. echipamentele de la bord folosite pentru îndeplinirea sarcinilor în interiorul aeronavei sau pe sol în scopul asistării pilotului în timpul operațiunilor HEMS, HHO sau NVIS.

ORO.TC.125 Pregătirea pentru diferențe

(a) Fiecare membru al personalului tehnic trebuie să urmeze o pregătire pentru diferențe la trecerea la alte echipamente sau proceduri pe tipuri sau variante pe care își desfășoară activitatea în mod curent.

(b) Operatorul indică în manualul de operațiuni când este necesară o astfel de pregătire pentru diferențe.

ORO.TC.130 Zborurile de familiarizare

În urma finalizării pregătirii de conversie oferite de operator, fiecare membru al personalului tehnic trebuie să efectueze zboruri de familiarizare înainte de a-și desfășura activitatea ca membru al personalului tehnic necesar în operațiuni HEMS, HHO sau NVIS.

ORO.TC.135 Pregătirea periodică

(a) La fiecare perioadă de 12 luni, fiecare membru al personalului tehnic trebuie să se supună pregătirii periodice relevante pentru tipul sau clasa de aeronave pe care își desfășoară activitatea și pentru echipamentele pe care le utilizează. În toate etapele corespunzătoare ale pregătirii periodice sunt integrate elemente CRM.

(b) Pregătirea periodică include instruire teoretică și practică și exerciții.

ORO.TC.140 Pregătirea de reîmprospătare a cunoștințelor

(a) Fiecare membru al personalului tehnic care nu a executat sarcini în ultimele șase luni trebuie să urmeze pregătirea de reîmprospătare a cunoștințelor indicată în manualul de operațiuni.

(b) Membrul personalului tehnic care nu a executat sarcini în timpul zborului pe un tip sau o clasă anume de aeronavă în ultimele șase luni, înainte de a fi desemnat pe tipul sau clasa respectivă, trebuie:

1. să urmeze pregătirea de reîmprospătare a cunoștințelor pe tipul sau clasa respectivă; sau

2. să efectueze două sectoare de familiarizare pe tipul sau clasa respectivă de aeronavă.

▼M3

SUBPARTEA FTL

LIMITĂRI PRIVIND TIMPUL DE ZBOR ȘI DE SERVICIU ȘI CERINȚE PRIVIND PERIOADA DE ODIHNĂ

SECȚIUNEA 1

Generalități

ORO.FTL.100 Domeniul de aplicare

Prezenta subparte stabilește cerințele care trebuie îndeplinite de un operator și de membrii echipajului său în ceea ce privește limitările timpului de zbor și de serviciu și cerințele privind timpul de odihnă pentru membrii echipajului.

ORO.FTL.105 Definiții

În sensul prezentei subpărți, se aplică următoarele definiții:

1. „aclimatizat” înseamnă o stare în care bioritmul circadian al unui membru al echipajului este sincronizat cu zona de fus orar în care se află membrul echipajului. Se consideră că un membru al echipajului este aclimatizat la o zonă de fus orar care cuprinde 2 ore în jurul zonei orei locale de la punctul de plecare. În cazul în care decalajul orar dintre ora locală la locul în care începe o sarcină de serviciu și ora locală de la locul unde începe următoarea sarcină de serviciu este de peste 2 ore, membrul echipajului este considerat ca fiind aclimatizat în conformitate cu valorile din tabelul 1, în vederea calculării perioadei zilnice maxime de zbor.

Tabelul 1

Decalajul orar (h) dintre timpul de referință și ora locală de la locul unde acesta își începe următoarea sarcină de serviciu	Timpul scurs de la prezentarea la timpul de referință				
	< 48	48–71:59	72–95:59	96–119:59	≥ 120
< 4	B	D	D	D	D
≤ 6	B	X	D	D	D
≤ 9	B	X	X	D	D
≤ 12	B	X	X	X	D

„B” înseamnă aclimatizat la ora locală a fusului orar de plecare;

„D” înseamnă aclimatizat la ora locală a locului în care membrul echipajului își începe următoarea sarcină de serviciu; și

„X” înseamnă că un membru al echipajului se află într-o stare de aclimatizare necunoscută;

2. „timp de referință” înseamnă ora locală la locul de prezentare, situat într-o bandă de fus orar de 2 ore în jurul orei locale la care membrul echipajului este aclimatizat;

3. „spațiu de cazare” înseamnă, în sensul perioadei de rezervă și al unui serviciu fracționat, un loc liniștit și confortabil, inaccesibil publicului, cu dotat cu dispozitive de control al luminii și temperaturii și cu un mobilier adecvat, care oferă unui membru al echipajului posibilitatea de a dormi, și cu o capacitate suficientă pentru găzduirea tuturor membrilor echipajului prezenți în același timp. De asemenea, acest spațiu trebuie să fie prevăzut cu acces la alimente și lichide;

4. „spațiu de cazare adecvat” înseamnă, în sensul perioadei de rezervă, al serviciului fracționat și al timpului de odihnă, o încăpere individuală pentru fiecare membru al echipajului, aflată într-un mediu liniștit, echipată cu un pat, ventilată suficient, care este prevăzută cu un dispozitiv de reglare a temperaturii și a intensității luminii și cu acces la alimente și lichide;

▼M3

5. „echipaj de zbor majorat” înseamnă un echipaj de zbor alcătuit din mai mulți membri decât minimul necesar pentru operarea aeronavei, care permite fiecărui membru al echipajului de zbor să părăsească postul care i-a fost desemnat și să fie înlocuit de un alt membru al echipajului de zbor calificat corespunzător, în scopul petrecerii unei perioade de odihnă în timpul zborului;

6. „pauză” înseamnă un interval de timp în cadrul unei perioade de serviciu pentru zbor, mai mic decât o perioadă de odihnă, considerat ca sarcină de serviciu și în timpul căruia un membru al echipajului este eliberat de toate sarcinile;

7. „prezentare amânată” înseamnă amânarea de către un operator a unei perioade de serviciu pentru zbor (FDP) programate, înainte ca un membru al echipajului să fi părăsit locul de odihnă;

8. „orar perturbator” înseamnă un program de lucru al unui membru al echipajului care afectează programul de somn al acestuia în timpul timpului optim de somn prin includerea unei FDP sau a unei combinații de FDP-uri care se suprapune, începe sau se încheie în orice moment al zilei sau al nopții de la locul în care un membru al echipajului este aclimatizat; un program de lucru poate avea caracter perturbator dacă începe devreme, se încheie târziu sau se derulează pe timp de noapte:

   (a) orar perturbator „de tip matinal” înseamnă:

      (i) dacă „începe devreme”, o perioadă de serviciu care începe în intervalul cuprins între orele 05:00 și 05:59, în zona cu fusul orar la care un membru al echipajului este aclimatizat; și

      (ii) dacă „se încheie târziu”, o perioadă de serviciu care se încheie în intervalul cuprins între orele 23:00 și 01:59, în zona cu fusul orar la care un membru al echipajului este aclimatizat;

   (b) orar perturbator „de tip prelungit” înseamnă:

      (i) dacă „începe devreme”, o perioadă de serviciu care începe în intervalul cuprins între orele 05:00 și 06:59, în zona cu fusul orar la care un membru al echipajului este aclimatizat; și

      (ii) dacă „se încheie târziu”, o perioadă de serviciu care se încheie în intervalul cuprins între orele 00:00 și 01:59, în zona cu fusul orar la care un membru al echipajului este aclimatizat;

9. „serviciu pe timp de noapte” înseamnă o perioadă de serviciu care încalcă orice interval cuprins între orele 02:00 și 04:59, în zona cu fusul orar la care un membru al echipajului este aclimatizat;

10. „sarcină de serviciu” înseamnă orice sarcină pe care un membru al echipajului o efectuează pentru operator, inclusiv perioada de serviciu pentru zbor, atribuțiile administrative, participarea la cursuri de formare și verificări, poziționarea și anumite perioade de rezervă;

11. „perioadă de serviciu” înseamnă o perioadă care începe în momentul în care un operator îi solicită unui membru al echipajului să se prezinte în vederea începerii unei sarcini de serviciu sau să înceapă o sarcină de serviciu și se încheie în momentul în care persoana respectivă este liberă de toate sarcinile, inclusiv de sarcinile de serviciu de după zbor;

12. „perioadă de serviciu pentru zbor” (FDP) înseamnă o perioadă de timp care începe în momentul în care un membru al echipajului este solicitat să se prezinte pentru începerea sarcinii de serviciu, care include un sector sau o serie de sectoare, și se încheie în momentul în care aeronava este imobilizată și motoarele sunt oprite, la capătul ultimului sector pentru care el are rolul unui membru al echipajului aflat de serviciu;

▼M14

13. „timp de zbor” înseamnă, pentru avioane, intervalul de timp scurs de la momentul punerii în mișcare a aeronavei de la locul de parcare în scopul decolării până la momentul în care aceasta se oprește la locul de parcare desemnat, cu toate motoarele și elicele oprite;

▼M3

14. „bază de reședință” înseamnă locul repartizat membrului echipajului de un operator, unde membrul echipajului își începe și își încheie în mod normal perioada de serviciu sau o serie de perioade de serviciu și unde, în condiții normale, operatorul nu este responsabil cu asigurarea cazării membrilor echipajului în cauză;

15. „zi locală” înseamnă o perioadă de timp de 24 de ore care începe la ora locală 00:00;

16. „noapte locală” înseamnă o perioadă de timp de 8 ore din intervalul cuprins între 22:00 și 08:00 ora locală;

17. „membru al echipajului aflat de serviciu” înseamnă un membru al echipajului care își îndeplinește sarcinile pe o aeronavă în timpul unui sector;

18. „poziționare” înseamnă transferul, dintr-un loc în altul și la indicația operatorului, al unui membru al echipajului care nu este de serviciu, cu excepția:

— timpului de călătorie de la locul de odihnă privat la locul de prezentare pentru începerea serviciului desemnat la baza de reședință și invers; și

— a timpului necesar pentru transferul local de la locul de odihnă la locul de începere a serviciului și invers;

19. „loc de odihnă” înseamnă o cușetă sau un scaun cu suport pentru picioare și labele picioarelor, care să le permită membrilor echipajului să doarmă la bordul unei aeronave;

20. „rezervă” înseamnă o perioadă de timp în care un membru al echipajului trebuie să răspundă la solicitarea operatorului de a fi disponibil pentru a primi o misiune de serviciu pentru o FDP, pentru poziționare sau pentru o altă sarcină de serviciu, notificată cu cel puțin 10 ore înainte;

21. „perioadă de odihnă” înseamnă o perioadă de timp continuă, neîntreruptă și definită, ulterioară și/sau anterioară perioadei de serviciu, în decursul căreia un membru al echipajului este eliberat de orice sarcină de serviciu și de rezervă;

22. „rotație” înseamnă o perioadă de serviciu sau o serie de perioade de serviciu, care cuprinde cel puțin o perioadă de serviciu de zbor și perioade de odihnă în afara bazei de reședință, care începe la baza de reședință și se încheie la întoarcerea la baza de reședință pentru o perioadă de odihnă în care operatorul nu mai este responsabil de cazarea membrului echipajului;

23. „zi izolată fără perioadă de serviciu” înseamnă, în scopul respectării dispozițiilor Directivei 2000/79/CE a Consiliului ([1]), o perioadă fără sarcini de serviciu și de rezervă, constând într-o zi și două nopți locale, care este notificată în avans. O perioadă de odihnă poate fi inclusă în ziua izolată fără perioadă de serviciu;

24. „sector” înseamnă un segment al unei FDP cuprins între prima mișcare a unei aeronave în scopul decolării și imobilizarea acesteia după aterizare la locul de parcare repartizat;

25. „perioadă de rezervă” înseamnă o perioadă de timp anunțată în prealabil și definită, în care un membru al echipajului trebuie să răspundă la solicitarea operatorului de a fi disponibil pentru a primi o misiune de zbor, de poziționare sau o altă sarcină de serviciu, fără a fi întreruptă de o perioadă de odihnă;

([1]) JO L 302, 1.12.2000, p. 57.

▼M3

26. „perioadă de rezervă la aeroport” înseamnă o perioadă de rezervă petrecută în aeroport;

27. „alte forme ale perioadei de rezervă” înseamnă o perioadă de rezervă petrecută fie la domiciliu, fie într-un spațiu de cazare adecvat;

28. „fereastra de reducere circadiană (WOCL)” înseamnă perioada cuprinsă între orele 02:00 și 05:59, în zona cu fusul orar la care un membru al echipajului este aclimatizat.

ORO.FTL.110 Responsabilităţile operatorului

Operatorul:

(a) publică orare de lucru cu suficient timp înainte pentru a oferi ocazia membrilor echipajului să își planifice odihna corespunzătoare;

(b) se asigură că perioadele de serviciu pentru zbor sunt planificate într-un mod care să permită membrilor echipajului să rămână suficient de odihniţi, astfel încât aceştia să poată opera la un nivel de siguranţă satisfăcător în orice circumstanţe;

(c) specifică ore de prezentare pentru începerea serviciului care să acorde suficient timp pentru sarcinile de la sol;

(d) ia în considerare relaţia dintre frecvenţa și modelul perioadelor de serviciu pentru zbor și al perioadelor de odihnă, precum și efectele cumulate ale perioadelor lungi de serviciu, combinate cu perioade minime de odihnă;

(e) alocă modele de programe de lucru care să evite practicile ce cauzează o perturbare gravă a unui program de somn/serviciu stabilit, cum ar fi alternanţa serviciu pe timp de zi/serviciu pe timp de noapte;

(f) respectă dispoziţiile privind orarele perturbatoare în conformitate cu ARO.OPS.230;

(g) asigură perioade de odihnă suficient de lungi pentru a permite membrilor echipajului să depășească efectele sarcinilor de serviciu anterioare și să fie odihniţi la începutul următoarei perioade de serviciu pentru zbor;

(h) planifică perioade recurente de recuperare și de odihnă prelungite și notifică membrii echipajului cu suficient timp înainte;

(i) planifică sarcini de zbor astfel încât acestea să se încheie în perioada de serviciu pentru zbor admisibilă, luând în considerare timpul necesar pentru sarcinile anterioare zborului, sectorul și timpii de escală;

(j) modifică un program și/sau componenţa echipajelor dacă operaţiunea efectivă depășește perioada maximă de serviciu pentru zbor în cazul a mai mult de 33 % dintre sarcinile de zbor din cadrul acelui program pe parcursul unei perioade sezoniere programate.

ORO.FTL.115 Responsabilităţile membrilor echipajului

Membrii echipajului:

(a) respectă punctul CAT.GEN.MPA.100 litera (b) din anexa IV (partea-CAT); și

(b) utilizează în mod optim posibilităţile și facilităţile de odihnă puse la dispoziţie și își planifică și utilizează în mod corespunzător perioadele de odihnă.

▼M3

ORO.FTL.120 Managementul riscului de oboseală (FRM)

(a) Dacă pentru prezenta subparte este nevoie de un FRM sau de o specificație de certificare aplicabilă, operatorul stabilește, pune în aplicare și actualizează un FRM ca parte integrantă a sistemului său de management. Managementul riscului de oboseală asigură conformitatea cu cerințele esențiale de la punctele 7.f, 7.g și 8.f din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008. Managementul riscului de oboseală este descris în manualul de operațiuni.

(b) Un FRM stabilit, pus în aplicare și actualizat asigură îmbunătățirea continuă a performanțelor sale globale și include:

1. o descriere a filozofiei și principiilor generale ale operatorului în ceea ce privește FRM, denumite generic politica FRM;

2. documentația pentru procesele FRM, inclusiv un proces de conștientizare a personalului cu privire la responsabilitățile sale și procedura pentru modificarea acestei documentații;

3. principii și cunoștințe științifice;

4. o identificare a pericolelor și un proces de evaluare a riscurilor care permite managementul riscului (riscurilor) operațional (operaționale) al (ale) operatorului care rezultă din oboseala continuă a unui membru al echipajului;

5. un proces de atenuare a riscurilor, care prevede acțiuni de remediere ce urmează să fie puse în aplicare cu promptitudine, necesare pentru a atenua în mod eficient riscul (riscurile) operatorului care rezultă din oboseala unui membru al echipajului și pentru monitorizarea continuă și evaluarea periodică a atenuării riscurilor de oboseală obținute prin astfel de acțiuni;

6. procesele de asigurare a securității FRM;

7. procesele de promovare a FRM.

(c) Managementul riscului de oboseală corespunde regimului de specificare a timpului de zbor, anvergurii operatorului, precum și naturii și complexității activităților sale, ținând seama de pericolele și riscurile inerente asociate acestor activități și de regimul aplicabil de specificare a timpului de zbor.

(d) Operatorul ia măsuri de atenuare atunci când procesul de asigurare a securității FRM demonstrează că performanța necesară în materie de siguranță nu este asigurată.

ORO.FTL.125 Regimurile de specificare a timpului de zbor

(a) Operatorii stabilesc, pun în aplicare și actualizează regimuri de specificare a timpului de zbor care sunt adecvate pentru tipul (tipurile) de operațiuni efectuate și care sunt conforme cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008, cu prezenta subparte și cu alte dispoziții legislative aplicabile, inclusiv cu Directiva 2000/79/CE.

(b) Înainte de a fi puse în aplicare, regimurile de specificare a timpului de zbor, inclusiv orice FRM aferent, în cazul în care este necesar, sunt aprobate de autoritatea competentă.

(c) Pentru a demonstra conformitatea cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și cu prezenta subparte, operatorul aplică specificațiile de certificare aplicabile adoptate de agenție. Ca o alternativă, în cazul în care operatorul dorește să se abată de la aceste specificații de certificare în conformitate cu articolul 22 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008, el furnizează autorității competente o descriere completă a abaterii preconizate înainte de punerea sa în aplicare. Descrierea include toate revizuirile manualelor sau procedurilor care ar putea fi relevante, precum și o evaluare care demonstrează că cerințele din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și cele din prezenta subparte sunt respectate.

▼M3

(d) În sensul punctului ARO.OPS.235 litera (d), în termen de 2 ani de la punerea în aplicare a unei abateri sau derogări, operatorul colectează date privind abaterea sau derogarea autorizată și analizează aceste date utilizând principii științifice în vederea evaluării efectelor abaterii sau derogării asupra oboselii personalului navigant. O astfel de analiză este furnizată sub forma unui raport adresat autorității competente.

SECȚIUNEA 2

Operatori care efectuează operațiuni de transport aerian comercial

ORO.FTL.200 Baza de reședință

Un operator repartizează o bază de reședință pentru fiecare membru al echipajului.

ORO.FTL.205 Perioada de serviciu pentru zbor (FDP)

(a) Operatorul:

1. definește orele de prezentare pentru începerea serviciului pentru fiecare operațiune în parte, luând în considerare ORO.FTL.110 litera (c);

2. instituie proceduri care specifică modul în care comandantul de bord, în cazul unor circumstanțe speciale care ar putea duce la oboseală severă și după consultarea cu membrii echipajului afectați, reduce FDP efectivă și/sau prelungește perioada de odihnă, pentru a elimina orice efect negativ asupra siguranței zborului.

(b) FDP zilnică maximă de bază

1. FDP zilnică maximă, fără utilizarea prelungirilor pentru membrii aclimatizați ai echipajului, respectă valorile din următorul tabel:

Tabelul 2

FDP zilnic maxim – Membrii aclimatizați ai echipajului

Începutul FDP la timpul de referință	1-2 sectoare	3 sectoare	4 sectoare	5 sectoare	6 sectoare	7 sectoare	8 sectoare	9 sectoare	10 sectoare
06:00-13:29	13:00	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00
13:30-13:59	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00
14:00-14:29	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
14:30-14:59	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
15:00-15:29	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
15:30-15:59	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00
16:00-16:29	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00
16:30-16:59	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00	09:00
17:00-04:59	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00	09:00
05:00-05:14	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
05:15-05:29	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
05:30-05:44	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
05:45-05:59	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00

▼M3

2. FDP zilnică maximă, atunci când membrii echipajului se află într-o stare de aclimatizare necunoscută, respectă valorile din următorul tabel:

Tabelul 3

Membrii echipajului aflați într-o stare de aclimatizare necunoscută

FDP zilnică maximă în funcție de sectoare						
1-2	3	4	5	6	7	8
11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00

3. FDP zilnică maximă, atunci când membrii echipajului se află într-o stare de aclimatizare necunoscută și operatorul a pus în aplicare un sistem de management al riscului de oboseală, respectă valorile din următorul tabel:

Tabelul 4

Membrii echipajului aflați într-o stare de aclimatizare necunoscută în cazul FRM

Valorile din tabelul de mai jos se pot aplica cu condiția ca FRM al operatorului să monitorizeze continuu menținerea performanțelor necesare în materie de siguranță.

FDP zilnică maximă în funcție de sectoare						
1-2	3	4	5	6	7	8
12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00

(c) FDP cu prezentări diferite pentru începerea serviciului pentru echipajul de zbor și echipajul de cabină

Ori de câte ori echipajul de cabină necesită mai mult timp decât echipajul de zbor pentru informarea înainte de zbor pentru același sector sau aceleași serii de sectoare, FDP a echipajului de cabină poate fi prelungită cu diferența de timp dintre momentul prezentării pentru începerea serviciului a echipajului de cabină și a echipajului de zbor. Diferența nu trebuie să depășească 1 oră. FDP zilnică maximă pentru echipajul de cabină are la bază momentul prezentării pentru începerea serviciului al echipajului de zbor pentru perioada sa de serviciu pentru zbor, însă perioada de serviciu pentru zbor începe la momentul prezentării echipajului de cabină pentru începerea serviciului.

(d) FDP zilnică maximă pentru membrii aclimatizați ai echipajului, cu utilizarea prelungirilor, fără odihnă în timpul zborului

1. FDP zilnică maximă poate fi prelungită cu până la 1 oră de maximum două ori în oricare 7 zile consecutive. În acest caz:

   (i) perioadele minime de odihnă de dinainte și de după zbor se prelungesc cu 2 ore; sau

   (ii) perioada de odihnă de după zbor se prelungește cu 4 ore.

2. Atunci când prelungirile se utilizează pentru FDP consecutive, perioadele suplimentare de odihnă de dinainte și de după zbor dintre cele două FDP prelungite necesare conform punctului 1 se acordă consecutiv.

▼M3

3. Utilizarea prelungirii se planifică în avans și se limitează la un maximum de:

(i) 5 sectoare, dacă fereastra de reducere circadiană nu este încălcată; sau

(ii) 4 sectoare, dacă fereastra de reducere circadiană este încălcată cu 2 ore sau mai puțin; sau

(iii) 2 sectoare, dacă fereastra de reducere circadiană este încălcată cu mai mult de 2 ore.

4. Prelungirea FDP zilnică maximă de bază, fără perioade de odihnă în timpul zborului, nu se combină cu prelungiri determinate de perioade de odihnă în timpul zborului sau de perioade de serviciu fracționat în cadrul aceleiași perioade de serviciu.

5. Regimurile de specificare a timpului de zbor precizează limitele pentru prelungirile FDP zilnice maxime de bază, în conformitate cu specificațiile de certificare aplicabile tipului de operațiune, luând în considerare:

(i) numărul de sectoare parcurse; și

(ii) încălcarea ferestrei de reducere circadiană.

(e) FDP maximă zilnică cu utilizarea de prelungiri determinate de perioade de odihnă în timpul zborului

Regimurile de specificare a timpului de zbor precizează condițiile de prelungire a FDP maxime zilnice de bază cu perioade de odihnă în timpul zborului, în conformitate cu specificațiile de certificare aplicabile tipului de operațiune, luând în considerare:

(i) numărul de sectoare parcurse;

(ii) perioada minimă de odihnă în timpul zborului alocată fiecărui membru al echipajului;

(iii) tipul facilităților pentru odihnă în timpul zborului; și

(iv) majorarea echipajului de zbor de bază.

(f) Circumstanțe neprevăzute în cadrul operațiunilor de zbor – putere discreționară a comandantului de bord

1. Condițiile de modificare a limitelor perioadelor de zbor, de serviciu și de odihnă de către comandantul de bord în cazul unor circumstanțe neprevăzute în operațiunile de zbor, care încep la momentul raportării pentru începerea serviciului sau ulterior acestuia, respectă următoarele condiții:

(i) FDP maximă zilnică, care rezultă după aplicarea literelor (b) și (e) de la punctul ORO.FTL.205 sau de la punctul ORO.FTL.220 nu poate fi prelungită cu mai mult de 2 ore, cu excepția cazului în care echipajul de zbor a fost majorat, caz în care perioada maximă de serviciu pentru zbor poate fi prelungită, dar nu cu mai mult de 3 ore;

(ii) dacă, pe parcursul sectorului final al unei FDP, majorarea permisă este depășită din cauza unor situații neprevăzute survenite după decolare, zborul poate continua către destinația planificată sau către un alt aerodrom; și

(iii) perioada de odihnă de după o FDP poate fi redusă, dar niciodată sub 10 ore.

▼M3

2. În cazul unor circumstanţe neprevăzute care ar putea duce la oboseală severă, comandantul de bord reduce perioada efectivă de serviciu pentru zbor și/sau prelungește perioada de odihnă, pentru a elimina orice efect negativ asupra siguranţei zborului.

3. Comandantul de bord consultă toţi membrii echipajului cu privire la nivelurile lor de vigilenţă înainte de a decide modificările prevăzute la punctele 1 și 2.

4. Comandantul de bord transmite operatorului un raport atunci când o FDP este prelungită sau o perioadă de odihnă este redusă la decizia sa.

5. În cazul în care prelungirea unei FDP sau reducerea unei perioade de odihnă depășește 1 oră, o copie a raportului, la care operatorul adaugă observaţiile sale, este trimisă de către acesta autorităţii competente în termen de cel mult 28 de zile de la eveniment.

6. Operatorul pune în aplicare un proces nepunitiv pentru utilizarea puterii discreţionare descrise în această dispoziţie și îl descrie în manualul de operaţiuni.

(g) Circumstanţe neprevăzute în cadrul operaţiunilor de zbor – prezentarea întârziată pentru începerea serviciului

Operatorul include, în manualul de operaţiuni, o serie de proceduri pentru prezentarea întârziată pentru începerea serviciului în cazul unor circumstanţe neprevăzute, în conformitate cu specificaţiile de certificare aplicabile tipului de operaţiune.

ORO.FTL.210 Perioadele de zbor și perioadele de serviciu

(a) Perioadele totale de serviciu care i se pot repartiza unui membru al echipajului nu depășesc:

1. 60 de ore de serviciu în oricare 7 zile consecutive;

2. 110 ore de serviciu în oricare 14 zile consecutive; și

3. 190 de ore de serviciu pe durata oricăror 28 de zile consecutive, repartizate cât mai egal posibil pe întreaga durată a perioadei respective.

(b) Timpul total de zbor al sectoarelor în cadrul cărora un membru al echipajului este desemnat ca membru al echipajului aflat de serviciu nu depășesc:

1. 100 de ore de timp de zbor pe durata oricăror 28 de zile consecutive;

2. 900 de ore de timp de zbor pe durata oricărui an calendaristic; și

3. 1 000 de ore de timp de zbor pe durata oricăror 12 luni calendaristice consecutive.

(c) Sarcina de serviciu de după zbor este considerată perioadă de serviciu. Operatorul specifică în manualul său de operaţiuni durata minimă a perioadei pentru sarcinile de serviciu de după zbor.

ORO.FTL.215 Poziţionarea

Dacă un operator poziţionează un membru al echipajului, se aplică următoarele cerinţe:

(a) poziţionarea după prezentarea pentru începerea serviciului, dar înainte de operare, este considerată a fi o FDP, dar nu este considerată a fi un sector;

(b) tot timpul petrecut pentru poziţionare se consideră perioadă de serviciu.

▼M3

ORO.FTL.220 Perioada de serviciu fracţionat

Condiţiile pentru prelungirea FDP zilnică maximă de bază ca urmare a unei pauze la sol este în conformitate cu următorii factori:

(a) regimurile de specificare a timpului de zbor precizează următoarele elemente pentru perioada de serviciu fracţionat, în conformitate cu specificaţiile de certificare aplicabile tipului de operaţiune:

1. durata minimă a unei pauze la sol; și

2. posibilitatea de a prelungi FDP, prevăzută la punctul ORO.FTL.205 litera (b), luând în considerare durata pauzei la sol, facilităţile oferite membrilor echipajului pentru odihnă și alţi factori relevanţi;

(b) pauza la sol se contabilizează integral ca FDP;

(c) perioada de serviciu fracţionat nu urmează după o perioadă redusă de odihnă.

ORO.FTL.225 Perioada de rezervă și perioadele de serviciu la aeroport

Dacă un operator desemnează membri ai echipajului pentru perioada de rezervă sau pentru orice perioadă de serviciu la aeroport, se aplică următoarele cerinţe, în conformitate cu specificaţiile de certificare aplicabile tipului de operaţiune:

(a) perioada de rezervă și orice perioada de serviciu la aeroport se programează, iar începutul și sfârșitul perioadei de rezervă se definesc și se anunţă în avans membrilor echipajului în cauză pentru a le oferi posibilitatea de a planifica o perioadă de odihnă corespunzătoare;

(b) un membru al echipajului este de rezervă la aeroport de la momentul prezentării pentru începerea serviciului la locul de prezentare până la încheierea perioadei de rezervă la aeroport notificate;

(c) perioada de rezervă la aeroport se contabilizează integral ca perioadă de serviciu în sensul punctelor ORO.FTL.210 și ORO.FTL.235;

(d) orice perioadă de serviciu la aeroport se contabilizează integral ca perioadă de serviciu, iar FDP se contabilizează integral începând din momentul prezentării pentru începerea serviciului la aeroport;

(e) operatorul asigură cazarea membrului echipajului aflat în perioadă de rezervă la aeroport;

(f) regimurile de specificare a timpului de zbor indică următoarele elemente:

1. durata maximă a oricărui serviciu de rezervă;

2. impactul timpului petrecut în serviciu de rezervă asupra FDP maximă ce poate fi atribuită, luând în considerare facilităţile de odihnă puse la dispoziţia membrului echipajului, precum și alţi factori relevanţi, cum ar fi:

— necesitatea disponibilităţii imediate a membrului echipajului;

— interferenţa perioadei de rezervă cu somnul; și

— notificarea adecvată pentru a asigura posibilitatea unei perioade de somn între solicitarea de serviciu și FDP atribuită;

3. perioada de odihnă minimă de după o perioadă de rezervă care nu duce la alocarea unei FDP;

▼M3

4. modul în care timpul petrecut în perioada de rezervă, alta decât perioada de rezervă la aeroport, se contabilizează în scopul cumulării orelor de serviciu.

ORO.FTL.230 Rezerva

Dacă operatorii desemnează membri ai echipajului să efectueze un serviciu de rezervă, se aplică următoarele cerinţe, în conformitate cu specificaţiile de certificare aplicabile tipului de operaţiune:

(a) rezerva figurează în programul de lucru;

(b) regimurile de specificare a timpului de zbor indică următoarele elemente:

1. durata maximă a oricărei perioade de rezervă individuale;

2. numărul de zile consecutive de rezervă care pot fi repartizate unui membru al echipajului.

ORO.FTL.235 Perioadele de odihnă

(a) Perioada minimă de odihnă la baza de reședință

1. Perioada minimă de odihnă prevăzută înainte de desfășurarea unei FDP care începe la baza de reşedinţă este cel puţin la fel de lungă ca perioada de serviciu precedentă sau este de 12 ore, oricare dintre acestea este mai mare.

2. Prin derogare de la punctul 1, perioada minimă de odihnă prevăzută la litera (b) se aplică în cazul în care operatorul oferă o cazare adecvată membrului echipajului la reşedinţa de bază.

(b) Perioada minimă de odihnă în alt loc decât la baza de reşedinţă

Perioada minimă de odihnă prevăzută înainte de o FDP care începe în alt loc decât baza de reşedinţă este cel puţin la fel de lungă ca perioada de serviciu precedentă sau este de 10 ore, oricare dintre acestea este mai mare. Această perioadă cuprinde 8 ore de somn în plus faţă de timpul alocat călătoriei și nevoilor fiziologice.

(c) Perioada redusă de odihnă

Prin derogare de la literele (a) și (b), regimurile de specificare a timpului de zbor pot reduce perioadele minime de odihnă în conformitate cu specificaţiile de certificare aplicabile pentru tipul de operaţiune și luând în considerare următoarele elemente:

1. perioada minimă redusă de odihnă;

2. prelungirea perioadei de odihnă ulterioare; și

3. reducerea FDP după o perioadă redusă de odihnă.

(d) Perioade recurente de recuperare și de odihnă prelungite

Regimurile de specificare a timpului de zbor precizează perioadele recurente de recuperare și de odihnă prelungite care să compenseze oboseala acumulată. Perioada minimă de recuperare și de odihnă prelungită este de 36 de ore, incluzând 2 nopți locale, și, în orice caz, timpul scurs între sfârșitul unei perioade recurente de recuperare și de odihnă prelungite și începutul următoarei astfel de perioade nu depășește 168 de ore. Perioada recurentă de recuperare și de odihnă prelungită se extinde până la 2 zile locale de două ori pe lună.

▼M3

(e) Regimurile de specificare a timpului de zbor precizează perioadele de odihnă suplimentare, în conformitate cu specificaţiile de certificare aplicabile, pentru a compensa:

1. efectele diferenţelor de fus orar și ale prelungirilor FDP;

2. oboseala suplimentară acumulată din cauza orarelor perturbatoare; și

3. o schimbare a bazei de reședință.

ORO.FTL.240 Alimentaţia

(a) În timpul FDP, trebuie să existe posibilitatea pentru consumul de alimente și lichide, astfel încât să se evite diminuarea performanţei unui membru al echipajului, în special atunci când FDP depășește 6 ore.

(b) Operatorul indică în manualul său de operaţiuni modul în care asigură alimentaţia membrilor echipajului în timpul unei FDP.

ORO.FTL.245 Înregistrări privind baza de reşedinţă, timpii de zbor, perioadele de serviciu și de odihnă

(a) Operatorul păstrează, pentru o perioadă de 24 de luni:

1. evidenţa individuală pentru fiecare membru al echipajului, care cuprinde:

(i) timpii de zbor;

(ii) începutul, durata și sfârșitul fiecărei perioade de serviciu și ale fiecărui FDP;

(iii) perioadele de odihnă și zilele libere fără niciun fel de activităţi; și

(iv) baza de reședință repartizată;

2. rapoarte privind perioadele prelungite de serviciu pentru zbor și perioadele reduse de odihnă.

(b) La cerere, operatorul pune la dispoziţie copii ale evidenţelor individuale ale timpilor de zbor, ale perioadelor de serviciu și ale perioadelor de odihnă pentru:

1. membrul echipajului în cauză; și

2. un alt operator, în ceea ce privește un membru al echipajului care este sau devine membru al echipajului operatorului în cauză.

(c) Evidenţele menţionate la CAT.GEN.MPA.100 litera (b) punctul 5 referitoare la membrii echipajului care îndeplinesc sarcini de serviciu pentru mai mult de un operator se păstrează pentru o perioadă de 24 de luni.

ORO.FTL.250 Formarea pentru managementul oboselii

(a) Operatorul pune la dispoziţie, iniţial și periodic, cursuri de formare în domeniul managementului oboselii pentru membrii echipajului, personalul responsabil cu pregătirea și menţinerea programelor de lucru ale echipajului și pentru personalul de conducere în cauză.

(b) Aceste cursuri de formare respectă un program de formare stabilit de operator și descris în manualul de operaţiuni. Programa pentru cursurile de formare acoperă posibilele cauze și efecte ale oboselii și măsurile împotriva oboselii.

▼**M15**

Apendicele I

DECLARAŢIE

în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei privind operaţiunile aeriene

Operatorul

Nume:

Locul în care operatorul își are sediul principal de activitate sau, dacă operatorul nu are un sediu principal de activitate, locul în care operatorul este stabilit sau își are reședința și locul din care sunt coordonate operaţiunile:

Numele și datele de contact ale managerului responsabil:

Operarea aeronavelor

Data de începere a operării sau data intrării în vigoare a schimbării:

Informaţii privind aeronava, operarea și întreprinderea de management al menţinerii navigabilităţii ([1]):

Numărul de serie al aeronavei	Tipul aeronavei	Însemnele de înmatriculare ale aeronavei ([2])	Baza principală	Tipul (tipurile) de operaţiuni ([3])	Întreprinderea responsabilă cu managementul menţinerii navigabilităţii ([4])

După caz, detaliile aprobărilor deţinute (ataşaţi la declaraţie o listă cu aprobările specifice, inclusiv aprobările specifice acordate de o ţară terţă, dacă este cazul).

După caz, detaliile autorizaţiilor pentru operaţiuni specializate deţinute (ataşaţi autorizaţiile, dacă este cazul).

Dacă este cazul, lista mijloacelor de conformare alternative cu trimitere la AMC-urile pe care le înlocuiesc (ataşaţi AltMoC).

Declaraţii

☐ Operatorul respectă și va continua să respecte cerinţele esenţiale prevăzute în anexa V la Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului și cerinţele din Regulamentul (UE) nr. 965/2012.

☐ Documentaţia privind sistemul de management, inclusiv manualul de operaţiuni, respectă cerinţele din anexa III (partea ORO), din anexa V (partea SPA), din anexa VI (partea NCC) sau din anexa VIII (partea SPO) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012, iar toate zborurile se vor desfășura în conformitate cu dispoziţiile din manualul de operaţiuni, astfel cum se prevede la punctul ORO.GEN.110 litera (b) din anexa III la regulamentul menţionat.

☐ Toate aeronavele operate dispun de un certificat de navigabilitate valabil în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 748/2012 al Comisiei sau îndeplinesc cerinţele specifice de navigabilitate aplicabile aeronavelor înmatriculate într-o ţară terţă care fac obiectul unui contract de închiriere.

☐ Toţi membrii echipajului de zbor deţin o licenţă în conformitate cu anexa I la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei, astfel cum se prevede la punctul ORO.FC.100 litera (c) din anexa III la Regulamentul (UE) nr. 965/2012, iar membrii echipajului de cabină, dacă este cazul, sunt pregătiţi în conformitate cu subpartea CC din anexa III la Regulamentul (UE) nr. 965/2012.

☐ (Dacă este cazul)

Operatorul a pus în aplicare și a demonstrat conformitatea cu un standard recunoscut în domeniu.

Referinţa standardului:

Organismul de certificare:

Data ultimului audit privind conformitatea:

▼**M15**

☐ Operatorul va notifica autorității competente orice modificare a circumstanţelor care îi afectează conformarea cu cerinţele esenţiale stabilite în anexa V la Regulamentul (UE) 2018/1139 și cu cerinţele din Regulamentul (UE) nr. 965/2012, astfel cum a fost declarată autorităţii competente prin prezenta declaraţie, precum și orice modificări ale informaţiilor și ale listelor AltMoC incluse în prezenta declaraţie și atașate la aceasta, după cum se prevede la punctul ORO.GEN.120 litera (a) din anexa III la Regulamentul (UE) nr. 965/2012.
☐ Operatorul confirmă că informaţiile puse la dispoziţie în prezenta declaraţie sunt corecte.
Data, numele și semnătura managerului responsabil

([1]) Dacă în declaraţie nu este suficient spaţiu pentru a enumera toate informaţiile, respectivele informaţii sunt enumerate într-o anexă separată. Anexa se datează și se semnează.
([2]) Dacă aeronava este înmatriculată și pe lângă un titular de AOC, indicaţi numărul AOC-ului titularului de AOC.
([3]) „Tipul (tipurile) de operaţiuni” se referă la tipul operaţiunilor efectuate cu aeronava în cauză, de exemplu, operaţiuni necomerciale sau operaţiuni specializate, cum ar fi zboruri de fotografiere aeriană, zboruri de publicitate aeriană, zboruri pentru transmiterea știrilor, zboruri pentru televiziune și film, operaţiuni cu parașuta, parașutism, zboruri de verificare a întreţinerii.
([4]) Informaţiile despre întreprinderea responsabilă cu managementul menţinerii navigabilităţii includ numele, adresa și numărul aprobării organizaţiei.

▼B

ANEXA IV

OPERAŢIUNI DE TRANSPORT AERIAN COMERCIAL

[PARTEA CAT]

SUBPARTEA A

CERINŢE GENERALE

CAT.GEN.100 Autoritatea competentă

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

▼M14 _____

▼B

SECŢIUNEA 1

Aeronave motorizate

CAT.GEN.MPA.100 Responsabilităţile echipajului

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

1. legate de siguranţa aeronavei și a ocupanţilor acesteia; și

2. specificate în instrucţiunile și procedurile din manualul de operaţiuni.

(b) Membrul echipajului trebuie:

1. să raporteze comandantului orice pană, cedare, funcţionare necorespunzătoare sau defect care în opinia sa, ar putea afecta starea de navigabilitate sau operarea în siguranţă a aeronavei, inclusiv sistemele de urgenţă, dacă nu au fost raportate deja de un alt membru al echipajului;

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

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

4. să respecte toate limitările timpului de zbor și de serviciu (FTL) și restul cerinţelor aplicabile activităţilor sale;

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

   (i) să își păstreze documentele individuale cu privire la timpul de zbor și de serviciu, precum și perioadele de odihnă menţionate în cerinţele FTL aplicabile; și

   (ii) să pună la dispoziţia fiecărui operator datele necesare pentru programarea activităţilor în conformitate cu cerinţele FTL aplicabile.

▼B

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

▼M12

1. dacă se află sub influenţa unor substanţe psihoactive sau dacă este inapt din cauza unei vătămări corporale, a oboselii, a acţiunii unor medicamente, a unei boli sau în alte asemenea cazuri;

▼B

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 cerinţele 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 7f din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008 sau se simte inapt din alte motive într-o așa măsură încât zborul poate fi pus în pericol.

CAT.GEN.MPA.105 Responsabilităţile comandantului

(a) Pe lângă respectarea prevederilor de la punctul CAT.GEN.MPA.100, comandantul:

1. răspunde de siguranţa tuturor membrilor echipajului, a pasagerilor și a mărfurilor aflate la bord, imediat după ce acesta se îmbarcă și până când părăsește avionul la sfârșitul zborului;

2. răspunde de exploatarea și siguranţa aeronavei:

(i) pentru avioane, din momentul în care avionul este pregătit să se pună în mișcare pentru rulajul la sol înainte de decolare și până în momentul în care se oprește complet la încheierea zborului, iar motorul sau motoarele folosite ca mijloace principale de propulsie sunt oprite;

(ii) pentru elicoptere, când rotoarele sunt în mișcare;

3. are autoritatea de a da toate comenzile și de a lua toate măsurile necesare în scopul de a asigura siguranţa aeronavei și a persoanelor și/sau a bunurilor transportate de aceasta în conformitate cu punctul 7c din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008;

4. este autorizat să debarce orice persoană sau orice parte din marfă care poate reprezenta un pericol potenţial pentru siguranţa aeronavei sau a ocupanţilor acesteia;

5. nu permite transportul în aeronavă al niciunei persoane care pare să se afle sub influenţa alcoolului sau a drogurilor, într-o măsură în care poate fi periclitată siguranţa aeronavei sau a ocupanţilor acestuia;

6. are dreptul să refuze transportul pasagerilor inadmisibili, al deportaţilor sau al persoanelor aflate în stare de arest, în cazul în care transportul acestora reprezintă un risc pentru siguranţa aeronavei sau a ocupanţilor acesteia;

▼B

7. se asigură că toți pasagerii sunt informați asupra amplasării ieșirilor de urgență, precum și asupra amplasării și a modului de utilizare a echipamentelor de siguranță și de urgență relevante;

8. se asigură că toate procedurile operaționale și listele de verificare sunt respectate în conformitate cu manualul de operațiuni;

9. nu permite niciunui membru al echipajului să desfășoare alte activități în timpul fazelor critice de zbor, cu excepția sarcinilor necesare pentru exploatarea în siguranță a aeronavei;

▼M8

10. se asigură că:

(i) înregistratoarele de zbor nu sunt dezactivate sau oprite pe timpul zborului;

(ii) în cazul unui eveniment, altul decât un accident sau un incident grav, care este raportat în conformitate cu ORO.GEN.160 litera (a), înregistrările înregistratoarelor de zbor nu sunt șterse intenționat și

(iii) în cazul unui accident sau al unui incident grav, sau dacă păstrarea înregistrărilor înregistratoarelor de zbor este dispusă de autoritatea responsabilă de investigare:

(A) înregistrările înregistratoarelor de zbor nu sunt șterse intenționat;

(B) înregistratoarele de zbor sunt dezactivate imediat după încheierea zborului; și

(C) înainte de ieșirea din compartimentul echipajului de zbor se iau măsuri de precauție pentru a păstra înregistrările înregistratoarelor de zbor;

▼B

11. decide dacă acceptă sau nu o aeronavă care prezintă elemente inutilizabile permise de lista derogărilor de configurație (CDL) sau lista echipamentului minim (MEL);

▼M15

12. se asigură că s-a efectuat inspecția înainte de zbor în conformitate cu cerințele din anexa I (partea M) la Regulamentul (UE) nr. 1321/2014;

13. se asigură că echipamentele de urgență relevante rămân ușor accesibile în vederea folosirii imediate;

14. înregistrează, la terminarea zborului, datele de utilizare și toate defecțiunile cunoscute sau suspectate ale aeronavei în jurnalul tehnic al aeronavei sau în jurnalul de bord al acesteia pentru a asigura siguranța continuă a zborurilor.

▼B

(b) Într-o situație de urgență care impune luarea unor decizii și acțiunea imediată, comandantul sau pilotul căruia i-a fost delegată desfășurarea zborului ia orice măsură pe care o consideră necesară în condițiile date și în conformitate cu punctul 7d din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008. În astfel de cazuri, acesta se poate abate de la reguli, proceduri și metode operaționale din motive de siguranță.

(c) Comandantul prezintă autorității competente un raport ACAS, ori de câte ori o aeronavă în zbor a executat manevre ca răspuns la un avertisment de evitare a coliziunii (RA) al sistemului de evitare a coliziunii în zbor (ACAS).

(d) Pericole prezentate de păsări și coliziunea cu acestea:

1. Imediat ce volumul de muncă al echipajului de zbor permite acest lucru, comandantul informează unitatea de servicii de trafic aerian (ATS) ori de câte ori se observă un potențial pericol prezentat de păsări.

▼B

2. După aterizare, comandantul prezintă autorității competente un raport scris referitor la coliziunea cu păsări, ori de câte ori o aeronavă de care acesta răspunde suferă un impact cu păsări care duce la o deteriorare semnificativă a acesteia sau la pierderea sau funcționarea necorespunzătoare a oricărui serviciu esențial.

▼M15

(e) Comandantul raportează, cât mai curând posibil, unității corespunzătoare de servicii de trafic aerian (ATS) orice condiții meteorologice sau condiții de zbor periculoase întâlnite care ar putea afecta siguranța altor aeronave.

▼B

CAT.GEN.MPA.110 Autoritatea comandantului

Operatorul ia toate măsurile rezonabile pentru a se asigura că toate persoanele transportate în aeronavă se supun comenzilor legitime date de comandant în scopul asigurării siguranței aeronavei și a persoanelor sau a bunurilor transportate la bord.

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

Operatorul se asigură că personalul sau membrii echipajului, alții decât membrii echipajului de cabină aflați de serviciu, care își îndeplinesc sarcinile în compartimentul pentru pasageri al unei aeronave:

(a) nu sunt confundați de către pasageri cu membrii echipajului de cabină aflați de serviciu;

(b) nu ocupă posturile de lucru necesare rezervate echipajului de cabină;

(c) nu îi împiedică pe membrii echipajului de cabină aflați de serviciu să își execute sarcinile.

CAT.GEN.MPA.120 Limbă comună

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

▼M5

CAT.GEN.MPA.124 Rulajul la sol al aeronavelor

Operatorul stabilește proceduri pentru rulajul la sol al aeronavelor în scopul de a asigura operarea în condiții de siguranță și de a spori siguranța pistei.

▼B

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

Operatorul se asigură că un avion este rulat pe suprafața de mișcare a unui aerodrom numai dacă persoana aflată la comenzi:

(a) este un pilot calificat corespunzător; sau

(b) a fost desemnată de operator și:

1. este competentă să efectueze rulajul la sol al avionului;

2. este competentă să folosească stația de radiotelefonie;

3. a fost instruită cu privire la configurația aerodromului, rute, semne, marcaje, lumini, precum și la semnalele și instrucțiunile controlului traficului aerian (ATC), frazeologie și proceduri;

4. se poate conforma standardelor operaționale necesare pentru deplasarea în siguranță a avionului pe aerodrom.

CAT.GEN.MPA.130 Pornirea rotoarelor – elicoptere

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

▼B

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

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

1. un membru al echipajului aflat de serviciu;

2. un reprezentant al autorităţii competente sau care efectuează inspecţia, în cazul în care prezenţa sa este necesară pentru îndeplinirea sarcinilor sale oficiale; sau

3. autorizată și transportată în conformitate cu instrucţiunile cuprinse în manualul de operaţiuni.

(b) Comandantul trebuie să se asigure că:

1. din motive de siguranţă, accesul în compartimentul echipajului de zbor nu distrage atenţia și/sau nu împiedică efectuarea zborului; și

2. toate persoanele transportate în compartimentul echipajului de zbor sunt familiarizate cu procedurile de siguranţă relevante.

(c) Comandantul ia decizia finală privind accesul în compartimentul echipajului de zbor.

CAT.GEN.MPA.140 Dispozitive electronice portabile

Operatorul nu permite niciunei persoane să utilizeze la bordul unei aeronave un dispozitiv electronic portabil (PED), care poate afecta negativ performanţele sistemelor și echipamentelor aeronavei, și ia toate măsurile rezonabile în acest scop.

▼M14

CAT.GEN.MPA.141 Utilizarea documentaţiei de zbor în format electronic (EFB)

(a) În cazul în care se utilizează EFB la bordul unei aeronave, operatorul se asigură că EFB nu afectează negativ performanţele sistemelor sau ale echipamentelor aeronavei ori capacitatea membrului echipajului de zbor de a opera aeronava.

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

▼B

CAT.GEN.MPA.145 Informaţii privind echipamentele de urgenţă și de supravieţuire transportate

Operatorul trebuie să aibă permanent la dispoziţie liste cu informaţii privind echipamentele de urgenţă și de supravieţuire de la bordul tuturor aeronavelor sale pentru comunicarea imediată către centrele de coordonare a acţiunilor de căutare și salvare (RCC).

▼M15

CAT.GEN.MPA.150 Amerizarea de urgenţă – avioane

Operatorul nu operează un avion cu o configuraţie a locurilor pentru pasageri de peste 30 de astfel de locuri în zboruri deasupra întinderilor de apă, la o distanţă faţă de un teren adecvat pentru aterizarea de urgenţă care să depășească 120 de minute la viteza de croazieră sau 400 de mile marine, luându-se în considerare valoarea mai mică, fără ca avionul să corespundă cerinţelor de amerizare de urgenţă prevăzute în specificaţia sau specificaţiile de certificare aplicabile.

▼B

CAT.GEN.MPA.155 Transportul armelor și muniţiei de război

(a) Operatorul nu trebuie să transporte arme și muniţie de război pe calea aerului decât dacă are o aprobare expresă în acest sens, acordată de toate statele al căror spaţiu aerian este prevăzut a fi folosit pentru zbor.

(b) În cazul în care aprobarea a fost acordată, operatorul se asigură că armele și muniţia de război sunt:

1. depozitate în aeronavă într-un loc inaccesibil pasagerilor pe durata zborului; și

▼B

2. în cazul armelor de foc, neîncărcate.

(c) Operatorul se asigură că, înainte de începerea zborului, pilotul comandant este informat cu privire la detaliile și amplasarea la bordul aeronavei a tuturor armelor și muniției de război care urmează să fie transportate.

CAT.GEN.MPA.160 Transportul armelor și muniției sportive

(a) Operatorul trebuie să ia toate măsurile rezonabile pentru a se asigura că este informat cu privire la orice armă sportivă care urmează să fie transportată pe calea aerului.

(b) Operatorul care acceptă transportul armelor sportive trebuie să se asigure că acestea sunt:

1. depozitate în aeronavă într-un loc inaccesibil pasagerilor pe durata zborului; și

2. în cazul armelor de foc sau al altor arme care pot conține muniție, neîncărcate.

(c) Muniția pentru arme sportive poate fi transportată în bagajele înregistrate ale pasagerilor, sub rezerva anumitor limitări, în conformitate cu instrucțiunile tehnice.

CAT.GEN.MPA.161 Transportul armelor și muniției sportive – cerințe mai puțin restrictive

Fără a aduce atingere prevederilor de la punctul CAT.GEN.MPA.160 litera (b), în cazul elicopterelor cu o masă maximă certificată la decolare (MCTOM) de maximum 3 175 kg operate pe timp de zi pe trasee pe care se zboară după repere vizuale, se permite transportul unei arme sportive într-un loc accesibil pe timpul zborului, cu condiția ca operatorul să fi instituit proceduri adecvate și să nu fie posibilă depozitarea ei într-un loc inaccesibil pe durata zborului.

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

Operatorul trebuie să ia toate măsurile pentru a se asigura că nicio persoană nu se află în nicio zonă a unei aeronave în zbor care nu este desemnată pentru pasageri, cu excepția cazului în care comandantul a acordat acces temporar:

(a) în scopul luării de măsuri necesare pentru siguranța aeronavei sau a oricărei persoane, animal sau bunuri aflate la bord; sau

(b) la o parte din aeronavă în care se transportă mărfuri sau provizii, în condițiile în care aceasta a fost concepută să permită accesul unei persoane în timpul zborului.

▼M12

CAT.GEN.MPA.170 Substanțe psihoactive

(a) Operatorul ia toate măsurile rezonabile pentru a se asigura că nu se permite accesul sau prezența la bordul unei aeronave a oricărei persoane aflate sub influența substanțelor psihoactive în măsura în care poate fi periclitată siguranța aeronavei sau a ocupanților acesteia.

(b) Operatorul elaborează și pune în aplicare o politică privind prevenirea și depistarea consumului impropriu de substanțe psihoactive de către membri ai echipajului de zbor și de cabină și de către alți membri ai personalului critic pentru siguranță aflați sub controlul său direct, pentru a se asigura că nu este periclitată siguranța aeronavei sau a ocupanților acesteia.

▼M12

(c) Fără a se aduce atingere legislației naționale aplicabile privind protecția datelor referitoare la testarea persoanelor, operatorul elaborează și pune în aplicare o procedură obiectivă, transparentă și nediscriminatorie pentru prevenirea și depistarea cazurilor de consum impropriu de substanțe psihoactive de către propriii membri ai echipajului de zbor și de cabină și de către alți membri ai personalului critic pentru siguranță.

(d) În cazul unui rezultat pozitiv confirmat al testului, operatorul informează autoritatea sa competentă și autoritatea responsabilă în ceea ce privește personalul în cauză, de exemplu un examinator medical al autorității care acordă licențele.

CAT.GEN.MPA.175 Periclitarea siguranței

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

1. să pună în pericol aeronava sau persoanele aflate la bordul acesteia; sau

2. să cauzeze sau să permită ca aeronava să pună în pericol orice persoană sau bunuri materiale.

(b) Operatorul se asigură că echipajul de zbor a făcut obiectul unei evaluări psihologice înainte de începerea zborurilor de linie, pentru:

1. a se identifica atributele și adecvarea psihologice ale echipajului de zbor în ceea ce privește mediul de lucru; și

2. a se reduce probabilitatea unei interferențe negative cu operarea în condiții de siguranță a aeronavei.

(c) În funcție de dimensiunea, natura și complexitatea activității sale, un operator poate înlocui evaluarea psihologică menționată la litera (b) cu o evaluare internă a atributelor și adecvării psihologice ale echipajului de zbor.

▼B

CAT.GEN.MPA.180 Documente, manuale și informații păstrate la bord

(a) Operatorul se asigură că următoarele documente, manuale și informații se păstrează la bord în timpul fiecărui zbor, în original sau copie, cu excepția cazurilor în care există dispoziții contrare:

1. manualul de zbor al aeronavei (AFM) sau un document/documente echivalent(e);

2. certificatul de înmatriculare în original;

3. certificatul de navigabilitate (CofA) în original;

4. certificatul de zgomot, inclusiv o traducere în limba engleză, în cazul în care a fost furnizată de autoritatea responsabilă de eliberarea certificatului de zgomot;

▼M4

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

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

▼B

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

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

9. jurnalul de bord al aeronavei sau un document echivalent;

▼M15

10. jurnalul tehnic al aeronavei în conformitate cu anexa I (partea M) la Regulamentul (UE) nr. 1321/2014;

▼B

11. detalii ale planului de zbor ATS completat, dacă este cazul;

12. hărți aeronautice actualizate și corespunzătoare pentru ruta zborului propus și toate rutele pe care este posibil să fie deviat zborul;

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

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

15. părțile în vigoare ale manualului de operațiuni relevante pentru sarcinile membrilor echipajului, care trebuie să fie ușor accesibile membrilor echipajului;

16. MEL;

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

18. informațiile meteorologice corespunzătoare;

19. manifestul încărcăturii și/sau lista de pasageri, dacă este cazul;

20. documentația privind masa și centrajul;

21. planul de zbor operațional, dacă este cazul;

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

23. orice alte documente care pot fi relevante pentru zbor sau care sunt cerute de statele interesate de zbor.

▼M5

(b) Fără a aduce atingere dispozițiilor de la litera (a), pentru operațiuni în condiții de zbor la vedere (VFR) pe timp de zi cu alte aeronave decât cele motorizate complexe care decolează și aterizează pe același aerodrom sau loc de operare în 24 de ore sau care rămân în zona locală specificată în manualul de operațiuni, următoarele documente și informații pot fi însă reținute la respectivul aerodrom sau loc de operare:

▼B

1. certificatul de zgomot;

2. licența stațiilor radio ale aeronavei;

3. jurnalul de bord sau un document echivalent;

4. jurnalul tehnic al aeronavei;

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

6. informațiile meteorologice;

7. notificarea SCP și a încărcăturilor speciale, dacă este cazul; și

8. documentația privind masa și centrajul.

▼B

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

CAT.GEN.MPA.185 Informații păstrate la sol

(a) Operatorul trebuie să se asigure că, cel puțin pentru durata fiecărui zbor sau serii de zboruri:

1. informațiile relevante privind zborul și adecvate pentru tipul de operațiune se păstrează la sol;

2. informațiile sunt păstrate până când au fost copiate în locul unde vor fi arhivate; sau, în cazul în care acest lucru nu este posibil

3. aceleași informații se păstrează la bordul aeronavei, într-un recipient ignifug.

(b) Informațiile menționate la litera (a) de mai sus includ:

1. o copie după planul operațional de zbor, după caz;

2. copii ale părții (părților) relevante din jurnalul tehnic al aeronavei;

3. documentația NOTAM specifică rutei, dacă a fost editată în mod special de către operator;

4. documentația privind masa și centrajul, în cazul în care este cerută; și

5. notificarea încărcăturilor speciale.

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

La cererea unei persoane autorizate de o autoritate, comandantul trebuie să îi prezinte acesteia, într-o perioadă rezonabilă de timp de la primirea cererii, documentele care trebuie păstrate la bord.

▼M16

CAT.GEN.MPA.195 Tratarea înregistrărilor efectuate de înregistratoarele de zbor: păstrare, producere, protejare și utilizare

(a) După un accident, un incident grav sau un eveniment identificat de autoritatea responsabilă cu investigarea, operatorul unei aeronave trebuie să păstreze datele originale înregistrate de înregistratoarele de zbor timp de 60 de zile sau până la primirea unor dispoziții contrare din partea autorității responsabile cu investigarea.

(b) Operatorul trebuie să realizeze verificări și evaluări operaționale ale înregistrărilor pentru a asigura buna funcționare neîntreruptă a înregistratoarelor de zbor care trebuie să fie transportate la bord în conformitate cu prezentul regulament.

(c) Operatorul se asigură de păstrarea înregistrărilor parametrilor de zbor și ale mesajelor comunicărilor prin legături de date care trebuie înregistrate de înregistratoarele de zbor. Cu toate acestea, în scopul încercării și întreținerii acestor înregistratoare de zbor, se poate șterge, în momentul încercării, până la o oră din cel mai vechi material înregistrat.

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

▼M16

(e) Operatorul trebuie să pună la dispoziţie orice înregistrări efectuate de un înregistrator de zbor care au fost păstrate, dacă autoritatea competentă decide astfel.

(f) Fără a aduce atingere Regulamentului (UE) nr. 996/2010 și Regulamentului (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului ([1]):

1. Cu excepţia cazului în care se urmărește asigurarea bunei funcţionări a înregistratorului de zbor, înregistrările audio efectuate de un înregistrator de zbor nu sunt divulgate sau utilizate decât dacă se îndeplinesc toate condiţiile următoare:

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

(ii) toţi membrii echipajului și întregul personal de întreţinere implicat și-au dat acordul în prealabil;

(iii) aceste înregistrări audio sunt utilizate numai pentru menţinerea sau îmbunătăţirea siguranţei.

1a. Atunci când se inspectează înregistrările audio efectuate de înregistratorul de zbor pentru a se asigura buna funcţionare a înregistratorului de zbor, operatorul trebuie să protejeze confidenţialitatea acestor înregistrări audio și să se asigure că nu sunt divulgate sau folosite în alte scopuri decât pentru a asigura buna funcţionare a înregistratorului de zbor.

2. Parametrii de zbor sau mesajele comunicate prin legături de date înregistrate de un înregistrator de zbor nu se folosesc în alte scopuri decât pentru investigarea unui accident sau incident a cărui raportare este obligatorie, cu excepţia cazurilor în care aceste înregistrări îndeplinesc una dintre condiţiile următoare:

(i) sunt folosite de operator exclusiv în scopuri de navigabilitate sau de întreţinere;

(ii) sunt anonimizate;

(iii) sunt divulgate în cadrul unor proceduri securizate.

3. Cu excepţia cazului în care se urmărește asigurarea bunei funcţionări a înregistratorului de zbor, imaginile din compartimentul echipajului de zbor care sunt înregistrate de un înregistrator de zbor nu sunt divulgate sau utilizate decât dacă se îndeplinesc toate condiţiile următoare:

(i) există o procedură referitoare la tratarea acestor înregistrări de imagini;

(ii) toţi membrii echipajului și întregul personal de întreţinere implicat și-au dat acordul în prealabil;

(iii) aceste înregistrări de imagini sunt utilizate numai pentru menţinerea sau îmbunătăţirea siguranţei.

3a. Atunci când imaginile din compartimentul echipajului de zbor care sunt înregistrate de un înregistrator de zbor sunt inspectate pentru a se asigura buna funcţionare a înregistratorului de zbor:

(i) aceste imagini nu sunt divulgate sau utilizate în alte scopuri decât pentru a asigura buna funcţionare a înregistratorului de zbor;

(ii) dacă există probabilitatea ca în imagini să fie vizibile părţi ale corpului membrilor echipajului, operatorul trebuie să asigure confidenţialitatea acestor imagini.

([1]) Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 aprilie 2016 privind protecţia persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulaţie a acestor date și de abrogare a Directivei 95/46/CE (Regulamentul general privind protecţia datelor) (JO L 119, 4.5.2016, p. 1).

▼B

CAT.GEN.MPA.200 Transportul bunurilor periculoase

(a) Cu excepţia dispoziţiilor contrare conţinute în prezenta anexă, transportul bunurilor periculoase pe calea aerului se desfășoară în conformitate cu anexa 18 la Convenţia de la Chicago așa cum a fost modificată și detaliată ultima dată prin Instrucţiunile tehnice privind siguranţa transportului aerian al bunurilor periculoase (OACI Doc 9284-AN/905), incluzând orice alte adăugiri, anexe și rectificări.

(b) Bunurile periculoase pot fi transportate numai de către un operator autorizat în conformitate cu anexa V (partea SPA), cu excepţia cazului în care:

1. nu fac obiectul instrucţiunilor tehnice în conformitate cu partea 1 a instrucţiunilor menţionate; sau

2. sunt transportate de pasageri sau membri ai echipajului sau se află în bagaje, în conformitate cu partea 8 a instrucţiunilor tehnice.

(c) Un operator trebuie să instituie proceduri care să asigure luarea tuturor măsurilor rezonabile pentru prevenirea transportului neintenţionat de bunuri periculoase la bord.

(d) Operatorul pune la dispoziţia membrilor personalului informaţiile necesare care să le permită îndeplinirea responsabilităţilor, așa cum se prevede în instrucţiunile tehnice.

(e) În conformitate cu instrucţiunile tehnice, operatorul trebuie să raporteze fără întârziere autorităţii competente și autorităţii corespunzătoare a statului în care a avut loc evenimentul cazurile în care:

1. au loc incidente sau accidente legate de bunurile periculoase;

2. se descoperă bunuri periculoase nedeclarate sau declarate greșit în încărcătură sau poștă; sau

3. se găsesc bunuri periculoase care sunt transportate de pasageri sau de membri ai echipajului sau se află în bagajele acestora, în conformitate cu partea 8 a instrucţiunilor tehnice.

(f) Operatorul se asigură că pasagerii sunt informaţi în legătură cu bunurile periculoase în conformitate cu instrucţiunile tehnice.

(g) Operatorul se asigură că la punctele de acceptare a încărcăturii sunt disponibile afișe care oferă informaţii despre transportul bunurilor periculoase, conform prevederilor instrucţiunilor tehnice.

▼M8

CAT.GEN.MPA.205 Sistem de urmărire a aeronavelor – Avioane

(a) Până la 16 decembrie 2018, cel târziu, operatorul instituie și menţine, ca parte a sistemului de exercitare a controlului operaţional al zborurilor, un sistem de urmărire a aeronavelor, care include zborurile eligibile pentru litera (b) atunci când acestea sunt efectuate cu următoarele avioane:

1. avioane cu o MCTOM de peste de 27 000 kg și cu o MOPSC de peste 19 locuri pentru care s-a emis un certificat individual de navigabilitate înainte de 16 decembrie 2018, echipate cu o capacitate de a-și comunica poziţia adiţională pe lângă cea a transponderului radar secundar de supraveghere;

2. toate avioanele cu o MCTOM de mai mult de 27 000 kg și cu o MOPSC de peste 19 locuri pentru care s-a emis un certificat individual de navigabilitate la data de sau după 16 decembrie 2018; și

3. toate avioanele cu o MCTOM de mai mult de 45 500 kg și pentru care s-a emis un certificat individual de navigabilitate la data de sau după 16 decembrie 2018;

(b) zborurile vor fi urmărite de către operator de la decolare până la aterizare, cu excepţia cazurilor în care ruta planificată și devierile planificate sunt incluse integral în blocuri de spaţiu aerian în cazul în care:

▼M8

1. serviciul de supraveghere ATS este furnizat în mod normal și susținut de sisteme de supraveghere pentru controlul traficului aerian (ATC) care permit localizarea aeronavelor la intervale de timp cu o durată corespunzătoare; și

2. operatorul a furnizat datele de contact necesare furnizorilor de servicii de navigație aeriană competenți.

▼M15

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

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

1. toate avioanele cu o MCTOM mai mare de 27 000 kg și cu o MOPSC de peste 19 locuri al căror certificat de navigabilitate individual a fost obținut la 1 ianuarie 2023 sau după această dată;

2. toate avioanele cu o MCTOM mai mare de 45 500 kg al căror certificat de navigabilitate individual a fost obținut la 1 ianuarie 2023 sau după această dată.

▼M12

CAT.GEN.MPA.215 Program de sprijin

(a) Operatorul permite, facilitează și asigură accesul la un program de sprijin proactiv și nepunitiv care va asista și va sprijini echipajul de zbor în ceea ce privește recunoașterea, combaterea și depășirea oricărei probleme care ar putea afecta negativ abilitatea acestuia de a-și exercita în siguranță privilegiile acordate prin licențe. Se asigură un astfel de acces tuturor membrilor de echipaje de zbor.

(b) Fără a se aduce atingere legislației naționale aplicabile privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și libera circulație a acestor date, protecția confidențialității datelor este o condiție prealabilă pentru un program de sprijin eficace, deoarece încurajează utilizarea unui astfel de program și asigură integritatea acestuia.

▼M14

———————

▼B

SUBPARTEA B

PROCEDURI OPERAȚIONALE

SECȚIUNEA 1

Aeronave motorizate

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

(a) Operatorul se asigură că:

1. serviciile de trafic aerian (ATS) corespunzătoare spațiului aerian și reglementările aeronautice aplicabile sunt utilizate pentru toate zborurile ori de câte ori sunt disponibile;

2. instrucțiunile operaționale în timpul zborului care presupun o modificare a planului de zbor ATS sunt coordonate, dacă există posibilitatea, cu unitatea ATS corespunzătoare înainte de transmiterea către o aeronavă.

(b) Fără a aduce atingere dispozițiilor de la litera (a), folosirea ATS nu este necesară decât dacă este prevăzută în mod expres în cerințele referitoare la spațiul aerian pentru:

▼M5

1. operațiuni în condiții VFR pe timp de zi cu alte avioane decât cele motorizate complexe;

▼B

2. elicoptere cu o MCTOM de maximum 3 175 kg operate pe timp de zi și pe rute pe care se zboară după repere vizuale; sau

▼B

3. operaţiuni locale cu elicopterul,

cu condiţia ca măsurile privind serviciile de căutare și salvare să poată fi păstrate.

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

(a) Operatorul utilizează numai aerodromuri sau locuri de operare care sunt adecvate tipului (tipurilor) de aeronave și operaţiunii (operaţiunilor) în cauză.

(b) Utilizarea locurilor de operare se aplică doar:

▼M5

1. avioanelor diferite de cele motorizate complexe; și

▼B

2. elicopterelor.

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

(a) Folosirea unui aerodrom izolat ca aerodrom de destinaţie pentru avioane necesită aprobarea prealabilă din partea autorităţii competente.

(b) Un aerodrom izolat este aerodromul pentru care rezerva alternativă și finală de combustibil necesară pentru a ajunge la cel mai apropiat aerodrom de destinaţie adecvat depășește:

1. pentru avioanele cu motoare cu piston, combustibilul necesar pentru 45 minute de zbor, plus 15 % din timpul de zbor planificat la nivel de croazieră sau două ore, luându-se în considerare valoarea mai mică; sau

2. pentru avioanele cu motoare cu turbină, combustibilul necesar pentru 2 ore de zbor la un consum normal de croazieră deasupra aerodromului de destinaţie, 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, comunicaţii, raportare meteorologică, sisteme de navigaţie și servicii de urgenţă.

CAT.OP.MPA.110 Minimele de operare ale aerodromului

(a) Operatorul stabilește minime de operare ale aerodromului pentru fiecare aerodrom de plecare, de destinaţie sau de rezervă planificate pentru utilizare. Aceste minime nu trebuie să fie inferioare celor stabilite pentru astfel de aerodromuri de către statul în care se află aerodromul, cu excepţia cazului în care se obţine o aprobare expresă din partea statului respectiv. Orice adăugire specificată de autoritatea competentă se alătură minimelor.

(b) Folosirea unui afișaj centralizat situat în zona de monitorizare vizuală a zborului (HUD), a unui sistem de aterizare prin ghidare HUD (HUDLS) sau a unui sistem de vizualizare îmbunătăţită (EVS) poate permite desfășurarea de operaţiuni în condiţii de vizibilitate mai mică decât minimele de operare ale aerodromului respectiv, dacă sunt aprobate în conformitate cu SPA.LVO.

(c) La stabilirea minimelor de operare ale aerodromului, operatorul trebuie să ţină seama de următoarele:

1. tipul, performanţa și caracteristicile de manevrabilitate ale aeronavei;

2. componenţa, competenţa și experienţa echipajului de zbor;

3. dimensiunile și caracteristicile pistelor/zonelor de apropiere finală și de aterizare (FATO) care pot fi selectate în vederea utilizării;

4. caracterul adecvat și performanţa mijloacelor vizuale și nevizuale disponibile de la sol;

▼B

5. echipamentele disponibile la bordul aeronavei pentru navigație și/sau controlul traiectoriei de zbor în timpul decolării, apropierii, redresării, aterizării, decelerării și apropierii întrerupte;

6. pentru determinarea înălțimii de trecere a obstacolelor, obstacolele de pe suprafețele de apropiere, apropiere întreruptă și de urcare la decolare necesare pentru executarea procedurilor pentru situații neprevăzute;

7. altitudinea/înălțimea de trecere a obstacolelor pentru procedurile de apropiere instrumentală;

8. mijloacele de determinare și raportare ale condițiilor meteorologice; și

9. tehnica de zbor folosită pentru apropierea finală.

(d) Operatorul specifică metoda de determinare a minimelor de operare ale aerodromului în manualul de operațiuni.

(e) Minimele de operare pentru o procedură specifică de apropiere și de aterizare se folosesc numai dacă sunt îndeplinite cumulativ următoarele condiții:

1. echipamentele de la sol prezentate pe hartă necesare pentru procedura prevăzută sunt în funcțiune;

2. sistemele aeronavei necesare pentru tipul de apropiere sunt în funcțiune;

3. criteriile de performanță prevăzute pentru aeronavă sunt îndeplinite; și

4. echipajul este calificat corespunzător.

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

(a) Toate apropierile se efectuează ca apropieri stabilizate, cu excepția cazului în care autoritatea competentă aprobă o procedură diferită pentru o apropiere anume spre o pistă anume.

(b) Apropierile de nonprecizie

1. Toate apropierile de nonprecizie se efectuează conform tehnicii de apropiere finală prin coborâre continuă (CDFA).

2. Fără a aduce atingere punctului 1, se poate utiliza o tehnică de apropiere diferită pentru o combinație apropiere/pistă anume dacă este aprobată de autoritatea competentă. În astfel de cazuri, vizibilitatea în lungul pistei (RVR) minimă aplicabilă:

(i) crește cu 200 m pentru avioanele de categoria A și B și cu 400 m pentru avioanele de categoria C și D; sau

(ii) pentru aerodromurile unde există un interes public de a menține operațiunile curente, iar tehnica CDFA nu poate fi aplicată, se stabilește și se revizuiește în mod regulat de către autoritatea competentă, ținând seama de experiența operatorului, de programul de pregătire și de calificarea echipajului de zbor.

▼M9

_____

▼B

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

(a) Operatorul trebuie să se asigure că se utilizează procedurile instrumentale de plecare și de apropiere stabilite de statul pe teritoriul căruia se află aerodromul.

▼B

(b) Fără a aduce atingere literei (a), un comandant poate accepta o autorizare din partea ATC pentru a devia de la o rută de plecare sau de sosire publicată, cu condiția să fie îndeplinite criteriile de trecere a obstacolelor și să se țină seama în totalitate de condițiile de operare. În orice caz, apropierea finală trebuie să fie efectuată vizual sau în conformitate cu procedurile stabilite de apropiere instrumentală.

(c) Fără a aduce atingere literei (a), operatorul poate utiliza proceduri diferite de cele menționate la litera (a) cu condiția să fi fost aprobate de statul în care se află aerodromul și să fi fost specificate în manualul de operațiuni.

▼M9

CAT.OP.MPA.126 Navigația bazată pe performanțe

Operatorul se asigură că, atunci când navigația bazată pe performanțe (PBN) este necesară pentru ruta sau procedura de zbor:

(a) specificația de navigație PBN relevantă este precizată în AFM sau în alt document care a fost aprobat de autoritatea de certificare în cadrul unei evaluări a navigabilității sau care se bazează pe o astfel de aprobare și

(b) aeronava este operată în conformitate cu specificația de navigație și cu limitările relevante indicate în AFM sau în celălalt document menționat mai sus.

▼B

CAT.OP.MPA.130 Proceduri de reducere a zgomotului – avioane

▼M5

(a) Cu excepția operațiunilor în condiții VFR pe alte avioane decât cele motorizate complexe, operatorul stabilește proceduri operaționale corespunzătoare de plecare și de sosire/apropiere pentru fiecare tip de avion ținând seama de nevoia de a reduce la minimum efectele zgomotului aeronavelor.

▼B

(b) Procedurile trebuie:

1. să asigure prioritatea siguranței în raport cu reducerea zgomotului; și

2. să se poată utiliza simplu și în siguranță, fără a mări semnificativ volumul de muncă al echipajului pe durata fazelor critice ale zborului.

CAT.OP.MPA.131 Proceduri de reducere a zgomotului – elicoptere

(a) Operatorul se asigură că procedurile de decolare și aterizare iau în considerare nevoia de a reduce la minimum efectele zgomotului elicopterelor.

(b) Procedurile trebuie:

1. să asigure prioritatea siguranței în raport cu reducerea zgomotului; și

2. să se poată utiliza simplu și în siguranță, fără a mări semnificativ volumul de muncă al echipajului pe durata fazelor critice ale zborului.

CAT.OP.MPA.135 Rute și zone de operare – dispoziții generale

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

▼M9

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

▼B

2. performanțele aeronavei permit conformarea cu cerințele privind altitudinea minimă de zbor;

3. echipamentele aeronavei îndeplinesc cerinţele minime pentru operaţiunea prevăzută; și

4. sunt disponibile hărţi și planuri adecvate.

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

▼M5

(c) Litera (a) punctul 1 nu se aplică operaţiunilor în condiţii VFR pe timp de zi cu alte aeronave decât cele motorizate complexe care decolează și aterizează pe același aerodrom sau loc de operare.

▼M10

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

Cu excepţia cazului în care dispune de aprobare din partea autorității competente în conformitate cu anexa V (partea SPA) subpartea L – OPERAŢIUNI CU AVIOANE MONOMOTOR CU TURBINĂ PE TIMP DE NOAPTE SAU ÎN CONDIŢII IMC (SET-IMC), operatorul se asigură că operaţiunile cu avioane monomotor se desfășoară doar pe rute sau în zone în care există suprafeţe care permit executarea în siguranţă a unei aterizări forţate.

▼B

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

Operatorul se asigură că:

(a) pentru elicoptere operate în clasa de performanţă 3, sunt disponibile suprafeţe care permit executarea în siguranţă a unei aterizări forţate, cu excepţia cazului în care elicopterul dispune de o aprobare pentru operaţiuni în conformitate cu punctul CAT.POL.H.420;

(b) pentru elicoptere operate în clasa de performanţă 3 care desfășoară operaţiuni de „tranzit de coastă”, manualul de operaţiuni cuprinde proceduri care asigură că lăţimea coridorului de coastă și echipamentele transportate sunt corespunzătoare condiţiilor predominante la momentul respectiv.

CAT.OP.MPA.140 Distanţa maximă faţă de un aerodrom adecvat pentru avioane bimotoare fără aprobare ETOPS

▼M16

(a) Cu excepţia cazului în care a primit aprobare de la autoritatea competentă în conformitate cu anexa V subpartea F (partea SPA), operatorul nu exploatează un avion bimotor pe o rută care conţine un punct aflat faţă de un aerodrom adecvat, în condiţii standard în atmosferă calmă, la o distanţă mai mare decât distanţa adecvată pentru tipul de avion în cauză dintre următoarele:

1. pentru avioanele din clasa de performanţă A cu o configuraţie maximă operaţională a locurilor pentru pasageri (MOPSC) de 20 de locuri sau mai multe, distanţa parcursă în 60 de minute la viteza de croazieră cu un motor inoperant (OEI) determinată în conformitate cu litera (b);

2. pentru avioanele din clasa de performanţă A cu MOPSC de 19 locuri sau mai puţine, distanţa parcursă în 120 de minute sau, sub rezerva aprobării de către autoritatea competentă, în maximum 180 de minute pentru avioanele cu turboreactoare, la viteza de croazieră cu OEI determinată în conformitate cu litera (b);

▼M16

3. pentru avioanele din clasa de performanţă B sau C, distanţa cea mai mică dintre următoarele:

(i) distanţa parcursă în 120 de minute la viteza de croazieră cu OEI determinată în conformitate cu litera (b);

(ii) 300 NM.

▼B

(b) Operatorul determină o viteză pentru calculul distanţei maxime până la un aerodrom adecvat pentru fiecare tip sau variantă de avion bimotor pe care îl exploatează, fără să depășească V_{MO} (viteza maximă de operare), pe baza vitezei reale faţă de aer pe care avionul o poate menţine cu un motor inoperant.

(c) Operatorul trebuie să includă în manualul de operaţiuni următoarele date, specifice pentru fiecare tip sau variantă:

1. valoarea determinată a vitezei de croazieră cu OEI; și

2. valoarea determinată a distanţei maxime faţă de un aerodrom adecvat.

▼M16

(d) Pentru a obţine aprobarea menţionată la litera (a) punctul 2, operatorul trebuie să facă dovada că:

1. au fost stabilite proceduri pentru planificarea și expedierea zborului;

2. au fost elaborate și incluse în programul de întreţinere a aeronavei al operatorului, în conformitate cu anexa I (partea M) la Regulamentul (UE) nr. 1321/2014, instrucţiuni și proceduri de întreţinere specifice pentru a asigura nivelurile preconizate de menţinere a navigabilităţii și de fiabilitate a avionului și a motoarelor acestuia, inclusiv:

(i) un program privind consumul de ulei de motor;

(ii) un program de monitorizare a stării motorului.

▼B

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

(a) Operatorul stabilește pentru toate segmentele de rută care urmează a fi parcurse în zbor:

1. altitudinile minime de zbor care să asigure distanţa necesară pentru depășirea solului, ţinând seama de cerinţele din subpartea C; 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 operator sunt diferite de cele stabilite de un stat survolat, 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 fiecare aeronavă are la bord suficient combustibil pentru operaţiunea planificată și rezerve pentru acoperirea devierilor de la operaţiunea planificată. Politica de combustibil și orice modificare a acesteia necesită aprobarea prealabilă a autorităţii competente.

▼B

(b) Operatorul se asigură că planificarea zborurilor se bazează cel puţin pe:

1. proceduri cuprinse în manualul de operaţiuni și:

(i) datele furnizate de producătorul aeronavei; sau

(ii) datele actuale specifice pentru aeronavă, obţinute pe baza unui sistem de monitorizare a consumului de combustibil;

și

2. condiţiile de operare în care urmează să se desfășoare zborul, inclusiv:

(i) datele privind consumul de combustibil al aeronavei;

(ii) masele anticipate;

(iii) condiţiile meteorologice prevăzute; și

(iv) procedurile și restricţiile furnizorului (furnizorilor) de servicii de navigaţie aeriană.

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

1. combustibilul pentru rulajul la sol;

2. combustibilul pentru zborul pe rută;

3. combustibilul de rezervă care cuprinde:

(i) rezerva operaţională de combustibil;

(ii) combustibilul alternativ, în cazul în care este necesar un aerodrom de rezervă la destinaţie;

(iii) rezerva finală de combustibil; și

(iv) combustibilul adiţional, dacă este necesar pentru tipul de operaţiune 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 pe o rută sau către un aerodrom de destinaţie diferit de cel planificat iniţial sunt incluse:

1. combustibilul pentru segmentul de rută rămas; și

2. combustibilul de rezervă care cuprinde:

(i) rezerva operaţională de combustibil;

(ii) combustibilul alternativ, în cazul în care este necesar un aerodrom de rezervă la destinaţie;

(iii) rezerva finală de combustibil; și

(iv) combustibilul adiţional, dacă este necesar pentru tipul de operaţiune în cauză;

și

3. combustibilul suplimentar, dacă este cerut de comandant.

▼B

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

(a) Fără a aduce atingere dispozițiilor de la punctul CAT.OP.MPA.150 literele (b)-(d), pentru operațiunile cu avioane din clasa de performanță B operatorul se asigură că în calculul combustibilului utilizabil pentru un zbor, efectuat înainte de începerea zborului, sunt incluse:

(i) combustibilul pentru rulajul la sol, în cazul în care cantitatea este semnificativă;

(ii) combustibilul pentru zborul pe rută;

(iii) combustibilul de rezervă care cuprinde:

(A) rezerva operațională de combustibil care nu reprezintă mai puțin de 5 % din combustibilul planificat pentru zborul pe rută sau, în cazul unei replanificări în timpul zborului, 5 % din combustibilul pentru segmentul de rută rămas; și

(B) rezerva finală de combustibil necesară pentru a zbura o perioadă suplimentară de 45 de minute, în cazul motoarelor cu piston, sau de 30 de minute, în cazul motoarelor cu turbină;

(iv) combustibilul alternativ necesar pentru a ajunge la un aerodrom de rezervă la destinație via aerodromul de destinație, în cazul în care este necesar un aerodrom de rezervă la destinație; și

(v) combustibilul suplimentar, dacă este specificat de comandant.

▼M4

(a1) Fără a aduce atingere secțiunii CAT.OP.MPA.150 literele (b)-(d), pentru operațiunile cu avioane ELA2, în condiții VFR pe timp de zi, care decolează sau aterizează pe același aerodrom sau loc de operare, operatorul indică, în manualul de operațiuni, rezerva finală minimă de combustibil. Această rezervă finală minimă de combustibil nu trebuie să fie mai mică decât cantitatea necesară efectuării unui zbor de 45 de minute.

▼B

(b) Fără a aduce atingere dispozițiilor de la punctul CAT.OP.MPA.150 literele (b)-(d), pentru elicoptere cu o MCTOM de 3 175 kg sau mai puțin, pe timp de zi, pe rute pe care se zboară după repere vizuale sau în operațiuni locale cu elicopterul, politica de combustibil garantează că, la încheierea zborului sau a seriei de zboruri, rezerva finală de combustibil este cel puțin egală cu cantitatea suficientă pentru:

1. 30 de minute timp de zbor la o viteză normală de croazieră; sau

2. 20 de minute timp de zbor la o viteză normală de croazieră când se operează într-o zonă care oferă locuri de aterizare de rezervă continue și adecvate.

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

(a) Atunci când sunt transportate în zbor, persoanele care necesită condiții, asistență și/sau dispozitive speciale sunt considerate SCP, inclusiv cel puțin:

1. persoane cu mobilitate redusă (PRM) care, fără a aduce atingere Regulamentului (CE) nr. 1107/2006, sunt reprezentate de orice persoană a cărei mobilitate este redusă din cauza unui handicap fizic, senzorial sau locomotor, permanent sau temporar, a unui handicap sau deficiențe de intelect sau din orice altă cauză de handicap sau din cauza vârstei;

2. copii de vârstă mică sau copii neînsoțiți; și

3. deportați, pasageri inadmisibili sau prizonieri în custodie.

(b) SCP sunt transportați în condiții care să asigure siguranța aeronavei și a ocupanților acesteia în conformitate cu procedurile instituite de operator.

▼B

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

1. împiedica membrii echipajului să își execute sarcinile;

2. obstrucționa accesul la echipamentele de urgență; sau

3. împiedica evacuarea de urgență a aeronavei.

(d) Comandantul trebuie informat în prealabil dacă la bord urmează să fie transportați SCP.

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

Operatorul instituie proceduri pentru a se asigura că:

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

(b) toate bagajele și mărfurile aflate la bord care, dacă s-ar deplasa de la locurile lor, ar putea produce răni sau daune sau ar putea să blocheze coridoarele de trecere și ieșirile sunt depozitate astfel încât să se prevină mișcarea lor.

CAT.OP.MPA.165 Locurile pasagerilor

Operatorul stabilește proceduri prin care să asigure că pasagerii sunt așezați în așa fel încât, în cazul în care se impune o evacuare de urgență, aceștia pot contribui cel mai bine la evacuarea aeronavei și nu împiedică desfășurarea acestei acțiuni.

CAT.OP.MPA.170 Informarea pasagerilor

Operatorul trebuie să se asigure că:

(a) pasagerii sunt informați și li se fac demonstrații cu privire la siguranță astfel încât să le fie facilitată executarea procedurilor aplicabile în eventualitatea unei urgențe; și

▼M15

(b) pasagerilor li se pune la dispoziție un pliant cu informații de siguranță în care sunt date instrucțiuni sub formă de pictograme ce indică modul de funcționare a echipamentelor de siguranță și de urgență și ieșirile de urgență pe care pasagerii le-ar putea folosi.

▼B

CAT.OP.MPA.175 Pregătirea zborului

(a) Pentru fiecare zbor avut în vedere, se realizează un plan de zbor operațional, pe baza caracteristicilor de performanță ale aeronavei, a altor limitări de operare și a condițiilor relevante previzibile pe ruta care trebuie urmată și pe aerodromurile/locurile de operare în cauză.

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

1. pot fi respectate toate elementele prevăzute la punctul 2a.3 din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008 cu privire la navigabilitatea și înmatricularea aeronavelor, instrumentelor și echipamentelor, masa și centrajul, amplasarea centrului de gravitate (CG), bagaje și mărfuri, precum și limitările de operare ale aeronavei;

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

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

4. documentele, informațiile suplimentare și formularele care trebuie să fie disponibile conform CAT.GEN.MPA.180 se află la bord;

▼B

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

▼M9

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

▼B

7. prevederile din manualul de operațiuni referitoare la necesarul de combustibil, ulei și oxigen, altitudinile minime de siguranţă, minimele de operare pe aerodrom și disponibilitatea aerodromurilor de rezervă, după caz, pot fi respectate în cazul zborului planificat;

▼M9

7a. orice bază de date de navigaţie necesară pentru navigația bazată pe performanţe este corespunzătoare și actuală; și

▼B

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:

▼M5

1. alte avioane decât cele motorizate complexe care decolează și aterizează pe același aerodrom sau loc de operare; sau

▼B

2. elicoptere cu o MCTOM de 3 175 kg sau mai puțin, pe timp de zi, pe rute pe care se zboară după repere vizuale într-o zonă locală, după cum se specifică în manualul de operațiuni.

CAT.OP.MPA.180 Selectarea aerodromurilor – avioane

▼M10

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

1. pentru avioanele bimotoare:

(i) o oră timp de zbor la viteza de croazieră cu OEI, în conformitate cu AFM, în condiții standard în atmosferă calmă, pe baza masei efective la decolare; sau

(ii) timpul de deviere ETOPS aprobat în conformitate cu anexa V (partea SPA) subpartea F, sub rezerva oricărei restricții impuse de MEL, până la maximum 2 ore, la viteza de croazieră cu OEI, în conformitate cu AFM, în condiții standard în atmosferă calmă, pe baza masei efective la decolare;

2. pentru avioanele cu trei sau patru motoare, 2 ore timp de zbor, la viteza de croazieră cu OEI, în conformitate cu AFM, în condiții standard în atmosferă calmă, pe baza masei efective la decolare;

▼M10

3. pentru operațiunile aprobate în conformitate cu anexa V (partea SPA) subpartea L – OPERAȚIUNI CU AVIOANE MONOMOTOR CU TURBINĂ PE TIMP DE NOAPTE SAU ÎN CONDIȚII IMC (SET-IMC), 30 de minute timp de zbor la viteza normală de croazieră în condiții de atmosferă calmă, pe baza masei efective la decolare.

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

▼B

(b) Operatorul trebuie să selecteze cel puțin un aerodrom de rezervă la destinație pentru fiecare zbor IFR, cu excepția situațiilor în care 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 punctul CAT.OP.MPA.150 litera (d), timpul de zbor rămas până la 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 ora estimată de sosire la aerodromul de destinație, plafonul va fi la cel puțin 2 000 ft sau înălțimea de apropiere cu manevre la vedere (*circling*) de + 500 ft, luându-se în considerare valoarea mai mare, iar vizibilitatea la sol va fi de cel puțin 5 km.

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

1. 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 ora estimată de sosire, condițiile meteorologice vor fi sub minimele aplicabile pentru planificarea zborului; sau

2. nu sunt disponibile informații meteorologice.

(d) Operatorul trebuie să specifice în planul de zbor operațional aerodromul sau aerodromurile de rezervă necesare.

▼M9

CAT.OP.MPA.181 Selectarea aerodromurilor și a locurilor de operare – elicoptere

(a) Pentru zboruri în condiții meteorologice de zbor instrumental (IMC), comandantul selectează un aerodrom de rezervă la decolare, aflat la cel mult o oră de timp de zbor la viteza normală de croazieră, în caz că întoarcerea la locul de plecare nu ar fi posibilă din motive meteorologice.

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

1. pentru un zbor către orice altă destinație pe uscat, durata zborului și condițiile meteorologice predominante fac ca, la ora estimată de sosire la locul de aterizare avut în vedere, să fie posibile o apropiere și o aterizare în condiții meteorologice de zbor la vedere (VMC); sau

2. locul avut în vedere pentru aterizare este izolat și nu este disponibil niciun aerodrom de rezervă; în acest caz, se stabilește un punct de la care întoarcerea nu mai este posibilă (PNR).

(c) Operatorul selectează două aerodromuri de rezervă la destinație atunci când:

▼M9

1. buletinele și/sau prognozele meteorologice corespunzătoare pentru aerodromul de destinație indică faptul că, în perioada care începe cu o oră înainte și se termină la o oră după ora estimată de sosire, condițiile meteorologice vor fi sub minimele aplicabile pentru planificarea zborului; sau

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

(d) Operatorul specifică orice aerodrom sau aerodromuri de rezervă necesare în planul de zbor operațional.

CAT.OP.MPA.182 Aerodromuri de destinație – operațiuni de apropiere instrumentală

Operatorul trebuie să se asigure că sunt disponibile mijloace suficiente pentru navigare și pentru aterizarea la aerodromul de destinație sau la orice aerodrom de rezervă la destinație în cazul pierderii de capacitate pentru apropierea și aterizarea avute în vedere.

▼B

CAT.OP.MPA.185 Minime pentru planificarea zborurilor IFR – avioane

(a) *Minime pentru planificarea zborurilor pentru un aerodrom de rezervă la decolare*

Operatorul nu selectează un aerodrom ca aerodrom de rezervă la 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 ora estimată de sosire la aerodrom, condițiile meteorologice vor fi conforme cu minimele aplicabile pentru aterizare în conformitate cu punctul CAT.OP.MPA.110 sau superioare acestora. Plafonul este luat în considerare atunci când singurele operațiuni de apropiere disponibile sunt cele de nonprecizie (NPA) și/sau cu manevre la vedere. Trebuie să se ia în considerare orice limitare legată de operațiunile cu OEI.

(b) *Minime pentru planificarea zborurilor pentru un aerodrom de destinație altul decât un aerodrom de destinație izolat*

Operatorul selectează aerodromul de destinație numai atunci când:

1. rapoartele și/sau prognozele meteorologice corespunzătoare indică faptul că, în perioada care începe cu 1 oră înainte și se termină cu 1 oră după ora estimată de sosire la aerodrom, condițiile meteorologice vor fi conforme cu minimele aplicabile pentru planificarea zborului sau superioare acestora după cum urmează:

   (i) RVR/vizibilitate (VIS) specificate în conformitate cu CAT.OP.MPA.110; și

   (ii) pentru o operațiune NPA sau cu manevre la vedere, plafonul este egal sau superior MDH;

   sau

2. se selectează două aerodromuri de rezervă la destinație.

(c) *Minime pentru planificarea zborurilor pentru un aerodrom de rezervă la destinație, un aerodrom izolat, un aerodrom de rezervă pe rută pentru combustibil (ERA pentru combustibil), un 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 ora estimată de sosire la aerodrom, condițiile meteorologice vor fi conforme cu minimele pentru planificarea zborului din tabelul 1 sau superioare acestora.

▼B

Tabelul 1

Minime pentru planificarea zborurilor

Aerodrom de rezervă la destinaţie, aerodrom de destinaţie izolat, aerodrom ERA pentru combustibil și aerodrom ERA

Tipul de apropiere	Minime pentru planificare
CAT II și III	RVR CAT I
CAT I	RVR/VIS NPA Plafonul este egal sau superior MDH
Apropierea de nonprecizie	RVR/VIS NPA + 1 000 m Plafonul este egal sau superior MDH + 200 ft
Apropiere cu manevre la vedere	Apropiere cu manevre la vedere

CAT.OP.MPA.186 Minime pentru planificarea zborurilor IFR – elicoptere

(a) *Minime pentru planificarea zborurilor pentru aerodromul (aerodromurile) de rezervă la decolare*

Operatorul nu selectează un aerodrom sau o zonă de aterizare ca aerodrom de rezervă la 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 ora estimată de sosire la aerodromul de rezervă la decolare, condiţiile 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 operaţiuni de apropiere disponibile sunt operaţiunile NPA. Trebuie să se ia în considerare orice limitare legată de operaţiunile cu OEI.

(b) *Minime pentru planificarea zborurilor pentru aerodromul de destinaţie și aerodromul (aerodromurile) de rezervă la destinaţie*

Operatorul nu selectează aerodromul de destinaţie și/sau aerodromul (aerodromurile) de rezervă la destinaţie 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 ora estimată de sosire la aerodrom sau la locul de operare, condiţiile meteorologice vor fi conforme cu minimele aplicabile pentru planificarea zborurilor sau superioare acestora, după cum urmează:

1. cu excepţia cazului prevăzut la punctul CAT.OP.MPA.181 litera (d), minimele pentru planificarea zborurilor pentru un aerodrom de destinaţie sunt:

   (i) RVR/VIS specificate în conformitate cu CAT.OP.MPA.110; și

   (ii) pentru operaţiuni NPA, un plafon egal sau superior MDH;

2. minimele pentru planificarea zborurilor pentru aerodromul (aerodromurile) de rezervă la destinaţie sunt cele indicate în tabelul 1.

Tabelul 1

Minimele pentru planificarea zborurilor pentru aerodromul de rezervă la destinaţie

Tipul de apropiere	Minime pentru planificare
CAT II și III	RVR CAT I

▼B

Tipul de apropiere	Minime pentru planificare
CAT I	Vizibilitate CAT I + 200 ft/400 m
Apropierea de nonprecizie	RVR/VIS NPA + 400 m Plafonul este egal sau superior MDH + 200 ft

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

(a) Dacă nu se prezintă un plan de zbor ATS deoarece nu este impus de regulile aerului, se păstrează informații adecvate pentru a permite activarea serviciilor de alertă în caz de nevoie.

(b) Dacă se operează dintr-un loc în care prezentarea unui plan de zbor ATS este imposibilă, acest plan 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 timp ce pasagerii se află la bord

(a) Nicio aeronavă nu este supusă realimentării/extragerii combustibilului de aviație, a combustibilului de tip fracțiune largă sau a unui amestec din aceste tipuri de combustibil în timp ce pasagerii se îmbarcă, se află la bord sau debarcă.

(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 Alimentarea/extragerea combustibilului de tip fracțiune largă

Alimentarea/extragerea combustibilului de tip fracțiune largă are loc numai dacă operatorul a stabilit proceduri adecvate ținând seama de riscul ridicat al utilizării combustibilului de tip fracțiune largă.

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

Procedurile de împingere și tractare specificate de operator trebuie derulate în conformitate cu standardele și procedurile aviatice stabilite.

CAT.OP.MPA.210 Membrii echipajului la posturi

(a) *Membrii echipajului de zbor*

1. În timpul decolării și aterizării, fiecare membru al echipajului de zbor care trebuie să fie prezent în compartimentul echipajului de zbor trebuie să se afle la postul său.

2. În timpul tuturor celorlalte faze ale zborului, fiecare membru al echipajului de zbor care trebuie să fie prezent în compartimentul echipajului de zbor trebuie să rămână la postul său, cu excepția situației în care absența sa este necesară pentru îndeplinirea unor sarcini legate de operațiunea respectivă sau pentru necesități fiziologice, cu condiția ca cel puțin un pilot calificat în mod corespunzător să rămână la comenzile aeronavei în orice moment.

3. În timpul tuturor fazelor zborului, fiecare membru al echipajului de zbor care trebuie să fie prezent în compartimentul echipajului de zbor trebuie să rămână în stare de alertă. În cazul în care apare o stare de lipsă de atenție, trebuie să se ia măsuri de remediere a acestei situații. În cazul în care apare o stare de oboseală neașteptată, se poate utiliza o procedură de odihnă controlată, organizată de comandant, atunci când volumul de muncă permite acest lucru. În acest caz, perioada de odihnă controlată nu se consideră ca fiind parte a unei perioade de odihnă în vederea calculării limitărilor timpului de zbor, nici nu se utilizează pentru a justifica o prelungire a perioadei de serviciu.

▼B

(b) *Membrii echipajului de cabină*

În timpul fazelor critice ale zborului, fiecare membru al echipajului de cabină trebuie să rămână la postul său și să nu efectueze alte activități în afara celor necesare operării aeronavei în condiţii de siguranţă.

CAT.OP.MPA.215 Folosirea căștii – avioane

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

1. la sol:

(i) când se primește autorizarea de plecare din partea ATC prin intermediul comunicaţiilor vocale; și

(ii) când motoarele sunt pornite;

2. în zbor:

(i) sub altitudinea de tranziţie; sau

(ii) 10 000 ft, luându-se în considerare valoarea mai mare;

și

3. ori de câte ori comandantul consideră că este necesar.

(b) În condiţiile enumerate la litera (a) de mai sus, microfonul cu braţ sau dispozitivul echivalent trebuie să fie într-o poziţie care să permită utilizarea sa pentru comunicaţii radio bidirecţionale.

CAT.OP.MPA.216 Folosirea căștii – elicoptere

Fiecare membru al echipajului de zbor care trebuie să fie prezent în compartimentul pentru echipajul de zbor poartă o cască cu microfon sau un dispozitiv echivalent și o/îl folosește ca dispozitiv principal pentru comunicarea cu ATS.

CAT.OP.MPA.220 Mijloace de asistenţă pentru evacuarea de urgenţă

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

CAT.OP.MPA.225 Scaunele, centurile de siguranţă și sisteme de reţinere

(a) *Membrii echipajului*

1. În timpul decolării și aterizării și ori de câte ori comandantul consideră că este necesar din motive de siguranţă, fiecare membru al echipajului este asigurat în mod corespunzător cu toate centurile și sistemele de reţinere prevăzute.

2. În timpul altor faze ale zborului, fiecare membru al echipajului de zbor prezent în compartimentul echipajului de zbor trebuie să păstreze centura de siguranţă cuplată atunci când se află la postul său.

(b) *Pasageri*

1. Înainte de decolare și aterizare și în timpul rulajului la sol, precum și ori de câte ori se consideră necesar din motive de siguranţă, comandantul trebuie să se asigure că fiecare pasager aflat la bord este așezat pe locul său sau ocupă cușeta sa, cu centura de siguranţă sau sistemul de reţinere cuplat în mod corespunzător.

▼B

2. Operatorul trebuie să dispună ca ocuparea unui scaun al aeronavei de către mai mult de o persoană să fie permisă numai pe anumite scaune. Comandantul se asigură că ocuparea unui scaun de către mai mult de o persoană este permisă numai pentru un adult și un copil de vârstă mică care este asigurat în mod corespunzător cu o centură suplimentară ventrală sau cu alt dispozitiv de siguranță.

CAT.OP.MPA.230 Asigurarea compartimentului pentru pasageri și a bucătăriei (bucătăriilor)

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

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

CAT.OP.MPA.235 Veste de salvare – elicoptere

Operatorul trebuie să instituie proceduri pentru a se asigura că, la exploatarea unui elicopter deasupra întinderilor de apă în clasa de performanță 3, durata zborului și condițiile de zbor sunt luate în considerare înainte de a decide purtarea vestelor de salvare de către toți ocupanții.

CAT.OP.MPA.240 Fumatul la bord

Comandantul nu permite fumatul la bord:

(a) ori de câte ori se consideră că este necesar din motive de siguranță;

(b) pe durata alimentării cu combustibil și a extragerii combustibilului din aeronavă;

(c) atâta timp cât aeronava se află pe sol, cu excepția cazului în care operatorul a instituit proceduri pentru reducerea riscurilor pe durata operațiunilor la sol;

(d) în afara zonelor desemnate pentru fumat, pe culoarul (culoarele) de trecere și în toaletă (toalete);

(e) în compartimentele de marfă și/sau în alte zone în care se transportă mărfuri care nu sunt depozitate în recipiente rezistente la foc sau acoperite cu materiale textile rezistente la foc; și

(f) în acele zone ale compartimentului pentru pasageri în care se furnizează oxigen.

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

(a) În cazul zborurilor IFR, comandantul:

1. inițiază decolarea; sau

2. continuă zborul dincolo de punctul de la care se aplică un plan de zbor ATS revizuit în cazul unei replanificări în timpul zborului, numai atunci când

sunt disponibile informații care indică faptul că, la momentul sosirii, condițiile meteorologice prevăzute la aerodromul (aerodromurile) de destinație și/sau de rezervă necesar(e) sunt conforme cu minimele de planificare a zborului sau superioare acestora.

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

▼B

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

CAT.OP.MPA.246 Condiții meteorologice – avioane

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

(a) punctul de decizie, dacă se folosește procedura pentru rezerva operațională de combustibil redusă (RCF); sau

(b) punctul predeterminat, dacă se folosește procedura punctului predeterminat (PDP),

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

CAT.OP.MPA.247 Condiții meteorologice – elicoptere

În plus față de dispozițiile de la punctul CAT.OP.MPA.245:

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

▼M9

_____

▼B

(c) Zborul cu elicoptere către o helipunte sau o FATO supraînălțată se efectuează numai când viteza medie a vântului la helipunte sau FATO supraînălțată este raportată ca fiind sub 60 de noduri.

CAT.OP.MPA.250 Gheață și alți contaminanți – proceduri la sol

(a) Operatorul stabilește proceduri care trebuie urmate în cazul în care sunt necesare operațiuni de dejivrare și antijivraj la sol și inspecții conexe ale aeronavei pentru a permite operarea în siguranță a acesteia.

(b) Comandantul nu trebuie să inițieze decolarea aeronavei decât atunci când aeronava este curățată de orice depunere care ar putea afecta negativ performanța sau posibilitatea de control a aeronavei, cu excepția cazurilor permise la litera (a) și în conformitate cu AFM.

CAT.OP.MPA.255 Gheață și alți contaminanți – proceduri în zbor

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

(b) Comandantul nu începe zborul și nici nu zboară intenționat în condiții de jivraj probabile sau certe decât în cazul în care aeronava este certificată și echipată pentru a face față unor astfel de condiții.

(c) Dacă jivrajul depășește intensitatea pentru care aeronava este certificată sau dacă o aeronavă necertificată pentru zbor în condiții cunoscute de jivraj se confruntă cu condiții de jivraj, comandantul părăsește fără întârziere zona cu condiții de jivraj, print-o modificare de nivel și/sau rută, declarând, dacă este necesar, o urgență la ATC.

▼B

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

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

CAT.OP.MPA.265 Condiții de decolare

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

(a) în conformitate cu informațiile de care dispune, condițiile meteorologice la aerodrom sau pe locul de operare și starea pistei sau a FATO care urmează să fie utilizată nu ar putea împiedica decolarea și plecarea în siguranță; și

(b) vor fi respectate minimele de operare stabilite ale aerodromului.

CAT.OP.MPA.270 Altitudinile minime de zbor

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

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

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

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

Operatorul se asigură că atunci când transportă pasageri sau mărfuri, nu se simulează:

(a) situații anormale sau de urgență care necesită aplicarea procedurilor pentru situații anormale și de urgență; sau

(b) zborul în condiții IMC prin mijloace artificiale.

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

Operatorul stabilește o procedură prin care să asigure, în timpul zborului, efectuarea de verificări ale combustibilului și managementul combustibilului în conformitate cu criteriile prezentate în continuare.

(a) *Verificări ale combustibilului în zbor*

1. Comandantul trebuie să se asigure că în timpul zborului se efectuează verificări ale combustibilului la intervale regulate. Combustibilul utilizabil rămas trebuie înregistrat și evaluat pentru:

   (i) a compara consumul real cu cel planificat;

   (ii) a verifica dacă există suficient combustibil utilizabil rămas pentru finalizarea zborului, în conformitate cu litera (b); și

   (iii) a determina cantitatea estimată de combustibil utilizabil rămasă la sosirea 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 estimată de combustibil utilizabil rămasă la sosirea la aerodromul de destinație să nu fie mai mică decât:

▼B

(i) cantitatea de combustibil alternativ necesară plus rezerva finală de combustibil; sau

(ii) rezerva finală de combustibil, dacă nu este necesar un aerodrom de rezervă.

2. În cazul în care, în urma unei verificări a combustibilului în zbor, cantitatea estimată de combustibil utilizabil rămasă la sosirea la aerodromul de destinație este mai mică decât:

(i) combustibilul alternativ necesar plus rezerva finală de combustibil, comandantul trebuie să țină seama de condițiile de trafic și de operare predominante de la aerodromul de destinație, de la aerodromul de rezervă la destinație și de la orice 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 cel puțin egală cu rezerva finală de combustibil; 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 cel puțin egală cu rezerva finală de combustibil.

3. Comandantul declară stare 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 egal cantitativ cu suma dintre:

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

(B) rezerva operațională de combustibil care reprezintă 5 % din combustibilul pentru zborul pe rută de la punctul de decizie la aerodromul de destinație 1;

(C) combustibilul alternativ 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 combustibilul utilizabil rămas la PDP este cel puțin egal cu suma dintre:

(A) combustibilul pentru zborul pe rută de la PDP la aerodromul de destinație;

(B) rezerva operațională de combustibil de la PDP la aerodromul de destinație; și

(C) combustibilul adițional.

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

(a) Operatorul stabilește o procedură prin care să asigure, în timpul zborului, efectuarea de verificări ale combustibilului și managementul combustibilului.

▼B

(b) Comandantul trebuie să se asigure că cantitatea de combustibil utilizabil rămasă în zbor nu este mai mică decât cantitatea necesară pentru a se îndrepta spre un aerodrom sau loc de operare unde se poate efectua o aterizare în siguranţă cu rezerva finală de combustibil intactă.

(c) Comandantul declară stare de urgenţă atunci când cantitatea reală de combustibil utilizabil de la bord este mai mică decât rezerva finală de combustibil.

CAT.OP.MPA.285 Utilizarea oxigenului suplimentar

Comandantul se asigură că membrii echipajului de zbor implicaţi în îndeplinirea sarcinilor esenţiale pentru operarea în siguranţă a unei aeronave în zbor folosesc în permanenţă oxigen suplimentar ori de câte ori altitudinea cabinei depășește 10 000 ft pentru o perioadă mai mare de 30 de minute și ori de câte ori altitudinea cabinei este mai mare de 13 000 ft.

CAT.OP.MPA.290 Detectarea apropierii de sol

Atunci când un membru al echipajului de zbor sau un sistem de avertizare a apropierii periculoase de sol detectează o apropiere nedorită faţă de sol, pilotul aflat la comenzi ia imediat acţiuni corective pentru a stabili condiţii de zbor în siguranţă.

▼M9

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

Atunci când ACAS este instalat și în stare de funcțiune, operatorul stabilește proceduri operaționale și programe de pregătire astfel încât echipajul de zbor să fie pregătit în mod corespunzător pentru evitarea coliziunilor și să fie calificat pentru utilizarea de echipamente ACAS II.

▼M16

CAT.OP.MPA.300 Condiţii de apropiere și de aterizare – avioane

Înainte de iniţierea unei apropieri în vederea aterizării, comandantul trebuie:

(a) să se asigure că, potrivit informaţiilor de care dispune, condiţiile meteorologice la aerodrom și starea pistei care urmează să fie utilizată nu ar împiedica apropierea, aterizarea sau apropierea întreruptă în condiţii de siguranţă, ţinând seama de informaţiile referitoare la performanţă cuprinse în manualul de operaţiuni (OM);

(b) să efectueze o evaluare a distanţei de aterizare în conformitate cu punctul CAT.OP.MPA.303.

CAT.OP.MPA.301 Condiţii de apropiere și de aterizare – elicoptere

Înainte de iniţierea unei apropieri în vederea aterizării, comandantul trebuie să se asigure că, potrivit informaţiilor de care dispune, condiţiile meteorologice la aerodrom și starea zonei de apropiere finală și de decolare (FATO) care urmează să fie utilizată nu ar împiedica apropierea, aterizarea sau apropierea întreruptă în condiţii de siguranţă, ţinând seama de informaţiile referitoare la performanţă cuprinse în manualul de operaţiuni (OM).

CAT.OP.MPA.303 Verificarea în zbor a distanţei de aterizare la ora sosirii – avioane

(a) Apropierea în vederea aterizării se continuă doar dacă distanţa de aterizare disponibilă (LDA) pe pista avută în vedere este echivalentă cu cel puţin 115 % din distanţa de aterizare la ora estimată de aterizare, determinată în conformitate cu informaţiile referitoare la performanţă pentru evaluarea distanţei de aterizare la ora sosirii (LDTA), și apropierea în vederea aterizării se efectuează cu avioane din clasa de performanţă A care sunt certificate în conformitate cu una dintre următoarele specificaţii de certificare, indicată în certificatul de tip:

▼**M16**

1. CS-25 sau echivalentă;

2. CS-23 de nivel 4, cu nivelul de performanţă „viteză mare”, sau echivalentă.

(b) Pentru alte avioane din clasa de performanţă A decât cele menţionate la litera (a), apropierea în vederea aterizării se continuă doar în una dintre următoarele situaţii:

1. LDA pe pista avută în vedere este echivalentă cu cel puţin 115 % din distanţa de aterizare la ora estimată de aterizare, determinată în conformitate cu informaţiile referitoare la performanţă pentru evaluarea LDTA.

2. Dacă nu sunt disponibile informaţii referitoare la performanţă pentru evaluarea LDTA, LDA pe pista avută în vedere la ora estimată de aterizare este echivalentă cel puţin cu distanţa de aterizare impusă determinată în conformitate cu punctul CAT.POL.A.230 sau cu punctul CAT.POL.A.235, după caz.

(c) Pentru avioanele din clasa de performanţă B, apropierea în vederea aterizării se continuă doar în una dintre următoarele situaţii:

1. LDA pe pista avută în vedere este echivalentă cu cel puţin 115 % din distanţa de aterizare la ora estimată de aterizare, determinată în conformitate cu informaţiile referitoare la performanţă pentru evaluarea LDTA.

2. Dacă nu sunt disponibile informaţii referitoare la performanţă pentru evaluarea LDTA, LDA pe pista avută în vedere la ora estimată de aterizare este echivalentă cel puţin cu distanţa de aterizare impusă determinată în conformitate cu punctul CAT.POL.A.330 sau cu punctul CAT.POL.A.335, după caz.

(d) Pentru avioanele din clasa de performanţă C, apropierea în vederea aterizării se continuă doar în una dintre următoarele situaţii:

1. LDA pe pista avută în vedere este echivalentă cu cel puţin 115 % din distanţa de aterizare la ora estimată de aterizare, determinată în conformitate cu informaţiile referitoare la performanţă pentru evaluarea LDTA.

2. Dacă nu sunt disponibile informaţii referitoare la performanţă pentru evaluarea LDTA, LDA pe pista avută în vedere la ora estimată de aterizare este echivalentă cel puţin cu distanţa de aterizare impusă determinată în conformitate cu punctul CAT.POL.A.430 sau cu punctul CAT.POL.A.435, după caz.

(e) Informaţiile referitoare la performanţă pentru evaluarea LDTA se bazează pe datele aprobate conţinute în AFM. Atunci când datele aprobate conţinute în AFM sunt insuficiente pentru evaluarea LDTA, ele trebuie suplimentate cu alte date care sunt determinate fie în conformitate cu standardele de certificare aplicabile pentru avioane, fie în conformitate cu AMC-urile emise de agenţie.

(f) Operatorul specifică în OM informaţiile referitoare la performanţă pentru evaluarea LDTA și ipotezele luate în considerare în acest sens, inclusiv alte date care, în conformitate cu litera (e), pot fi utilizate în completarea celor conţinute în AFM.

▼B

CAT.OP.MPA.305 Inițierea și continuarea apropierii

(a) Comandantul sau pilotul căruia i-a fost delegată desfășurarea zborului poate iniția o apropiere instrumentală indiferent de RVR/VIS raportată.

(b) În cazul în care valoarea RVR/VIS este mai mică decât minima aplicabilă, apropierea nu se continuă:

1. sub 1 000 ft deasupra aerodromului; sau

2. în segmentul de apropiere finală, în cazul în care DA/H sau MDA/H este mai mare de 1 000 ft deasupra aerodromului.

(c) Atunci când RVR nu este disponibilă, valorile RVR pot fi obținute prin conversia vizibilității raportate.

(d) În cazul în care, după depășirea a 1 000 ft deasupra aerodromului, RVR/VIS raportată se încadrează sub minima aplicabilă, apropierea poate fi continuată până la DA/H sau MDA/H.

(e) Apropierea poate fi continuată sub DA/H sau MDA/H, iar aterizarea poate fi finalizată, cu condiția ca, la DA/H sau MDA/H, să fie stabilit contactul vizual necesar pentru tipul de operațiune de apropiere și pentru pista avută în vedere și să fie menținut.

(f) RVR pentru zona de contact este în permanență determinantă. În cazul în care este raportată și relevantă, RVR pentru zona de mijloc și pentru capătul pistei este, de asemenea, determinantă. Valoarea minimă a RVR pentru zona de mijloc este de 125 m sau RVR necesară pentru zona de contact, atunci când această valoare este mai mică, și de 75 m pentru capătul pistei. Pentru avioanele echipate cu ghidare „rollout” sau sistem de control, valoarea minimă a RVR pentru zona de mijloc este de 75 m.

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

Operatorul stabilește proceduri operaționale menite să asigure că un avion care efectuează apropieri de precizie trece pragul pistei cu o marjă de siguranță, în configurația și atitudinea de aterizare.

▼M16

CAT.OP.MPA.311 Raportare cu privire la acțiunea de frânare pe pistă

Ori de câte ori acțiunea de frânare pe pistă efectuată în cadrul decelerării după aterizare nu este la fel de bună ca cea raportată de operatorul aerodromului în raportul privind starea pistei (RCR), comandantul trebuie să informeze cât mai curând posibil serviciile de trafic aerian (ATS) prin intermediul unui raport special din zbor (AIREP).

▼B

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

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

▼M15

CAT.OP.MPA.320 Categorii de avioane

(a) Avioanele sunt împărţite pe categorii pe baza vitezei faţă de aer indicate la prag (V_{AT}) care este egală cu viteza de sustentaţie (V_{SO}) înmulţită cu 1,3 sau cu viteza de sustentaţie la 1G (gravitaţie) (V_{S1g}) înmulţită cu 1,23 în configuraţia de aterizare la masa maximă certificată la aterizare. În cazul în care este disponibilă atât V_{SO}, cât și V_{S1g}, se utilizează cea mai mare V_{AT} rezultată.

(b) Se utilizează categoriile de avioane indicate în tabelul de mai jos.

Tabelul 1

Categorii de avioane care corespund valorilor V_{AT}

Categoria de avion	V_{AT}
A	Sub 91 de noduri
B	De la 91 la 120 de noduri
C	De la 121 la 140 de noduri
D	De la 141 la 165 de noduri
E	De la 166 la 210 noduri

(c) Configuraţia de aterizare care se ia în considerare este cea specificată în manualul de operaţiuni.

(d) Operatorul poate aplica o masă la aterizare mai mică pentru determinarea V_{AT} dacă obţine aprobarea autorităţii competente. O astfel de masă la aterizare mai mică este o valoare permanentă, independentă de schimbările operaţionale zilnice.

▼M14

_____

▼B

SUBPARTEA C

PERFORMANŢELE ȘI LIMITĂRILE DE OPERARE ALE AERONAVELOR

SECŢIUNEA 1

Avioane

CAPITOLUL 1

Cerinţe generale

CAT.POL.A.100 Clase de performanţă

(a) Avionul se exploatează în conformitate cu cerinţele aplicabile în materie de clasă de performanţă.

(b) Atunci când nu se poate demonstra conformitatea deplină cu cerinţele aplicabile din prezenta secţiune din cauza caracteristicilor de proiectare specifice, operatorul trebuie să aplice standarde de performanţă aprobate care să asigure un nivel de siguranţă echivalent cu cel al capitolului corespunzător.

▼B

CAT.POL.A.105 Generalități

(a) Masa avionului:

1. la începutul decolării; sau

2. în eventualitatea unei replanificări în timpul zborului la punctul de la care se aplică planul de zbor operațional revizuit,

nu poate fi mai mare decât masa la care cerințele capitolul corespunzător pot fi respectate pentru zborul care trebuie efectuat. Se permit toleranțe pentru reduceri de masă prevăzute pe parcursul desfășurării zborului și pentru largarea combustibilului.

(b) Datele de performanță aprobate cuprinse în AFM sunt folosite pentru a determina conformitatea cu cerințele capitolului corespunzător, completate, după caz, cu alte date prevăzute în capitolul relevant. Operatorul trebuie să specifice celelalte date în manualul de operațiuni. Atunci când se aplică factorii prevăzuți în capitolul corespunzător, se poate ține seama de orice factori operaționali care sunt incluși deja în datele de performanță din AFM, pentru a se evita dubla aplicare a factorilor.

(c) Se ține seama de configurația avionului, de condițiile de mediu și de operarea sistemelor care au un efect negativ asupra performanței.

▼M16

(d) Operatorul trebuie să țină seama de precizia graficelor atunci când evaluează cerințele de decolare ale capitolului aplicabil.

_____

▼B

CAPITOLUL 2

Clasa de performanță A

CAT.POL.A.200 Generalități

(a) Datele de performanță aprobate din AFM se completează, după caz, cu alte date dacă datele de performanță aprobate din AFM sunt insuficiente în ceea ce privește aspecte precum:

1. justificarea condițiilor de operare nefavorabile prevăzute în mod rezonabil, cum ar fi decolarea sau aterizarea pe piste contaminate; și

2. luarea în considerare a cedării motorului în toate fazele de zbor.

(b) În cazul pistelor ude și contaminate, sunt utilizate datele de performanță aprobate, determinate în conformitate cu standardele aplicabile privind certificarea avioanelor mari sau un standard echivalent.

(c) Folosirea altor date menționate la litera (a) și cerințele echivalente menționate la litera (b) se menționează în manualul de operațiuni.

▼B

CAT.POL.A.205 Decolarea

(a) Masa la decolare nu depășește masa maximă la decolare specificată în AFM pentru altitudinea barometrică și temperatura ambiantă pe aerodromul de plecare.

(b) La determinarea masei maxime la decolare admise se îndeplinesc următoarele cerințe:

1. distanța de accelerare-oprire nu trebuie să depășească distanța de accelerare-oprire disponibilă (ASDA);

2. distanța de decolare nu trebuie să depășească distanța de decolare disponibilă, cu o lungime a prelungirii degajate care să nu depășească jumătate din distanța de rulare la decolare disponibilă (TORA);

3. distanța de rulare la decolare nu trebuie să depășească TORA;

4. se utilizează o singură valoare a V_1 în cazul decolării întrerupte sau continuate; și

5. pe o pistă udă sau contaminată, masa la decolare nu trebuie să depășească masa permisă pentru o decolare de pe o pistă uscată în aceleași condiții.

(c) Atunci când se demonstrează conformitatea cu cerințele de la litera (b), trebuie să se țină seama de următoarele:

1. altitudinea barometrică a aerodromului;

2. temperatura ambiantă la aerodrom;

3. starea suprafeței pistei și tipul suprafeței pistei;

4. declivitatea pistei în direcția de decolare;

5. nu mai mult de 50 % din componenta raportată a vântului de față sau nu mai puțin de 150 % din componenta raportată a vântului de coadă; și

6. reducerea, dacă este cazul, a lungimii pistei din cauza alinierii avionului înainte de decolare.

CAT.POL.A.210 Obstacolarea la decolare

(a) Traiectoria reală de decolare se determină astfel încât avionul să depășească toate obstacolele cu o distanță verticală de cel puțin 35 ft sau cu o distanță orizontală de cel puțin 90 m plus 0,125 × D, unde D este distanța orizontală străbătută de avion de la sfârșitul distanței de decolare disponibile (TODA) sau de la sfârșitul distanței de decolare, dacă este programată o întoarcere înainte de sfârșitul TODA. Pentru avioane cu o anvergură a aripii mai mică de 60 m, se poate utiliza o distanță orizontală de trecere a obstacolelor egală cu jumătate din anvergura aripii avionului plus 60 m, plus 0,125 × D.

▼B

(b) Atunci când se demonstrează conformitatea cu cerinţele de la litera (a):

1. se iau în considerare următoarele:

(i) masa avionului la începutul rulajului la decolare;

(ii) altitudinea barometrică a aerodromului;

(iii) temperatura ambiantă la aerodrom; și

(iv) nu mai mult de 50 % din componenta raportată a vântului de faţă sau nu mai puţin de 150 % din componenta raportată a vântului de coadă;

2. nu sunt permise schimbări ale traiectului până în punctul în care traiectoria reală de decolare a atins o înălţime egală cu jumătate din anvergura aripii, dar nu mai puţin de 50 ft deasupra nivelului de la sfârșitul TORA. După aceea, până la o înălţime de 400 ft, se presupune că avionul este înclinat cu nu mai mult de 15°. Peste înălţimea de 400 ft, se pot programa unghiuri de înclinare mai mari de 15°, dar nu peste 25°;

3. orice parte a traiectoriei reale de decolare în care avionul se înclină cu mai mult de 15° trebuie să treacă peste toate obstacolele aflate pe distanţele orizontale indicate la litera (a) și litera (b) punctele 6 și 7 la o distanţă verticală de cel puţin 50 ft;

4. operaţiunile care aplică unghiuri de înclinare mărite, dar nu mai mari de 20° între 200 ft și 400 ft sau nu mai mari de 30° peste 400 ft se efectuează în conformitate cu punctul CAT.POL.A.240;

5. se permit toleranţe adecvate pentru efectul unghiului de înclinare asupra vitezelor de operare și a traiectoriei de zbor, inclusiv creșterile distanţei rezultate din mărirea vitezelor de operare;

6. pentru cazurile în care traiectul de zbor planificat nu necesită schimbări ale traiectoriei cu mai mult de 15°, operatorul nu trebuie să ia în considerare acele obstacole care au o distanţă laterală mai mare de:

(i) 300 m, în cazul în care pilotul poate menţine precizia de navigaţie cerută în zona în care sunt luate în considerare obstacolele; sau

(ii) 600 m, pentru zboruri desfășurate în orice alte condiţii;

7. pentru cazurile în care traiectul de zbor planificat necesită schimbări ale traiectoriei cu mai mult de 15°, operatorul nu trebuie să ia în considerare acele obstacole care au o distanţă laterală mai mare de:

(i) 600 m, în cazul în care pilotul poate menţine precizia de navigaţie cerută în zona în care sunt luate în considerare obstacolele; sau

▼B

(ii) 900 m, pentru zboruri desfășurate în orice alte condiţii.

(c) Operatorul stabilește proceduri pentru situaţii neprevăzute pentru a satisface cerinţele de la literele (a) și (b) și pentru a oferi o rută sigură, evitând obstacolele, care să permită avionului fie să respecte cerinţele pentru zborul pe rută prevăzute la punctul CAT.POL.A.215, fie să aterizeze la aerodromul de plecare sau la un aerodrom de rezervă la decolare.

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

(a) Datele privind traiectoria reală de zbor pe rută cu OEI indicate în AFM, ţinând seama de condiţiile meteorologice prevăzute pentru zbor, permit demonstrarea conformităţii cu dispoziţiile de la literele (b) sau (c) în toate punctele de-a lungul rutei. Traiectoria reală de zbor trebuie să aibă un gradient pozitiv la 1 500 ft deasupra aerodromului unde se preconizează că va avea loc aterizarea după cedarea motorului. În condiţii meteorologice care impun folosirea sistemelor de protecţie împotriva gheţii, trebuie să se ia în considerare efectul utilizării acestora asupra traiectoriei reale de zbor.

▼M16

(b) Gradientul traiectoriei reale de zbor pe rută trebuie să fie pozitiv la o altitudine de cel puţin 1 000 ft deasupra solului și a oricăror obstacole aflate de-a lungul rutei, pe o distanţă de 9,3 km (5 mile nautice), pe fiecare parte a traiectului avut în vedere.

(c) Traiectoria reală de zbor pe rută trebuie să permită avionului să își continue zborul de la altitudinea de croazieră către un aerodrom pe care se poate efectua o aterizare în conformitate cu punctul CAT.POL.A.230 sau CAT.POL.A.235, după caz. Traiectoria reală de zbor pe rută trebuie să depășească pe verticală cu cel puţin 2 000 ft solul și toate obstacolele aflate de-a lungul rutei, pe o distanţă de 9,3 km (5 mile nautice), pe fiecare parte a traiectului avut în vedere, ţinând seama de următoarele elemente:

1. Se presupune că motorul cedează în punctul cel mai critic de-a lungul rutei.

2. Se ţine seama de efectele vântului asupra traiectoriei de zbor.

3. Largarea combustibilului este admisă în măsura în care permite ajungerea, cu rezervele de combustibil impuse, la aerodromul unde se presupune că va ateriza avionul după cedarea motorului, în conformitate cu punctul CAT.OP.MPA.150, adecvat ca aerodrom de rezervă, cu condiţia aplicării unei proceduri sigure.

4. Aerodromul unde se presupune că va ateriza avionul după cedarea motorului trebuie să îndeplinească următoarele criterii:

(i) îndeplinirea cerinţelor de performanţă în funcţie de masa de aterizare preconizată;

(ii) rapoartele sau prognozele meteorologice, precum și rapoartele privind starea pistei indică faptul că se poate efectua o aterizare în siguranţă la ora estimată de aterizare.

5. Dacă AFM nu conţine date privind traiectoria reală de zbor pe rută, traiectoria reală de zbor pe rută cu OEI se reduce cu un gradient de urcare de 1,1 % pentru avioanele bimotoare, de 1,4 % pentru avioanele cu trei motoare și de 1,6 % pentru avioanele cu patru motoare.

(d) Operatorul mărește marjele prevăzute la literele (b) și (c) la 18,5 km (10 mile nautice) dacă precizia de navigaţie nu respectă cel puţin specificaţia de navigaţie RNAV 5.

▼M16

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 traiectului avut în vedere, un avion cu trei sau mai multe motoare, zburând cu toate motoarele la puterea sau tracţiunea de croazieră, după caz, și în condiții de temperatură standard în atmosferă calmă, nu trebuie să se afle la mai mult de 90 de minute depărtare de un aerodrom unde se îndeplinesc în mod corespunzător cerinţele de la punctul CAT.POL.A.230 sau de la punctul CAT.POL.A.235 litera (a) aplicabile pentru masa la aterizare preconizată, cu excepţia cazului în care se respectă condiţiile de la literele (b)-(f) ale prezentului punct.

(b) Datele privind traiectoria reală de zbor pe rută cu două motoare inoperante trebuie să permită avionului să își continue zborul, în condiţiile meteorologice preconizate, din punctul în care se estimează că cele două motoare cedează simultan până la un aerodrom pe care este posibilă aterizarea și oprirea completă folosind procedura prevăzută pentru o aterizare cu două motoare inoperante. Traiectoria reală de zbor pe rută trebuie să depășească pe verticală cu cel puţin 2 000 ft solul și obstacolele aflate de-a lungul rutei, pe o distanţă de 9,3 km (5 mile nautice), pe fiecare parte a traiectului avut în vedere. La altitudini și în condiţii meteorologice care impun funcţionarea sistemelor de protecţie împotriva gheţii, trebuie să se ia în considerare efectul utilizării acestora asupra datelor privind traiectoria reală de zbor pe rută. Dacă precizia de navigaţie nu respectă cel puţin specificaţia de navigaţie RNAV 5, operatorul trebuie să mărească marja prestabilită, indicată la a doua teză, la 18,5 km (10 mile nautice).

(c) Se presupune că cele două motoare cedează în punctul cel mai critic al tronsonului de rută în care avionul, zburând cu toate motoarele la puterea sau tracţiunea de croazieră, după caz, și în condiţii de temperatură standard în atmosferă calmă, se află la mai mult de 90 minute depărtare de aerodromul menţionat la litera (a).

(d) Traiectoria reală de zbor trebuie să aibă un gradient pozitiv la 1 500 ft deasupra aerodromului unde se presupune că va avea loc aterizarea după cedarea a două motoare.

(e) Largarea combustibilului este admisă în măsura în care permite ajungerea la aerodrom cu rezervele de combustibil impuse menţionate la litera (f), cu condiţia 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 ca avionul să se îndrepte către un aerodrom prevăzut pentru aterizare și să ajungă acolo la o altitudine de cel puţin 450 m (1 500 ft) direct deasupra zonei de aterizare, apoi să zboare timp de 15 minute la puterea sau tracţiunea de croazieră, după caz.

▼B

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

(a) Masa de aterizare a avionului, determinată în conformitate cu punctul CAT.POL.A.105 litera (a), nu depășește masa maximă la aterizare specificată pentru altitudinea și temperatura ambiantă prevăzută pentru ora estimată de aterizare la aerodromul de destinaţie și la aerodromul de rezervă.

▼M16

CAT.POL.A.230 Aterizarea – piste uscate

(a) Masa la aterizare a avionului, determinată în conformitate cu punctul CAT.POL.A.105 litera (a) pentru ora estimată de aterizare la aerodromul de destinație și la orice aerodrom de rezervă, trebuie să permită o aterizare cu oprire completă de la 50 ft deasupra pragului:

1. pentru avioane cu turboreactoare, în limita a 60 % din distanţa de aterizare disponibilă (LDA);

2. pentru avioane cu turbopropulsoare, în limita a 70 % din LDA;

3. prin derogare de la litera (a) punctele 1 și 2, pentru avioanele care sunt autorizate pentru operaţiuni cu distanţă de aterizare redusă în conformitate cu punctul CAT.POL.A.255, în limita a 80 % din LDA.

(b) Pentru proceduri de apropiere rapidă, operatorul trebuie să folosească datele privind distanţa de aterizare la care se aplică factori de corecţie în conformitate cu litera (a) punctul 1 sau 2, după caz, pe baza unei înălţimi faţă de pragul pistei de sub 60 ft, dar nu mai mică de 35 ft, și trebuie să respecte prevederile punctului CAT.POL.A.245.

(c) Pentru operaţiuni de aterizare scurtă, operatorul trebuie să folosească datele privind distanţa de aterizare la care se aplică factori de corecţie în conformitate cu litera (a) punctul 1 sau 2, după caz, și să respecte prevederile punctului CAT.POL.A.250.

(d) La determinarea masei de aterizare, operatorul trebuie să ţină seama de următoarele:

1. maximum 50 % din componenta vântului de faţă sau minimum 150 % din componenta vântului de spate;

2. corecţiile prevăzute în AFM.

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

1. fie pe pista cea mai favorabilă, în atmosferă calmă;

2. fie pe pista cu cea mai mare probabilitate de a fi atribuită pentru aterizare, luând în considerare viteza și direcţia probabile ale vântului și caracteristicile de manevrare ale avionului la sol și alte condiţii, cum ar fi mijloacele de aterizare și terenul.

(f) Dacă operatorul nu poate să respecte dispoziţiile de la litera (e) punctul 2 pentru aerodromul de destinaţie, avionul este expediat numai dacă este desemnat un aerodrom de rezervă care să permită respectarea deplină a uneia dintre următoarele dispoziţii:

1. literele (a)-(d), dacă, la ora de sosire estimată, pista este uscată;

2. punctul CAT.POL.A.235 literele (a)-(d), dacă, la ora de sosire estimată, pista este udă sau contaminată.

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

(a) Atunci când rapoartele și/sau prognozele meteorologice corespunzătoare indică faptul că este posibil ca, la ora de sosire estimată, pista să fie udă, LDA trebuie să fie una dintre următoarele distanţe:

1. o distanţă de aterizare prevăzută în AFM pentru utilizarea pe piste ude în momentul expedierii, dar nu mai mică decât cea impusă de punctul CAT.POL.A.230 litera (a) punctul 1 sau 2, după caz;

2. dacă în AFM nu se prevede, la momentul expedierii, o distanţă de aterizare pentru utilizarea pe piste ude, cel puţin 115 % din distanţa de aterizare impusă, determinată în conformitate cu punctul CAT.POL.A.230 litera (a) punctul 1 sau 2, după caz;

▼M16

3. o distanţă de aterizare mai scurtă decât cea impusă de litera (a) punctul 2, dar nu mai mică decât cea impusă de punctul CAT.POL.A.230 litera (a) punctul 1 sau 2, după caz, dacă pista are caracteristici specifice de îmbunătăţire a coeficientului de frecare, iar AFM include informaţii suplimentare specifice privind distanţa de aterizare pe acest tip de pistă;

4. prin derogare de la litera (a) punctele 1, 2 și 3, în cazul avioanelor care sunt autorizate pentru operaţiuni cu distanţă de aterizare redusă în conformitate cu punctul CAT.POL.A.255, distanţa de aterizare determinată în conformitate cu punctul CAT.POL.A.255 litera (b) punctul 2 subpunctul (v) litera (B).

(b) Atunci când rapoartele sau prognozele meteorologice corespunzătoare indică faptul că este posibil ca, la ora de sosire estimată, pista să fie contaminată, LDA trebuie să fie una dintre următoarele distanţe:

1. cel puţin distanţa de aterizare determinată în conformitate cu litera (a) sau cel puţin 115 % din distanţa de aterizare determinată în conformitate cu datele privind distanţa de aterizare pe pistă contaminată sau date echivalente, luându-se în considerare valoarea cea mai mare;

2. pe o pistă de iarnă pregătită special, o distanţă de aterizare mai scurtă decât cea impusă de litera (b) punctul 1, dar nu mai mică decât cea impusă de litera (a), poate fi folosită atunci când AFM include informaţii suplimentare specifice despre distanţele de aterizare pe piste contaminate. O astfel de distanţă de aterizare trebuie să fie de cel puţin 115 % din distanţa de aterizare prevăzută în AFM.

(c) Prin derogare de la litera (b), nu este necesar să se aplice majorarea de 15 % dacă aceasta este deja inclusă în distanţa de aterizare aprobată sau în echivalentul acesteia.

(d) Pentru literele (a) și (b), se aplică în mod corespunzător criteriile de la punctul CAT.POL.A.230 literele (b), (c) și (d).

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

1. fie pe pista cea mai favorabilă, în atmosferă calmă;

2. fie pe pista cu cea mai mare probabilitate de a fi atribuită pentru aterizare, luând în considerare viteza și direcţia probabile ale vântului și caracteristicile de manevrare ale avionului la sol și alte condiţii, cum ar fi mijloacele de aterizare și terenul.

(f) În cazul în care un operator nu poate să respecte dispoziţiile de la litera (e) punctul 1 pentru aerodromul de destinaţie în legătură cu care rapoartele sau prognozele meteorologice corespunzătoare indică faptul că este posibil ca, la ora de sosire estimată, pista să fie contaminată și unde aterizarea depinde de o componentă specifică a vântului, avionul este expediat numai dacă sunt desemnate două aerodromuri de rezervă.

(g) În cazul în care un operator nu poate să respecte dispoziţiile de la litera (e) punctul 2 pentru aerodromul de destinaţie în legătură cu care rapoartele sau prognozele meteorologice corespunzătoare indică faptul că este posibil ca, la ora de sosire estimată, pista să fie contaminată, avionul este expediat numai dacă este desemnat un aerodrom de rezervă.

(h) Pentru literele (f) și (g), aerodromul sau aerodromurile de rezervă desemnate trebuie să permită respectarea uneia dintre următoarele dispoziţii:

1. punctul CAT.POL.A.230 literele (a)-(d), dacă, la ora de sosire estimată, pista este uscată;

2. punctul CAT.POL.A.235 literele (a)-(d), dacă, la ora de sosire estimată, pista este udă sau contaminată.

▼B

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

(a) Pentru operațiuni cu unghiuri de înclinare mărite este necesară aprobarea prealabilă a autorității competente.

(b) Pentru obținerea aprobării, operatorul trebuie să facă dovada îndeplinirii următoarelor condiții:

1. AFM conține date aprobate pentru creșterea necesară a vitezei de operare și date care să permită alegerea traiectoriei de zbor, ținând cont de unghiurile de înclinare și vitezele mărite;

2. pentru precizia navigației trebuie să fie disponibile repere vizuale;

3. minimele meteorologice și limitările legate de vânt trebuie să fie specificate pentru fiecare pistă; și

▼M9

4. echipajul de zbor a acumulat cunoștințe adecvate în ceea ce privește ruta pe care se va zbura și procedurile care trebuie utilizate în conformitate cu partea ORO subpartea FC.

▼B

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

(a) Operațiunile de apropiere rapidă, folosind unghiuri de pantă de cel puțin 4,5° și cu înălțimi față de pragul pistei mai mici de 60 ft, dar nu mai mici de 35 ft, necesită aprobarea prealabilă din partea autorității competente.

(b) Pentru obținerea aprobării, operatorul trebuie să facă dovada îndeplinirii următoarelor condiții:

1. AFM precizează unghiul de pantă maxim aprobat, orice alte limitări, proceduri normale, anormale sau de urgență pentru apropierile rapide, precum și modificări ale datelor privind lungimea suprafeței în cazul utilizării criteriilor de apropiere rapidă;

2. la fiecare aerodrom pe care urmează să se desfășoare operațiuni de apropiere rapidă:

(i) este disponibil un sistem de referință corespunzător pentru panta de coborâre, care cuprinde cel puțin un sistem care indică panta de coborâre vizuală;

(ii) minimele meteorologice trebuie să fie specificate; și

(iii) se ține seama de următoarele aspecte:

(A) poziția obstacolelor;

(B) tipul de referință pentru panta de coborâre și dirijare la pistă;

(C) reperele vizuale minime cerute la altitudinea de decizie (DH) și MDA;

(D) echipamentele disponibile la bord;

(E) calificarea pilotului și familiarizarea specială cu aerodromul;

(F) limitările și procedurile din AFM; și

(G) criteriile pentru apropierea întreruptă.

▼B

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

(a) Pentru operațiunile cu aterizare scurtă este necesară aprobarea prealabilă a autorității competente.

(b) Pentru obținerea aprobării, operatorul trebuie să facă dovada îndeplinirii următoarelor condiții:

1. distanța utilizată pentru calculul masei permise la aterizare poate consta în lungimea utilă a zonei declarate sigură, la care se adaugă LDA declarată;

2. statul aerodromului a decis că există un interes public și o necesitate operațională pentru aceste operațiuni, motivate fie de distanța mare față de aerodrom, fie de limitările fizice legate de extinderea pistei;

3. distanța verticală dintre direcția privirii pilotului și linia descrisă de partea cea mai de jos a roților, cu avionul înscris pe panta normală de coborâre, nu depășește 3 m;

4. RVR/VIS minimă nu trebuie să fie mai mică de 1 500 m, iar limitările legate de vânt trebuie specificate în manualul de operațiuni;

5. experiența minimă a pilotului, cerințele de pregătire și familiarizare specială cu aerodromurile sunt specificate și îndeplinite;

6. înălțimea de trecere peste începutul lungimii utile a zonei declarate sigură este 50 ft;

7. utilizarea zonei declarate sigură este aprobată de statul aerodromului;

8. lungimea utilă a zonei declarate sigură nu trebuie să depășească 90 m;

9. lățimea zonei declarate sigură nu trebuie să fie mai mică decât dublul lățimii pistei sau dublul anvergurii aripilor, luându-se în considerare valoarea cea mai mare, centrată în prelungirea axului pistei;

10. zona declarată sigură nu trebuie să prezinte obstacole sau depresiuni care ar putea pune în pericol un avion care începe apropierea prea devreme sau prea jos și nu trebuie permis niciun obiect mobil în zona declarată sigură în timp ce pista este utilizată pentru operațiuni de aterizare scurte;

11. panta zonei declarate sigură nu trebuie să depășească 5 % ascendent și 2 % descendent, în direcția de aterizare; și

▼M16

11a. sunt interzise operațiunile cu distanță de aterizare impusă redusă în conformitate cu punctul CAT.POL.A.255;

▼B

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.

▼M16

CAT.POL.A.255 Aprobarea operațiunilor cu distanță de aterizare impusă redusă

(a) Un operator de avioane poate desfășura operațiuni de aterizare în limita a 80 % din distanța de aterizare disponibilă (LDA) dacă îndeplinește următoarele condiții:

1. avionul are o MOPSC de 19 locuri sau mai puțin;

▼M16

2. avionul are în AFM o declarație de eligibilitate pentru o distanță de aterizare impusă redusă;

3. avionul este utilizat în operațiuni de transport aerian comercial (CAT) neprogramate, la cerere;

4. masa de aterizare a avionului permite o aterizare cu oprire completă în limitele acestei distanțe de aterizare reduse;

5. operatorul a obținut o aprobare prealabilă din partea autorității competente.

(b) Pentru a obține aprobarea menționată la litera (a) punctul 5, operatorul trebuie să facă dovada uneia dintre următoarele circumstanțe:

1. că s-a efectuat o evaluare a riscurilor pentru a demonstra că se atinge un nivel de siguranță echivalent cu cel prevăzut la punctul CAT.POL.A.230 litera (a) punctul 1 sau 2, după caz;

2. că sunt îndeplinite următoarele condiții:

(i) sunt interzise procedurile speciale de apropiere, cum ar fi apropierile rapide, înălțimile planificate față de pragul pistei mai mari de 60 ft sau mai mici de 35 ft, operațiunile cu vizibilitate redusă, apropierile cu încălcarea criteriilor de apropiere stabilizată aprobate în temeiul punctului CAT.OP.MPA.115 litera (a);

(ii) sunt interzise operațiunile de aterizare scurtă în conformitate cu punctul CAT.POL.A.250;

(iii) este interzisă aterizarea pe piste contaminate;

(iv) este stabilit un proces adecvat de pregătire, verificare și monitorizare pentru echipajul de zbor;

(v) operatorul a stabilit un program de analiză a aterizării (ALAP) la aerodrom pentru a asigura îndeplinirea următoarelor condiții:

A. nu este prognozat vânt de spate pentru ora de sosire estimată;

B. în cazul în care se prognozează că pista va fi udă la ora de sosire estimată, distanța de aterizare la momentul expedierii trebuie să fie determinată în conformitate cu punctul CAT.OP.MPA.303 litera (a) sau (b), după caz, sau să fie echivalentă cu 115 % din distanța de aterizare stabilită pentru pistele uscate, luându-se în considerare valoarea cea mai mare;

C. nu există condiții de pistă contaminată prognozate pentru ora de sosire estimată;

D. nu există condiții meteorologice nefavorabile prognozate pentru ora de sosire estimată;

(vi) toate echipamentele care afectează performanța de aterizare sunt funcționale înainte de începerea zborului;

(vii) echipajul de zbor este format din cel puțin doi piloți calificați și pregătiți care au experiență recentă cu operațiuni ce implică o distanță de aterizare impusă redusă;

(viii) pe baza condițiilor predominante pentru zborul avut în vedere, comandantul ia decizia finală cu privire la efectuarea de operațiuni cu distanță de aterizare impusă redusă și poate decide să nu efectueze astfel de operațiuni atunci când consideră că acest lucru este în interesul siguranței;

(ix) condițiile suplimentare privind aerodromul, dacă sunt specificate de autoritatea competentă care a certificat aerodromul, luând în considerare caracteristicile orografice ale zonei de apropiere, echipamentele de asistență pentru apropiere disponibile și considerațiile legate de apropierea întreruptă/aterizarea întreruptă.

▼B

CAPITOLUL 3

Clasa de performanţă B

CAT.POL.A.300 Generalităţi

▼M10

(a) Cu excepţia cazului în care dispune de aprobare din partea autorităţii competente în conformitate cu anexa V (partea SPA) subpartea L – OPERAŢIUNI CU AVIOANE MONOMOTOR CU TURBINĂ PE TIMP DE NOAPTE SAU ÎN CONDIŢII IMC (SET-IMC), operatorul nu operează un avion monomotor:

1. pe timp de noapte; sau

2. în condiţii IMC, cu excepţia situaţiei în care se aplică reguli de zbor la vedere speciale.

▼B

(b) Operatorul tratează avioanele bimotoare care nu respectă cerinţele referitoare la urcare prevăzute la punctul CAT.POL.A.340 ca avioane monomotor.

CAT.POL.A.305 Decolarea

(a) Masa la decolare nu depășește masa maximă la decolare specificată în AFM pentru altitudinea barometrică și temperatura ambiantă pe aerodromul de pe care urmează să se decoleze.

(b) Distanţa de decolare fără aplicarea de factori, specificată în AFM, nu depășește:

1. atunci când este înmulţită cu un factor de 1,25, distanţa de rulare la decolare disponibilă (TORA); sau

2. atunci când este disponibilă prelungirea de oprire și/sau prelungirea degajată:

(i) TORA;

(ii) atunci când este înmulţită cu un factor de 1,15, distanţa de decolare disponibilă (TODA); sau

(iii) atunci când este înmulţită cu un factor de 1,3, ASDA.

(c) Atunci când se demonstrează conformitatea cu cerinţele de la litera (b), trebuie să se ţină seama de următoarele:

1. masa avionului la începutul rulajului la decolare;

2. altitudinea barometrică a aerodromului;

3. temperatura ambiantă la aerodrom;

4. starea suprafeţei pistei și tipul suprafeţei pistei;

5. declivitatea pistei în direcţia de decolare; și

6. nu mai mult de 50 % din componenta raportată a vântului de faţă sau nu mai puţin de 150 % din componenta raportată a vântului de coadă.

▼B

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

(a) Traiectoria de decolare a avioanelor cu două sau mai multe motoare se determină astfel încât avionul să depășească toate obstacolele cu o distanță verticală de cel puțin 50 ft sau cu o distanță orizontală de cel puțin 90 m plus 0,125 × D, unde D este distanța orizontală străbătută de avion de la sfârșitul TODA sau de la sfârșitul distanței de decolare, dacă este programată o întoarcere înainte de sfârșitul TODA, cu excepția situațiilor prevăzute la literele (b) și (c). Pentru avioane cu o anvergură a aripii mai mică de 60 m, se poate utiliza o distanță orizontală de trecere a obstacolelor egală cu jumătate din anvergura aripii avionului plus 60 m plus 0,125 × D. Se presupune că:

1. traiectoria de decolare începe la o înălțime de 50 ft deasupra suprafeței de la capătul distanței de decolare prevăzute la punctul CAT.POL.A.305 litera (b) și se sfârșește la o înălțime de 1 500 ft deasupra suprafeței;

2. avionul nu este înclinat înainte de a atinge o înălțime de 50 ft deasupra suprafeței, iar apoi unghiul de înclinare nu depășește 15°;

3. cedarea motorului critic apare în punctul de pe traiectoria de decolare cu toate motoarele în funcțiune unde se estimează pierderea reperelor vizuale în scopul evitării obstacolelor;

4. gradientul traiectoriei de decolare de la 50 ft până la înălțimea presupusă de cedare a motorului este egal cu gradientul mediu pentru urcare și tranziția spre configurația de rută cu toate motoarele în funcțiune, înmulțit cu un factor de 0,77; și

5. gradientul traiectoriei de decolare de la înălțimea atinsă în conformitate cu litera (a) punctul 4 până la finalul traiectoriei de decolare este egal cu gradientul de urcare pe rută cu OEI, indicat în AFM.

(b) Pentru cazurile în care traiectul de zbor planificat nu necesită schimbări ale traiectoriei cu mai mult de 15°, operatorul nu trebuie să ia în considerare obstacolele care au o distanță laterală mai mare de:

1. 300 m, în cazul în care zborul este efectuat în condiții care permit navigația cu ghidare vizuală a cursului sau atunci când sunt disponibile mijloace de navigație care permit pilotului să mențină, cu aceeași precizie, traiectul de zbor planificat; sau

2. 600 m, pentru zboruri desfășurate în orice alte condiții.

(c) Pentru cazurile în care traiectul de zbor planificat necesită modificări ale traiectoriei cu mai mult de 15°, operatorul nu trebuie să ia în considerare acele obstacole care au o distanță laterală mai mare de:

1. 600 m, pentru zboruri desfășurate în condiții care permit navigația cu ghidare vizuală a cursului; sau

2. 900 m, pentru zboruri desfășurate în orice alte condiții.

(d) Atunci când se demonstrează conformitatea cu cerințele de la literele (a)-(c), trebuie să se țină seama de următoarele:

1. masa avionului la începutul rulajului la decolare;

2. altitudinea barometrică a aerodromului;

3. temperatura ambiantă la aerodrom; și

▼B

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.

▼M4

(e) Cerințele prevăzute la litera (a) punctele 3, 4 și 5, litera (b) punctul 2 și litera (c) punctul 2 nu se aplică în cazul operațiunilor în condiții VFR pe timp de zi.

▼B

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

(a) Avionul, în condițiile meteorologice prevăzute pentru zbor și în cazul cedării unui motor, cu celelalte motoare funcționând în condițiile de putere maximă continuă specificate, este capabil să continue zborul cel puțin la altitudinile minime relevante pentru un zbor în siguranță, indicate în manualul de operațiuni, până la un punct situat la 1 000 ft deasupra unui aerodrom la care pot fi îndeplinite cerințele de performanță.

(b) Se presupune că, la momentul cedării motorului:

1. avionul nu zboară la o altitudine mai mare decât altitudinea la care rata de urcare este egală cu 300 ft pe minut, cu toate motoarele funcționând în condițiile de putere maximă continuă specificate; și

2. gradientul pe rută cu OEI este cel mai mare gradient de coborâre sau de urcare, după caz, mărit cu un gradient de 0,5 %, respectiv micșorat cu un gradient de 0,5 %.

▼M10

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

(a) În condițiile meteorologice prevăzute pentru zbor și în cazul cedării motorului, avionul este capabil să ajungă într-un loc unde se poate efectua o aterizare forțată în siguranță, cu excepția cazului în care operatorul dispune de o aprobare din partea autorității competente în conformitate cu anexa V (partea SPA) subpartea L – OPERAȚIUNI CU AVIOANE MONOMOTOR CU TURBINĂ PE TIMP DE NOAPTE SAU ÎN CONDIȚII IMC (SET-IMC) și utilizează o perioadă a riscului.

(b) În sensul literei (a), se presupune că, la momentul cedării motorului:

1. avionul nu zboară la o altitudine mai mare decât altitudinea la care rata de urcare este egală cu 300 ft pe minut, cu motorul funcționând în condițiile de putere maximă continuă specificate; și

2. gradientul pe rută este cel mai mare gradient de coborâre, mărit cu un gradient de 0,5 %.

▼B

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

Masa la aterizare a avionului, determinată în conformitate cu punctul CAT.POL.A.105 litera (a), nu depășește masa maximă la aterizare specificată pentru altitudinea și temperatura ambiantă prevăzută pentru ora estimată de aterizare la aerodromul de destinație și la aerodromul de rezervă.

▼M16

CAT.POL.A.330 Aterizarea – piste uscate

(a) Masa la aterizare a avionului, determinată în conformitate cu punctul CAT.POL.A.105 litera (a) pentru ora estimată de aterizare la aerodromul de destinație și la orice aerodrom de rezervă, trebuie să permită o aterizare cu oprire completă de la 50 ft deasupra pragului, în limita a 70 % din LDA.

(b) Prin derogare de la litera (a) și în cazul în care se respectă punctul CAT.POL.A.355, masa la aterizare a avionului, determinată în conformitate cu punctul CAT.POL.A.105 litera (a) pentru ora estimată de aterizare la aerodromul de destinație, trebuie să fie de așa natură încât să permită o aterizare cu oprire completă de la 50 ft deasupra pragului, în limita a 80 % din LDA.

(c) La determinarea masei de aterizare, operatorul trebuie să țină seama de următoarele:

1. altitudinea aerodromului;

2. maximum 50 % din componenta vântului de față sau minimum 150 % din componenta vântului de spate;

3. tipul de suprafață a pistei;

4. declivitatea pistei în direcția de aterizare.

(d) Pentru proceduri de apropiere rapidă, operatorul trebuie să folosească datele privind distanța de aterizare la care se aplică factori în conformitate cu litera (a), pe baza unei înălțimi față de pragul pistei de sub 60 ft, dar nu mai mică de 35 ft, și să respecte prevederile punctului CAT.POL.A.345.

(e) Pentru operațiuni de aterizare scurtă, operatorul trebuie să folosească datele privind distanța de aterizare la care se aplică factori în conformitate cu litera (a) și să respecte prevederile punctului CAT.POL.A.350.

(f) Pentru expedierea avionului, acesta trebuie să aterizeze:

1. fie pe pista cea mai favorabilă, în atmosferă calmă;

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

(g) Dacă operatorul nu poate să respecte dispozițiile de la litera (f) punctul 2 pentru aerodromul de destinație, avionul este expediat numai dacă este desemnat un aerodrom de rezervă care să permită respectarea deplină a dispozițiilor de la literele (a)-(f).

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

(a) Atunci când rapoartele sau prognozele meteorologice corespunzătoare indică faptul că este posibil ca, la ora de sosire estimată, pista să fie udă, LDA trebuie să fie una dintre următoarele distanțe:

1. o distanță de aterizare prevăzută în AFM pentru utilizarea pe piste ude în momentul expedierii, dar nu mai mică decât cea impusă de punctul CAT.POL.A.330;

▼M16

2. dacă în AFM nu se prevede, la momentul expedierii, o distanţă de aterizare pentru utilizarea pe piste ude, cel puţin 115 % din distanţa de aterizare impusă, determinată în conformitate cu punctul CAT.POL.A.330 litera (a);

3. o distanţă de aterizare mai scurtă decât cea impusă de litera (a) punctul 2, dar nu mai mică decât cea impusă de punctul CAT.POL.A.330 litera (a), după caz, dacă pista are caracteristici specifice de îmbunătăţire a coeficientului de frecare, iar AFM include informaţii suplimentare specifice privind distanţa de aterizare pe acest tip de pistă;

4. prin derogare de la litera (a) punctele 1, 2 și 3, în cazul avioanelor care sunt autorizate pentru operaţiuni cu distanţă de aterizare redusă în conformitate cu punctul CAT.POL.A.355, distanţa de aterizare determinată în conformitate cu punctul CAT.POL.A.355 litera (b) punctul 7 subpunctul (iii).

(b) Atunci când rapoartele sau prognozele meteorologice corespunzătoare indică faptul că este posibil ca, la ora de sosire estimată, pista să fie contaminată, distanţa de aterizare nu trebuie să depășească LDA. Operatorul trebuie să specifice în manualul de operaţiuni datele privind distanţa de aterizare care se aplică.

▼B

CAT.POL.A.340 Cerinţe privind urcarea la decolare și la aterizare

Operatorul unui avion bimotor trebuie să îndeplinească următoarele cerinţe privind urcarea la decolare și la aterizare.

(a) *Urcare la decolare*

1. Toate motoarele în funcţiune

(i) Gradientul de urcare stabil după decolare trebuie să fie de cel puţin 4 %, cu:

(A) fiecare motor la puterea de decolare;

(B) trenul de aterizare scos, cu excepţia situaţiei 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 poziţie (poziţii) de decolare; și

(D) o viteză de urcare cel puţin egală cu cea mai mare dintre valorile 1,1 V_{MC} (viteza minimă de control pe sau în apropierea solului) și 1,2 V_{S1} (viteza de angajare sau viteza minimă de zbor orizontal în configuraţie de aterizare).

2. Un motor inoperant (OEI)

(i) Gradientul de urcare stabil la o altitudine de 400 ft deasupra suprafeţei de decolare trebuie să fie măsurabil pozitiv cu:

(A) motorul critic inoperant și elicea acestuia în poziţia de rezistenţă la înaintare minimă;

(B) motorul rămas la puterea de decolare;

(C) trenul de aterizare escamotat;

(D) flapsurile aripilor în poziţie (poziţii) de decolare; și

(E) o viteză de urcare egală cu cea atinsă la 50 ft.

▼B

(ii) Gradientul de urcare stabil nu trebuie să fie mai mic de 0,75 % la o altitudine de 1 500 ft deasupra suprafeţei de decolare, cu:

(A) motorul critic inoperant și elicea acestuia în poziţia de rezistenţă la înaintare minimă;

(B) motorul rămas cel mult la puterea maximă continuă;

(C) trenul de aterizare escamotat;

(D) flapsurile aripilor escamotate; și

(E) o viteză de urcare cel puţin egală cu 1,2 V_{S1}.

(b) *Urcare la aterizare*

1. Toate motoarele în funcţiune

(i) Gradientul de urcare stabil trebuie să fie de cel puţin 2,5 %, cu:

(A) nu mai mult decât puterea sau tracţiunea disponibilă la 8 secunde de la începerea acţionării comenzilor de putere, plecând de la poziţia minimă de ralanti în zbor;

(B) trenul de aterizare scos;

(C) flapsurile aripilor în poziţie (poziţii) de aterizare; și

(D) o viteză de urcare egală cu V_{REF} (viteza de referinţă la aterizare).

2. Un motor inoperant (OEI)

(i) Gradientul de urcare stabil nu trebuie să fie mai mic de 0,75 % la o altitudine de 1 500 ft deasupra suprafeţei de aterizare, cu:

(A) motorul critic inoperant și elicea acestuia în poziţia de rezistenţă la înaintare minimă;

(B) motorul rămas cel mult la puterea maximă continuă;

(C) trenul de aterizare escamotat;

(D) flapsurile aripilor escamotate; și

(E) o viteză de urcare cel puţin egală cu 1,2 V_{S1}.

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

(a) Operaţiunile de apropiere rapidă, folosind unghiuri de pantă de cel puţin 4,5° și cu înălţimi faţă de pragul pistei mai mici de 60 ft, dar nu mai mici de 35 ft, necesită aprobarea prealabilă din partea autorităţii competente.

(b) Pentru obţinerea aprobării, operatorul trebuie să facă dovada îndeplinirii următoarelor condiţii:

1. AFM precizează unghiul de pantă maxim aprobat, orice alte limitări, proceduri normale, anormale sau de urgenţă pentru apropierile rapide, precum și modificări ale datelor privind lungimea suprafeţei în cazul utilizării criteriilor de apropiere rapidă; și

▼B

2. la fiecare aerodrom pe care urmează să se desfășoare operaţiuni de apropiere rapidă:

(i) este disponibil un sistem de referinţă corespunzător pentru panta de coborâre, care cuprinde cel puţin un sistem care indică panta de coborâre vizuală;

(ii) minimele meteorologice trebuie să fie specificate; și

(iii) se ţine seama de următoarele aspecte:

(A) poziţia obstacolelor;

(B) tipul de referinţă pentru panta de coborâre și dirijare la pistă;

(C) reperele vizuale minime cerute la DH și MDA;

(D) echipamentele disponibile la bord;

(E) calificarea pilotului și familiarizarea specială cu aerodromul;

(F) limitările și procedurile din AFM; și

(G) criteriile pentru apropierea întreruptă.

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

(a) Pentru operaţiunile cu aterizare scurtă este necesară aprobarea prealabilă a autorităţii competente.

(b) Pentru obţinerea aprobării, operatorul trebuie să facă dovada îndeplinirii următoarelor condiţii:

1. distanţa utilizată pentru calculul masei permise la aterizare poate consta în lungimea utilă a zonei declarate sigură, la care se adaugă LDA declarată;

2. utilizarea zonei declarate sigură este aprobată de statul aerodromului;

3. zona declarată sigură nu trebuie să prezinte obstacole sau depresiuni care ar putea pune în pericol un avion care începe apropierea prea devreme sau prea jos și nu trebuie permis niciun obiect mobil în zona declarată sigură în timp ce pista este utilizată pentru operaţiuni de aterizare scurte;

4. panta zonei declarate sigură nu trebuie să depășească 5 % ascendent și 2 % descendent, în direcţia de aterizare;

5. lungimea utilă a zonei declarate sigură nu trebuie să depășească 90 m;

6. lăţimea zonei declarate sigură 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 declarate sigură este de cel puţin 50 ft;

8. minimele meteorologice se specifică pentru fiecare pistă utilizată și nu sunt mai mici decât minimele VFR sau minimele NPA, luându-se în considerarea valoarea mai mare dintre cele două;

▼B

9. experienţa pilotului, cerinţele de pregătire și familiarizare specială cu aerodromurile sunt specificate și 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 și consideraţiile legate de apropierea întreruptă/aterizarea întreruptă.

▼M16

CAT.POL.A.355 Aprobarea operaţiunilor cu distanţă de aterizare impusă redusă

(a) Operaţiunile cu o masă de aterizare a avionului care permite o aterizare cu oprire completă în limita a 80 % din distanţa de aterizare disponibilă (LDA) necesită aprobarea prealabilă a autorităţii competente. O astfel de aprobare trebuie obţinută pentru fiecare pistă pe care se efectuează operaţiuni cu distanţă de aterizare impusă redusă.

(b) Pentru a obţine aprobarea menţionată la litera (a), operatorul trebuie să efectueze o evaluare a riscurilor pentru a demonstra că se atinge un nivel de siguranţă echivalent cu cel prevăzut la punctul CAT.POL.A.330 litera (a) și că sunt îndeplinite cel puţin următoarele condiţii:

1. statul aerodromului a decis că există un interes public și o necesitate operaţională pentru aceste operaţiuni, motivate fie de distanţa mare faţă de aerodrom, fie de limitările fizice legate de extinderea pistei;

2. sunt interzise operaţiunile de aterizare scurtă în conformitate cu punctul CAT.POL.A.350 și apropierile cu încălcarea criteriilor de apropiere stabilizată aprobate în temeiul punctului CAT.OP.MPA.115 litera (a);

3. este interzisă aterizarea pe piste contaminate;

4. în manualul de operaţiuni (OM) este definită o procedură de control specifică pentru zona de contact, care este implementată; această procedură trebuie să includă instrucţiuni adecvate pentru manevra „go around” și pentru aterizarea întreruptă în cazul în care nu se poate realiza contactul cu platforma în zona definită;

5. este stabilit un proces adecvat de pregătire și de verificare pentru echipajul de zbor la aerodrom;

6. echipajul de zbor este calificat și are experienţă recentă cu operaţiuni care implică o distanţă de aterizare impusă redusă la aerodromul în cauză;

7. operatorul a stabilit un program de analiză a aterizării (ALAP) la aerodrom pentru a asigura îndeplinirea următoarelor condiţii:

(i) nu este prognozat vânt de spate pentru ora de sosire estimată;

(ii) în cazul în care se prognozează că pista va fi udă la ora de sosire estimată, distanţa de aterizare la momentul expedierii trebuie să fie determinată în conformitate cu punctul CAT.OP.MPA.303 litera (c) sau să fie echivalentă cu 115 % din distanţa de aterizare stabilită pentru pistele uscate, luându-se în considerare valoarea cea mai mare;

(iii) nu există condiţii de pistă contaminată prognozate pentru ora de sosire estimată;

(iv) nu există condiţii meteorologice nefavorabile prognozate pentru ora de sosire estimată;

▼M16

8. se stabilesc proceduri operaţionale pentru a se asigura faptul că:

   (i) toate echipamentele care afectează performanţa de aterizare și distanţa de aterizare sunt funcţionale înainte de începerea zborului;

   (ii) echipajul de zbor utilizează corect dispozitivele de decelerare;

9. se stabilesc instrucţiuni de întreţinere și proceduri operaţionale specifice pentru dispozitivele de decelerare ale avionului, cu scopul de a spori fiabilitatea acestor sisteme;

10. apropierea finală și aterizarea sunt efectuate numai în condiţii meteorologice la vedere (VMC);

11. condiţiile suplimentare privind aerodromul, dacă sunt specificate de autoritatea competentă care a certificat aerodromul, luând în considerare caracteristicile orografice ale zonei de apropiere, echipamentele de asistenţă pentru apropiere disponibile și consideraţiile legate de apropierea întreruptă/aterizarea întreruptă.

▼B

CAPITOLUL 4

Clasa de performanţă C

CAT.POL.A.400 Decolarea

(a) Masa la decolare nu depășește masa maximă la decolare specificată în AFM pentru altitudinea barometrică și temperatura ambiantă pe aerodromul de pe care urmează să se decoleze.

(b) Pentru avioanele pentru care datele privind lungimea suprafeţei de decolare indicate în AFM nu includ cazul cedării unui motor, distanţa de la începutul rulajului la decolare necesară pentru ca avionul să atingă o înălţime de 50 ft deasupra suprafeţei, cu toate motoarele în funcţiune în condiţiile de putere maximă de decolare specificate, înmulţită cu un factor de:

   1. 1,33 pentru avioane dotate cu două motoare;

   2. 1,25 pentru avioane dotate cu trei motoare; sau

   3. 1,18 pentru avioane dotate cu patru motoare,

   nu depășește distanţa de rulare la decolare disponibilă (TORA) pe aerodromul de unde urmează să decoleze.

(c) În cazul avioanelor pentru care datele privind lungimea suprafeţei de decolare indicate în AFM ţin cont de cazul cedării unui motor, trebuie respectate următoarele cerinţe în conformitate cu specificaţiile din AFM:

   1. distanţa de accelerare-oprire nu trebuie să depășească ASDA,

   2. distanţa de decolare nu trebuie să depășească distanţa de decolare disponibilă (TODA), cu o lungime a părţii degajate care să nu depășească jumătate din TORA;

   3. distanţa de rulare la decolare nu trebuie să depășească TORA;

   4. se utilizează o singură valoare a V_1 în cazul decolării întrerupte sau continuate; și

   5. pe o pistă udă sau contaminată, masa la decolare nu trebuie să depășească masa permisă pentru o decolare de pe o pistă uscată în aceleași condiţii.

(d) Se iau în considerare următoarele:

   1. altitudinea barometrică a aerodromului;

   2. temperatura ambiantă la aerodrom;

▼B

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) Traiectoria de decolare cu OEI se determină astfel încât avionul să depășească toate obstacolele cu o distanță verticală de cel puțin 50 ft plus 0,01 × D sau cu o distanță orizontală de cel puțin 90 m plus 0,125 × D, unde D este distanța orizontală parcursă de avion de la sfârșitul TODA. Pentru avioane cu o anvergură a aripii mai mică de 60 m, se poate utiliza o distanță orizontală de trecere a obstacolelor egală cu jumătate din anvergura aripii avionului plus 60 m plus 0,125 × D.

(b) Traiectoria de decolare începe la o înălțime de 50 ft deasupra suprafeței de la capătul distanței de decolare prevăzute la punctul ►**M4** CAT.POL.A.400 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), trebuie să se țină seama de următoarele:

1. masa avionului la începutul rulajului la decolare;

2. altitudinea barometrică a aerodromului;

3. temperatura ambiantă la aerodrom; și

4. nu mai mult de 50 % din componenta raportată a vântului de față sau nu mai puțin de 150 % din componenta raportată a vântului de coadă.

(d) Nu sunt permise schimbări ale traiectului de zbor până în acel punct al traiectoriei de decolare în care s-a atins o înălțime de 50 ft deasupra suprafeței. După aceea, până la o înălțime de 400 ft, se presupune că avionul este înclinat cu nu mai mult de 15°. Peste înălțimea de 400 ft, se pot programa unghiuri de înclinare mai mari de 15°, dar nu peste 25°. Se permit toleranțe adecvate pentru efectul unghiului de înclinare asupra vitezelor de operare și a traiectoriei de zbor, inclusiv creșterile distanței rezultate din mărirea vitezelor de operare.

(e) Pentru cazurile care nu necesită modificări ale traiectului cu mai mult de 15°, operatorul nu trebuie să ia în considerare acele obstacole care au o distanță laterală mai mare de:

1. 300 m, în cazul în care pilotul poate menține precizia de navigație cerută în zona în care sunt luate în considerare obstacolele; sau

2. 600 m, pentru zboruri desfășurate în orice alte condiții.

▼B

(f) Pentru cazurile care necesită modificări ale traiectului cu mai mult de 15°, operatorul nu trebuie să ia în considerare acele obstacole care au o distanţă laterală mai mare de:

1. 600 m, în cazul în care pilotul poate menţine precizia de navigaţie cerută în zona în care sunt luate în considerare obstacolele; sau

2. 900 m, pentru zboruri desfășurate în orice alte condiţii.

(g) Operatorul stabilește proceduri pentru situaţii neprevăzute pentru a satisface cerinţele de la literele (a)-(f) și pentru a oferi o rută sigură, evitând obstacolele, care să permită avionului fie să respecte cerinţele pentru zborul pe rută de la punctul CAT.POL.A.410, fie să aterizeze la aerodromul de plecare sau la un aerodrom de rezervă la decolare.

CAT.POL.A.410 Zbor pe rută – toate motoarele în funcţiune

(a) Avionul, în condiţiile meteorologice prevăzute pentru zbor, în orice punct de pe rută sau de pe orice deviere planificată de la aceasta, trebuie să aibă capacitatea de a atinge o rată de urcare de cel puţin 300 ft pe minut, cu toate motoarele în funcţiune, în condiţiile de putere maximă continuă specificate, la:

1. altitudinile minime pentru un zbor sigur în fiecare etapă a rutei pe care se zboară sau a oricărei devieri planificate de la aceasta, indicate sau calculate pe baza informaţiilor referitoare la avion conţinute în manualul de operaţiuni; și

2. altitudinile minime necesare pentru respectarea condiţiilor prevăzute la punctele CAT.POL.A.415 și 420, după caz.

CAT.POL.A.415 Zbor pe rută – OEI

(a) Avionul, în condiţiile meteorologice prevăzute pentru zbor, în eventualitatea în care unul dintre motoare devine inoperant în orice punct de pe rută sau de pe orice deviere planificată de la rută, dar cu celălalt motor sau celelalte motoare funcţionând în condiţiile de putere maximă continuă specificate, trebuie să aibă capacitatea de a continua zborul de la altitudinea de croazieră până la un aerodrom unde se poate face o aterizare în conformitate cu punctul CAT.POL.A.430 sau CAT.POL.A.435, după caz. Avionul trebuie să depășească obstacolele situate într-un culoar de 9,3 km (5 mile nautice) de fiecare parte a rutei intenţionate, cu o distanţă verticală de cel puţin:

1. 1 000 ft, atunci când rata de urcare este cel puţin egală cu zero; sau

2. 2 000 ft, atunci când rata de urcare este mai mică decât zero.

(b) Panta traiectoriei de zbor trebuie să fie pozitivă la o altitudine de 450 m (1 500 ft) deasupra aerodromului unde se presupune că va avea loc aterizarea după cedarea unui motor.

(c) Rata de urcare disponibilă a avionului se consideră ca fiind cu 150 ft pe minut mai mică decât rata brută de urcare specificată.

▼M16

(d) Marjele prevăzute la litera (a) se măresc la 18,5 km (10 mile nautice) dacă precizia de navigaţie nu respectă cel puţin specificaţia de navigaţie RNAV 5.

(e) Largarea combustibilului este admisă în măsura în care permite ajungerea, cu rezervele de combustibil impuse, la aerodromul unde se presupune că va ateriza avionul după cedarea motorului, în conformitate cu punctul CAT.OP.MPA.150, adecvat ca aerodrom de rezervă, cu condiţia aplicării unei proceduri sigure.

▼M16

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 traiectului avut în vedere, un avion cu trei sau mai multe motoare, zburând cu toate motoarele la puterea sau tracţiunea de croazieră, după caz, și în condiții de temperatură standard în atmosferă calmă, nu trebuie să se afle la mai mult de 90 de minute depărtare de un aerodrom unde se îndeplinesc cerinţele de la punctul CAT.POL.A.430 aplicabile pentru masa la aterizare preconizată, cu excepţia cazului în care se respectă condiţiile de la literele (b)-(e) ale prezentului punct.

(b) Traiectoria de zbor cu două motoare inoperante trebuie să permită avionului să își continue zborul, în condiţiile meteorologice preconizate, depășind toate obstacolele din culoarul de 9,3 km (5 mile nautice) de fiecare parte a rutei avute în vedere cu o distanţă verticală de minimum 2 000 ft, până la un aerodrom unde sunt îndeplinite cerinţele de performanţă aplicabile pentru masa la aterizare prevăzută.

(c) Se presupune că cele două motoare cedează în punctul cel mai critic al tronsonului de rută în care avionul, zburând cu toate motoarele la puterea sau tracţiunea de croazieră, după caz, și în condiţii de temperatură standard în atmosferă calmă, se află la mai mult de 90 de minute depărtare de aerodromul menţionat la litera (a).

(d) Masa preconizată a avionului în punctul în care se presupune că cele două motoare cedează nu trebuie să fie mai mică decât cea care ar include suficient combustibil pentru ca avionul să se îndrepte către un aerodrom prevăzut pentru aterizare și să ajungă acolo la o altitudine de cel puţin 450 m (1 500 ft) direct deasupra zonei de aterizare, apoi să zboare timp de 15 minute la puterea sau tracţiunea de croazieră, după caz.

(e) Rata de urcare disponibilă a avionului este cu 150 ft pe minut mai mică decât cea specificată.

(f) Marjele prevăzute la litera (b) se măresc la 18,5 km (10 mile nautice) dacă precizia de navigaţie nu respectă cel puţin specificaţia de navigaţie RNAV 5.

(g) Largarea combustibilului este admisă în măsura în care permite ajungerea la aerodrom cu rezervele de combustibil impuse, în conformitate cu litera (d), cu condiţia aplicării unei proceduri sigure.

▼B

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

Masa de aterizare a avionului, determinată în conformitate cu punctul CAT.POL.A.105 litera (a), nu depășește masa maximă la aterizare specificată în AFM pentru altitudine și, dacă este prevăzută în AFM, temperatura ambiantă prevăzută pentru ora estimată de aterizare la aerodromul de destinaţie și la aerodromul de rezervă.

CAT.POL.A.430 Aterizarea – piste uscate

(a) Masa la aterizare a avionului, determinată în conformitate cu punctul CAT.POL.A.105 litera (a) pentru ora estimată de aterizare la aerodromul de destinaţie și la orice aerodrom de rezervă, permite o aterizare cu oprire completă de la 50 ft deasupra pragului pistei, în limita a 70 % din distanţa de aterizare disponibilă (LDA), ţinând seama de:

1. altitudinea aerodromului;

2. nu mai mult de 50 % din componenta vântului de faţă sau nu mai puţin de 150 % din componenta vântului de coadă;

3. tipul suprafeţei pistei; și

▼M16

4. declivitatea pistei în direcţia de aterizare.

▼B

(b) Pentru trimiterea unui avion în operaţiune, 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 direcţia probabile ale vântului și caracteristicile de manevrare ale avionului la sol și alte condiţii, cum ar fi mijloacele de aterizare și terenul.

(c) În cazul în care un operator nu poate să respecte dispoziţiile de la litera (b) punctul 2 pentru aerodromul de destinaţie, avionul este trimis în operaţiune numai dacă este desemnat un aerodrom de rezervă care să permită respectarea deplină a dispoziţiilor de la literele (a) și (b).

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

▼M16

(a) Atunci când rapoartele sau prognozele meteorologice corespunzătoare indică faptul că este posibil ca, la ora de sosire estimată, pista să fie udă, LDA trebuie să fie una dintre următoarele distanţe:

1. o distanţă de aterizare prevăzută în AFM pentru utilizarea pe piste ude în momentul expedierii, dar nu mai mică decât cea impusă de punctul CAT.POL.A.430;

2. dacă în AFM nu se prevede, la momentul expedierii, o distanţă de aterizare pentru utilizarea pe piste ude, cel puţin 115 % din distanţa de aterizare impusă, determinată în conformitate cu punctul CAT.POL.A.430.

▼B

(b) Atunci când rapoartele și/sau prognozele meteorologice corespunzătoare indică faptul că la ora estimată de sosire pista poate fi contaminată, distanţa de aterizare nu trebuie să depășească LDA. Operatorul specifică în manualul de operaţiuni datele privind distanţa de aterizare care se aplică.

SECŢIUNEA 2

Elicoptere

CAPITOLUL 1

Cerinţe generale

CAT.POL.H.100 Aplicabilitate

(a) Elicopterele se operează în conformitate cu cerinţele aplicabile în materie de clasă de performanţă.

(b) Elicopterele se operează în clasa de performanţă 1:

1. dacă sunt operate către/de la aerodromuri sau locuri de operare aflate într-un mediu aglomerat ostil, cu excepţia 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 excepţia cazului în care sunt operate către/de la o helipunte în clasa de performanţă 2 cu o aprobare în conformitate cu punctul CAT.POL.H.305.

(c) Cu excepţia cazului în care litera (b) prevede altceva, elicopterele care au o MOPSC de 19 sau mai puţin, dar mai mare de nouă, se operează în clasa de performanţă 1 sau 2.

(d) Cu excepţia cazului în care litera (b) prevede altceva, elicopterele care au o MOPSC de nouă sau mai puţin, se operează în clasa de performanţă 1, 2 sau 3.

CAT.POL.H.105 Generalităţi

(a) Masa elicopterului:

1. la începutul decolării; sau

▼B

2. în eventualitatea unei replanificări în timpul zborului la punctul de la care se aplică planul de zbor operaţional revizuit,

nu trebuie să fie mai mare decât masa la care pot fi respectate cerinţele prezentei secţiuni pentru zborul care trebuie efectuat, având în vedere reduceri prevăzute de masă pe parcursul desfășurării zborului și largarea combustibilului prevăzută în cerinţele relevante.

(b) Datele de performanţă aprobate cuprinse în AFM sunt folosite pentru a determina conformitatea cu cerinţele prezentei secţiuni, completate, după caz, cu alte date prevăzute în cerinţele relevante. Operatorul trebuie să specifice astfel de alte date în manualul de operaţiuni. Atunci când se aplică factorii prevăzuţi în prezenta secţiune, se poate ţine seama de orice factori operaţionali care sunt incluși deja în datele de performanţă din AFM, pentru a se evita dubla aplicare a factorilor.

(c) Atunci când se demonstrează conformarea deplină cu cerinţele din prezenta secţiune corespunzătoare, se ţine seama de următorii parametri:

1. masa elicopterului;

2. configuraţia elicopterului;

3. condiţiile de mediu, în special:

(i) presiunea barometrică și temperatura;

(ii) vântul:

(A) cu excepţia cazurilor prevăzute la litera (C), pentru cerinţele referitoare la decolare, la traiectoria de decolare și la aterizare, nu se ia în considerare mai mult de 50 % din orice componentă constantă raportată a unui vânt de faţă de minimum 5 noduri;

(B) atunci când decolarea sau aterizarea cu o componentă a vântului de coadă este permisă în AFM și în toate cazurile pentru traiectoria de decolare, se ia în considerare nu mai puţin de 150 % din componenta raportată a vântului de coadă; și

(C) în cazul în care echipamentele precise de măsurare a vântului permit măsurarea exactă a vitezei vântului în punctul decolării și aterizării, componente ale vântului care depășesc 50 % pot fi stabilite de către operator, cu condiţia ca acesta să demonstreze autorităţii competente că proximitatea FATO și îmbunătăţirile aduse acurateţei echipamentului de măsurare a vântului oferă un nivel echivalent de siguranţă;

4. tehnici de operare; și

5. operarea oricărui sistem care are un efect advers asupra performanţei.

CAT.POL.H.110 Luarea în considerare a obstacolării

(a) În sensul respectării cerinţelor de depășire a obstacolelor, un obstacol localizat după FATO, pe traiectoria de decolare sau pe traiectoria de apropiere întreruptă trebuie luat în considerare dacă distanţa sa laterală faţă de cel mai apropiat punct de pe suprafaţa aflată sub traiectul de zbor planificat nu este mai mare decât:

1. pentru operaţiuni VFR:

▼B

(i) jumătate din lăţimea minimă definită în AFM – sau, atunci când nu este definită lăţimea, „0,75 × D”, unde D este cea mai mare dimensiune a elicopterului când rotoarele sunt în mișcare;

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

(iii) precum și:

(A) 0,10 × distanţa DR pentru operaţiuni VFR pe timp de zi; sau

(B) 0,15 × distanţa DR pentru operaţiuni VFR pe timp de noapte.

2. pentru operaţiuni IFR:

(i) cea mai mare valoare dintre „1,5 × D” sau 30 m, plus:

(A) 0,10 × distanţa DR pentru operaţiuni IFR cu ghidare precisă a cursului;

(B) 0,15 × distanţa DR pentru operaţiuni IFR cu ghidare standard a cursului; sau

(C) 0,30 × distanţa DR pentru operaţiuni IFR fără ghidarea cursului.

(ii) dacă se are în vedere traiectoria de zbor pentru apropierea întreruptă, zona luată în considerare pentru trecerea obstacolelor se aplică doar la capătul distanţei de decolare disponibile.

3. Pentru operaţiunile cu decolarea iniţială executată la vedere și trecută apoi în IFR/IMC la un punct de tranziţie, criteriile specificate la punctul 1 sunt aplicabile doar până la punctul de tranziţie, iar după acest punct se aplică criteriile de la punctul 2. Punctul de tranziţie nu se poate situa înaintea capătului distanţei necesare pentru decolare (TODRH) pentru elicopterele care operează în clasa de performanţă 1 sau înainte de punctul definit după decolare (DPATO) pentru elicopterele care operează în clasa de performanţă 2.

(b) Pentru decolările care utilizează o procedură de rezervă sau de tranziţie laterală în scopul respectării cerinţelor referitoare la trecerea obstacolelor, un obstacol, situat în zona de rezervă sau de tranziţie laterală, este luat în considerare dacă distanţa sa laterală faţă de cel mai apropiat punct de pe suprafaţa de sub traiectul de zbor planificat nu este mai mare de:

1. jumătate din lăţimea minimă definită în AFM sau, dacă lăţimea nu este definită, „0,75 × D”;

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

3. precum și:

(i) pentru operaţiuni VFR pe timp de zi, 0,10 × distanţa parcursă din spatele FATO sau

(ii) pentru operaţiuni VFR pe timp de noapte, 0,15 × distanţa parcursă din spatele FATO.

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

1. 7 × raza rotorului (R), pentru operaţiunile pe timp de zi, dacă pe parcursul urcării se garantează că se obţine precizia de navigaţie pe baza reperelor vizuale corespunzătoare;

▼B

2. 10 × R, pentru operațiunile pe timp de noapte, dacă pe parcursul urcării se garantează că se obține precizia de navigație pe baza reperelor vizuale corespunzătoare;

3. 300 m, în cazul în care precizia de navigație poate fi asigurată cu mijloace de navigație corespunzătoare; sau

4. 900 m în toate celelalte cazuri.

CAPITOLUL 2

Clasa de performanță 1

CAT.POL.H.200 Generalități

Elicopterele care desfășoară operațiuni în clasa de performanță 1 trebuie să fie certificate drept elicoptere din categoria A sau o categorie echivalentă, după cum stabilește agenția.

CAT.POL.H.205 Decolarea

(a) Masa la decolare nu depășește masa maximă la decolare specificată în AFM pentru procedura care urmează a fi utilizată.

(b) Masa la decolare permite:

1. posibilitatea întreruperii decolării și aterizării pe FATO în cazul confirmării cedării unui motor critic la sau înainte de punctul de decizie pentru decolare (TDP);

2. ca distanța necesară pentru decolare întreruptă (RTODRH) să nu depășească distanța disponibilă pentru decolare întreruptă (RTODAH); și

3. ca TODRH să nu depășească distanța de decolare disponibilă (TODAH);

4. fără a aduce atingere literei (b) punctul 3, TODRH poate depăși TODAH, dacă elicopterul, în cazul confirmării cedării unui motor critic la TDP, atunci când continuă decolarea, poate să depășească toate obstacolele până la sfârșitul TODRH cu o marjă verticală de minim 10,7 m (35 ft).

(c) Atunci când se demonstrează conformarea cu literele (a) și (b), se iau în considerare parametrii corespunzători specificați la punctul CAT.POL.H.105 litera (c) de la aerodromul sau locul de operare de plecare.

(d) Acea parte a decolării până la TDP, inclusiv, se execută în contact vizual cu suprafața, astfel încât să poată fi executată o decolare întreruptă.

(e) Pentru decolările care utilizează o procedură de rezervă sau de tranziție laterală, cu confirmarea cedării motorului critic înainte de TDP, toate obstacolele din zona de rezervă sau de tranziție laterală trebuie depășite cu o marjă adecvată.

CAT.POL.H.210 Traiectoria de decolare

(a) De la capătul TODRH cu confirmarea cedării motorului critic la TDP:

1. masa la decolare permite ca traiectoria la decolare să asigure o depășire a obstacolelor pe verticală, deasupra tuturor obstacolelor situate pe traiectul de urcare, cu o distanță de cel puțin 10,7 m (35 ft) pentru operațiuni în condiții VFR și 10,7 m (35 ft) + 0,01 × distanța DR pentru operațiuni în condiții IFR. Trebuie luate în considerare numai obstacolele specificate la punctul CAT.POL.H.110;

▼B

2. dacă se efectuează o schimbare de direcţie mai mare de 15°, se permit toleranţe adecvate pentru efectul unghiului de înclinare asupra capacităţii de a respecta cerinţele de depăşire a obstacolelor. Acest viraj nu se iniţiază înaintea atingerii înălţimii de 61 m (200 ft) deasupra suprafeţei de decolare, cu excepţia cazului în care face parte dintr-o procedură aprobată din AFM.

(b) Atunci când se demonstrează conformarea cu litera (a), se iau în considerare parametrii corespunzători specificaţi la punctul CAT.POL.H.105 litera (c) de la aerodromul sau locul de operare de plecare.

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

(a) Masa elicopterului și traiectul de zbor în toate punctele de pe rută, cu un motor inoperant și în condițiile meteorologice prevăzute pentru zbor, trebuie să permită conformarea cu punctele 1, 2 sau 3:

1. când se intenţionează ca, în orice moment, zborul să fie efectuat fără contact vizual cu suprafaţa, masa elicopterului trebuie să permită o rată de urcare de cel puţin 50 ft/minut cu motorul critic inoperant la o altitudine de cel puţin 300 m (1 000 ft), sau 600 m (2 000 ft) în zone muntoase, deasupra solului și tuturor obstacolelor întâlnite pe rută pe o distanţă de 9,3 km (5 mile nautice) pe fiecare parte laterală a traiectului planificat;

2. dacă se intenţionează ca zborul să fie executat fără contact vizual cu suprafaţa, traiectoria de zbor trebuie să permită elicopterului continuarea zborului de la altitudinea de croazieră până la o înălţime de 300 m (1 000 ft) deasupra unui loc de aterizare în care poate fi efectuată o aterizare în conformitate cu prevederile de la punctul CAT.POL.H.220. Traiectoria de zbor depășește pe verticală, cu cel puţin 300 m (1 000 ft) sau 600 m (2 000 ft) în zone muntoase, solul și toate obstacolele întâlnite pe rută sau pe o distanţă de 9,3 km (5 mile nautice) pe fiecare parte laterală a traiectului planificat. Pot fi folosite tehnici de coborâre progresivă;

3. dacă se intenţionează ca zborul să fie executat în VMC având contact vizual cu suprafaţa, traiectoria de zbor permite elicopterului să continue zborul de la altitudinea de croazieră până la o înălţime de 300 m (1 000 ft) deasupra zonei de aterizare pe care se poate efectua o aterizare în conformitate cu punctul CAT.POL.H.220, fără a zbura, în niciun moment al zborului, sub altitudinea minimă corespunzătoare de zbor. Trebuie luate în considerare obstacolele care se află pe o distanţă de 900 m de la fiecare parte laterală a rutei.

(b) Când se demonstrează conformitatea cu litera (a) punctul 2 sau litera (a) punctul 3:

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

2. se ţine seama de efectele vântului asupra traiectoriei de zbor;

3. largarea combustibilului este planificată să aibă loc numai în măsura în care permite ajungerea la aerodrom sau la locul de operare cu rezervele de combustibil impuse și folosind o procedură sigură; și

4. largarea combustibilului nu este planificată sub 1 000 ft deasupra solului.

(c) Dacă precizia de navigaţie nu poate fi atinsă pentru 95 % din timpul total de zbor, atunci marjele de lăţime prevăzute la litera (a) punctele 1 și 2 se măresc la 18,5 km (10 mile nautice).

CAT.POL.H.220 Aterizarea

(a) Masa de aterizare a elicopterului la ora estimată de aterizare nu poate depăși masa maximă indicată în AFM pentru procedurile care urmează a fi utilizate.

▼B

(b) În cazul confirmării cedării motorului critic la sau înainte de punctul de decizie pentru aterizare (LDP), este posibilă fie aterizarea sau oprirea în FATO, fie să se efectueze o aterizare întreruptă și să depășească toate obstacolele de pe traiectoria de zbor cu o distanță verticală de 10,7 m (35 ft). Se iau în considerare doar obstacolele indicate la punctul CAT.POL.H.110.

(c) În cazul confirmării cedării motorului critic la sau după LDP, este posibilă:

1. depășirea tuturor obstacolelor de pe traiectoria de apropiere; și

2. aterizarea și oprirea în FATO.

(d) Atunci când se demonstrează conformarea cu literele (a)-(c), se iau în considerare parametrii corespunzători specificați la punctul CAT.POL.H.105 litera (c) pentru ora estimată de aterizare la aerodromul de destinație, locul de operare sau la orice aerodrom de rezervă, dacă este necesar.

(e) Acea parte a decolării până la LDP până la contactul cu platforma se execută în contact vizual cu suprafața.

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

(a) Operațiunile spre/de la o zonă de interes public (PIS) se pot desfășura în clasa de performanță 2 fără respectarea prevederilor de la punctul CAT.POL.H.310 litera (b) sau punctul CAT.POL.H.325 litera (b), cu condiția îndeplinirii cumulative a următoarelor cerințe:

1. PIS a fost folosită înainte de 1 iulie 2002;

2. dimensiunea PIS sau a mediului cu obstacole nu permite respectarea cerințelor pentru operațiuni în clasa de performanță 1;

3. operațiunea se desfășoară cu un elicopter cu o MOPSC de șase locuri sau mai puțin;

4. operatorul se conformează prevederilor CAT.POL.H.305 litera (b) punctele 2 și 3;

5. masa elicopterului nu depășește masa maximă specificată în AFM pentru un gradient de urcare de 8 % în condiții de atmosferă calmă la viteza de decolare în siguranță corespunzătoare (V_{TOSS}), cu motorul critic inoperant și cu restul motoarelor în funcțiune la o turație corespunzătoare; și

6. operatorul a obținut aprobarea prealabilă pentru operațiune din partea autorității competente. Înainte ca astfel de operațiuni să aibă loc într-un alt stat membru, operatorul trebuie să obțină o autorizare din partea autorității competente a respectivului stat.

(b) Procedurile specifice zonei se stabilesc în manualul de operațiuni pentru reducerea la minimum a perioadei în care ocupanții elicopterului și persoanele de la sol ar fi puse în pericol în eventualitatea cedării motorului la decolare sau la aterizare.

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

▼B

CAPITOLUL 3

Clasa de performanţă 2

CAT.POL.H.300 Generalităţi

Elicopterele care desfășoară operaţiuni în clasa de performanţă 2 trebuie să fie certificate drept elicoptere din categoria A sau o categorie echivalentă stabilită de agenţie.

CAT.POL.H.305 Operaţiuni fără capacitatea de a asigura o aterizare forţată în condiţii de siguranţă

(a) Operaţiunile fără capacitatea de a asigura o aterizare forţată în condiţii de siguranţă pe parcursul fazelor de decolare și aterizare nu se efectuează decât dacă operatorul a obţinut o aprobare din partea autorităţii competente.

(b) Pentru a obţine și a menţine o astfel de aprobare, operatorul trebuie:

1. să efectueze o evaluare a riscurilor, care precizează:

(i) tipul de elicopter; și

(ii) tipul de operaţiuni;

2. să aplice următoarea serie de condiţii:

(i) atinge și menţine standardul modificării elicopterului/motorului definit de producător;

(ii) desfășoară acţiunile de întreţinere preventivă recomandate de producătorul elicopterului sau al motorului;

(iii) include proceduri de decolare și aterizare în manualul de operaţiuni, în cazul în care acestea nu există deja în AFM;

(iv) specifică pregătirea pentru echipajul de zbor; și

(v) asigură un sistem de raportare către producător a pierderilor de putere, a opririi motorului sau a defectării acestuia;

și

3. să pună în aplicare un sistem de monitorizare a uzurii (UMS).

CAT.POL.H.310 Decolarea

(a) Masa la decolare nu poate depăși masa maximă specificată pentru o rată de urcare de 150 ft/min la 300 m (1 000 ft) deasupra nivelului aerodromului sau al locului de operare, cu un motor critic inoperant și celălalt (celelalte) motor (motoare) la o turaţie corespunzătoare.

(b) Pentru alte operaţiuni altele decât cele specificate la punctul CAT.POL.H.305, decolarea se efectuează astfel încât să poată fi executată o aterizare forţată în siguranţă până la punctul la care este posibilă continuarea în siguranţă a zborului.

(c) Pentru operaţiuni în conformitate cu punctul CAT.POL.H.305, în plus faţă de cerinţele de la litera (a):

1. masa la decolare nu trebuie să depășească masa maximă la decolare specificată în AFM pentru zbor la punct fix în afara efectului de sol (AEO OGE) în atmosferă calmă cu toate motoarele funcţionând la regimul corespunzător; sau

2. pentru operaţiuni de la o helipunte:

(i) cu un elicopter care are o MOPSC mai mare de 19 locuri; sau

▼B

(ii) orice elicopter operat de la o helipunte situată într-un mediu ostil,

masa la decolare trebuie să ia în considerare: procedura, evitarea marginilor helipunții și coborârea corespunzătoare înălțimii helipunții cu motorul (motoarele) critic(e) inoperant(e) și motoarele rămase funcționând la un regim corespunzător.

(d) Atunci când se asigură conformarea cu literele (a)-(c), se iau în considerare parametrii corespunzători de la CAT.POL.H.105 litera (c) la punctul de plecare.

(e) Porțiunea decolării de dinaintea punctului în care se respectă cerința de la CAT.POL.H.315 se execută în contact vizual cu suprafața.

CAT.POL.H.315 Traiectoria la decolare

De la punctul definit după decolare (DPATO) sau, ca o alternativă, cel târziu la 200 ft deasupra suprafeței de decolare, cu motorul critic inoperant, trebuie să se îndeplinească cerințele de la CAT.POL.H.210 litera (a) punctele 1 și 2 și litera (b).

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

Trebuie să se îndeplinească cerința de la punctul CAT.POL.H.215.

CAT.POL.H.325 Aterizarea

(a) Masa la aterizare la ora estimată de aterizare nu trebuie să depășească masa maximă specificată pentru o rată de urcare de 150 ft/min la 300 m (1 000 ft) deasupra nivelului aerodromului sau locului de operare, cu un motor critic inoperant și celalalt (celelalte) motor (motoare) funcționând la o turație corespunzătoare.

(b) Dacă motorul critic cedează în orice punct al traiectoriei de apropiere:

1. se poate efectua o aterizare întreruptă cu respectarea cerinței de la punctul CAT.POL.H.315; sau

2. pentru alte operațiuni decât cele specificate la punctul CAT.POL.H.305, elicopterul poate efectua o aterizare forțată în condiții de siguranță.

(c) Pentru operațiuni în conformitate cu punctul CAT.POL.H.305, în plus față de cerințele de la litera (a):

1. masa la aterizare nu depășește masa maximă specificată în AFM pentru un zbor la punct fix AEO OGE în atmosferă calmă cu toate motoarele funcționând la regimul corespunzător; sau

2. pentru operațiuni către o helipunte:

(i) cu un elicopter care are o MOPSC mai mare de 19 locuri; sau

(ii) orice elicopter operat către o helipunte situată într-un mediu ostil,

masa la aterizare trebuie să ia în considerare procedura și coborârea corespunzătoare înălțimii helipunții cu motorul (motoarele) critic(e) inoperant(e) și celalalt (celelalte) motor (motoare) funcționând la un regim corespunzător.

(d) Atunci când se demonstrează respectarea literelor (a)-(c), se iau în considerare parametrii corespunzători de la punctul CAT.POL.H.105 litera (c) la aerodromul de destinație sau la orice aerodrom de rezervă, dacă este necesar.

▼B

(e) Porțiunea aterizării după care cerința de la litera (b) punctul 1 nu poate fi îndeplinită se execută în contact vizual cu suprafața.

CAPITOLUL 4

Clasa de performanţă 3

CAT.POL.H.400 Generalități

(a) Elicopterele care desfășoară operațiuni în clasa de performanţă 3 trebuie să fie certificate drept elicoptere din categoria A sau o categorie echivalentă stabilită de agenție, sau din categoria B.

(b) Operațiunile se desfășoară numai într-un mediu neostil, cu excepția:

1. operării în conformitate cu punctul CAT.POL.H.420; sau

2. fazei decolării și aterizării, când se operează în conformitate cu litera (c).

(c) Cu condiția ca operatorul să fi obținut aprobarea în conformitate cu punctul CAT.POL.H.305, se pot desfășura operațiuni către/de la un aerodrom sau loc de operare situat în afara unui mediu aglomerat ostil, fără a avea asigurată capacitatea de aterizare forțată în siguranță:

1. la decolare înaintea atingerii V_y (viteza pentru cea mai bună rată de urcare) sau 200 ft deasupra suprafeței de decolare; sau

2. la aterizare, sub 200 ft deasupra suprafeței de aterizare.

(d) Nu se efectuează operațiuni:

1. fără contact vizual cu suprafața;

2. pe timp de noapte;

3. dacă plafonul este sub 600 ft; sau

4. dacă vizibilitatea este sub 800 m.

CAT.POL.H.405 Decolarea

(a) Masa la decolare este cea mai mică valoare dintre:

1. MCTOM; sau

2. masa maximă la decolare specificată pentru zbor la punct fix cu efect de sol cu toate motoarele funcționând la puterea de decolare sau, în cazul în care condițiile sunt de așa natură încât zborul la punct fix cu efect de sol nu este probabil să se realizeze, masa la decolare specificată pentru zbor la punct fix fără efectul solului, cu toate motoarele funcționând la puterea de decolare.

(b) Cu excepția cazurilor prevăzute la punctul CAT.POL.H.400 litera (b), în cazul cedării unui motor, elicopterul are capacitatea să execute o aterizare forțată în siguranță.

CAT.POL.H.410 Zbor pe rută

(a) Elicopterul trebuie să aibă capacitatea, cu toate motoarele funcționând la condițiile de putere continuă maximă, să își continue zborul pe ruta prevăzută sau pe o deviere planificată fără să coboare în niciun punct sub altitudinile minime de zbor corespunzătoare.

▼B

(b) Cu excepţia cazurilor prevăzute la punctul CAT.POL.H.420, în cazul cedării unui motor, elicopterul are capacitatea să execute o aterizare forţată în siguranţă.

CAT.POL.H.415 Aterizarea

(a) Masa la aterizare a elicopterului, la ora estimată de aterizare, este cea mai mică valoare dintre:

1. masa maximă certificată la aterizare; sau

2. masa maximă la aterizare specificată pentru zbor la punct fix cu efect de sol, cu toate motoarele în funcţiune la puterea de decolare, sau, în cazul în care condiţiile sunt de aşa natură încât zborul la punct fix cu efect de sol nu este probabil să se realizeze, masa la aterizare pentru un zbor la punct fix fără efectul solului, cu toate motoarele în funcţiune la puterea de decolare.

(b) Cu excepţia cazurilor prevăzute la punctul CAT.POL.H.400 litera (b), în cazul cedării unui motor elicopterul are capacitatea să execute o aterizare forţată în siguranţă.

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

(a) Operaţiunile deasupra unui mediu ostil situat în afara unei zone aglomerate fără capacitatea de a executa o aterizare forţată în siguranţă cu elicoptere turbomotor cu o MOPSC de șase locuri sau mai puţin se desfășoară numai dacă operatorul a primit o aprobare din partea autorităţii competente, în urma unei evaluări a riscurilor în materie de siguranţă efectuată de operator. Înainte ca astfel de operaţiuni să aibă loc într-un alt stat membru, operatorul trebuie să obţină o autorizare din partea autorităţii competente a respectivului stat.

(b) Pentru a obţine și a menţine o astfel de aprobare, operatorul trebuie:

1. să desfășoare aceste operaţiuni numai în zonele și în condiţiile indicate în aprobare;

2. să nu desfășoare aceste operaţiuni sub o aprobare HEMS;

3. să justifice faptul că limitările acelui elicopter, sau alte aspecte justificabile, împiedică utilizarea criteriilor de performanţă corespunzătoare; și

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

(c) Fără a aduce atingere punctului CAT.IDE.H.240, astfel de operaţiuni se pot desfășura fără echipament de oxigen suplimentar, cu condiţia ca altitudinea cabinei să nu depășească 10 000 ft pe o perioadă mai mare de 30 de minute și să nu depășească niciodată 13 000 ft altitudine barometrică.

SECŢIUNEA 3

Masa și centrajul

CAPITOLUL 1

Aeronave motorizate

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

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

▼B

(b) Operatorul stabilește masa și CG al oricărei aeronave prin cântărire efectivă înainte de punerea în funcțiune inițială și apoi la intervale de 4 ani, în cazul în care se folosesc mase individuale ale aeronavelor, sau de 9 ani, în cazul în care se folosesc masele flotei de aeronave. Efectele cumulate ale modificărilor și reparațiilor asupra masei și centrajului trebuie să fie luate în considerare și documentate corespunzător. Aeronavele trebuie să fie recântărite atunci când efectul modificărilor asupra masei și centrajului nu se cunoaște cu precizie.

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

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

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

(f) Pe lângă masele standard ale pasagerilor și bagajelor înregistrate, operatorul poate folosi mase standard pentru alte elemente ale încărcăturii dacă demonstrează autorității competente că aceste elemente au aceeași masă sau că masele lor se încadrează în toleranțele specificate.

(g) Operatorul trebuie să determine masa combustibilului transportat folosind densitatea reală sau, în cazul în care aceasta nu este cunoscută, densitatea calculată în conformitate cu o metodă specificată în manualul de operațiuni.

(h) Operatorul trebuie să se asigure că încărcarea:

1. aeronavelor sale se face sub supravegherea personalului calificat; și

2. încărcăturii transportate se face în conformitate cu datele utilizate pentru calculul masei și centrajului aeronavei.

(i) Operatorul respectă limitele structurale suplimentare, cum ar fi limitările legate de rezistența podelei, sarcina maximă pe metru liniar, masa maximă pe fiecare compartiment pentru încărcătură și limitele maxime de locuri. În plus, pentru elicoptere, operatorul ia în considerare modificările încărcăturii în timpul zborului.

(j) Operatorul trebuie să specifice, în manualul de operațiuni, principiile și metodele folosite în procesul de încărcare și în sistemul de masă și centraj, care îndeplinesc cerințele de la literele (a)-(i). Acest sistem trebuie să acopere toate tipurile de operațiuni avute în vedere.

CAT.POL.MAB.105 Datele și documentația referitoare la masă și centraj

(a) Operatorul stabilește, înainte de fiecare zbor, date referitoare la masă și centraj și elaborează documentația privind masa și centrajul, specificând încărcătura și repartizarea acesteia. Documentația privind masa și centrajul trebuie să permită comandantului să determine dacă încărcătura și repartizarea acesteia nu depășesc limitele de masă și centraj ale aeronavei. Documentația privind masa și centrajul trebuie să conțină următoarele informații:

1. înmatricularea și tipul aeronavei;

2. numărul și data de identificare ale zborului;

▼B

3. numele comandantului;

4. numele persoanei care a întocmit documentul;

5. masa operațională a aeronavei goale și CG corespunzător al aeronavei;

(i) pentru avioanele din clasa de performanță B și pentru elicoptere, nu este neapărat necesar ca poziția CG să apară în documentația privind masa și centrajul, dacă, de exemplu, repartizarea încărcăturii este conformă cu tabelul centrajului calculat în prealabil sau dacă se poate demonstra că, pentru operațiunile planificate, se poate asigura un centraj corect, oricare ar fi încărcătura reală.

6. masa combustibilului la decolare și masa combustibilului pentru zborul pe rută;

7. masa altor consumabile, în afară de cea a combustibilului, dacă este cazul;

8. componentele încărcăturii, inclusiv pasageri, bagaje, marfă și balast;

9. masa la decolare, masa la aterizare și masa fără combustibil;

10. pozițiile aplicabile ale CG al aeronavei; și

11. valorile de limită ale masei și CG.

Informațiile de mai sus trebuie să fie disponibile în documentele de planificare a zborului sau în sistemele de masă și centraj. Unele dintre aceste informații pot fi conținute în alte documente care pot fi puse la dispoziție pe moment în vederea utilizării.

▼M14

(b) În cazul în care datele și documentația privind masa și centrajul sunt generate de un sistem computerizat de masă și centraj, operatorul:

1. verifică integritatea datelor rezultate pentru a se asigura că respectivele date se încadrează în limitările prevăzute de AFM; și

2. specifică instrucțiunile și procedurile de utilizare a acestui sistem în manualul său de operațiuni.

▼B

(c) Persoana care supraveghează încărcarea aeronavei trebuie să confirme prin semnătură sau o metodă echivalentă faptul că încărcătura și repartizarea acesteia sunt în conformitate cu documentația privind masa și centrajul transmise comandantului. Comandantul semnalează acceptarea sa prin contrasemnare sau o metodă echivalentă.

(d) Operatorul trebuie să specifice proceduri pentru schimbări de ultim moment ale încărcăturii pentru a se asigura că:

1. orice schimbare de ultim moment apărută după finalizarea documentației privind masa și centrajul trebuie adusă la cunoștința comandantului și introdusă în documentele de planificare a zborului care cuprind documentația privind masa și centrajul;

2. este specificată limita maximă a numărului de pasageri sau a încărcăturii în cală care poate fi acceptată ca schimbare de ultim moment; și

3. în cazul în care se depășește această valoare maximă, se întocmește o nouă documentație privind masa și centrajul.

▼M14

_____

▼M14

_____

▼M11

_____

▼B

SUBPARTEA D

INSTRUMENTE, DATE, ECHIPAMENTE

SECŢIUNEA 1

Avioane

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

▼M7

(a) Instrumentele și echipamentele impuse de prezenta subparte trebuie să fie aprobate în conformitate cu cerinţele de navigabilitate aplicabile, cu excepţia următoarelor elemente:

1. siguranţe de rezervă;
2. lămpi portabile separate;
3. un mijloc precis de indicare a timpului;
4. suport pentru hărţi;
5. truse de prim ajutor;
6. trusă medicală de urgenţă;
7. megafoane;
8. echipamente de supravieţuire și de semnalizare;
9. ancore pentru apă și echipamente pentru amarare; și
10. dispozitive de siguranţă pentru copii.

▼M15

(b) Instrumentele și echipamentele care nu sunt impuse de prezenta anexă (partea CAT), precum și orice alte echipamente care nu sunt impuse de prezentul regulament, dar care sunt transportate la bord în timpul unui zbor respectă următoarele cerinţe:

1. informaţiile oferite de aceste instrumente, echipamente sau accesorii nu se folosesc de către membrii echipajului de zbor pentru a se conforma anexei II la Regulamentul (UE) 2018/1139 sau punctelor CAT.IDE.A.330, CAT.IDE.A.335, CAT.IDE.A.340 și CAT.IDE.A.345 din prezenta anexă;
2. instrumentele și echipamentele nu afectează navigabilitatea avionului, nici în cazul defectării sau al proastei funcţionări.

▼B

(c) În cazul în care echipamentul urmează să fie folosit de un membru al echipajului de zbor la postul său în timpul zborului, acesta ►M4 este operabil ◄ rapid din acel post. În cazul în care este necesar ca un echipament să fie utilizat de mai mult de un singur membru al echipajului de zbor, acesta ►M4 se instalează ◄ astfel încât echipamentul să fie utilizabil rapid din orice post în care se impune utilizarea echipamentului.

(d) Acele instrumente care sunt folosite de oricare membru al echipajului de zbor trebuie dispuse astfel încât să permită membrului echipajului de zbor să vadă rapid indicaţiile de la postul său, cu o deviere minimă posibilă a poziţiei și a direcţiei privirii adoptate în mod normal atunci când privește înainte, în sensul traiectoriei de zbor.

(e) Toate echipamentele de urgenţă impuse trebuie să fie ușor accesibile pentru utilizare imediată.

▼B

CAT.IDE.A.105 Echipamente minime de zbor

Nu se poate iniţia un zbor în momentul în care oricare dintre instrumentele, echipamentele sau funcţiile avionului, necesare pentru zborul avut în vedere, sunt inoperante sau lipsesc, cu excepţia cazului în care:

(a) avionul se exploatează în conformitate cu MEL a operatorului; sau

▼M15

(b) operatorul are aprobarea autorităţii competente de a opera avionul în limitele listei master a echipamentului minim („MMEL”) în conformitate cu anexa III punctul ORO.MLR.105 litera (j).

▼B

CAT.IDE.A.110 Siguranţe electrice de rezervă

(a) Avioanele trebuie să fie echipate cu siguranţe electrice de rezervă, cu puterile nominale prevăzute pentru protecţia integrală a circuitului, pentru înlocuirea acelor siguranţe a căror înlocuire este permisă în zbor.

(b) Numărul siguranţelor de rezervă care trebuie transportate la bord este cea mai mare valoare dintre:

1. 10 % din numărul siguranţelor din fiecare categorie; sau

2. trei siguranţe din fiecare categorie.

CAT.IDE.A.115 Lumini de operare

(a) Avioanele exploatate pe timp de zi trebuie să fie echipate cu:

1. sistem de lumini anticoliziune;

2. sistem de lumini alimentat de sistemul electric al avionului pentru asigurarea iluminării adecvate a tuturor instrumentelor și echipamentelor esențiale pentru funcționarea în siguranță a avionului;

3. sistem de lumini alimentat de sistemul electric al avionului pentru asigurarea iluminării în toate compartimentele pentru pasageri; și

4. o lanternă electrică pentru fiecare membru necesar al echipajului, ușor accesibilă membrilor echipajului atunci când aceștia sunt așezați la posturile lor de lucru.

(b) Avioanele exploatate pe timp de noapte trebuie să fie în plus echipate cu:

1. lumini de navigaţie/poziţie;

2. două faruri de aterizare sau un singur far cu două filamente alimentate separat; și

3. lumini care se conformează reglementărilor internaţionale referitoare la prevenirea coliziunilor pe mare, dacă avionul exploatat ca hidroavion.

CAT.IDE.A.120 Echipamente pentru ștergerea parbrizului

Avioanele cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg trebuie să fie echipate la fiecare post al piloților cu un mijloc de menţinere a unei porţiuni curate a parbrizului în timpul precipitațiilor.

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

(a) Avioanele exploatate în condiții VFR pe timp de zi trebuie să fie echipate cu următoarele elemente, disponibile la postul pilotului:

1. un dispozitiv de măsurare și afișare pentru:

(i) capul magnetic;

(ii) timp în ore, minute și secunde;

▼M15

(iii) altitudinea barometrică;

▼B

(iv) viteza față de aer indicată;

(v) viteza verticală;

(vi) viraj și glisadă;

(vii) atitudine;

(viii) cap-compas;

(ix) temperatura aerului exterior; și

(x) numărul Mach, ori de câte ori limitările de viteză se exprimă cu ajutorul numărului Mach;

2. un mijloc care să indice atunci când alimentarea cu energie a instrumentelor de zbor prevăzute nu este adecvată.

(b) În cazul în care sunt necesari doi piloți pentru exploatare, postul celui de-al doilea pilot trebuie să dispună de un mijloc separat suplimentar de afișare a următoarelor elemente:

▼M15

1. altitudinea barometrică;

▼B

2. viteza față de aer indicată;

3. viteza verticală;

4. viraj și glisadă;

5. atitudine; și

6. cap-compas.

(c) Un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase a sistemelor de indicare a vitezei față de aer în urma condensului sau a jivrajului trebuie să fie disponibil pentru:

1. avioanele cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg sau o MOPSC mai mare de nouă locuri; și

2. avioanele al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată la 1 aprilie 1999 sau după această dată.

(d) Avioanele monomotor al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată înainte de 22 mai 1995 sunt scutite de la îndeplinirea cerințelor de la litera (a) punctul 1 subpunctele (vi)-(ix), în cazul în care conformarea ar presupune reechiparea avioanelor.

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

Avioanele exploatate în condiții VFR pe timp de noapte sau în condiții IFR trebuie să fie echipate cu următoarele elemente, disponibile la postul pilotului:

(a) un dispozitiv de măsurare și afișare pentru:

1. capul magnetic;

2. timp în ore, minute și secunde;

3. viteza față de aer indicată;

4. viteza verticală;

5. viraj și glisadă, sau, în cazul avioanelor echipate cu mijloc de rezervă de măsurare și afișare a atitudinii, glisadă;

6. atitudine;

7. direcție stabilizată;

8. temperatura aerului exterior; și

9. numărul Mach, ori de câte ori limitările de viteză se exprimă cu ajutorul numărului Mach;

▼M15

(b) două dispozitive de măsurare și afișare a altitudinii barometrice.

▼B

(c) un mijloc care să indice atunci când alimentarea cu energie a instrumentelor de zbor prevăzute nu este adecvată;

(d) un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase, din cauza condensului sau a jivrajului, a sistemelor de indicare a vitezei față de aer prevăzute la litera (a) punctul 3 și la litera (h) punctul 2;

(e) un mijloc de avertizare a echipajului de zbor în legătură cu defectarea mijloacelor prevăzute la litera (d) pentru avioanele:

1. al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat la 1 aprilie 1998 sau după această dată; sau

2. al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat înainte de 1 aprilie 1998, cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg și cu o MOPSC de peste nouă locuri;

(f) cu excepția avioanelor cu elice cu o MCTOM de 5 700 kg sau mai puțin, două sisteme de presiune statică separate;

(g) un sistem de presiune statică și o sursă alternativă de presiune statică pentru avioanele cu elice cu o MCTOM de 5 700 kg sau mai puțin;

(h) în cazul în care sunt necesari doi piloți pentru exploatare, postul celui de al doilea pilot trebuie să dispună de un mijloc separat de afișare a:

▼M15

1. altitudinea barometrică;

▼B

2. vitezei față de aer indicate;

3. vitezei verticale;

4. virajului și glisadei;

5. atitudinii; și

6. direcției stabilizate;

(i) un mijloc de rezervă de măsurare și afișare a atitudinii care poate fi utilizat de la orice post de pilotaj pentru avioanele cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg sau o MOPSC mai mare de nouă locuri și care:

1. este alimentat în permanență în timpul exploatării normale și, după cedarea totală a sistemului normal de producere a energiei electrice, se alimentează de la o sursă independentă de sistemul normal de producere a energiei electrice;

2. asigură funcționarea sigură timp de minim 30 de minute de la cedarea totală a sistemului normal de producere a energiei electrice, luând în considerare alte sarcini asupra sursei de alimentare de urgență și procedurile operaționale;

3. funcționează independent de orice alt mijloc de măsurare și afișare a atitudinii;

4. intră automat în funcțiune după cedarea totală a sistemului normal de producere a energiei electrice;

5. este iluminat în mod adecvat în toate fazele operării, cu excepția avioanelor cu o MCTOM de 5 700 kg sau mai mică, deja înmatriculate într-un stat membru la 1 aprilie 1995 și echipate cu un indicator de atitudine de rezervă, pe panoul de instrumente din partea stângă;

6. indică în mod clar echipajului de zbor când indicatorul de atitudine de rezervă este acționat de sursa de energie electrică pentru cazuri de urgență; și

7. în cazul în care indicatorul de atitudine de rezervă are propria sursă de energie electrică, oferă o indicație asociată fie pe instrument, fie pe panoul de instrumente, când se folosește această sursă;

▼B

(j) un suport pentru hărți într-o poziție ușor de citit care poate fi iluminat pentru operațiuni pe timp de noapte.

CAT.IDE.A.135 Echipamente suplimentare pentru operațiuni cu un singur pilot în condiții IFR

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

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

(a) Următoarele avioane trebuie să fie echipate cu un sistem de alertă pentru altitudine:

1. avioane echipate cu motoare turbopropulsoare cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg sau cu o MOPSC mai mare de nouă locuri; și

2. avioane echipate cu motoare turboreactoare.

(b) Sistemul de alertă pentru altitudine trebuie să aibă capacitatea:

1. să alerteze echipajul de zbor la apropierea de altitudinea preselectată; și

2. să alerteze echipajul de zbor, cel puțin printr-un semnal sonor, la devierea de la o altitudine preselectată.

(c) Fără a aduce atingere literei (a), avioanele cu o MCTOM de cel mult 5 700 kg, cu o MOPSC de peste nouă locuri, cu un certificat individual de navigabilitate eliberat prima dată înainte de 1 aprilie 1972 și înmatriculate deja într-un stat membru la 1 aprilie 1995 sunt exceptate de la echiparea cu un sistem de alertă pentru altitudine.

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

(a) Avioanele echipate cu motor cu turbină cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg sau o MOPSC de peste nouă locuri trebuie să fie echipate cu un sistem TAWS care respectă cerințele pentru echipamentul de clasa A, după cum se specifică într-un standard acceptabil.

(b) Avioanele echipate cu motoare cu piston cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg sau o MOPSC de peste nouă locuri trebuie să fie echipate cu un sistem TAWS care respectă cerința pentru echipamentul de clasa B, după cum se specifică într-un standard acceptabil.

▼M12

(c) Avioanele echipate cu motor cu turbină pentru care certificatul individual de navigabilitate (CofA) a fost eliberat prima dată după 1 ianuarie 2019 și care au o MCTOM de maximum 5 700 kg și o MOPSC de șase-nouă locuri trebuie să fie echipate cu un TAWS care îndeplinește cerințele pentru un echipament de clasă B, așa cum se specifică într-un standard admisibil.

▼B

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

Cu excepția cazului în care Regulamentul (UE) nr. 1332/2011 prevede altceva, avioanele echipate cu motor cu turbină cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg sau o MOPSC de peste 19 locuri trebuie să fie echipate cu ACAS II.

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

Următoarele tipuri de avioane trebuie să fie echipate cu echipament radar meteorologic la bord dacă sunt exploatate pe timp de noapte sau în condiții IMC în zone în care sunt probabile, de-a lungul rutei, furtuni sau alte condiții meteorologice potențial periculoase considerate detectabile cu ajutorul unui echipament radar meteorologic la bord:

(a) avioane presurizate;

▼B

(b) avioane nepresurizate cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg; și

(c) avioane nepresurizate cu o MOPSC de peste nouă locuri.

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

(a) Avioanele exploatate în condiții probabile sau certe de jivraj pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu mijloace de iluminare sau detectare a jivrajului.

(b) Mijloacele de iluminare a jivrajului trebuie să nu producă orbirea sau reflexia, ceea ce ar împiedica membrii echipajului să-și îndeplinească sarcinile.

CAT.IDE.A.170 Sistemul interfon pentru echipajul de zbor

Avioanele exploatate de mai mult de un membru al echipajului de zbor trebuie să fie echipate cu un sistem interfon pentru echipajul de zbor, care să includă căști și microfoane destinate utilizării de către toți membrii echipajului de zbor.

CAT.IDE.A.175 Sistemul interfon pentru membrii echipajului

Avioanele cu o MCTOM mai mare de 15 000 kg sau cu o MOPSC de peste 19 locuri trebuie să fie echipate cu un sistem interfon pentru membrii echipajului, cu excepția avioanelor al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată înainte de 1 aprilie 1965 și care erau deja înmatriculate într-un stat membru la 1 aprilie 1995.

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

Avioanele cu o MOPSC mai mare de 19 locuri trebuie să fie echipate cu un sistem de adresare către pasageri.

CAT.IDE.A.185 Înregistratorul de voce din carlingă

(a) Următoarele avioane trebuie să fie echipate cu un înregistrator de voce în carlingă (CVR):

1. avioane cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg; și

2. avioane cu mai multe motoare cu turbină cu o MCTOM de 5 700 kg sau mai puțin, cu o MOPSC de peste nouă locuri și cu un certificat individual de navigabilitate eliberat prima dată la 1 ianuarie 1990 sau după această dată.

▼M8

(b) Până la 31 decembrie 2018, CVR trebuie să aibă capacitatea de a păstra datele înregistrate cel puțin pentru:

1. ultimele 2 ore în cazul avioanelor menționate la litera (a) punctul 1 dacă s-a emis un certificat de navigabilitate inițial la data de 1 aprilie 1998 sau ulterior;

2. ultimele 30 de minute, în cazul avioanelor menționate la litera (a) punctul 1 dacă s-a emis un certificat de navigabilitate inițial înainte de 1 aprilie 1998; sau

3. ultimele 30 de minute, în cazul avioanelor menționate la litera (a) punctul 2.

(c) Până la 1 ianuarie 2019 cel târziu, CVR trebuie să aibă capacitatea de a păstra datele înregistrate cel puțin pentru:

▼M18

1. cele 25 de ore anterioare, pentru avioanele cu o MCTOM mai mare de 27 000 kg al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat pentru prima oară la 1 ianuarie 2022 sau după această dată sau

▼M8

2. ultimele 2 ore în toate celelalte cazuri.

▼M8

(d) Până cel târziu la 1 ianuarie 2019, CVR trebuie să înregistreze pe alte mijloace decât bandă magnetică sau fir magnetic.

(e) CVR înregistrează în raport cu o scală de timp:

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

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

3. mediul sonor din compartimentul echipajului de zbor, incluzând fără întrerupere:

(i) pentru avioanele al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată la 1 aprilie 1998 sau după această dată, semnalele audio recepționate de la fiecare microfon de cască și de mască utilizat;

(ii) pentru avioanele menționate la litera (a) punctul 2 al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată înainte de 1 aprilie 1998, semnalele audio recepționate de la fiecare microfon de cască și de mască, dacă este posibil;

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

(f) CVR trebuie să înceapă să înregistreze înainte ca avionul să înceapă deplasarea prin mijloace proprii și trebuie să continue să înregistreze până la încheierea zborului, când avionul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii. În plus, în cazul avioanelor pentru care certificatul individual de navigabilitate a fost eliberat la 1 aprilie 1998 sau după această dată, CVR trebuie să înceapă să înregistreze automat înainte ca avionul să înceapă deplasarea prin mijloace proprii și să continue înregistrarea până la încheierea zborului, când avionul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.

(g) În plus față de litera (f), în funcție de disponibilitatea energiei electrice, CVR trebuie să înceapă să înregistreze cât mai devreme posibil, în timpul verificărilor din carlingă efectuate înainte de pornirea motoarelor la începutul zborului, până la verificările din carlingă efectuate imediat după oprirea motoarelor la sfârșitul zborului, în cazul:

1. avioanelor menționate la litera (a) punctul 1 și pentru care s-a emis un certificat de navigabilitate individual la sau după 1 aprilie 1998; sau

2. avioanelor menționate la litera (a) punctul 2.

(h) Dacă CVR nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Până la 16 iunie 2018, cel târziu, acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă CVR este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.

▼M16

(i) Avioanele cu o MCTOM de peste 27 000 kg și al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată la sau după 5 septembrie 2022 trebuie să fie echipate cu o sursă alternativă de energie electrică la care CVR și microfonul montat în zona cabinei de pilotaj să fie comutate automat în cazul în care toate celelalte surse de energie ale CVR sunt întrerupte.

▼B

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

(a) Următoarele avioane trebuie să fie echipate cu un înregistrator de date de zbor (FDR) care să utilizeze o metodă digitală de înregistrare și stocare a datelor și pentru care să fie disponibilă o metodă de extragere rapidă a datelor din mediul de stocare:

1. avioanele cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată la 1 iunie 1990 sau după această dată;

▼B

2. avioanele echipate cu motor cu turbină cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată înainte de 1 iunie 1990; și

3. avioanele echipate cu mai multe motoare cu turbină cu o MCTOM de 5 700 kg sau mai mică, cu o MOPSC de peste nouă locuri, al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată la 1 aprilie 1998 sau după această dată.

(b) FDR înregistrează:

1. timpul, altitudinea, viteza față de aer, accelerația normală și capul și are capacitatea de a reține informațiile înregistrate cel puțin în timpul ultimelor 25 de ore pentru avioanele menționate la litera (a) punctul 2 cu o MCTOM mai mică de 27 000 de kg;

2. parametrii necesari pentru determinarea cu acuratețe a traiectoriei de zbor, vitezei, atitudinii, puterii motorului și configurației dispozitivelor de portanță și tracțiune ale avionului și are capacitatea de a reține informațiile înregistrate cel puțin în timpul ultimelor 25 de ore pentru avioanele menționate la litera (a) punctul 1 cu o MCTOM mai mică de 27 000 kg și cu un certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată înainte de 1 ianuarie 2016;

3. parametrii necesari pentru determinarea cu acuratețe a traiectoriei de zbor, vitezei, atitudinii, puterii motorului, configurației și funcționării avionului și are capacitatea de a reține informațiile înregistrate cel puțin în timpul ultimelor 25 de ore pentru avioanele menționate la litera (a) punctele 1 și 2 cu o MCTOM mai mare de 27 000 kg și cu un certificat individual de navigabilitate eliberat prima dată înainte de 1 ianuarie 2016;

4. parametrii necesari pentru determinarea cu acuratețe a traiectoriei de zbor, vitezei, atitudinii, puterii motorului și configurației dispozitivelor de portanță și tracțiune ale avionului și are capacitatea de a reține informațiile înregistrate cel puțin în timpul ultimelor 10 de ore în cazul avioanelor menționate la litera (a) punctul 3 al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată înainte de 1 ianuarie 2016; sau

5. parametrii necesari pentru determinarea cu acuratețe a traiectoriei de zbor, vitezei, atitudinii, puterii motorului, configurației și funcționării avionului și are capacitatea de a reține informațiile înregistrate cel puțin în timpul ultimelor 25 de ore pentru avioanele menționate la litera (a) punctele 1 și 3 al căror certificat individual de navigabilitate este eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată.

(c) Datele se obțin de la sursele avionului care permit corelarea cu acuratețe cu informațiile afișate pentru echipajul de zbor.

(d) FDR începe să înregistreze datele înainte ca avionul să se poată deplasa prin mijloace proprii și trebuie să se oprească după ce avionul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii. În plus, în cazul avioanelor cărora li s-a eliberat un certificat individual de navigabilitate la 1 aprilie 1998 sau după această dată, FDR trebuie să înceapă automat să înregistreze datele înainte ca avionul să se poată deplasa prin mijloace proprii și trebuie să se oprească automat după ce avionul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.

▼M8

(e) Dacă FDR nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Până la 16 iunie 2018, cel târziu, acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă FDR este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.

▼M16

CAT.IDE.A.191 Înregistrator de zbor de construcţie ușoară

(a) Avioanele cu motor cu turbină care au o MCTOM de minimum 2 250 kg și avioanele care au o MOPSC de peste nouă locuri trebuie echipate cu un înregistrator de zbor dacă sunt îndeplinite toate condiţiile următoare:

1. respectivele avioane nu intră în sfera de aplicare a punctului CAT.IDE.A.190 litera (a);

2. certificatul individual de navigabilitate al acestor avioane a fost eliberat pentru prima dată la sau după 5 septembrie 2022.

(b) Înregistratorul de zbor trebuie să înregistreze, pe baza datelor sau a imaginilor colectate în timpul zborului, informaţii suficiente pentru a determina traiectoria de zbor și viteza aeronavei.

(c) Înregistratorul de zbor trebuie să fie în măsură să păstreze cel puţin datele de zbor și imaginile înregistrate în ultimele cinci ore.

(d) Înregistratorul de zbor trebuie să înceapă să înregistreze automat înainte ca avionul să se poată deplasa prin mijloace proprii și să se oprească automat după ce avionul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.

(e) Dacă înregistratorul de zbor înregistrează imagini sau sunete din compartimentului echipajului de zbor, trebuie pusă la dispoziţie o funcţie care poate fi utilizată de comandant și care modifică înregistrările de imagine și de sunet realizate înainte de utilizarea funcţiei în cauză astfel încât aceste înregistrări să nu poată fi extrase prin tehnici de redare sau de copiere obișnuite.

▼B

CAT.IDE.A.195 Înregistrarea legăturilor de date

(a) Avioanele al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată la 8 aprilie 2014 sau după această dată, care au capacitatea de a utiliza comunicaţiile prin legături de date și pentru care este necesară o echipare cu un CVR trebuie să înregistreze pe un înregistrator, dacă este posibil:

1. mesajele comunicărilor prin legături de date referitoare la comunicările ATS adresate către și dinspre avion, inclusiv mesajele aplicabile următoarelor aplicaţii:

(i) iniţierea de legături de date;

(ii) comunicarea controlor-pilot;

(iii) supraveghere specifică;

(iv) informaţii referitoare la zbor;

(v) în măsura posibilităţilor, având în vedere arhitectura sistemului, supravegherea semnalului de la aeronavă;

(vi) în măsura posibilităţilor, având în vedere arhitectura sistemului, datele privind controlul operaţional al aeronavei; și

(vii) în măsura posibilităţilor, având în vedere arhitectura sistemului, graficele;

2. informaţiile care permit corelarea cu orice înregistrări asociate referitoare la comunicaţiile prin legături de date și păstrate separat de avion; și

3. informaţiile privind timpul și prioritatea mesajelor comunicărilor prin legături de date, ţinând seama de arhitectura sistemului.

(b) Înregistratorul trebuie să utilizeze o metodă digitală de înregistrare și păstrare a datelor și informaţiilor și o metodă de extragere a acestor date. Metoda de înregistrare trebuie să permită realizarea unei corespondenţe între aceste date și datele înregistrate la sol.

▼B

(c) Înregistratorul trebuie să aibă capacitatea de a reține date înregistrate pentru cel puțin aceeași perioadă prevăzută în cazul CVR la punctul CAT.IDE.A.185.

▼M8

(d) Dacă înregistratorul nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Până la 16 iunie 2018, cel târziu, acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă înregistratorul este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.

▼B

(e) Cerințele aplicabile pentru pornirea și oprirea funcționării înregistratorului sunt aceleași cu cerințele aplicabile pentru pornirea și oprirea funcționării CVR cuprinse la punctul CAT.IDE.A.185 literele (d) și (e).

CAT.IDE.A.200 Înregistratorul combinat

Respectarea cerințelor privind CVR și FDR se poate realiza:

(a) printr-un înregistrator combinat format dintr-un înregistrator de date de zbor și un înregistrator de voce din carlingă, în cazul avioanelor care trebuie să fie echipate cu un CVR sau cu un FDR;

(b) printr-un înregistrator combinat format dintr-un înregistrator de date de zbor și un înregistrator de voce din carlingă, în cazul avioanelor cu o MCTOM de 5 700 kg sau mai mică care trebuie să fie echipate cu un CVR și cu un FDR; sau

(c) prin două înregistratoare combinate formate din două înregistratoare de date de zbor și două înregistratoare de voce din carlingă, dacă avionul are o MCTOM mai mare de 5 700 kg și trebuie să fie echipat cu un CVR și cu un FDR.

CAT.IDE.A.205 Scaune, centuri de siguranță ale scaunelor, sisteme de reținere și dispozitive de siguranță pentru copii

(a) Avioanele trebuie să fie echipate cu:

1. un scaun sau o cușetă pentru fiecare persoană de la bord care are vârsta de cel puțin 24 de luni;

2. o centură de siguranță pentru fiecare scaun pentru pasageri și hamuri de siguranță pentru fiecare cușetă, cu excepția celor prevăzute la punctul 3;

▼M15

3. o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului pe fiecare scaun de pasageri și hamuri de siguranță pentru fiecare cușetă în cazul avioanelor cu o MCTOM de 5 700 kg sau mai mică și cu o MOPSC de maximum nouă locuri, care dispun de un certificat de navigabilitate individual obținut la 8 aprilie 2015 sau după această dată;

▼B

4. un dispozitiv de siguranță pentru copii (CRD) pentru fiecare persoană de la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni;

5. o centură de siguranță cu sistem de reținere a bustului incluzând un dispozitiv care va reține automat bustul ocupantului în cazul decelerării rapide:

(i) pentru fiecare scaun pentru echipajul de zbor și pentru orice scaun alăturat scaunului pilotului;

(ii) pentru fiecare scaun pentru observatori aflat în compartimentul echipajului de zbor;

6. o centură de siguranță cu sistem de reținere a bustului pentru fiecare scaun destinat numărului minim necesar de membri ai echipajului de cabină.

▼M9

(b) O centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului trebuie să aibă:

1. un singur punct de eliberare;

▼M9

2. pentru scaunele aferente numărului minim necesar de membri ai echipajului de cabină, două chingi peste umăr și o centură de siguranţă care pot fi folosite independent; și

▼M15

3. pentru scaunele membrilor echipajului de zbor și pentru orice scaun situat lângă un scaun de pilot, oricare dintre următoarele:

(i) două chingi peste umăr și o centură de siguranţă care pot fi folosite independent;

(ii) o chingă diagonală peste umăr și o centură de siguranţă care pot fi folosite independent pentru următoarele tipuri de avioane:

A. avioanele cu o MCTOM de 5 700 kg sau mai mică și cu o MOPSC de maximum nouă locuri care sunt conforme cu condițiile dinamice de aterizare de urgenţă definite în specificaţia de certificare aplicabilă;

B. avioanele cu o MCTOM de 5 700 kg sau mai mică și cu o MOPSC de maximum nouă locuri care nu sunt conforme cu condițiile dinamice de aterizare de urgenţă definite în specificaţia de certificare aplicabilă și care dispun de un certificat de navigabilitate individual obţinut înainte de 28 octombrie 2014;

C. avioanele certificate în conformitate cu CS-VLA sau cu o specificaţie echivalentă și cu CS-LSA sau cu o specificaţie echivalentă.

▼B

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

Avioanele în care nu sunt vizibile toate scaunele pentru pasageri de pe scaunul (scaunele) echipajului de zbor trebuie să fie echipate cu un mijloc care să indice tuturor pasagerilor și echipajului de cabină când trebuie să își lege centurile de siguranţă și când fumatul nu este permis.

CAT.IDE.A.215 Uși interioare și perdele

Avioanele trebuie să fie echipate cu:

(a) în cazul avioanelor cu o MOPSC de peste 19 locuri, o ușă între compartimentul pentru pasageri și compartimentul pentru echipajul de zbor care să fie prevăzută cu o plăcuţă care să indice *Crew only* (accesul permis doar membrilor echipajului) și cu un mijloc de blocare, pentru a împiedica deschiderea acesteia de către pasageri fără permisiunea unui membru al echipajului de zbor;

(b) un mijloc ușor accesibil pentru deschiderea fiecărei uși care separă un compartiment pentru pasageri de altul care are prevăzute ieșiri de urgenţă;

(c) un mijloc de menţinere în poziţie deschisă a oricărei uși sau perdele care separă compartimentul pentru pasageri de alte zone ce trebuie accesate pentru a ajunge de la oricare scaun de pasager la oricare dintre ieșirile de urgenţă impuse;

(d) o plăcuţă pe fiecare ușă interioară sau lângă o perdea care oferă acces la o ieșire de urgenţă pentru pasageri, pentru a indica faptul că ►M4 se menţine ◄ în poziţie deschisă în timpul decolării și aterizării; și

(e) un mijloc care să permită fiecărui membru al echipajului să deblocheze orice ușă care este accesibilă în mod normal pasagerilor și care poate fi blocată de pasageri.

CAT.IDE.A.220 Trusa de prim ajutor

(a) Avioanele trebuie să fie echipate cu truse de prim ajutor, în conformitate cu tabelul 1.

Tabelul 1

Numărul truselor de prim ajutor necesare

Numărul scaunelor pentru pasageri instalate	Numărul truselor de prim ajutor necesare
0-100	1
101-200	2

▼B

Numărul scaunelor pentru pasageri instalate	Numărul truselor de prim ajutor necesare
201-300	3
301-400	4
401-500	5
501 sau mai multe	6

(b) Trusele de prim ajutor trebuie să fie:

1. ușor accesibile pentru folosire; și

2. păstrate în termen de valabilitate.

CAT.IDE.A.225 Trusa medicală de urgență

(a) Avioanele cu o MOPSC de peste 30 de locuri trebuie să fie echipate cu o trusă medicală de urgență atunci când orice punct de pe ruta planificată se află la mai mult de 60 de minute timp de zbor la viteza normală de croazieră de un aerodrom la care se poate estima că este disponibilă asistență medicală calificată.

(b) Comandantul se asigură că medicamentele nu sunt administrate decât de persoane calificate corespunzător.

(c) Trusa medicală de urgență menționată la litera (a) trebuie să fie:

1. etanșă la praf și umiditate;

2. transportată astfel încât să se prevină accesul neautorizat; și

3. păstrată în termen de valabilitate.

CAT.IDE.A.230 Oxigen pentru primul ajutor

(a) Avioanele presurizate exploatate la altitudini barometrice mai mari de 25 000 ft, în cazul operațiunilor pentru care este necesar un membru al echipajului de cabină, trebuie să fie echipate cu o sursă de oxigen nediluat pentru pasagerii care, din motive fiziologice, ar putea avea nevoie de oxigen ca urmare a depresurizării cabinei.

▼M16

(b) Cantitatea de oxigen menționată la litera (a) trebuie să fie suficientă pentru durata de zbor rămasă după depresurizarea cabinei, atunci când altitudinea cabinei depășește 8 000 ft, dar nu depășește 15 000 ft, pentru cel puțin 2 % din pasagerii transportați, dar în niciun caz pentru mai puțin de o persoană.

▼B

(c) Trebuie să existe un număr suficient de unități de distribuire, dar în niciun caz mai puțin de două, cu o modalitate de a fi folosite de echipajul de cabină.

▼M16

(d) Echipamentul de oxigen pentru primul ajutor trebuie să aibă capacitatea de a genera un debit masic către fiecare persoană.

▼B

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

(a) Avioanele presurizate exploatate la altitudini barometrice mai mari de 10 000 ft trebuie să fie dotate cu echipament suplimentar de oxigen care să aibă capacitatea de a stoca și distribui oxigenul în conformitate cu tabelul 1.

▼B

(b) Avioanele presurizate exploatate la altitudini barometrice mai mari de 25 000 ft trebuie să fie echipate cu:

1. măști cu fixare rapidă pentru membrii echipajului de zbor;

2. suficiente prize de rezervă și măști sau unităţi portabile de oxigen cu măști distribuite egal în tot compartimentul pentru pasageri, pentru a asigura disponibilitatea imediată a oxigenului pentru utilizarea de către toţi membrii echipajului de cabină necesari;

3. o unitate de distribuire a oxigenului conectată la terminalele de alimentare cu oxigen disponibile imediat fiecărui membru al echipajului de cabină, fiecărui membru suplimentar al echipajului și fiecărui ocupant al scaunelor pentru pasageri, oriunde ar fi așezat; și

4. un dispozitiv care să asigure alertarea echipajului de zbor în legătură cu orice depresurizare.

(c) În cazul avioanelor presurizate, al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată după 8 noiembrie 1998 și care sunt exploatate la altitudini barometrice mai mari de 25 000 ft sau care sunt exploatate la altitudini barometrice de cel mult 25 000 ft în condiţii care nu le-ar permite coborârea în siguranţă la 13 000 ft în patru minute, echipamentele individuale de distribuire a oxigenului menţionate la litera (b) punctul 3 trebuie să aibă desprindere automată.

(d) Numărul total al unităţilor de distribuire și al prizelor menţionate la litera (b) punctul 3 și la litera (c) trebuie să fie mai mare decât numărul locurilor cu cel puţin 10 %. Unităţile suplimentare sunt distribuite uniform în compartimentul pentru pasageri.

(e) Fără a aduce atingere literei (a), cerinţele privind alimentarea cu oxigen a membrului (membrilor) echipajului de cabină, a membrului (membrilor) suplimentar(i) ai echipajului de cabină și a pasagerului (pasagerilor), în cazul avioanelor necertificate să zboare la altitudini mai mari de 25 000 ft, pot fi limitate la durata întregului timp de zbor la altitudini barometrice ale cabinei cuprinse între 10 000 ft și 13 000 ft pentru toţi membrii echipajului de cabină necesari și pentru cel puţin 10 % din pasageri dacă, în toate punctele de pe ruta de zbor, avionul poate coborî în siguranţă în patru minute la o altitudine barometrică a cabinei de 13 000 ft.

(f) Cantitatea minimă necesară indicată în tabelul 1 rândul 1 articolul (b)(1) și rândul 2 trebuie să acopere cantitatea de oxigen necesară pentru o rată constantă a coborârii de la altitudinea maximă certificată de operare a avionului la 10 000 ft în 10 minute, urmată de 20 de minute la 10 000 ft.

(g) Cantitatea minimă necesară indicată în tabelul 1 rândul 1 articolul 1(b)(2) trebuie să acopere cantitatea de oxigen necesară pentru o rată constantă a coborârii de la altitudinea maximă certificată de operare a avionului la 10 000 ft în 10 minute, urmată de 110 minute la 10 000 ft.

(h) Cantitatea minimă necesară indicată în tabelul 1 rândul 3 trebuie să acopere cantitatea de oxigen necesară pentru o rată constantă a coborârii de la altitudinea maximă certificată de operare a avionului la 15 000 ft în 10 minute.

▼B

Tabelul 1

Cerințe minime de oxigen pentru avioanele presurizate

Cantitate pentru	Durată și altitudinea barometrică a cabinei
1. Ocupanții scaunelor din compartimentul pentru echipajul de zbor aflați de serviciu în compartimentul pentru echipajul de zbor	(a) Întregul timp de zbor când altitudinea barometrică a cabinei depășește 13 000 ft. (b) Restul timpului de zbor când altitudinea barometrică a cabinei depășește 10 000 ft, dar nu depășește 13 000 ft, după primele 30 de minute la aceste altitudini, dar în niciun caz mai puțin de: 1. cantitatea pentru 30 de minute, pentru avioanele certificate să zboare la altitudini care nu depășesc 25 000 ft; și 2. cantitatea pentru 2 ore, pentru avioanele certificate să zboare la altitudini mai mari de 25 000 ft.
2. Membrii echipajului de cabină necesari	(a) Întregul timp de zbor când altitudinea barometrică a cabinei depășește 13 000 ft, dar nu mai puțin de cantitatea pentru 30 de minute. (b) Restul timpului de zbor când altitudinea barometrică a cabinei depășește 10 000 ft, dar nu depășește 13 000 ft, după primele 30 de minute la aceste altitudini.
3. 100 % dintre pasageri (*)	Întregul timp de zbor când altitudinea barometrică a cabinei depășește 15 000 ft, dar în niciun caz mai puțin de cantitatea pentru 10 de minute.
4. 30 % dintre pasageri (*)	Întregul timp de zbor când altitudinea barometrică a cabinei depășește 14 000 ft, dar nu depășește 15 000 ft.
5. 10 % dintre pasageri (*)	Restul timpului de zbor când altitudinea barometrică a cabinei depășește 10 000 ft, dar nu depășește 14 000 ft, după primele 30 de minute la aceste altitudini.

(*) În sensul tabelului 1, numărul de pasageri se referă la pasagerii transportați efectiv la bord, inclusiv persoane cu vârste mai mici de 24 de luni.

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

Avioanele nepresurizate exploatate la altitudini barometrice mai mari de 10 000 ft trebuie să fie dotate cu echipament de oxigen suplimentar care să aibă capacitatea de a stoca și distribui oxigenul în conformitate cu tabelul 1.

▼B

Tabelul 1

Cerințe minime de oxigen pentru avioanele nepresurizate

Cantitate pentru	Durată și altitudinea barometrică a cabinei
Ocupanții scaunelor din compartimentul pentru echipajul de zbor aflați de serviciu în compartimentul pentru echipajul de zbor și membrii echipajului de cabină care asistă echipajul de zbor în îndeplinirea sarcinilor	Întregul timp de zbor la altitudini barometrice de peste 10 000 ft.
Membrii echipajului de cabină necesari	Întregul timp de zbor la altitudini barometrice de peste 13 000 ft și pentru orice perioadă mai mare de 30 de minute la altitudini barometrice de peste 10 000 ft, dar fără a depăși 13 000 ft.
Membrii suplimentari ai echipajului și 100 % dintre pasageri (*)	Întregul timp de zbor la altitudini barometrice de peste 13 000 ft.
10 % dintre pasageri (*)	Întregul timp de zbor după 30 de minute la altitudini barometrice de peste 10 000 ft, dar care nu depășesc 13 000 ft.

(*) În sensul tabelului 1, numărul de pasageri se referă la pasagerii transportați efectiv la bord, inclusiv persoane cu vârste mai mici de 24 de luni.

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

(a) Toate avioanele presurizate și acele avioane nepresurizate cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg sau cu o MOPSC de peste 19 locuri trebuie să fie echipate cu echipament de protecție a respirației (PBE) pentru a proteja ochii, nasul și gura și pentru a furniza timp de cel puțin 15 minute:

1. oxigen pentru fiecare membru al echipajului de zbor aflat de serviciu în compartimentul pentru echipajul de zbor;

2. gaz pentru respirație pentru fiecare membru al echipajului de cabină necesar, în vecinătatea postului său de lucru; și

3. gaz pentru respirație de la un PBE portabil pentru un membru al echipajului de zbor, în vecinătatea postului său de lucru, în cazul avioanelor operate cu un echipaj de zbor care cuprinde mai mult de un membru și niciun membru al echipajului de cabină.

(b) Un PBE destinat utilizării de către echipajul de zbor trebuie să fie instalat în compartimentul pentru echipajul de zbor și să fie accesibil spre utilizare imediată de către fiecare membru al echipajului de zbor necesar de la postul său de lucru.

(c) Un PBE destinat utilizării de către echipajul de cabină trebuie să fie instalat în vecinătatea fiecărui post de membru al echipajului de cabină necesar.

▼M15

(d) Avioanele trebuie să fie echipate cu PBE portabile suplimentare, instalate în vecinătatea stingătoarelor de incendiu manuale menționate la punctul CAT.IDE.A.250 literele (b) și (c) sau lângă intrarea în compartimentul pentru încărcătură, în cazul în care stingătorul de incendiu manual este instalat într-un compartiment pentru încărcătură.

▼B

(e) Un PBE în funcțiune nu trebuie să împiedice utilizarea mijloacelor de comunicare menționate la punctele CAT.IDE.A.170, CAT.IDE.A.175, CAT.IDE.A.270 și CAT.IDE.A.330.

▼B

CAT.IDE.A.250 Stingătoare de incendiu manuale

(a) Avioanele trebuie să fie echipate cu cel puţin un stingător de incendiu manual în compartimentul pentru echipajul de zbor.

(b) Cel puţin un stingător de incendiu manual trebuie să fie amplasat în fiecare bucătărie care nu se află în compartimentul principal pentru pasageri sau să fie ușor accesibil spre utilizare din aceasta.

(c) Cel puţin un stingător de incendiu manual trebuie să fie disponibil pentru utilizare în fiecare compartiment pentru încărcătură sau bagaje de clasa A sau clasa B și în fiecare compartiment pentru încărcătură de clasa E care este accesibil membrilor echipajului în timpul zborului.

(d) Tipul și cantitatea agentului de stingere a incendiilor pentru stingătoarele de incendiu impuse trebuie să fie adecvate tipurilor de incendii probabile a se produce în compartimentul în care stingătorul este prevăzut spre utilizare și, pentru compartimentele ocupate de persoane, să reducă riscul de acumulare a gazelor toxice.

(e) Avioanele trebuie să fie echipate cu cel puţin numărul de stingătoare de incendiu manuale indicat în tabelul 1, amplasate convenabil astfel încât să fie corespunzător accesibile spre utilizare în fiecare compartiment pentru pasageri.

Tabelul 1

Număr de stingătoare de incendiu manuale

MOPSC	Număr de stingătoare
7-30	1
31-60	2
61-200	3
201-300	4
301-400	5
401-500	6
501-600	7
601 sau mai multe	8

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

(a) Avioanele cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg sau cu o MOPSC de peste nouă locuri trebuie să fie echipate cu cel puţin un topor de siguranţă sau o rangă în compartimentul pentru echipajul de zbor.

(b) În cazul avioanelor cu o MOPSC de peste 200 de locuri, un topor de siguranţă sau o rangă suplimentară trebuie amplasată în bucătăria aflată cel mai în spate sau lângă aceasta.

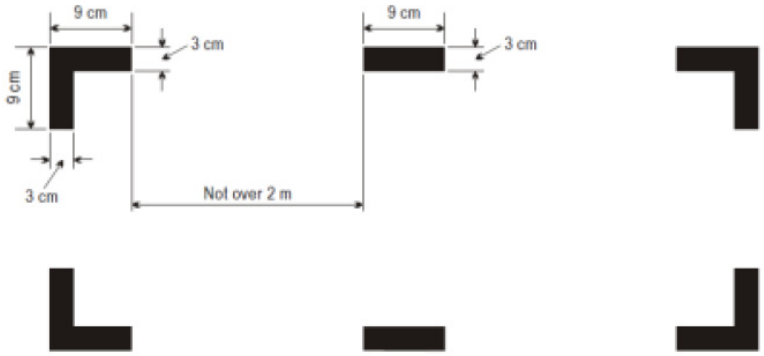
(c) Topoarele de siguranţă și răngile amplasate în compartimentul pentru pasageri nu trebuie să fie vizibile pentru aceștia.

CAT.IDE.A.260 Marcarea punctelor de spargere

Dacă pe avion sunt marcate zone ale fuzelajului adecvate pentru spargere de către echipele de salvare în caz de urgenţă, aceste zone trebuie să fie marcate după cum se indică în figura 1.

▼M4

Figura 1



▼B

CAT.IDE.A.265 Mijloace de evacuare de urgenţă

(a) Avioanele cu pragurile ieșirilor de urgenţă pentru pasageri care depășesc 1,83 m (6 ft) faţă de sol trebuie să fie echipate la fiecare dintre aceste ieșiri cu mijloace care să permită pasagerilor și echipajului să ajungă la sol în siguranţă în caz de urgenţă.

(b) Fără a aduce atingere literei (a), aceste mijloace nu sunt necesare la ieșirile aflate deasupra aripilor dacă locul proiectat în structura avionului la care se termină traseul de evacuare este situat la o înălţime mai mică de 1,83 m (6 ft) faţă de sol, avionul fiind la sol, trenul de aterizare scos și flapsurile în poziţie de decolare sau de aterizare, luându-se în considerare poziţia în care flapsul este la înălţimea mai mare faţă de sol.

(c) Avioanele în care se impune existenţa unei ieșiri de urgenţă separate pentru echipajul de zbor pentru care punctul cel mai de jos al ieșirii de urgenţă este situat la o înălţime mai mare de 1,83 m (6 ft) faţă de sol trebuie să fie echipate cu un mijloc care să ajute toţi membrii echipajului de zbor la coborâre pentru a ajunge la sol în siguranţă în caz de urgenţă.

(d) Înălţimile menţionate la literele (a) și (c) se măsoară:

1. cu trenul de aterizare scos; și

2. după distrugerea sau scoaterea nereușită a uneia sau a mai multor jambe ale trenului de aterizare, în cazul avioanelor cu un certificat de tip eliberat după 31 martie 2000.

CAT.IDE.A.270 Megafoane

Avioanele cu o MOPSC de peste 60 de locuri care transportă cel puţin un pasager trebuie să fie echipate cu următoarele cantităţi de megafoane portabile alimentate cu baterii, ușor accesibile pentru utilizare de către membrii echipajului în timpul unei evacuării de urgenţă:

(a) pentru fiecare punte pentru pasageri:

Tabelul 1

Număr de megafoane

Configuraţia locurilor pentru pasageri	Număr de megafoane
61-99	1
100 sau mai multe	2

▼B

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

CAT.IDE.A.275 Iluminarea și marcajele de urgență

(a) Avioanele cu o MOPSC de peste nouă locuri trebuie să fie echipate cu un sistem de iluminare în caz de urgență, care să aibă o sursă de alimentare independentă, pentru a facilita evacuarea avionului.

(b) În cazul avioanelor cu o MOPSC de peste 19 locuri, sistemul de iluminare în caz de urgență menționat la litera (a) trebuie să includă:

1. surse pentru iluminarea generală a cabinei;

2. iluminarea internă la nivelul podelei în zonele ieșirilor de urgență;

3. marcaje și semne de localizare iluminate pentru ieșirile de urgență;

4. în cazul avioanelor pentru care cererea de certificat de tip sau pentru un document echivalent a fost depusă înainte de 1 mai 1972, atunci când sunt exploatate pe timp de noapte, iluminatul exterior de urgență la toate ieșirile aflate deasupra aripilor și la ieșirile la care sunt impuse mijloace de asistență pentru coborâre;

5. în cazul avioanelor pentru care cererea de certificat de tip sau pentru un document echivalent a fost depusă după 30 aprilie 1972, atunci când sunt exploatate pe timp de noapte, iluminatul exterior de urgență la toate ieșirile de urgență pentru pasageri; și

6. în cazul avioanelor al căror certificat de tip a fost eliberat prima dată la 31 decembrie 1957 sau după această dată, sistem(e) de marcare pentru calea de evacuare de urgență din vecinătatea podelei în compartimentele pentru pasageri.

▼M15

(c) În cazul avioanelor cu o MOPSC de 19 sau mai puține locuri care sunt certificate de tip pe baza specificației de certificare a agenției, sistemul de iluminare în caz de urgență menționat la litera (a) trebuie să includă echipamentele menționate la litera (b) subpunctele 1, 2 și 3.

(d) În cazul avioanelor cu o MOPSC de 19 sau mai puține locuri care nu sunt certificate de tip pe baza specificației de certificare a agenției, sistemul de iluminare în caz de urgență menționat la litera (a) trebuie să includă echipamentele menționate la litera (b) subpunctul 1.

▼B

(e) Avioanele cu o MOPSC de nouă sau mai puține locuri, exploatate pe timp de noapte, trebuie să fie echipate cu o sursă pentru iluminarea generală a cabinei pentru a facilita evacuarea avionului.

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

▼M8

(a) Avioanele cu o MOPSC de peste 19 locuri trebuie să fie echipate cu cel puțin:

1. două ELT, dintre care unul este automat, sau un ELT și un mijloc delocalizare a aeronavei care îndeplinește cerințele de la secțiunea CAT.GEN.MPA. 210, în cazul avioanelor pentru care s-a emis un certificat individual de navigabilitate după 1 iulie 2008; sau

2. un ELT automat sau două ELT de orice tip sau un mijloc de localizare a aeronavei care îndeplinește cerințele de la secțiunea CAT.GEN.MPA. 210, în cazul avioanelor al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată la 1 iulie 2008 sau înainte de această dată.

▼M8

(b) Avioanele cu o MOPSC de 19 sau mai puține locuri trebuie să fie echipate cu cel puțin:

1. un ELT automat sau o localizare de aeronavă înseamnă îndeplinirea prevederilor de la punctul CAT.GEN.MPA. 210, în cazul avioanelor al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat după 1 iulie 2008; sau

2. un ELT sau o localizare de aeronavă înseamnă îndeplinirea prevederilor de la punctul CAT.GEN.MPA. 210, în cazul avioanelor al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată la 1 iulie 2008 sau înainte de această dată.

▼B

(c) Un ELT de orice tip trebuie să aibă capacitatea de a transmite simultan pe 121,5 MHz și 406 MHz.

CAT.IDE.A.285 Zborul deasupra întinderilor de apă

(a) Următoarele avioane trebuie să fie echipate cu o vestă de salvare pentru fiecare persoană de la bord sau cu un dispozitiv de flotabilitate echivalent pentru fiecare persoană de la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni, depozitat într-o poziție în care să fie ușor accesibil de pe scaunul sau din cușeta persoanei căreia îi este destinat:

1. avioanele terestre care sunt exploatate deasupra întinderilor de apă la o distanță de peste 50 de mile nautice de țărm sau care decolează sau aterizează pe un aerodrom unde traiectoria de decolare sau de apropiere este dispusă deasupra apei astfel încât, în cazul unui incident, există probabilitatea unei amerizări; și

2. hidroavioanele exploatate deasupra întinderilor de apă.

(b) Fiecare vestă de salvare sau dispozitiv individual de flotabilitate echivalent trebuie să fie echipat cu un mijloc de iluminare electrică în scopul ușurării localizării persoanelor.

▼M15

(c) Hidroavioanele operate deasupra întinderilor de apă trebuie să fie echipate cu:

1. o ancoră pentru apă sau alt echipament necesar pentru a facilita amararea, ancorarea sau manevrarea hidroavionului pe apă, adecvate mărimii, masei și caracteristicilor sale de manevrare;

2. echipamente pentru producerea semnalelor sonore prevăzute în reglementările internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, după caz.

▼B

(d) Avioanele exploatate deasupra întinderilor de apă la o distanță față de un teren potrivit pentru efectuarea unei aterizări de urgență mai mare decât cea corespunzătoare pentru:

1. 120 de minute de zbor la viteza de croazieră sau 400 de mile nautice, luându-se în considerare valoarea mai mică, în cazul avioanelor care au capacitatea de a continua zborul către un aerodrom cu motorul (motoarele) critic(e) devenit(e) inoperant(e) în orice punct de-a lungul rutei sau al devierilor planificate; sau

2. în cazul tuturor celorlalte avioane, 30 de minute de zbor la viteza de croazieră sau 100 de mile nautice, luându-se în considerare valoarea mai mică,

trebuie să fie echipate cu echipamentele precizate la litera (e).

(e) Avioanele care sunt conforme cu prevederile de la litera (d) trebuie să transporte la bord următoarele echipamente:

▼B

1. suficiente bărci de salvare pentru a transporta toți pasagerii de la bord, depozitate astfel încât să se ușureze utilizarea lor imediată în caz de urgență și cu o capacitate suficientă pentru a asigura un loc tuturor supraviețuitorilor în cazul pierderii bărcii cu cea mai mare capacitate nominală;

2. o lumină de localizare a supraviețuitorilor în fiecare barcă;

3. echipamente de salvare care să ofere mijloace de susținere a vieții, adecvate zborului care urmează a fi efectuat; și

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

▼M8

(f) Până la 1 ianuarie 2019 cel târziu, avioanele cu o MCTOM mai mare de 27 000 kg și cu o MOPSC de peste 19 locuri și toate avioanele cu o MCTOM mai mare de 45 500 kg trebuie să fie echipate cu un dispozitiv de localizare subacvatică fixat printr-un dispozitiv sigur care funcționează la o frecvență de 8,8 kHz ± 1 kHz, cu excepția cazului în care:

1. avionul este operat pe rutele pe care se află în orice punct la o distanță de maxim 180 de mile nautice de mal; sau

2. avionul este echipat cu mijloace robuste și automate de determinare cu precizie, în urma unui accident în care avionul este grav avariat, a poziției punctului de încetare a zborului.

▼B

CAT.IDE.A.305 Echipamente de supraviețuire

(a) Avioanele exploatate peste zone în care operațiunile de căutare și salvare ar fi deosebit de dificile trebuie să fie echipate cu:

1. echipamente de semnalizare pentru a produce semnale de pericol;

2. cel puțin un ELT(S); și

3. echipamente suplimentare de supraviețuire pentru ruta pe care urmează să se zboare, luând în considerare numărul persoanelor de la bord.

(b) Nu este nevoie să se transporte echipamentele suplimentare de supraviețuire specificate la litera (a) punctul 3 atunci când avionul:

1. rămâne la o distanță față de o zonă în care operațiunile de căutare și salvare nu sunt deosebit de dificile echivalentă cu:

(i) 120 de minute de zbor la viteza de croazieră cu un motor inoperant (OEI) pentru avioanele care au capacitatea de a continua zborul către un aerodrom cu motorul (motoarele) critic(e) devenit(e) inoperant(e) în orice punct de-a lungul rutei sau al devierilor planificate; sau

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

2. rămâne la o distanță care nu este mai mare decât cea corespunzătoare pentru 90 de minute de zbor la viteza de croazieră față de o zonă adecvată pentru efectuarea unei aterizări de urgență, pentru avioanele certificate conform standardului de navigabilitate aplicabil.

CAT.IDE.A.325 Cască

(a) Avioanele trebuie să fie echipate cu cască cu microfon sau cu lavalieră sau cu un dispozitiv echivalent pentru fiecare membru al echipajului de zbor la postul său de lucru în compartimentul pentru echipajul de zbor.

(b) Avioanele exploatate în condiții IFR sau pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu un buton de transmisie pe comanda manuală a tangajului și ruliului pentru fiecare membru al echipajului de zbor necesar.

▼B

CAT.IDE.A.330 Echipamentele de radiocomunicaţii

(a) Avioanele trebuie să fie echipate cu echipamentele de radiocomunicaţii necesare conform cerinţelor spaţiului aerian aplicabil.

(b) Echipamentele de radiocomunicaţii asigură comunicaţiile pe frecvenţa aeronautică de urgenţă de 121,5 MHz.

CAT.IDE.A.335 Panoul de selectare audio

Avioanele exploatate în condiţii IFR trebuie să fie echipate cu un panou de selectare audio accesibil din fiecare post de lucru al membrilor echipajului de zbor necesari.

CAT.IDE.A.340 Echipamentele radio pentru operaţiuni în condiţii VFR pe rute pe care se navighează după repere vizuale terestre

Avioanele operate în condiţii VFR pe rute pe care se navighează după repere vizuale terestre trebuie să fie echipate cu echipamente de radiocomunicaţii necesare în condiţii normale de propagare a undelor radio pentru a îndeplini următoarele funcţii:

(a) comunicarea cu staţiile adecvate de la sol;

(b) comunicarea cu staţiile ATC adecvate din orice punct din spaţiul aerian controlat în care se intenţionează executarea zborurilor; și

(c) primirea informaţiilor meteorologice.

▼M16

CAT.IDE.A.345 Echipament de comunicaţii, de navigaţie și de supraveghere pentru operaţiuni în condiţii IFR sau în condiţii VFR pe rute pe care nu se navighează după repere vizuale terestre

(a) Avioanele operate în condiţii IFR sau în condiţii VFR pe rute pe care nu se navighează după repere vizuale terestre trebuie să fie echipate cu echipamente de radiocomunicaţii, de navigaţie și de supraveghere în conformitate cu cerinţele spaţiului aerian aplicabil.

▼B

(b) Echipamentele de radiocomunicaţii includ cel puţin două sisteme independente de radiocomunicaţii necesare în condiţii de funcţionare normală pentru a comunica cu o staţie adecvată de la sol din orice punct de-a lungul rutei, inclusiv al devierilor.

▼M15

(c) În pofida dispoziţiilor de la litera (b), avioanele operate pentru curse scurte în spaţiul aerian superior al Atlanticului de Nord (NAT HLA) care nu traversează Atlanticul de Nord trebuie să fie echipate cu cel puţin un sistem de comunicaţii cu rază lungă, în cazul în care se publică proceduri alternative de comunicaţii pentru spaţiul aerian în cauză.

▼B

(d) Avioanele trebuie să aibă suficiente echipamente de navigaţie pentru a se asigura că, în eventualitatea defectării unui echipament în orice etapă a zborului, restul echipamentelor permit navigarea sigură în conformitate cu planul de zbor.

(e) Avioanele care efectuează zboruri în care se prevede aterizarea în condiţii IMC trebuie să fie echipate cu echipamente corespunzătoare care să poată asigura ghidarea spre un punct de la care poate fi efectuată o aterizare după repere vizuale pentru fiecare aerodrom la care este prevăzută aterizarea în condiţii IMC și pentru orice aerodrom de rezervă desemnat.

▼M9

(f) Pentru operaţiunile PBN, aeronava trebuie să îndeplinească cerinţele de certificare a navigabilităţii pentru specificaţia de navigaţie corespunzătoare.

▼B

CAT.IDE.A.350 Transponderul

Avioanele trebuie să fie echipate cu un transponder radar secundar de supraveghere (SSR) care raportează altitudinea barometrică și cu orice altă funcţie de transponder SSR necesară pentru ruta de zbor.

▼M9

CAT.IDE.A.355 Gestionarea bazelor de date aeronautice

(a) Bazele de date aeronautice utilizate în cadrul aplicaţiilor sistemelor de aeronavă certificate respectă cerinţele de calitate a datelor care sunt adecvate pentru utilizarea prevăzută a datelor.

(b) Operatorul trebuie să asigure distribuirea și introducerea în timp util a unor baze de date aeronautice actuale și nemodificate în toate aeronavele cărora le sunt necesare.

(c) În pofida oricăror alte cerințe de raportare a evenimentelor, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) nr. 376/2014, operatorul raportează furnizorului bazei de date cazurile de date eronate, inconsecvente sau lipsă despre care s-ar putea preconiza în mod rezonabil că ar constitui un pericol pentru zbor.

În astfel de cazuri, operatorul informează echipajul de zbor și pe ceilalţi membri ai personalului vizaţi și se asigură că datele afectate nu sunt utilizate.

▼B

SECŢIUNEA 2

Elicoptere

CAT.IDE.H.100 Instrumente și echipamente – generalităţi

▼M15

(a) Instrumentele și echipamentele impuse de prezenta subparte sunt aprobate în conformitate cu cerinţele de navigabilitate aplicabile, cu excepţia următoarelor elemente:

1. lanterne autonome;

2. un mijloc precis de indicare a timpului;

3. suport pentru hărţi;

4. trusă de prim-ajutor;

5. megafoane;

6. echipamente de supravieţuire și de semnalizare;

7. ancore pentru apă și echipamente pentru amarare;

8. dispozitive de siguranţă pentru copii.

(b) Instrumentele și echipamentele care nu sunt impuse de prezenta anexă (partea CAT), precum și orice alte echipamente care nu sunt impuse de prezentul regulament, dar care sunt transportate la bord în timpul unui zbor respectă următoarele cerinţe:

1. informaţiile oferite de aceste instrumente, echipamente sau accesorii nu se folosesc de către membrii echipajului de zbor pentru a se conforma anexei II la Regulamentul (UE) 2018/1139 sau punctelor CAT.IDE.H.330, CAT.IDE.H.335, CAT.IDE.H.340 și CAT.IDE.H.345 din prezenta anexă;

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

▼B

(c) În cazul în care echipamentul urmează să fie folosit de un membru al echipajului de zbor la postul său în timpul zborului, acesta ►M4 este operabil ◄ rapid de la acel post. În cazul în care este necesar ca un echipament să fie utilizat de mai mult de un singur membru al echipajului de zbor, acesta ►M4 se instalează ◄ astfel încât echipamentul să fie utilizabil rapid din orice post în care se impune utilizarea echipamentului.

(d) Acele instrumente care sunt folosite de oricare membru al echipajului de zbor trebuie dispuse astfel încât să permită membrului echipajului de zbor să vadă rapid indicațiile de la postul său, cu o deviere minimă posibilă a poziției și a direcției privirii adoptate în mod normal atunci când privește înainte, în sensul traiectoriei de zbor.

(e) Toate echipamentele de urgență impuse trebuie să fie ușor accesibile pentru utilizare imediată.

CAT.IDE.H.105 Echipamente minime de zbor

Nu se poate iniția un zbor în momentul în care oricare dintre instrumentele, echipamentele sau funcțiile elicopterului, necesare pentru zborul avut în vedere, sunt inoperante sau lipsesc, cu excepția cazului în care:

(a) elicopterul se exploatează în conformitate cu MEL a operatorului; sau

▼M15

(b) operatorul are aprobarea autorității competente de a opera elicopterul în limitele MMEL în conformitate cu anexa III punctul ORO.MLR.105 litera (j).

▼B

CAT.IDE.H.115 Lumini de operare

(a) Elicopterele exploatate pe timp de zi în condiții VFR trebuie să fie echipate cu un sistem de lumini anticoliziune.

(b) Elicopterele exploatate pe timp de noapte sau în condiții IFR trebuie să fie, în plus față de litera (a), echipate cu:

1. sistem de lumini alimentat de sistemul electric al elicopterului pentru asigurarea iluminării adecvate a tuturor instrumentelor și echipamentelor esențiale pentru funcționarea în siguranță a elicopterului;

2. sistem de lumini alimentat de sistemul electric al elicopterului pentru asigurarea iluminării în toate compartimentele pentru pasageri;

3. o lanternă electrică independentă pentru fiecare membru necesar al echipajului, ușor accesibilă membrilor echipajului când aceștia sunt așezați la posturile lor de lucru;

4. lumini de navigație/poziție;

5. două faruri de aterizare dintre care unul singur ajustabil în zbor astfel încât să ilumineze terenul în fața elicopterului și sub acesta, precum și terenul pe ambele părți ale elicopterului; și

6. lumini care se conformează reglementărilor internaționale referitoare la prevenirea coliziunilor pe mare, dacă elicopterul este amfibiu.

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

(a) Elicopterele exploatate în condiții VFR pe timp de zi trebuie să fie echipate cu următoarele elemente, disponibile la postul pilotului:

1. Un dispozitiv de măsurare și afișare pentru:

▼B

(i) capul magnetic;

(ii) timp în ore, minute și secunde;

▼M15

(iii) altitudinea barometrică;

▼B

(iv) viteza față de aer indicată;

(v) viteza verticală;

(vi) glisadă; și

(vii) temperatura aerului exterior.

2. Un mijloc care să indice atunci când alimentarea cu energie a instrumentelor de zbor prevăzute nu este adecvată.

(b) În cazul în care sunt necesari doi piloți pentru exploatare, postul celui de-al doilea pilot trebuie să dispună de un mijloc separat suplimentar de afișare a următoarelor elemente:

▼M15

1. altitudinea barometrică;

▼B

2. viteza față de aer indicată;

3. viteza verticală; și

4. glisadă.

(c) Elicopterele cu o MCTOM mai mare de 3 175 kg sau orice elicopter care efectuează operațiuni deasupra întinderilor de apă fără a vedea țărmul sau când vizibilitatea este sub 1 500 m trebuie să fie echipate cu un mijloc de măsurare și afișare pentru:

1. atitudine; și

2. capul-compas.

(d) Pentru elicopterele cu o MCTOM mai mare de 3 175 kg sau cu o MOPSC de peste nouă locuri trebuie să fie disponibil un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase a sistemelor de indicare a vitezei față de aer în urma condensului sau a jivrajului.

CAT.IDE.H.130 Operațiuni IFR sau pe timp de noapte – instrumente de zbor și de navigație și echipamente asociate

Elicopterele exploatate în condiții VFR pe timp de noapte sau în condiții IFR trebuie să fie echipate cu următoarele elemente, disponibile la postul pilotului:

(a) Un dispozitiv de măsurare și afișare pentru:

1. capul magnetic;

2. timp în ore, minute și secunde;

3. viteza față de aer indicată;

4. viteza verticală;

5. glisadă;

6. atitudine;

7. direcție stabilizată; și

8. temperatura aerului exterior.

▼M15

(b) Două dispozitive de măsurare și afișare a altitudinii barometrice. Pentru operațiunile cu un singur pilot în condiții VFR pe timp de noapte, un altimetru barometric poate fi substituit de un radioaltimetru.

▼B

(c) Un mijloc care să indice atunci când alimentarea cu energie a instrumentelor de zbor prevăzute nu este adecvată.

(d) Un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase a sistemelor de indicare a vitezei față de aer prevăzute la litera (a) punctul 3 și la litera (h) punctul 2 din cauza condensului sau a jivrajului.

(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 individual de navigabilitate la 1 august 1999 sau după această dată; sau

2. pentru care s-a eliberat un certificat individual de navigabilitate înainte de 1 august 1999, cu o MCTOM mai mare de 3 175 kg și cu o MOPSC de peste nouă locuri.

(f) Un dispozitiv de rezervă pentru măsurarea și afișarea atitudinii care:

1. este alimentat în permanență în timpul exploatării normale și, în eventualitatea cedării totale a sistemului normal de producere a energiei electrice, se alimentează de la o sursă independentă de sistemul normal de producere a energiei electrice;

2. funcționează independent de orice alt mijloc de măsurare și afișare a atitudinii;

3. poate fi folosit de la ambele posturi de pilotaj;

4. intră automat în funcțiune după cedarea totală a sistemului normal de producere a energiei electrice;

5. asigură funcționarea sigură timp de minim 30 de minute sau timpul necesar să se zboare către un loc de aterizare de rezervă potrivit atunci când se operează pe un teren ostil sau deasupra mării, luându-se în considerare valoarea mai mare, de la defectarea totală a sistemului normal de producere a energiei electrice, ținându-se seama de alte sarcini asupra sursei alimentare de urgență și procedurile operaționale;

6. este iluminat în mod adecvat în toate fazele operării; și

7. este asociat cu un mijloc de avertizare a echipajului de zbor atunci când funcționează din propria sursă de energie, inclusiv când funcționează din sursa de alimentare de urgență.

(g) O sursă alternativă de presiune statică pentru mijloacele de măsurare a altitudinii, vitezei față de aer și vitezei verticale.

(h) În cazul în care sunt necesari doi piloți pentru exploatare, postul celui de-al doilea pilot trebuie să dispună de un mijloc separat de afișare a:

▼M15

1. altitudinea barometrică;

▼B

2. vitezei față de aer indicate;

3. vitezei verticale;

4. glisadei;

5. atitudinii; și

6. direcției stabilizate.

▼B

(i) Pentru operaţiuni în condiţii IFR, un suport pentru hărţi într-o poziţie uşor de citit care poate fi iluminat pentru operaţiuni pe timp de noapte.

CAT.IDE.H.135 Echipamente suplimentare pentru operaţiuni cu un singur pilot în condiţii IFR

Elicopterele exploatate în condiţii IFR cu un singur pilot trebuie să fie echipate cu pilot automat care să aibă cel puţin modurile de menţinere a altitudinii și a capului-compas.

CAT.IDE.H.145 Radioaltimetre

(a) Elicopterele care efectuează zboruri deasupra întinderilor de apă trebuie să fie echipate cu un radioaltimetru cu capacitatea de a emite o avertizare sonoră sub o înălţime selectată și o avertizare vizuală la o înălţime selectabilă de către pilot, atunci când efectuează operaţiuni:

1. fără vederea ţărmului;

2. în condiţii de vizibilitate sub 1 500 m;

3. pe timp de noapte; sau

4. la o distanţă de ţărm echivalentă cu mai mult de 3 minute de zbor la viteza normală de croazieră.

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

Elicopterele cu o MOPSC de peste nouă locuri exploatate în condiţii IFR sau pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu un echipament radar meteorologic la bord atunci când rapoartele meteorologice curente indică faptul că sunt probabile, de-a lungul rutei, furtuni sau alte condiţii meteorologice potenţial periculoase considerate detectabile cu ajutorul unui echipament radar meteorologic la bord.

CAT.IDE.H.165 Echipament suplimentar pentru operaţiuni în condiţii de jivraj pe timp de noapte

(a) Elicopterele exploatate în condiţii probabile sau certe de jivraj pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu mijloace de iluminare sau detectare a jivrajului.

(b) Mijloacele de iluminare a jivrajului trebuie să nu producă orbirea sau reflexia, ceea ce ar împiedica membrii echipajului să-și îndeplinească sarcinile.

CAT.IDE.H.170 Sistemul interfon pentru echipajul de zbor

Elicopterele exploatate de mai mult de un membru al echipajului de zbor trebuie să fie echipate cu un sistem interfon pentru echipajul de zbor, care să includă căști și microfoane destinate utilizării de către toţi membrii echipajului de zbor.

CAT.IDE.H.175 Sistemul interfon pentru membrii echipajului

Elicopterele trebuie să fie echipate cu un sistem interfon pentru membrii echipajului atunci când transportă un membru al echipajului care nu este membru al echipajului de zbor.

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

(a) Elicopterele cu o MOPSC de peste nouă locuri trebuie să fie echipate cu un sistem de adresare către pasageri, cu excepţia cazurilor prevăzute la litera (b).

(b) Fără a aduce atingere prevederilor de la litera (a), elicopterele cu o MOPSC de peste nouă, dar sub 20 de locuri sunt scutite de echiparea cu un sistem de adresare către pasageri dacă:

▼B

1. elicopterul este proiectat fără perete despărţitor între pilot și pasageri; și

2. operatorul este capabil să demonstreze că, în timpul zborului, vocea pilotului este audibilă și inteligibilă din toate scaunele pentru pasageri.

CAT.IDE.H.185 Înregistratorul de voce din carlingă

(a) Următoarele tipuri de elicoptere trebuie să fie echipate cu un înregistrator de voce în carlingă (CVR):

1. toate elicopterele cu o MCTOM mai mare de 7 000 kg; și

2. elicopterele cu o MCTOM mai mare de 3 175 kg și cu un certificat individual de navigabilitate eliberat pentru prima dată la 1 ianuarie 1987 sau după această dată.

(b) CVR trebuie să aibă capacitatea de a păstra datele înregistrate cel puţin în timpul:

1. ultimelor 2 ore, în cazul elicopterelor menţionate la litera (a) punctele 1 și 2, dacă certificatul individual de navigabilitate este eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată;

2. ultimei ore, în cazul elicopterelor menţionate la litera (a) punctul 1, dacă certificatul individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată la 1 august 1999 sau după această dată și înainte de 1 ianuarie 2016;

3. ultimelor 30 de minute, în cazul elicopterelor menţionate la litera (a) punctul 1, dacă certificatul individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată înainte de 1 august 1999; sau

4. ultimelor 30 de minute, în cazul elicopterelor menţionate la litera (a) punctul 2, dacă certificatul individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată înainte de 1 ianuarie 2016.

▼M8

(c) Până cel târziu la 1 ianuarie 2019, CVR trebuie să înregistreze pe alte mijloace decât bandă magnetică sau fir magnetic.

(d) CVR înregistrează în raport cu o scală de timp:

1. comunicaţiile vocale transmise din sau recepţionate în compartimentul echipajului de zbor prin radio;

2. comunicaţiile vocale ale membrilor echipajului de zbor cu ajutorul sistemului interfon și al sistemului de adresare către pasageri, dacă este instalat;

3. mediul sonor din compartimentul echipajului de zbor, incluzând fără întrerupere:

(i) pentru elicopterele al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată la 1 august 1999 sau după această dată, semnalele audio recepţionate de la fiecare microfon al echipajului;

(ii) pentru elicopterele al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat înainte de 1 august 1999 sau după această dată, semnalele audio recepţionate de la fiecare microfon al echipajului, după caz;

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

▼M8

(e) CVR trebuie să înceapă să înregistreze înainte ca elicopterul să înceapă deplasarea prin mijloace proprii și trebuie să continue înregistrarea până la încheierea zborului, când elicopterul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.

(f) În plus faţă de litera (e), în cazul elicopterelor menţionate la litera (a) punctul 2 al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat la 1 august 1999 sau după această dată:

1. CVR trebuie să înceapă să înregistreze automat, înainte ca elicopterul să înceapă deplasarea prin mijloace proprii și să continue înregistrarea până la terminarea zborului, când elicopterul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii; și

2. în funcţie de disponibilitatea energiei electrice, CVR trebuie să înceapă să înregistreze cât mai devreme posibil, în timpul verificărilor din carlingă efectuate înainte de pornirea motoarelor la începutul zborului, până la verificările din carlingă efectuate imediat după oprirea motoarelor la sfârșitul zborului.

(g) Dacă CVR nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Până la 1 ianuarie 2020 cel târziu, acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă CVR este detaşabil, el dispune de un transmiţător automat de localizare de urgenţă.

▼B

CAT.IDE.H.190 Înregistratorul de date de zbor

(a) Următoarele elicoptere trebuie să fie echipate cu un FDR care utilizeze o metodă digitală de înregistrare și stocare a datelor și pentru care să fie disponibilă o metodă de extragere rapidă a datelor din mediul de stocare:

1. elicopterele cu o MCTOM mai mare de 3 175 kg al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată la 1 august 1999 sau după această dată;

2. elicopterele cu o MCTOM mai mare de 7 000 kg sau cu o MOPSC de peste nouă locuri, al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 1989 sau după această dată, dar înainte de 1 august 1999.

(b) FDR înregistrează parametrii necesari pentru determinarea cu acurateţe a:

1. traiectoria de zbor, vitezei, atitudinii, puterii motorului, configuraţiei și funcţionării elicopterului și are capacitatea de a reţine informaţiile înregistrate cel puţin în timpul ultimelor 10 de ore, pentru elicopterele menţionate la litera (a) punctul 1 al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată;

2. traiectoria de zbor, vitezei, atitudinii, puterii motorului și funcţionării și are capacitatea de a reţine informaţiile înregistrate cel puţin în timpul ultimelor 8 ore, pentru elicopterele menţionate la litera (a) punctul 1 al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată înainte de 1 ianuarie 2016;

3. traiectoria de zbor, vitezei, atitudinii, puterii motorului și funcţionării și are capacitatea de a reţine informaţiile înregistrate cel puţin în timpul ultimelor 5 de ore, pentru elicopterele menţionate la litera (a) punctul 2.

(c) Datele se obţin de la sursele elicopterului care permit corelarea cu acurateţe cu informaţiile afișate pentru echipajul de zbor.

▼B

(d) FDR începe să înregistreze automat datele înainte ca elicopterul să se poată deplasa prin mijloace proprii și trebuie să se oprească automat după ce elicopterul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.

▼M8

(e) Dacă FDR nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Până la 1 ianuarie 2020 cel târziu, acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă FDR este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.

▼M16

CAT.IDE.H.191 Înregistrator de zbor de construcție ușoară

(a) Elicopterele cu motor cu turbină care au o MCTOM de minimum 2 250 kg trebuie echipate cu un înregistrator de zbor dacă sunt îndeplinite toate condițiile următoare:

1. respectivele elicoptere nu intră în sfera de aplicare a punctului CAT.IDE.H.190 litera (a);

2. certificatul individual de navigabilitate al acestor elicoptere a fost eliberat pentru prima dată la sau după 5 septembrie 2022.

(b) Înregistratorul de zbor trebuie să înregistreze, pe baza datelor sau a imaginilor colectate în timpul zborului, informații suficiente pentru a determina traiectoria de zbor și viteza aeronavei.

(c) Înregistratorul de zbor trebuie să fie în măsură să păstreze cel puțin datele de zbor și imaginile înregistrate în ultimele cinci ore.

(d) Înregistratorul de zbor trebuie să înceapă să înregistreze automat înainte ca elicopterul să se poată deplasa prin mijloace proprii și să se oprească automat după ce elicopterul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.

(e) Dacă înregistratorul de zbor înregistrează imagini sau sunete din compartimentului echipajului de zbor, trebuie pusă la dispoziție o funcție care poate fi utilizată de comandant și care modifică înregistrările de imagine și de sunet realizate înainte de utilizarea funcției în cauză astfel încât aceste înregistrări să nu poată fi extrase prin tehnici de redare sau de copiere obișnuite.

▼B

CAT.IDE.H.195 Înregistrarea legăturilor de date

(a) Elicopterele al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată la 8 aprilie 2014 sau după această dată, care au capacitatea de a utiliza comunicațiile prin legături de date și pentru care este necesară o echipare cu un CVR trebuie să înregistreze pe un înregistrator, dacă este posibil:

1. mesajele comunicărilor prin legături de date referitoare la comunicările ATS adresate către și dinspre elicopter, inclusiv mesajele aplicabile următoarelor aplicații:

(i) inițierea de legături de date;

(ii) comunicarea controlor-pilot;

(iii) supraveghere specifică;

(iv) informații referitoare la zbor;

▼B

(v) în măsura posibilităţilor, având în vedere arhitectura sistemului, supravegherea semnalului de la aeronavă;

(vi) în măsura posibilităţilor, având în vedere arhitectura sistemului, datele privind controlul operaţional al aeronavei;

(vii) în măsura posibilităţilor, având în vedere arhitectura sistemului, graficele;

2. informaţiile care permit corelarea cu orice înregistrări asociate referitoare la comunicările legăturilor de date și păstrate separat de elicopter; și

3. informaţiile privind timpul și prioritatea mesajelor comunicărilor prin legături de date, ţinând seama de arhitectura sistemului.

(b) Înregistratorul trebuie să utilizeze o metodă digitală de înregistrare și păstrare a datelor și informaţiilor și o metodă de extragere rapidă a acestor date. Metoda de înregistrare trebuie să permită realizarea unei corespondenţe între aceste date și datele înregistrate la sol.

(c) Înregistratorul trebuie să aibă capacitatea de a reţine date înregistrate pentru cel puţin aceeași perioadă prevăzută în cazul CVR la punctul CAT.IDE.H.185.

▼M8

(d) Dacă înregistratorul nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Până la 1 ianuarie 2020 cel târziu, acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă înregistratorul este detașabil, el dispune de un transmiţător automat de localizare de urgenţă.

▼B

(e) Cerinţele aplicabile pentru pornirea și oprirea funcţionării înregistratorului sunt aceleași cu cerinţele aplicabile pentru pornirea și oprirea funcţionării CVR cuprinse la punctul CAT.IDE.H.185 literele (d) și (e).

CAT.IDE.H.200 Înregistratorul combinat format dintr-un înregistrator de date de zbor și un înregistrator de voce din carlingă

Respectarea cerinţelor privind CVR și FDR se poate realiza prin transportul la bord al unui înregistrator combinat.

CAT.IDE.H.205 Scaune, centuri de siguranţă ale scaunelor, sisteme de reţinere și dispozitive de siguranţă pentru copii

(a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu:

1. un scaun sau o cușetă pentru fiecare persoană de la bord care are vârsta de cel puţin 24 de luni;

2. o centură de siguranţă pentru fiecare scaun pentru pasageri și hamuri de siguranţă pentru fiecare cușetă;

▼B

3. pentru elicopterele al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată la 1 august 1999 sau după această dată, o centură de siguranţă cu sistem de reţinere a bustului prevăzută pe fiecare scaun pentru pasageri destinat pasagerilor cu vârsta de cel puţin 24 de luni;

4. un dispozitiv de siguranţă pentru copii (CRD) pentru fiecare persoană de la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni;

5. o centură de siguranţă cu sistem de reţinere a bustului incluzând un dispozitiv care va reţine automat bustul ocupantului în cazul decelerării rapide pentru fiecare scaun al membrilor echipajului de zbor;

6. o centură de siguranţă cu sistem de reţinere a bustului pentru fiecare scaun destinat numărului minim necesar de membri ai echipajului de cabină.

(b) O centură de siguranţă cu sistem de reţinere a bustului trebuie:

1. să aibă un singur punct de eliberare; și

2. să includă, pentru scaunele echipajului de zbor și pentru scaunele pentru numărul minim necesar de membri ai echipajului de cabină, două chingi peste umăr și o centură de siguranţă care pot fi folosite independent.

CAT.IDE.H.210 Indicatoare de legare a centurilor de siguranţă și de interzicere a fumatului

Elicopterele în care nu sunt vizibile toate scaunele pentru pasageri de pe scaunul (scaunele) echipajului de zbor trebuie să fie echipate cu un mijloc care să indice tuturor pasagerilor și echipajului de cabină când trebuie să își lege centurile de siguranţă și când fumatul nu este permis.

CAT.IDE.H.220 Truse de prim ajutor

(a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu cel puțin o trusă de prim ajutor.

(b) Trusele de prim ajutor trebuie să fie:

1. ușor accesibile pentru folosire;

2. păstrate în termen de valabilitate.

CAT.IDE.H.240 Oxigen suplimentar – elicoptere nepresurizate

Elicopterele nepresurizate exploatate la altitudini barometrice mai mari de 10 000 ft trebuie să fie dotate cu echipament de oxigen suplimentar care să aibă capacitatea de a stoca și distribui oxigenul în conformitate cu următoarele tabele.

▼B

Tabelul 1

Cerințe minime de oxigen pentru elicoptere complexe nepresurizate

Cantitate pentru	Durată și altitudinea barometrică a cabinei
1. Ocupanții scaunelor din compartimentul pentru echipajul de zbor aflați de serviciu în compartimentul pentru echipajul de zbor și membrii echipajului de cabină care asistă echipajul de zbor în îndeplinirea sarcinilor	Întregul timp de zbor la altitudini barometrice de peste 10 000 ft.
2. Membrii echipajului de cabină necesari	Întregul timp de zbor la altitudini barometrice de peste 13 000 ft și pentru orice perioadă mai mare de 30 de minute la altitudini barometrice de peste 10 000 ft, dar fără a depăși 13 000 ft.
3. Membrii suplimentari ai echipajului și 100 % dintre pasageri (*)	Întregul timp de zbor la altitudini barometrice de peste 13 000 ft.
4. 10 % dintre pasageri (*)	Întregul timp de zbor după 30 de minute la altitudini barometrice de peste 10 000 ft, dar care nu depășesc 13 000 ft.

(*) În sensul tabelului 1, numărul de pasageri se referă la pasagerii transportați efectiv la bord, inclusiv persoane cu vârste mai mici de 24 de luni.

Tabelul 2

Cerințe minime de oxigen pentru alte elicoptere decât cele complexe nepresurizate

Cantitate pentru	Durată și altitudinea barometrică a cabinei
1. Ocupanții scaunelor din compartimentul echipajului de zbor aflați la posturile de comandă, membrii echipajului care asistă echipajul de zbor în îndeplinirea sarcinilor și membrii echipajului de cabină necesari	Întregul timp de zbor la altitudini barometrice de peste 13 000 ft și pentru orice perioadă mai mare de 30 de minute la altitudini barometrice de peste 10 000 ft, dar fără a depăși 13 000 ft.
2. Membrii suplimentari ai echipajului și 100 % dintre pasageri (*)	Întregul timp de zbor la altitudini barometrice de peste 13 000 ft.
3. 10 % dintre pasageri (*)	Întregul timp de zbor după 30 de minute la altitudini barometrice de peste 10 000 ft, dar care nu depășesc 13 000 ft.

(*) În sensul tabelului 2, numărul de pasageri se referă la pasagerii transportați efectiv la bord, inclusiv persoane cu vârste mai mici de 24 de luni.

CAT.IDE.H.250 Stingătoare de incendiu manuale

(a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu cel puțin un stingător de incendiu manual în compartimentul pentru echipajul de zbor.

▼B

(b) Cel puţin un stingător de incendiu manual trebuie să fie amplasat în fiecare oficiu care nu se află în compartimentul principal pentru pasageri sau să fie ușor accesibil spre utilizare din oficiu.

(c) Cel puţin un stingător de incendiu manual trebuie să fie disponibil pentru utilizare în fiecare compartiment pentru încărcătură sau bagaje care este accesibil membrilor echipajului în timpul zborului.

(d) Tipul și cantitatea agentului de stingere a incendiilor pentru stingătoarele de incendiu impuse trebuie să fie adecvate tipurilor de incendii probabile a se produce în compartimentul în care stingătorul este prevăzut spre utilizare și, pentru compartimentele ocupate de persoane, să reducă riscul de acumulare a gazelor toxice.

(e) Elicopterul trebuie să fie echipat cu cel puţin numărul de stingătoare de incendiu manuale indicat în tabelul 1, amplasate convenabil astfel încât să fie corespunzător accesibile spre utilizare în fiecare compartiment pentru pasageri.

Tabelul 1

Număr de stingătoare de incendiu manuale

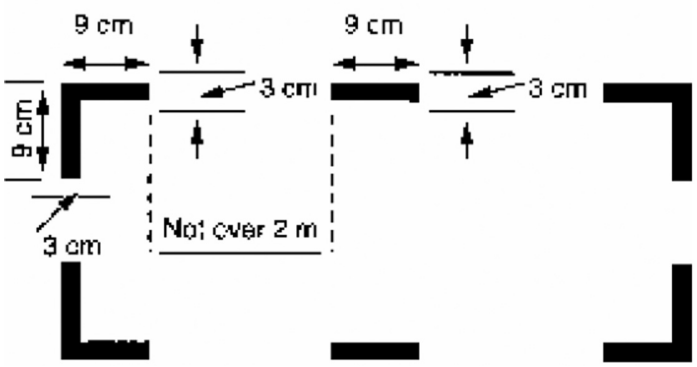
MOPSC	Număr de stingătoare
7-30	1
31-60	2
61-200	3

CAT.IDE.H.260 Marcarea punctelor de spargere

Dacă pe elicopter sunt marcate zone ale fuzelajului adecvate pentru spargere de către echipele de salvare în caz de urgenţă, aceste zone trebuie să fie marcate după cum se indică în figura 1.

Figura 1

Marcarea punctelor de spargere



CAT.IDE.H.270 Megafoane

Elicopterele cu o MOPSC de peste 19 locuri trebuie să fie echipate cu un megafon portabil alimentat cu baterii, ușor accesibil spre utilizare de către membrii echipajului în timpul unei evacuări în caz de urgenţă.

CAT.IDE.H.275 Iluminarea și marcajele de urgenţă

(a) Elicopterele cu o MOPSC de peste 19 locuri trebuie să fie echipate cu:

▼B

1. un sistem de iluminare în caz de urgență, care să aibă o sursă de alimentare independentă, pentru a asigura iluminarea generală a cabinei pentru a facilita evacuarea elicopterului; și

2. marcaje și semne de localizare pentru ieșirile de urgență, vizibile la lumina zilei sau pe întuneric.

(b) Elicopterele trebuie să fie echipate cu marcaje pentru ieșirile de urgență vizibile la lumina zilei și pe întuneric atunci când efectuează:

1. operațiuni în clasa de performanță 1 sau 2 într-un zbor deasupra întinderilor de apă la o distanță față de țărm echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră;

2. operațiuni în clasa de performanță 3 într-un zbor deasupra întinderilor de apă la o distanță echivalentă cu mai mult de 3 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră.

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

(a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu cel puțin un ELT automat.

▼M9

_____

▼B

(c) Un ELT de orice tip trebuie să aibă capacitatea de a transmite simultan pe 121,5 MHz și 406 MHz.

CAT.IDE.H.290 Veste de salvare

(a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu veste de salvare pentru fiecare persoană de la bord sau cu dispozitive de flotabilitate echivalente pentru fiecare persoană de la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni, depozitat într-o poziție în care să fie ușor accesibil de pe scaunul sau din cușeta persoanei căreia îi este destinat, dacă se efectuează operațiuni:

1. în clasa de performanță 1 sau 2 într-un zbor deasupra întinderilor de apă la o distanță față de țărm echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră;

2. în clasa de performanță 3 într-un zbor deasupra întinderilor de apă la o distanță față de țărm mai mare decât distanța în autorotație;

3. în clasa de performanță 2 sau 3 atunci când decolează sau aterizează la un aerodrom sau un loc de operare unde traiectoria de decolare sau de apropiere este deasupra apei.

(b) Fiecare vestă de salvare sau dispozitiv individual de flotabilitate echivalent trebuie să fie echipat cu un mijloc de iluminare electrică în scopul ușurării localizării persoanelor.

▼M9

CAT.IDE.H.295 Costume de supraviețuire pentru echipaj

Fiecare membru al echipajului trebuie să poarte un costum de supraviețuire atunci când efectuează operațiuni în clasa de performanță 3 în cadrul unui zbor deasupra apei la o distanță față de țărm mai mare decât distanța de aterizare în autorotație sau distanța de aterizare forțată în condiții de siguranță, atunci când buletinul sau prognozele meteorologice disponibile comandantului indică o temperatură a apei mării mai mică de 10 °C pe durata zborului.

▼B

CAT.IDE.H.300 Bărci de salvare, ELT și echipamente de supraviețuire pentru zborurile extinse deasupra întinderilor de apă

Elicopterele care efectuează operațiuni:

(a) în clasa de performanță 1 sau 2 într-un zbor deasupra întinderilor de apă la o distanță față de țărm echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră;

▼B

(b) în clasa de performanţă 3 într-un zbor deasupra întinderilor de apă la o distanţă echivalentă cu mai mult de 3 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră, trebuie să fie echipate cu:

1. în cazul elicopterelor care transportă mai puţin de 12 persoane, minim o barcă de salvare cu o capacitate nominală nu mai mică decât numărul maxim de persoane de la bord, depozitată astfel încât să se ușureze utilizarea sa imediată în caz de urgenţă;

2. în cazul elicopterelor care transportă mai mult de 11 persoane, minim două bărci de salvare, depozitate astfel încât să se ușureze utilizarea lor imediată în caz de urgenţă, cu o capacitate totală suficientă pentru a asigura un loc tuturor persoanelor care pot fi transportate la bord și, în cazul pierderii uneia dintre bărci, cea sau cele rămase având suficientă capacitate de supraîncărcare pentru toate persoanele din elicopter;

3. cel puţin un ELT de supravieţuire [ELT(S)] pentru fiecare barcă de salvare necesară; și

4. echipamente de salvare, inclusiv mijloace de susţinere a vieţii, adecvate zborului care urmează a fi efectuat.

CAT.IDE.H.305 Echipamente de supravieţuire

Elicopterele exploatate peste zone în care operaţiunile de căutare și salvare ar fi deosebit de dificile trebuie să fie echipate cu:

(a) echipamente de semnalizare pentru a produce semnale de pericol;

(b) cel puţin un ELT(S); și

(c) echipamente suplimentare de supravieţuire pentru ruta pe care urmează să se zboare, luând în considerare numărul persoanelor de la bord.

▼M9

_____

▼B

CAT.IDE.H.315 Elicoptere certificate pentru operaţiuni pe apă – diverse echipamente

Elicopterele certificate pentru operaţiuni pe apă trebuie să fie echipate cu:

▼M15

(a) o ancoră pentru apă sau alt echipament necesar pentru a facilita amararea, ancorarea sau manevrarea elicopterului pe apă, adecvate mărimii, masei și caracteristicilor sale de manevrare, și

▼B

(b) echipament pentru producerea semnalelor sonore prevăzute în reglementările internaţionale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, după caz.

▼M15

CAT.IDE.H.320 Toate elicopterele care efectuează zboruri deasupra întinderilor de apă – amerizarea de urgenţă

(a) Elicopterele trebuie să fie proiectate pentru amerizare sau certificate pentru amerizare de urgenţă în conformitate cu specificaţia de certificare relevantă dacă operează în clasa de performanţă 1 sau 2 într-un zbor deasupra întinderilor de apă la o distanţă de uscat echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră.

(b) Elicopterele trebuie să fie proiectate pentru amerizare sau certificate pentru amerizare de urgenţă în conformitate cu specificaţia de certificare relevantă sau să fie dotate cu echipamente de flotabilitate în caz de urgenţă atunci când efectuează operaţiuni în:

1. clasa de performanţă 1 sau 2 într-un zbor deasupra întinderilor de apă într-un mediu neostil la o distanţă faţă de ţărm echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră;

▼M15

2. clasa de performanţă 2, la decolare sau aterizare deasupra apei, cu excepţia operaţiunilor de servicii medicale de urgenţă cu elicopterul („HEMS”), în cazul cărora, în scopul minimizării expunerii, aterizarea sau decolarea într-un loc de operare HEMS situat într-un mediu aglomerat este executată deasupra apei;

3. clasa de performanţă 3 într-un zbor deasupra întinderilor de apă la o distanţă faţă de ţărm mai mare decât distanţa care asigură o aterizare forţată în siguranţă pe uscat.

▼B

CAT.IDE.H.325 Cască

Ori de câte ori este necesar un sistem de radiocomunicaţii și/sau un sistem de radio navigaţie, elicopterele trebuie să fie echipate cu o cască cu microfon sau un dispozitiv echivalent și un buton de transmitere pe comenzile de zbor pentru fiecare pilot și/sau membru al echipajului necesar la postul de lucru desemnat.

CAT.IDE.H.330 Echipament de radiocomunicaţii

(a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu echipamentele de radiocomunicaţii necesare conform cerinţelor spaţiului aerian aplicabil.

(b) Echipamentele de radiocomunicaţii asigură comunicaţiile pe frecvenţa aeronautică de urgenţă de 121,5 MHz.

CAT.IDE.H.335 Panoul de selectare audio

Elicopterele exploatate în condiţii IFR trebuie să fie echipate cu un panou de selectare audio accesibil din fiecare post de lucru al membrilor echipajului de zbor necesari.

CAT.IDE.H.340 Echipament radio pentru operaţiuni în condiţii VFR pe rute pe care se navighează după repere vizuale terestre

Elicopterele operate în condiţii VFR pe rute pe care se poate naviga după repere vizuale terestre trebuie să fie echipate cu echipamentele de radiocomunicaţii necesare în condiţii normale de propagare a undelor radio pentru a îndeplini următoarele funcţii:

(a) comunicarea cu staţiile adecvate de la sol;

(b) comunicarea cu staţiile ATC adecvate din orice punct din spaţiul aerian controlat în care se intenţionează executarea zborurilor; și

(c) primirea informaţiilor meteorologice.

▼M16

CAT.IDE.H.345 Echipament de comunicaţii, de navigaţie și de supraveghere pentru operaţiuni în condiţii IFR sau în condiţii VFR pe rute pe care nu se navighează după repere vizuale terestre

(a) Elicopterele operate în condiţii IFR sau în condiţii VFR pe rute pe care nu se navighează după repere vizuale terestre trebuie să fie echipate cu echipamente de radiocomunicaţii, de navigaţie și de supraveghere în conformitate cu cerinţele spaţiului aerian aplicabil.

▼B

(b) Echipamentele de radiocomunicaţii includ cel puţin două sisteme independente de radiocomunicaţii necesare în condiţii de funcţionare normală pentru a comunica cu o staţie adecvată de la sol din orice punct de-a lungul rutei, inclusiv al devierilor.

(c) Elicopterele trebuie să aibă suficiente echipamente de navigaţie pentru a se asigura că, în eventualitatea defectării unui echipament în orice etapă a zborului, restul echipamentelor permit navigarea sigură în conformitate cu planul de zbor.

▼B

(d) Elicopterele care efectuează zboruri în care se prevede aterizarea în condiții IMC trebuie să fie echipate cu echipamente corespunzătoare care să poată asigura ghidarea spre un punct de la care poate fi efectuată o aterizare după repere vizuale pentru fiecare aerodrom la care este prevăzută aterizarea în condiții IMC și pentru orice aerodrom de rezervă desemnat.

▼M9

(e) Pentru operațiunile PBN, aeronava trebuie să îndeplinească cerințele de certificare a navigabilității pentru specificația de navigație corespunzătoare.

▼B

CAT.IDE.H.350 Transponderul

Elicopterele trebuie să fie echipate cu un transponder radar secundar de supraveghere (SSR) care raportează altitudinea barometrică și cu orice altă funcție de transponder SSR necesară pentru ruta de zbor.

▼M9

CAT.IDE.H.355 Gestionarea bazelor de date aeronautice

(a) Bazele de date aeronautice utilizate în cadrul aplicațiilor sistemelor de aeronavă certificate respectă cerințele de calitate a datelor care sunt adecvate pentru utilizarea prevăzută a datelor.

(b) Operatorul trebuie să asigure distribuirea și introducerea în timp util a unor baze de date aeronautice actuale și nemodificate în toate aeronavele cărora le sunt necesare.

(c) În pofida oricăror alte cerințe de raportare a evenimentelor, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) nr. 376/2014, operatorul raportează furnizorului bazei de date cazurile de date eronate, inconsecvente sau lipsă despre care s-ar putea preconiza în mod rezonabil că ar constitui un pericol pentru zbor.

În astfel de cazuri, operatorul informează echipajul de zbor și pe ceilalți membri ai personalului vizați și se asigură că datele afectate nu sunt utilizate.

▼M14

_____

▼M11

_____

▼B

ANEXA V

APROBĂRI SPECIFICE

[PARTEA-SPA]

SUBPARTEA A

CERINŢE GENERALE

▼M15

SPA.GEN.100 Autoritatea competentă

(a) Autoritatea competentă pentru eliberarea unei aprobări specifice este:

1. pentru operatorii comerciali, autoritatea statului membru în care operatorul își are sediul principal de activitate;

2. pentru operatorii necomerciali, autoritatea statului în care operatorul își are sediul principal de activitate, este stabilit sau își are reședința.

(b) În pofida dispozițiilor de la litera (a) subpunctul 2, pentru operatorii necomerciali care folosesc aeronave înmatriculate într-o țară terță, cerințele aplicabile în temeiul prezentei anexe pentru aprobarea următoarelor operațiuni nu se aplică dacă aprobările în cauză sunt eliberate de un stat de înmatriculare terț:

1. navigația bazată pe performanțe (PBN);

2. specificațiile minime de performanță operațională (MNPS);

3. spațiul aerian în care se aplică o eșalonare verticală minimă redusă (RVSM);

4. operațiunile în condiții de vizibilitate redusă (LVO).

▼B

SPA.GEN.105 Solicitarea unei aprobări specifice

(a) Operatorul care solicită eliberarea inițială a unei aprobări specifice trebuie să pună la dispoziția autorității competente documentele prevăzute în subpartea aplicabilă, împreună cu următoarele informații:

1. numele, adresa și adresa de corespondență a solicitantului;

2. o descriere a operațiunii avute în vedere.

(b) Operatorul trebuie să prezinte autorității competente dovada:

1. conformității cu cerințele din subpartea aplicabilă;

▼M2

2. faptului că sunt luate în considerare elementele relevante definite în partea obligatorie a datelor privind conformitatea operațională instituite în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 748/2012.

▼B

(c) Operatorul trebuie să păstreze înregistrări referitoare la literele (a) și (b) cel puțin pe durata operațiunii care necesită o aprobare specifică sau, dacă este cazul, în conformitate cu anexa III (partea ORO).

SPA.GEN.110 Privilegiile unui operator titular al unei aprobări specifice

▼M1

Sfera activității pe care un operator a primit aprobare să o desfășoare trebuie documentată și specificată:

(a) pentru operatorii titulari ai unui certificat de operator aerian (AOC), în specificațiile de operare anexate la AOC;

(b) pentru toți ceilalți operatori, în lista de aprobări specifice.

▼B

SPA.GEN.115 Modificări aduse unei aprobări specifice

În cazul în care condițiile unei aprobări specifice sunt afectate de modificări, operatorul trebuie să pună la dispoziția autorității competente documentația relevantă și să obțină aprobarea prealabilă pentru operațiune.

▼M2

SPA.GEN.120 Prelungirea valabilității unei aprobări specifice

Aprobările specifice se eliberează pe durată nedeterminată și rămân valabile cu condiția ca operatorul să își mențină conformitatea cu cerințele asociate aprobării specifice și având în vedere elementele relevante definite în partea obligatorie a datelor privind conformitatea operațională instituite în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 748/2012.

▼B

SUBPARTEA B

OPERAȚIUNI DE NAVIGAȚIE BAZATĂ PE PERFORMANȚE (PBN)

▼M9

SPA.PBN.100 Operațiuni PBN

(a) Este necesară o aprobare pentru fiecare dintre următoarele specificații PBN:

1. RNP AR APCH; și

2. RNP 0.3 pentru operațiuni cu elicoptere.

(b) O aprobare pentru operațiuni RNP AR APCH permite efectuarea de operațiuni pe baza procedurilor publice de apropiere instrumentală care îndeplinesc criteriile aplicabile ale OACI privind concepția procedurilor.

(c) O aprobare specifică procedurii pentru RNP AR APCH sau RNP 0.3 este necesară pentru procedurile private de apropiere instrumentală sau pentru orice procedură publică de apropiere instrumentală care nu îndeplinește criteriile aplicabile ale OACI privind concepția procedurilor ori atunci când este impusă de publicația de informare aeronautică (AIP) sau de autoritatea competentă.

SPA.PBN.105 Aprobare operațională PBN

Pentru a obține o aprobare PBN specifică din partea autorității competente, operatorul trebuie să facă dovada că:

(a) certificarea de navigabilitate relevantă, adecvată pentru operațiunea PBN prevăzută, este specificată în AFM sau în alt document care a fost aprobat de autoritatea de certificare în cadrul unei evaluări a navigabilității sau care se bazează pe o astfel de aprobare;

(b) a fost instituit un program de pregătire pentru membrii echipajului de zbor și pentru membrii personalului relevant implicați în pregătirea zborurilor;

(c) a fost efectuată o evaluare a siguranței;

(d) au fost instituite proceduri operaționale care precizează:

1. echipamentele care trebuie transportate la bord, inclusiv limitările de operare ale acestora și articolele corespunzătoare din lista echipamentului minim (MEL);

2. componența, calificările și experiența echipajului de zbor;

▼M9

3. procedurile pentru situații normale, anormale și de urgență; și

4. managementul datelor electronice de navigație;

(e) a fost specificată o listă a evenimentelor raportabile; și

(f) a fost instituit un program de monitorizare a gestionării RNP pentru operațiuni RNP AR APCH, dacă este cazul.

▼B

SUBPARTEA C

OPERAȚIUNI CU SPECIFICAȚII DE PERFORMANȚE DE NAVIGAȚIE MINIME (MNPS)

SPA.MNPS.100 Operațiuni MNPS

Aeronavele se exploatează numai în cadrul spațiului aerian desemnat cu specificații de performanțe de navigație minime (MNPS) în conformitate cu procedurile suplimentare regionale, în care se prevăd specificații de performanțe de navigație minime, dacă operatorul a primit o aprobare pentru desfășurarea unor astfel de operațiuni din partea autorității competente.

SPA.MNPS.105 Aprobare operațională MNPS

Pentru a obține o aprobare operațională MNPS din partea autorității competente, operatorul trebuie să facă dovada că:

(a) echipamentul de navigație îndeplinește standardele de performanță necesare;

(b) afișajele de navigație, indicatoarele și comenzile de zbor sunt vizibile și operabile de către fiecare pilot din postul său de lucru;

(c) a instituit un program de pregătire pentru membrii echipajului de zbor angajați în aceste operațiuni;

(d) procedurile de operare instituite specifică:

1. echipamentele care trebuie transportate la bord, inclusiv limitările de operare ale acestora și articolele corespunzătoare din MEL;

2. componența echipajului de zbor și cerințele privind experiența;

3. procedurile normale;

4. procedurile pentru situații de urgență, inclusiv cele specificate de autoritatea responsabilă pentru spațiul aerian în cauză;

5. monitorizarea și raportarea incidentelor.

SUBPARTEA D

OPERAȚIUNI ÎN SPAȚIUL AERIAN CU EȘALONARE VERTICALĂ MINIMĂ (RVSM)

SPA.RVSM.100 Operațiuni RVSM

Aeronavele se exploatează numai în spațiul aerian desemnat în cazul căruia se aplică o eșalonare verticală minimă de 300 m (1 000 ft) între nivelul de zbor (FL) 290 și FL 410, inclusiv, dacă operatorul a primit o aprobare pentru desfășurarea unor astfel de operațiuni din partea autorității competente.

▼B

SPA.RVSM.105 Aprobare operaţională RVSM

Pentru a obţine o aprobare operaţională RVSM din partea autorităţii competente, operatorul trebuie să facă dovada că:

(a) a obţinut certificarea de navigabilitate RVSM;

(b) au fost instituite proceduri de monitorizare și de raportare a erorilor de menţinere a înălţimii;

(c) a instituit un program de pregătire pentru membrii echipajului de zbor angajaţi în aceste operaţiuni;

(d) procedurile de operare instituite specifică:

1. echipamentele care trebuie transportate la bord, inclusiv limitările de operare ale acestora și articolele corespunzătoare din MEL;

2. componenţa echipajului de zbor şi cerinţele privind experienţa;

3. planificarea zborului;

4. procedurile înainte de zbor;

5. procedurile înainte de intrarea în spaţiul aerian RVSM;

6. procedurile în timpul zborului;

7. procedurile după zbor;

8. raportarea incidentelor;

9. procedurile operaţionale regionale specifice.

SPA.RVSM.110 Cerinţe privind echipamentul RVSM

Aeronavele utilizate pentru operaţiuni în spaţiul aerian RVSM trebuie să fie echipate cu:

(a) două sisteme independente de măsurare a altitudinii;

(b) un sistem de avertizare referitor la altitudine;

(c) un sistem automat de control al altitudinii;

(d) un radar secundar de supraveghere (SSR) cu un sistem de raportare a altitudinii care poate fi conectat la sistemul de măsurare a altitudinii utilizat pentru controlul acesteia.

SPA.RVSM.115 Erori de menţinere a înălţimii RVSM

(a) Operatorul trebuie să raporteze evenimentele înregistrate sau comunicate referitoare la erori de menţinere a înălţimii provocate de funcţionarea defectuoasă a echipamentelor aeronavei sau de natură operaţională, egale sau mai mari decât:

1. o eroare verticală totală (TVE) de ± 90 m (± 300 ft);

2. o eroare a sistemului altimetric (ASE) de ± 75 m (± 245 ft); și

3. o deviere de la altitudinea desemnată (AAD) de ± 90 m (± 300 ft).

▼B

(b) Rapoartele cu privire la astfel de evenimente se trimit autorității competente în termen de 72 de ore. Rapoartele cuprind o analiză inițială a factorilor cauzali și a măsurilor întreprinse pentru prevenirea repetării evenimentelor.

(c) Dacă se înregistrează sau se primesc erori de menținere a înălțimii, operatorul ia imediat măsuri de rectificare a condițiilor care au provocat erorile și pune la dispoziție rapoarte de urmărire, dacă autoritatea competentă solicită acest lucru.

SUBPARTEA E

OPERAȚIUNI ÎN CONDIȚII DE VIZIBILITATE REDUSĂ (LVO)

SPA.LVO.100 Operațiuni în condiții de vizibilitate redusă

Operatorul desfășoară următoarele operațiuni în condiții de vizibilitate redusă (LVO) numai dacă a primit aprobare din partea autorității competente:

(a) operațiuni de decolare în condiții de vizibilitate redusă (LVTO);

(b) operațiuni de categoria I inferioară celei standard (LTS CAT I);

(c) operațiuni de categoria II standard (CAT II);

(d) operațiuni de categoria II diferită de cea standard (OTS CAT II);

(e) operațiuni de categoria III standard (CAT III);

(f) operațiuni de apropiere utilizând sisteme de vizualizare îmbunătățită (EVS) pentru care se aplică un credit operațional pentru reducerea minimelor de vizibilitate în lungul pistei (RVR) cu cel mult o treime din RVR publicată.

SPA.LVO.105 Aprobare LVO

Pentru a obține aprobarea LVO din partea autorității competente, operatorul trebuie să demonstreze conformitatea cu cerințele prezentei subpărți.

SPA.LVO.110 Cerințe generale de operare

(a) Operatorul desfășoară operațiuni LTS CAT I numai dacă:

1. fiecare aeronavă implicată este certificată pentru operațiuni CAT II; și

2. apropierea se execută:

(i) autocuplată la o aterizare automată care trebuie aprobată pentru operațiuni CAT IIIA; sau

(ii) utilizând un sistem de aterizare prin ghidare HUD (HUDLS) aprobat la cel puțin 150 ft deasupra pragului pistei.

(b) Operatorul desfășoară operațiuni CAT II, OTS CAT II sau CAT III numai dacă:

1. fiecare aeronavă implicată este certificată pentru operațiuni cu o înălțime de decizie (DH) sub 200 ft sau fără DH și echipată în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile;

▼B

2. se instituie și se menține un sistem de înregistrare a succesului și eșecului apropierilor și/sau aterizărilor automate pentru monitorizarea siguranței globale a operațiunii;

3. DH se determină cu ajutorul radioaltimetrului;

4. echipajul de zbor este format din cel puțin doi piloți;

5. toate semnalele auditive referitoare la înălțimile sub 200 ft deasupra pragului aerodromului sunt determinate de un radioaltimetru.

(c) Operatorul desfășoară operațiuni de apropiere folosind un EVS numai dacă:

1. EVS este certificat în scopul prezentei subpărți și combină imagini de la un senzor infraroșu și informații de zbor pe HUD;

2. pentru operațiuni cu o RVR sub 550 m, echipajul de zbor este format din cel puțin doi piloți;

3. pentru operațiuni CAT I, reperarea vizuală naturală a marcajelor de semnalizare ale pistei se realizează la cel puțin 100 ft deasupra pragului aerodromului;

4. pentru procedura de apropiere cu ghidare verticală (AVP) și pentru operațiunile de apropiere de nonprecizie (NPA) executate cu tehnica CDFA, reperarea vizuală naturală a marcajelor de semnalizare ale pistei se realizează la cel puțin 200 ft deasupra pragului aerodromului și se respectă următoarele cerințe:

(i) apropierea se execută utilizând un sistem de ghidare a pantei de coborâre aprobat;

(ii) segmentul de apropiere de la punctul de apropiere finală (FAF) până la pragul pistei este drept, iar diferența dintre cursul de apropiere finală și axul pistei să nu depășească 2°;

(iii) traiectoria de apropiere finală se publică și nu depășește 3,7°;

(iv) nu se depășesc componentele vântului lateral maxim stabilite în cursul certificării EVS.

SPA.LVO.115 Cerințe referitoare la aerodrom

(a) Operatorul nu folosește un aerodrom pentru operațiuni LVO sub o vizibilitate de 800 m decât dacă:

1. aerodromul a primit autorizarea pentru astfel de operațiuni din partea statului aerodromului; și

2. au fost instituite proceduri în condiții de vizibilitate redusă (LVP).

(b) Dacă operatorul selectează un aerodrom la care termenul LVP nu se utilizează, acesta se asigură că, în respectivul aerodrom, există proceduri echivalente care respectă cerințele pentru LVP. Această situație se menționează clar în manualul de operațiuni sau în manualul de proceduri, incluzându-se orientări pentru echipajul de zbor cu privire la modul de a determina dacă există LVP echivalente în vigoare.

▼B

SPA.LVO.120 Pregătirea și calificările echipajului de zbor

Înainte de desfășurarea unei LVO, operatorul se asigură că:

(a) fiecare membru al echipajului de zbor:

1. respectă cerinţele privind pregătirea și verificarea prevăzute în manualul de operaţiuni, inclusiv pregătirea pe un echipament de pregătire sintetică pentru zbor (FSTD), la efectuarea de operaţiuni până la valorile limită ale RVR/VIS (vizibilitate) și DH specifice operaţiunii și tipului de aeronavă;

2. este calificat în conformitate cu standardele prevăzute în manualul de operaţiuni;

(b) pregătirea și verificarea se desfășoară în conformitate cu o programă detaliată.

SPA.LVO.125 Proceduri de operare

(a) Operatorul instituie proceduri și instrucţiuni care trebuie utilizate pentru operaţiunile LVO. Aceste proceduri și instrucţiuni se includ în manualul de operaţiuni sau în manualul de proceduri și cuprind sarcinile echipajului de zbor în timpul rulajului la sol, decolării, apropierii, redresării, aterizării, decelerării și întreruperii apropierii, după caz.

(b) Înainte de inițierea unei operaţiuni LVO, pilotul comandant/comandantul trebuie să se asigure că:

1. starea dotărilor vizuale și nevizuale este satisfăcătoare;

2. sunt în vigoare LVP corespunzătoare în conformitate cu informaţiile primite de la serviciile de trafic aerian (ATS);

3. membrii echipajului de zbor sunt calificaţi corespunzător.

SPA.LVO.130 Echipament minim

(a) Operatorul include echipamentul minim care trebuie să fie funcţional la începutul unei operaţiuni LVO în conformitate cu manualul de zbor al aeronavei (AFM) sau alt document aprobat în manualul de operaţiuni sau în manualul de proceduri, după caz.

(b) Pilotul comandant/comandantul trebuie să se asigure că starea aeronavei și a sistemelor relevante de la bord este corespunzătoare pentru operaţiunea care urmează a fi desfășurată.

SUBPARTEA F

OPERAŢIUNI PE RAZĂ EXTINSĂ CU AVIOANE BIMOTOARE (ETOPS)

SPA.ETOPS.100 ETOPS

În cadrul operaţiunilor de transport aerian comercial, avioanele bimotoare se operează în afara limitei de distanţă determinată în conformitate cu punctul CAT.OP.MPA.140 numai dacă operatorul a obţinut o aprobare operaţională ETOPS din partea autorităţii competente.

▼B

SPA.ETOPS.105 Aprobare operațională ETOPS

Pentru a obține o aprobare operațională ETOPS din partea autorității competente, operatorul trebuie să facă dovada că:

(a) combinația avion/motor deține o aprobare de tip și fiabilitate pentru ETOPS pentru operațiunea avută în vedere;

(b) a instituit un program de pregătire pentru membrii echipajului de zbor și pentru întregul personal operațional angajat în aceste operațiuni, iar membrii echipajului de zbor și întregul personal operațional angajat sunt calificați corespunzător pentru desfășurarea operațiunii avute în vedere;

(c) organizarea și experiența operatorului sunt corespunzătoare pentru a susține desfășurarea operațiunii avute în vedere;

(d) a instituit proceduri de operare.

SPA.ETOPS.110 Aerodrom de rezervă pe o rută ETOPS

(a) Un aerodrom de rezervă pe o rută ETOPS se consideră ca adecvat dacă, la momentul prevăzut pentru utilizare, aerodromul este disponibil și echipat cu serviciile auxiliare necesare, precum servicii de trafic aerian (ATS), iluminare suficientă, comunicații, rapoarte meteorologice, sisteme de navigație și servicii de urgență și dacă dispune de cel puțin o procedură de apropiere instrumentală.

(b) Înainte de efectuarea unui zbor ETOPS, operatorul trebuie să se asigure că este disponibil un aerodrom de rezervă pe o rută ETOPS, care se încadrează fie în timpul de deviere aprobat al operatorului, fie într-un timp de deviere bazat pe starea de operabilitate a avionului în funcție de MEL, luându-se în considerare timpul cel mai scurt dintre acestea.

(c) Operatorul trebuie să indice în planul de zbor operațional și în planul de zbor ATS orice aerodrom (aerodromuri) de rezervă pe o rută ETOPS necesar(e).

SPA.ETOPS.115 Minime pentru planificarea zborurilor pe un aerodrom de rezervă pe o rută ETOPS

(a) Operatorul nu selectează un aerodrom ca aerodrom de rezervă pe o rută ETOPS decât în cazul în care rapoartele sau prognozele meteorologice corespunzătoare, sau orice combinație a acestora, indică faptul că, în intervalul dintre ora estimată de aterizare și o oră după ora maximă de aterizare posibilă, condițiile vor fi egale sau superioare minimelor pentru planificarea zborurilor calculate prin însumarea limitelor suplimentare din tabelul 1.

(b) Operatorul include în manualul de operațiuni metoda de determinare a minimelor de operare la aerodromul de rezervă planificat pe o rută ETOPS.

Tabelul 1

Minime pentru planificarea zborurilor pentru aerodromul de rezervă pe o rută ETOPS

Tip de apropiere	Minime pentru planificare
Apropiere de precizie	DA/H + 200 ft RVR/VIS + 800 m (*)
Apropiere de nonprecizie sau Apropiere cu manevre la vedere (*circling*)	MDA/H + 400 ft (*) RVR/VIS + 1 500 m

(*) VIS: vizibilitate; MDA/H: altitudine/înălțime minimă de coborâre

▼B

SUBPARTEA G

TRANSPORTUL BUNURILOR PERICULOASE

▼M4

SPA.DG.100 Transportul bunurilor periculoase

Cu excepţia dispoziţiilor din anexa IV (partea CAT), din anexa VI (partea NCC), din anexa VII (partea NCO) și din anexa VIII (partea SPO), operatorul transportă bunuri periculoase pe calea aerului numai dacă a obţinut aprobarea din partea autorităţii competente.

▼B

SPA.DG.105 Aprobarea pentru transportul de bunuri periculoase

Pentru a obţine aprobarea pentru transportul de bunuri periculoase, în conformitate cu instrucţiunile tehnice, operatorul trebuie:

(a) să instituie și să menţină un program de pregătire pentru întregul personal implicat și să demonstreze autorităţii competente că întregul personal a beneficiat de pregătirea adecvată;

(b) să instituie proceduri de operare pentru a asigura manipularea în siguranţă a bunurilor periculoase pe parcursul tuturor fazelor transportului aerian, care să cuprindă informaţii și instrucţiuni referitoare la:

1. politica operatorului privind transportul bunurilor periculoase;

2. cerinţele privind acceptarea, manipularea, încărcarea, depozitarea și izolarea bunurilor periculoase;

3. acţiuni în caz de accident sau incident cu o aeronavă, atunci când se transportă bunuri periculoase;

4. răspunsul la situaţii de urgenţă care implică bunuri periculoase;

5. înlăturarea oricărei posibile contaminări;

6. sarcinile tuturor membrilor personalului implicaţi, în special în ceea ce privește manipularea la sol și în aeronavă;

7. inspecţia pentru a detecta deteriorarea, scurgerile sau contaminarea;

8. raportarea accidentelor și a incidentelor care implică bunuri periculoase.

SPA.DG.110 Informaţii și documente referitoare la bunuri periculoase

În conformitate cu instrucţiunile tehnice, operatorul trebuie:

(a) să pună la dispoziţia pilotului comandant/comandantului informaţii scrise:

1. referitoare la bunurile periculoase transportate pe aeronavă;

2. care să fie utilizate atunci când se răspunde unor situaţii de urgenţă în timpul zborului;

(b) să folosească o listă de acceptare;

(c) să se asigure că bunurile periculoase sunt însoţite de documentul (documentele) de transport al bunurilor periculoase impus(e), completat(e) de persoana care a predat bunurile periculoase spre transport aerian, cu excepţia cazului în care informaţiile aplicabile bunurilor periculoase sunt furnizate sub formă electronică;

(d) să se asigure că, în cazul în care un document de transport al bunurilor periculoase este furnizat în formă scrisă, o copie a documentului se păstrează la sol, unde poate fi consultat într-un interval de timp rezonabil până când bunurile ajung la destinaţia lor finală;

▼M15

(e) să se asigure că o copie a informațiilor furnizate pilotului comandant sau comandantului se păstrează la sol și că respectiva copie sau informațiile pe care le cuprinde sunt accesibile imediat dispecerului operațiuni de zbor, dispecerului de zbor sau personalului de la sol desemnat responsabil cu partea sa din operațiunile de zbor, până după încheierea zborului la care se referă informațiile în cauză;

▼B

(f) să păstreze lista de acceptare, documentul de transport și informațiile furnizate pilotului comandant/comandantului timp de cel puțin trei luni după încheierea zborului;

(g) să păstreze documentele referitoare la pregătirea întregului personal timp de cel puțin trei ani.

SUBPARTEA H

OPERAȚIUNI CU ELICOPTERE CU AJUTORUL SISTEMELOR DE REDARE A IMAGINII PE TIMP DE NOAPTE

SPA.NVIS.100 Operațiuni cu ajutorul sistemelor de redare a imaginii pe timp de noapte (NVIS)

(a) Elicopterele se operează în condiții VFR pe timp de noapte cu ajutorul NVIS numai dacă operatorul a obținut aprobarea din partea autorității competente.

(b) Pentru a obține o astfel de aprobare din partea autorității competente, operatorul trebuie:

1. să își desfășoare activitatea în transportul aerian comercial (CAT) și să fie titularul unui AOC CAT în conformitate cu anexa III (partea ORO);

2. să demonstreze autorității competente că:

(i) respectă cerințele aplicabile din prezenta subparte;

(ii) integrează cu succes toate elementele NVIS.

SPA.NVIS.110 Cerințe referitoare la echipamentele pentru operațiuni NVIS

(a) Înainte de a desfășura operațiuni NVIS, fiecare elicopter și toate echipamentele NVIS asociate trebuie să fi obținut certificarea de navigabilitate relevantă în conformitate cu ►M4 Regulamentul (UE) nr. 748/2012 ◄.

▼M15

(b) *Radioaltimetru*. Elicopterul trebuie să fie echipat cu un radioaltimetru cu avertizare sonoră înaintea atingerii unei înălțimi prestabilite și o avertizare vizuală și sonoră la o înălțime care să poată fi selectată de pilot, decelabilă imediat în timpul tuturor fazelor de zbor NVIS.

▼B

(c) *Iluminarea compatibilă cu NVIS a aeronavei*. Pentru a reduce efectul numărului diminuat de repere vizuale periferice și nevoia de îmbunătățire a conștientizării situației, se pun la dispoziție următoarele:

1. iluminarea panoului de instrumente cu proiectoare compatibile cu NVIS, dacă sunt instalate, care să ilumineze toate instrumentele de zbor esențiale;

2. lămpi utilitare compatibile cu NVIS;

3. lanterne portabile compatibile cu NVIS; și

4. un mijloc de înlăturare sau stingere a luminilor interioare care nu sunt compatibile cu NVIS.

(d) *Echipamente NVIS suplimentare*. Se furnizează următoarele echipamente NVIS suplimentare:

▼B

1. o sursă de alimentare de rezervă sau secundară pentru ochelarii de vedere pe timp de noapte (NVG);

2. o cască cu NVG adecvați.

(e) Toți ochelarii de vedere pe timp de noapte necesari pentru un zbor NVIS trebuie să fie de același tip, generație și model.

(f) *Menținerea navigabilității*

1. Procedurile de menținere a navigabilității trebuie să cuprindă informațiile necesare pentru realizarea operațiunilor de întreținere continuă și a inspecțiilor echipamentelor NVIS instalate pe elicopter și trebuie să acopere minimum:

(i) parbrizul și ferestrele elicopterului;

(ii) iluminarea NVIS;

(iii) ochelarii de vedere pe timp de noapte; și

(iv) orice echipament suplimentar care vine în sprijinul operațiunilor NVIS.

2. Orice modificare sau operațiune de întreținere ulterioară a aeronavei trebuie să fie conformă cu certificarea de navigabilitate a NVIS.

SPA.NVIS.120 Minime de operare NVIS

(a) Operațiunile nu se desfășoară sub minimele meteorologice VFR pentru tipul de operațiuni pe timp de noapte desfășurate.

(b) Operatorul trebuie să stabilească o înălțime minimă de tranziție de la care poate continua o schimbare spre/dinspre zborul asistat.

SPA.NVIS.130 Cerințe referitoare la echipaj pentru operațiuni NVIS

(a) *Selecție*. Operatorul instituie criterii de selecție a membrilor echipajului pentru sarcini NVIS.

(b) *Experiență*. Experiența minimă pentru comandant nu poate fi de mai puțin de 20 de ore VFR pe timp de noapte în calitate de pilot comandant/comandant al unui elicopter înainte de începerea pregătirii.

(c) *Pregătirea operațională*. Toți piloții trebuie să fi urmat pregătirea operațională în conformitate cu procedurile NVIS cuprinse în manualul de operațiuni.

(d) *Experiența recentă*. Toți piloții și membrii personalului tehnic NVIS care desfășoară operațiuni NVIS trebuie să fi efectuat trei zboruri NVIS în cursul ultimelor 90 de zile. Experiența recentă poate fi redobândită cu ocazia unui zbor de instruire pe elicopter sau pe un simulator complet de zbor (FFS) aprobat, care să cuprindă elementele de la litera (f) punctul 1.

(e) *Componența echipajului*. Numărul minim de membri ai echipajului trebuie să fie mai mare decât cel specificat:

1. în manualul de zbor al aeronavei (AFM),

2. pentru activitatea în cauză; sau

3. în aprobarea operațională pentru operațiuni NVIS.

▼B

(f) *Pregătirea și verificarea echipajului*

1. Pregătirea și verificarea se desfășoară în conformitate cu o programă detaliată aprobată de autoritatea competentă și inclusă în manualul de operațiuni.

2. Membrii echipajului

(i) Programele de pregătire a echipajului trebuie să îmbunătățească cunoștințele despre mediul de lucru și echipamentele NVIS, să îmbunătățească coordonarea echipajului și să cuprindă măsuri de minimizare a riscurilor asociate intrării în condiții de vizibilitate redusă și proceduri NVIS normale și de urgență.

(ii) Măsurile menționate la litera (f) punctul 2 subpunctul (i) se evaluează în timpul:

(A) verificării competenței pe timp de noapte; și

(B) verificărilor în zbor de linie.

SPA.NVIS.140 Informații și documentație

Operatorul trebuie să se asigure că, în cadrul procesului de analiză și management al riscurilor, riscurile asociate mediului NVIS sunt reduse la minimum prin specificarea în manualul de operațiuni a: selecției, componenței și pregătirii echipajelor; nivelurilor de echipare și criteriilor de trimitere în operațiune; și procedurilor și minimelor de operare, astfel încât operațiunile normale și potențial anormale să fie descrise și reduse corespunzător.

SUBPARTEA I

OPERAȚIUNI CU ÎNCĂRCĂTURI SPECIALE EFECTUATE CU ELICOPTERUL

SPA.HHO.100 Operațiuni cu încărcături speciale efectuate cu elicopterul (HHO)

(a) Elicopterele se operează în scopul unor operațiuni cu încărcături speciale CAT numai dacă operatorul a obținut aprobarea din partea autorității competente.

(b) Pentru a obține o astfel de aprobare din partea autorității competente, operatorul trebuie:

1. să își desfășoare activitatea în CAT și să fie titularul unui AOC CAT în conformitate cu anexa III (partea ORO);

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

▼M15

SPA.HHO.110 Cerințe privind echipamentele pentru HHO

(a) Instalarea tuturor echipamentelor pentru operațiuni cu încărcături speciale cu elicoptere altele decât un PCDS simplu, inclusiv a oricărui tip de echipament radio pentru respectarea punctului SPA.HHO.115, și orice modificări ulterioare trebuie să fie acoperite de o certificare de navigabilitate adecvată pentru funcția prevăzută. Echipamentele auxiliare trebuie să fie proiectate și testate la standardul corespunzător, conform cerințelor autorității competente.

(b) Instrucțiunile de întreținere pentru echipamentele și sistemele HHO se stabilesc de către operator în colaborare cu producătorul și sunt introduse în programul operatorului de întreținere a elicopterului astfel cum se prevede în Regulamentul (UE) nr. 1321/2014.

▼B

SPA.HHO.115 Comunicații HHO

Se stabilesc comunicații radio bidirecționale cu organizația pentru care se efectuează operațiuni HHO și, dacă este posibil, un mijloc de comunicare cu personalul de la sol din zona HHO pentru:

(a) operațiuni deasupra mării pe timp de zi și de noapte;

(b) operațiuni pe uscat pe timp de noapte, cu excepția operațiunilor HHO la un loc de operare pentru servicii medicale de urgență cu elicopterul (HEMS).

SPA.HHO.125 Cerințe privind performanțele pentru HHO

Cu excepția operațiunilor HHO desfășurate într-un loc de operare HEMS, operațiunile HHO trebuie să poată fi continuate în cazul unei cedării a motorului critic cu motorul (motoarele) rămase funcționând în regim corespunzător fără a pune în pericol persoana (persoanele)/încărcătura suspendată, părțile terțe sau bunurile materiale.

SPA.HHO.130 Cerințe privind echipajul pentru HHO

(a) *Selecție*. Operatorul instituie criterii de selecție a membrilor echipajului de zbor pentru sarcinile aferente HHO, având în vedere experiența anterioară.

(b) *Experiență*. Nivelul minim de experiență pentru comandanții care execută zboruri HHO nu este mai mic decât cel prevăzut în continuare:

1. pe mare:

(i) 1 000 de ore în calitate de pilot comandant/comandant pe elicoptere sau 1 000 de ore în calitate de copilot în cadrul HHO, din care 200 de ore în calitate de pilot comandant sub supraveghere; și

(ii) 50 de cicluri de ridicare desfășurate deasupra mării, din care 20 de cicluri desfășurate pe timp de noapte în cazul în care se desfășoară operațiuni pe timp de noapte, unde un ciclu de ridicare înseamnă un ciclu de urcare-coborâre a cârligului troliului.

2. pe uscat:

(i) 500 de ore în calitate de pilot comandant/comandant pe elicoptere sau 500 de ore în calitate de copilot în cadrul HHO, din care 100 de ore în calitate de pilot comandant sub supraveghere;

(ii) 200 de ore experiență operațională pe elicoptere dobândită într-un mediu operațional similar cu cel al operațiunii avute în vedere; și

(iii) 50 de cicluri de ridicare, dintre care 20 de cicluri desfășurate pe timp de noapte, în cazul în care se desfășoară operațiuni pe timp de noapte.

(c) *Pregătirea operațională și experiența*. Finalizarea cu succes a pregătirii în conformitate cu procedurile HHO cuprinse în manualul de operațiuni și experiența relevantă în rolul și în mediul în care se desfășoară operațiunile HHO.

▼B

(d) *Experienţa recentă*. Toţi piloţii și membrii echipajului HHO care desfășoară operaţiuni HHO trebuie să fi finalizat în cursul ultimelor 90 de zile:

1. dacă își desfășoară activitatea pe timp de zi: orice combinaţie de trei cicluri de ridicare pe timp de zi sau pe timp de noapte, fiecare dintre acestea cuprinzând o tranziţie către și de la un punct fix;

2. dacă își desfășoară activitatea pe timp de noapte: trei cicluri de ridicare pe timp de noapte, fiecare dintre acestea cuprinzând o tranziţie către și de la un punct fix.

(e) *Componenţa echipajului*. Numărul minim de membri ai echipajului pentru operaţiuni pe timp de zi sau de noapte trebuie să fie cel precizat în manualul de operaţiuni. Numărul minim de membri ai echipajului va depinde de tipul de elicopter, condiţiile meteorologice, tipul de sarcină de îndeplinit și, în plus pentru operaţiunile HHO deasupra mării, de mediul zonei HHO, starea mării și mișcarea vasului. În niciun caz echipajul minim nu poate cuprinde mai puţin de un pilot și un membru al echipajului HHO.

(f) *Pregătirea și verificarea*

1. Pregătirea și verificarea se desfășoară în conformitate cu o programă detaliată aprobată de autoritatea competentă și inclusă în manualul de operaţiuni.

2. Membrii echipajului

(i) Programele de pregătire a echipajului trebuie să îmbunătăţească cunoștinţele despre mediul de lucru și echipamentele HHO; să îmbunătăţească coordonarea echipajului și să cuprindă măsuri de minimizare a riscurilor asociate procedurilor HHO normale și de urgenţă și descărcării electricităţii statice.

(ii) Măsurile menţionate la litera (f) punctul 2 subpunctul (i) se evaluează prin verificări ale competenţei pe timp de zi în condiţii meteorologice la vedere (VMC) sau pe timp de noapte în condiţii VMC, dacă operatorul efectuează operaţiuni HHO pe timp de noapte.

SPA.HHO.135 Informarea pasagerilor HHO

Înainte de orice zbor sau serie de zboruri HHO, pasagerii HHO trebuie informaţi și atenţionaţi cu privire la pericolele descărcărilor de electricitate statică și la alte aspecte legate de HHO.

SPA.HHO.140 Informaţii și documentaţie

(a) Operatorul trebuie să se asigure că, în cadrul procesului de analiză și management al riscurilor, riscurile asociate mediului HHO sunt reduse la minimum prin specificarea în manualul de operaţiuni a: selecţiei, componenţei și pregătirii echipajelor; nivelurilor de echipare și criteriilor de trimitere în operaţiune; și procedurilor și minimelor de operare, astfel încât operaţiunile normale și potenţial anormale să fie descrise și reduse corespunzător.

(b) Organizaţiei pentru care se efectuează operaţiunile HHO i se pun la dispoziţie extrase relevante din manualul de operaţiuni.

▼B

SUBPARTEA J

OPERAŢIUNI DE SERVICII MEDICALE DE URGENŢĂ CU ELICOPTERUL

SPA.HEMS.100 Operaţiuni de servicii medicale de urgenţă cu elicopterul (HEMS)

(a) Elicopterele se operează în scopul unor operaţiuni HEMS numai dacă operatorul a obţinut aprobarea din partea autorităţii competente.

(b) Pentru a obţine o astfel de aprobare din partea autorităţii competente, operatorul trebuie:

1. să își desfășoare activitatea în CAT și să fie titularul unui AOC CAT în conformitate cu anexa III (partea ORO);

2. să demonstreze autorităţii competente conformitatea cu cerinţele din prezenta subparte.

SPA.HEMS.110 Cerinţe referitoare la echipamente pentru operaţiuni HEMS

Instalarea tuturor echipamentelor medicale destinate utilizării pe elicoptere și orice modificări ulterioare și, dacă este cazul, manevrarea acestora trebuie să fie aprobate în conformitate cu ►**M4** Regulamentul (UE) nr. 748/2012 ◄.

SPA.HEMS.115 Comunicaţii

În plus faţă de cele prevăzute la punctul CAT.IDE.H, elicopterele care execută zboruri HEMS trebuie să fie echipate cu echipamente capabile să asigure comunicarea bilaterală cu organizaţia pentru care se execută HEMS și, dacă este posibil, pentru a comunica cu personalul serviciilor de urgenţă de la sol.

SPA.HEMS.120 Minime de operare HEMS

(a) Zborurile HEMS efectuate în clasele de performanţă 1 și 2 respectă minimele meteorologice din tabelul 1 pentru trimiterea în operaţiune și faza de zbor pe rută a zborului HEMS. În cazul în care, în timpul fazei de zbor pe rută, condiţiile meteorologice scad sub minimele prezentate referitoare la baza norilor sau vizibilitate, elicopterele certificate pentru zboruri numai în condiţii VMC trebuie să renunţe la zbor sau să se întoarcă la bază. Elicopterele echipate și certificate pentru operaţiuni IMC (condiţii meteorologice instrumentale) pot să oprească zborul, să se întoarcă la bază sau să aplice din toate punctele de vedere prevederile zborului executat în conformitate cu regulile de zbor instrumental (IFR), cu condiţia ca echipajul de zbor să fie adecvat calificat.

Tabelul 1

Minime de operare HEMS

2 PILOŢI		1 PILOT	
ZIUA			
Plafon	Vizibilitate	Plafon	Vizibilitate
500 ft (150 m) și peste	Așa cum este definită de minimele VFR ale spațiului aerian aplicabil	500 ft (150 m) și peste	Așa cum este definită de minimele VFR ale spațiului aerian aplicabil
499-400 ft	1 000 m (*)	499-400 ft	2 000 m
399-300 ft	2 000 m	399-300 ft	3 000 m

▼B

2 PILOȚI		1 PILOT	
NOAPTE			
Baza norilor	Vizibilitate	Baza norilor	Vizibilitate
1 200 ft (**)	2 500 m	1 200 ft (**)	3 000 m

(*) Pe durata fazei de zbor pe rută, vizibilitatea poate fi redusă sub 800 m pentru perioade scurte de timp când este vizibil pământul și dacă elicopterul este manevrat la o viteză care va oferi posibilitatea observării oricărui obstacol în timp util pentru a evita o coliziune.

(**) Pe durata fazei de zbor pe rută, baza norilor poate fi redusă la 1 000 ft pentru perioade scurte.

(b) Minimele meteorologice pentru trimiterea în operaţiune și faza de zbor pe rută a unui zbor HEMS executat în clasa de performanţă 3 sunt un plafon al norilor de 600 ft și o vizibilitate de 1 500 m. Vizibilitatea poate fi redusă la 800 m pentru perioade scurte de timp când este vizibil pământul și dacă elicopterul este manevrat la o viteză care va oferi posibilitatea observării oricărui obstacol în timp util pentru a evita o coliziune.

SPA.HEMS.125 Cerinţe referitoare la performanţe pentru operaţiuni HEMS

(a) Nu se desfășoară operaţiuni în clasa de performanţă 3 deasupra unui mediu ostil.

(b) Decolarea și aterizarea

1. Elicopterele care execută zboruri spre/de la o zonă de apropiere finală și de aterizare (FATO) către un spital care se află într-un mediu ostil aglomerat și care este folosit ca bază de operare HEMS se operează în conformitate cu clasa de performanţă 1.

2. Elicopterele care execută zboruri spre/de la o FATO către un spital care se află într-un mediu ostil aglomerat și care nu este folosit ca bază de operare HEMS se operează în conformitate cu clasa de performanţă 1, cu excepţia cazului în care operatorul este titularul unei aprobări în conformitate cu CAT.POL.H.225.

3. Elicopterele care execută zboruri spre/de la un loc de operare HEMS situat într-un mediu ostil se operează în conformitate cu clasa de performanţă 2 și sunt scutite de aprobarea impusă de CAT.POL.H.305 litera (a), cu condiţia demonstrării respectării dispoziţiilor de la CAT.POL.H.305 litera (b) punctele 2 și 3.

4. Locul de operare HEMS trebuie să fie suficient de mare pentru a asigura o degajare adecvată faţă de toate obstacolele. Pentru operaţiunile desfășurate pe timp de noapte, locul trebuie să fie iluminat pentru a permite identificarea acestuia și a eventualelor obstacole.

SPA.HEMS.130 Cerinţe privind echipajul

(a) *Selecţie*. Operatorul instituie criterii de selecţie a membrilor echipajului de zbor pentru sarcinile aferente HEMS, având în vedere experienţa anterioară.

(b) *Experienţă*. Nivelul minim de experienţă pentru comandanţii care execută zboruri HEMS nu este mai mic de:

1. fie:

(i) 1 000 de ore în calitate de pilot comandant/comandant de aeronavă, din care 500 de ore în calitate de pilot comandant/comandant pe elicoptere; fie

▼B

(ii) 1 000 de ore în calitate de copilot în operaţiuni 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 experienţă operaţională pe elicoptere dobândită într-un mediu operaţional similar cu cel al operaţiunii avute în vedere; și

3. pentru piloţi angrenaţi în operaţiuni pe timp de noapte, 20 de ore VMC pe timp de noapte în calitate de pilot comandant/comandant.

(c) *Pregătirea operaţională*. Finalizarea cu succes a pregătirii operaţionale în conformitate cu procedurile HEMS cuprinse în manualul de operaţiuni.

(d) *Experienţa recentă*. Toţi piloţii care execută operaţiuni HEMS trebuie să fi efectuat cel puţin 30 de minute de zbor numai cu ajutorul instrumentelor pe un elicopter sau pe un FSTD în ultimele șase luni.

(e) *Componenţa echipajului*

1. *Zbor pe timp de zi*. Echipajul minim pe timp de zi este alcătuit dintr-un pilot și un membru al personalului tehnic HEMS.

(i) Acesta se poate reduce la un singur pilot atunci când:

(A) într-un loc de operare HEMS comandantul trebuie să aducă articole medicale suplimentare. În astfel de cazuri, membrul personalului tehnic HEMS poate fi lăsat să acorde asistenţă persoanelor bolnave sau rănite în timp ce comandantul efectuează zborul;

(B) după sosirea la locul de operare HEMS, instalarea unei brancarde îl împiedică pe membrul personalului tehnic HEMS să ocupe locul din faţă; sau

(C) pasagerul cu pregătire medicală necesită asistenţa membrului personalului tehnic HEMS în zbor.

(ii) În cazurile descrise la subpunctul (i), minimele de operare sunt cele definite în cerinţele ale spaţiului aerian aplicabil. Nu se utilizează minimele de operare HEMS cuprinse în tabelul 1 de la punctul SPA.HEMS.120.

(iii) Numai în cazul descris la subpunctul (i) litera (A) comandantul poate ateriza într-un loc de operare HEMS fără ca membrul personalului tehnic să îl asiste de pe scaunul din faţă.

2. *Zbor pe timp de noapte*. Echipajul minim pe timp de noapte este alcătuit din:

(i) doi piloţi; sau

(ii) un pilot și un membru al personalului tehnic HEMS în zone geografice specifice definite de operator în manualul de operaţiuni luând în considerare următoarele:

(A) reperele terestre adecvate;

▼B

(B) sistemul de urmărire a zborului pe durata misiunii HEMS;

(C) fiabilitatea staţiilor meteorologice;

(D) lista echipamentului minim pentru HEMS;

(E) continuitatea conceptului de echipaj;

(F) calificarea minimă a echipajului, pregătirea iniţială și periodică;

(G) procedurile de operare, inclusiv coordonarea echipajului;

(H) minimele meteorologice; și

(I) consideraţiile suplimentare generate de condiţiile locale specifice.

(f) *Pregătirea și verificarea echipajului*

1. Pregătirea și verificarea se desfășoară în conformitate cu o programă detaliată aprobată de autoritatea competentă și inclusă în manualul de operaţiuni.

2. Membrii echipajului

(i) Programele de pregătire a echipajului trebuie să îmbunătăţească cunoștinţele despre mediul de lucru și echipamentele HEMS; să îmbunătăţească coordonarea echipajului și să cuprindă măsuri de minimizare a riscurilor asociate tranzitului pe rută în condiţii de vizibilitate redusă, selecţiei locurilor de operare HEMS și profilelor de apropiere și de plecare.

(ii) Măsurile menţionate la litera (f) punctul 2 subpunctul (i) se evaluează în timpul:

(A) verificărilor competenţei VMC pe timp de zi sau a verificărilor competenţei VMC pe timp de noapte atunci când operatorul desfășoară operaţiuni HEMS pe timp de noapte; și

(B) verificărilor în zbor de linie.

SPA.HEMS.135 Informarea HEMS a pasagerului cu pregătire medicală și a altor membri ai personalului

(a) *Pasager cu pregătire medicală*. Înainte de orice zbor sau serie de zboruri HEMS, pasagerii cu pregătire medicală trebuie să fie informaţi pentru a se asigura faptul că sunt familiarizaţi cu mediul de lucru și echipamentele HEMS, că pot manevra echipamentele medicale și de urgenţă de la bord și că pot lua parte la proceduri de intrare și ieșire normale și de urgenţă.

(b) *Personalul serviciilor de urgenţă de la sol*. Operatorul ia toate măsurile rezonabile pentru a se asigura că personalul serviciilor de urgenţă de la sol este familiarizat cu mediul de lucru și echipamentele HEMS și cu riscurile asociate operaţiunilor de la sol într-un loc de operare HEMS.

(c) *Pacient*. Fără a aduce atingere dispoziţiilor de la punctul CAT.OP.MPA.170, informarea acestuia se realizează numai în cazul în care starea sa de sănătate permite acest lucru.

▼B

SPA.HEMS.140 Informații și documentație

(a) Operatorul trebuie să se asigure că, în cadrul procesului de analiză și management al riscurilor, riscurile asociate mediului HEMS sunt reduse la minimum prin specificarea în manualul de operațiuni a: selecției, componenței și pregătirii echipajelor; nivelurilor de echipare și criteriilor de trimitere în operațiune; și procedurilor și minimelor de operare, astfel încât operațiunile normale și potențial anormale să fie descrise și reduse corespunzător.

(b) Organizației pentru care se prestează HEMS i se pun la dispoziție extrase relevante din manualul de operațiuni.

SPA.HEMS.145 Facilitățile bazei de operare HEMS

(a) Dacă membrilor echipajului li se cere să stea în așteptare cu un timp de reacție mai mic de 45 de minute, sunt furnizate spații adaptate specifice în apropierea fiecărei baze de operare.

(b) La fiecare bază de operare, piloților li se oferă mijloace de a obține informații despre starea curentă și probabilă a vremii și li se asigură o legătură de comunicație adecvată cu unitățile serviciilor de trafic aerian (ATS) corespunzătoare. Se pun la dispoziție mijloacele adecvate pentru planificarea tuturor sarcinilor.

SPA.HEMS.150 Aprovizionarea cu combustibil

(a) Dacă o misiune HEMS se desfășoară în condiții VFR în cadrul unei zone geografice locale definite, poate fi utilizată planificarea standard a combustibilului cu condiția ca operatorul să stabilească rezerva finală de combustibil pentru a se asigura că, la încheierea misiunii, combustibilul rămas nu este mai puțin decât cantitatea de combustibil suficientă pentru:

1. 30 de minute timp de zbor în condiții normale de croazieră; sau

2. când se operează într-o zonă care oferă terenuri de aterizare de rezervă continue și adecvate, 20 de minute timp de zbor la viteză normală de croazieră.

SPA.HEMS.155 Realimentarea pe durata îmbarcării, a debarcării sau în timp ce pasagerii se află la bord

În cazul în care comandantul consideră necesară realimentarea cu combustibil în timp ce la bord se află pasageri, 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 pe unde se alimentează elicopterul rămân(e) închisă (închise);

(b) dacă situația meteorologică permite acest lucru, ușa (ușile) de pe partea pe unde nu se alimentează elicopterul rămân(e) deschisă (deschise);

(c) echipamentele pentru stingerea incendiilor adecvate situației sunt poziționate în așa fel încât să fie disponibile imediat în caz de incendiu; și

(d) membrii personalului sunt imediat disponibili în număr suficient pentru a transporta pacienții departe de elicopter în caz de incendiu.

▼M9

SUBPARTEA K

OPERAŢIUNI DEASUPRA MĂRII CU ELICOPTERE

SPA.HOFO.100 Operaţiuni deasupra mării cu elicoptere (HOFO)

Cerinţele prezentei subpărţi se aplică:

(a) unui operator de transport aerian comercial care deţine un AOC valabil în conformitate cu partea ORO;

(b) unui operator de operaţiuni specializate care și-a declarat activitatea în conformitate cu partea ORO; sau

(c) unui operator necomercial care și-a declarat activitatea în conformitate cu partea ORO.

SPA.HOFO.105 Aprobarea operaţiunilor deasupra mării cu elicoptere

(a) Înainte de implicarea în operaţiunile menţionate în prezenta subparte, autoritatea competentă trebuie să fi eliberat operatorului o aprobare specifică.

(b) Pentru a obţine o astfel de aprobare, operatorul trebuie să depună o cerere la autoritatea competentă, conform punctului SPA.GEN.105, și trebuie să demonstreze că respectă cerinţele din prezenta subparte.

(c) Înainte de a desfășura operaţiuni cu pornire dintr-un alt stat membru decât statul membru care a eliberat aprobarea menţionată la litera (a), operatorul trebuie să informeze autorităţile competente din ambele state membre cu privire la operaţiunea avută în vedere.

SPA.HOFO.110 Proceduri operaţionale

(a) În cadrul procesului său de management al siguranţei, operatorul trebuie să diminueze și să reducă la minimum riscurile și pericolele specifice operaţiunilor deasupra mării cu elicoptere. Operatorul trebuie să specifice, în manualul de operaţiuni:

1. selecţia, componenţa și pregătirea echipajelor;

2. sarcinile și responsabilităţile membrilor echipajului și ale altor membri ai personalului implicaţi;

3. echipamentul necesar și criteriile de trimitere în operaţiune; și

4. procedurile și minimele de operare, astfel încât operaţiunile normale și potenţial anormale să fie descrise și tratate în mod corespunzător.

(b) Operatorul trebuie să se asigure că:

1. înainte de fiecare zbor este elaborat un plan de zbor operaţional;

2. informaţiile de siguranţă pentru pasageri includ, de asemenea, orice informaţie specifică privind elementele legate de operarea deasupra mării și sunt puse la dispoziţie înainte de îmbarcarea în elicopter;

3. fiecare membru al echipajului de zbor poartă un costum de supravieţuire aprobat:

(i) atunci când buletinul sau prognozele meteorologice disponibile pilotului comandant/comandantului indică o temperatură a apei mării mai mică de 10 °C pe durata zborului; sau

▼M9

(ii) atunci când timpul estimat necesar salvării depășește timpul de supraviețuire calculat; sau

(iii) atunci când zborul este planificat a fi efectuat pe timp de noapte într-un mediu ostil;

4. este respectată structura rutei de zbor deasupra mării pusă la dispoziție de unitatea ATS corespunzătoare, dacă este stabilită o asemenea structură;

5. piloții utilizează în mod optim sistemele automate de control al zborului (AFCS) pe parcursul întregului zbor;

6. sunt stabilite profiluri specifice de apropiere deasupra mării, inclusiv parametri de apropiere stabili și măsurile corective care trebuie luate în cazul în care o apropiere devine instabilă;

7. în cazul operațiunilor multipilot, sunt stabilite procedurile pentru monitorizarea instrumentelor de zbor de către un membru al echipajului de zbor în timpul unui zbor deasupra mării, în special pe parcursul apropierii sau al plecării, pentru a asigura menținerea unei traiectorii de zbor sigure;

8. echipajul de zbor ia măsuri imediate și corespunzătoare atunci când se declanșează o alertă de altitudine;

9. sunt stabilite proceduri care să impună ca sistemele de flotație pentru cazuri de urgență să fie armate, atunci când acest lucru poate fi făcut în condiții de siguranță, în cazul tuturor operațiunilor de sosire și de plecare desfășurate deasupra apei; și

10. operațiunile sunt efectuate în conformitate cu orice restricții de pe rutele sau din zonele de operare specificate de autoritatea competentă sau de autoritatea relevantă responsabilă pentru spațiul aerian.

SPA.HOFO.115 Utilizarea locațiilor din larg

Operatorul utilizează numai locațiile din larg care sunt adecvate pentru dimensiunea și masa tipului de elicopter și pentru operațiunile avute în vedere.

SPA.HOFO.120 Selectarea aerodromurilor și a locurilor de operare

(a) *Aerodrom de rezervă la destinație pe uscat*. În pofida punctelor CAT.OP.MPA.181, NCC.OP.152 și SPO.OP.151, pilotul comandant/comandantul nu trebuie să specifice un aerodrom de rezervă la destinație în planul de zbor operațional atunci când efectuează zboruri de la o locație din larg către un aerodrom de pe uscat în cazul în care:

1. aerodromul de destinație este definit ca un aerodrom de coastă; sau

2. sunt îndeplinite următoarele criterii:

(i) aerodromul de destinație dispune de o procedură de apropiere instrumentală publicată;

(ii) timpul de zbor este mai mic de 3 ore; și

(iii) în prognozele meteorologice publicate valabile cu 1 oră înainte și la 1 oră după ora de aterizare prevăzută se specifică următoarele:

A. baza norilor este la cel puțin 700 ft deasupra minimelor asociate cu apropierea instrumentală sau la 1 000 ft deasupra aerodromului de destinație, oricare dintre aceste valori este mai mare; și

B. vizibilitatea este de cel puțin 2 500 metri.

▼M9

(b) *Helipunte de rezervă la destinație în larg*. Operatorul poate selecta o helipunte de rezervă la destinație în larg atunci când sunt îndeplinite toate criteriile următoare:

1. O helipunte de rezervă la destinație în larg trebuie utilizată numai după punctul de la care întoarcerea nu mai este posibilă (PNR) și atunci când, din punct de vedere geografic, nu este disponibil un aerodrom de rezervă la destinație pe uscat. Înainte de PNR, se utilizează un aerodrom de rezervă la destinație pe uscat.

2. Posibilitatea de aterizare cu un motor inoperant (OEI) trebuie să fie realizabilă la helipuntea de rezervă la destinație din larg.

3. În măsura posibilului, disponibilitatea helipunții trebuie să fie garantată înaintea atingerii PRN. Dimensiunile, configurația și distanța de trecere peste obstacole caracteristice fiecărei helipunți sau altor locuri trebuie să fie adecvate pentru utilizarea acesteia sau acestora ca helipunte de rezervă de către fiecare tip de elicopter prevăzut a fi utilizat.

4. Minimele meteorologice trebuie stabilite luând în considerare exactitatea și fiabilitatea informațiilor meteorologice.

5. MEL conține prevederi specifice pentru acest tip de operațiune.

6. O helipunte de rezervă la destinație în larg trebuie selectată numai dacă operatorul a stabilit o procedură în manualul de operațiuni.

SPA.HOFO.125 Apropieri cu ajutorul radarului de bord (ARA) către locații din larg – operațiuni CAT

(a) Un operator de transport aerian comercial (CAT) trebuie să stabilească proceduri operaționale și să se asigure că ARA se efectuează numai dacă:

1. elicopterul este echipat cu un radar capabil să furnizeze informații cu privire la obstacolele din împrejurimi; și

2. fie:

(i) înălțimea minimă de coborâre (MDH) se determină cu ajutorul unui radioaltimetru; fie

(ii) se aplică altitudinea minimă de coborâre (MDA) plus o marjă corespunzătoare.

(b) Operațiunile ARA către platforme maritime sau nave în mișcare se efectuează ca operațiuni multipilot.

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

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

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

(f) Atunci când o ARA se efectuează către o locație fixă din larg (și anume o instalație fixă sau o navă ancorată), iar în sistemul de navigație este disponibilă o poziție GPS fiabilă pentru locația respectivă, se utilizează sistemul de navigație GPS/de suprafață, pentru a spori siguranța operațiunii ARA.

▼M9

SPA.HOFO.130 Condiţii meteorologice

În pofida punctelor CAT.OP.MPA.247, NCC.OP.180 și SPO.OP.170, în cazul zborurilor dintre locaţii din larg aflate într-un spaţiu aerian de clasa G în care sectorul de deasupra apei este mai mic de 10 MN, se pot desfășura zboruri în condiţii VFR dacă limitele sunt egale sau superioare următoarelor valori:

Minimele pentru zborul între locaţii din larg aflate într-un spaţiu aerian de clasa G

	Zi		Noapte	
	Înălţime (*)	Vizibilitate	Înălţime (*)	Vizibilitate
Un singur pilot	300 ft	3 km	500 ft	5 km
Doi piloţi	300 ft	2 km (**)	500 ft	5 km (***)

(*) Baza norilor trebuie să permită zborul la înălţimea specificată, sub și fără nori.
(**) Elicopterele pot fi operate cu o vizibilitate în zbor redusă la 800 m, cu condiţia ca destinaţia sau o structură intermediară să fie în permanenţă vizibilă.
(***) Elicopterele pot fi operate cu o vizibilitate în zbor redusă la 1 500 m, cu condiţia ca destinaţia sau o structură intermediară să fie în permanenţă vizibilă.

SPA.HOFO.135 Limitări legate de vânt pentru operaţiunile către locaţii din larg

Operaţiunile către o locaţie din larg se efectuează numai atunci când viteza vântului la helipunte este raportată ca fiind de maximum 60 de noduri, inclusiv rafalele.

SPA.HOFO.140 Cerinţe de performanţă la locaţiile din larg

Elicopterele care decolează de la locaţii din larg și care aterizează în locaţii din larg trebuie să fie operate în conformitate cu cerinţele de performanţă incluse în anexa corespunzătoare, în funcţie de tipul operaţiunii.

SPA.HOFO.145 Sistemul de monitorizare a datelor de zbor (FDM)

(a) În cazul efectuării unor operaţiuni CAT cu un elicopter echipat cu un înregistrator de date de zbor, operatorul trebuie ca, până la 1 ianuarie 2019, să instituie și să menţină un sistem FDM în cadrul sistemului său de management integrat.

(b) Sistemul FDM trebuie să nu fie punitiv și trebuie să cuprindă măsuri adecvate de protecţie a sursei (surselor) de date.

SPA.HOFO.150 Sistemul de urmărire a aeronavelor

Operatorul trebuie să instituie și să menţină un sistem de urmărire a aeronavelor monitorizat pentru operaţiunile deasupra mării efectuate într-un mediu ostil, din momentul plecării elicopterului până la sosirea acestuia la destinaţia finală.

SPA.HOFO.155 Sistemul de monitorizare a vibraţiilor (VHM)

(a) Până la 1 ianuarie 2019, următoarele elicoptere care efectuează operaţiuni CAT deasupra mării într-un mediu ostil trebuie să fie echipate cu un sistem VHM capabil să monitorizeze starea sistemelor esenţiale ale rotoarelor și a sistemelor de acţionare a rotoarelor:

1. elicopterele motorizate complexe al căror certificat de navigabilitate individual a fost obţinut după 31 decembrie 2016;

▼M9

2. toate elicopterele cu o configurație maximă operațională a locurilor pentru pasageri (MOPSC) mai mare de 9, al căror certificat de navigabilitate individual a fost obținut înainte de 1 ianuarie 2017;

3. toate elicopterele al căror certificat de navigabilitate individual a fost obținut după 31 decembrie 2018.

(b) Operatorul trebuie să dispună de un sistem pentru:

1. colectarea datelor, inclusiv a alertelor generate de sistem;

2. analizarea și determinarea bunei funcționări a componentelor; și

3. intervenția în cazul defecțiunilor detectate în stadiu incipient.

SPA.HOFO.160 Cerințe privind echipamentele

(a) Operatorul trebuie să respecte următoarele cerințe privind echipamentele:

1. Un sistem de sonorizare (PA) în elicopterele utilizate pentru operațiuni CAT și necomerciale cu elicoptere motorizate complexe (NCC):

(i) elicopterele cu o configurație maximă operațională a locurilor pentru pasageri (MOPSC) mai mare de 9 trebuie echipate cu un sistem PA;

(ii) elicopterele cu o MOPSC de 9 sau mai mică nu trebuie echipate cu un sistem PA dacă operatorul poate demonstra că vocea pilotului poate fi înțeleasă de pe toate scaunele de pasageri în timpul zborului.

2. *Radioaltimetru*

Elicopterele trebuie să fie echipate cu un radioaltimetru capabil să emită o avertizare sonoră sub o înălțime preselectată și o avertizare vizuală la o înălțime selectabilă de către pilot.

(b) *Ieșirile de urgență*

Toate ieșirile de urgență, inclusiv ieșirile de urgență pentru echipaj, și eventualele uși, ferestre sau alte deschizături care se pretează a fi utilizate pentru evacuarea de urgență, precum și mijloacele de deschidere a acestora trebuie să fie marcate în mod clar pentru ghidarea ocupanților care le utilizează la lumina zilei sau pe întuneric. Aceste marcaje trebuie proiectate astfel încât să rămână vizibile dacă elicopterul este răsturnat sau cabina este sub apă.

(c) *Sistemul de avertizare și de informare asupra configurației terenului pentru elicoptere (HTAWS)*

Elicopterele utilizate în operațiuni CAT cu o masă maximă certificată la decolare de peste 3 175 kg sau cu o MOPSC mai mare de 9, al căror certificat de navigabilitate individual a fost obținut după 31 decembrie 2018, trebuie să fie echipate cu un sistem HTAWS care să respecte cerințele pentru echipamentele de clasa A specificate într-un standard admisibil.

SPA.HOFO.165 Proceduri și echipamente suplimentare pentru operațiuni efectuate într-un mediu ostil

(a) *Veste de salvare*

Toate persoanele de la bord trebuie să poarte în permanență veste de salvare aprobate, cu excepția cazului în care poartă costume de supraviețuire integrate care respectă cerințele combinate privind costumele de supraviețuire și vestele de salvare.

▼**M9**

(b) *Costume de supraviețuire*

Toți pasagerii de la bord trebuie să poarte costume de supraviețuire aprobate:

(1) atunci când buletinul sau prognozele meteorologice disponibile comandantului/pilotului comandant indică faptul că temperatura apei mării va fi mai mică de 10 °C pe durata zborului; sau

(2) atunci când timpul estimat necesar salvării depășește timpul de supraviețuire calculat; sau

(3) atunci când zborul este planificat a fi efectuat pe timp de noapte.

(c) *Sistemul de respirație de urgență*

Toate persoanele de la bord trebuie să fie echipate cu sisteme de respirație în situații de urgență și să fie instruite cu privire la utilizarea acestora.

(d) *Plute de salvare*

1. Toate plutele de salvare transportate trebuie instalate astfel încât să poată fi utilizate în condițiile de pe mare în care au fost evaluate pentru certificare caracteristicile de amerizare de urgență, de flotabilitate și de echilibru ale elicopterului.

2. Toate plutele de salvare transportate trebuie instalate astfel încât să poată fi utilizate imediat în caz de urgență.

3. Numărul de plute de salvare instalate:

   (i) în cazul elicopterelor care transportă mai puțin de 12 persoane, minimum o plută de salvare cu o capacitate nominală corespunzând cel puțin numărului maxim de persoane de la bord; sau

   (ii) în cazul elicopterelor care transportă mai mult de 11 persoane, minimum două plute de salvare, cu o capacitate totală suficientă pentru a asigura un loc tuturor persoanelor care pot fi transportate la bord și, în cazul pierderii uneia dintre plute, cea sau cele rămase având suficientă capacitate de supraîncărcare pentru a transporta toate persoanele din elicopter.

4. Fiecare plută de salvare trebuie să fie echipată cu cel puțin un emițător de supraviețuire pentru localizare în caz de urgență [(ELT(S)]. și

5. Fiecare plută de salvare trebuie să fie echipată cu echipamente de salvare, inclusiv cu mijloace de susținere a vieții, adecvate zborului care urmează a fi efectuat.

(e) *Sistemul de iluminare a cabinei în caz de urgență*

Elicopterul trebuie să fie echipat cu un sistem de iluminare în caz de urgență care să aibă o sursă de alimentare independentă, pentru a asigura iluminarea generală a cabinei în vederea facilitării evacuării elicopterului.

(f) *Emițător de supraviețuire pentru localizare în caz de urgență cu declanșare automată [ELT(AD)]*

Elicopterul trebuie să fie echipat cu un ELT(AD) care să fie capabil să transmită simultan pe frecvențele de 121,5 MHz și de 406 MHz.

(g) *Securizarea ușilor care nu se pot desprinde*

Ușile care nu se pot desprinde și care sunt proiectate ca ieșiri de urgență în cazul unei amerizări de urgență trebuie să dispună de un mijloc de menținere a acestora în poziție deschisă în așa fel încât să nu împiedice ieșirea ocupanților în orice condiții de pe mare, până la condițiile maxime de pe mare necesare pentru evaluarea privind amerizarea de urgență și flotabilitatea.

▼M9

(h) *Ieșirile de urgență și trapele de evacuare*

Toate ieșirile de urgență, inclusiv ieșirile de urgență pentru echipaj și eventualele uși, ferestre sau alte deschizături care se pretează a fi utilizate în scopul evacuării sub apă trebuie să fie echipate astfel încât să poată fi utilizate în caz de urgență.

(i) În pofida literelor (a), (b) și (c) de mai sus, operatorul poate, pe baza unei evaluări a riscurilor, să permită pasagerilor aflați într-o stare de incapacitate medicală la o locație din larg să poarte parțial sau să nu poarte vestele de salvare, costumele de supraviețuire sau sistemele de respirație în situații de urgență în timpul zborurilor de întoarcere sau în timpul zborurilor între locații din larg.

SPA.HOFO.170 Cerințe referitoare la echipaj

(a) Operatorul trebuie să instituie:

1. criterii de selecție a membrilor echipajului de zbor, ținând seama de experiența anterioară a acestora;

2. un nivel minim de experiență pentru un comandant/pilot comandant care intenționează să efectueze operațiuni deasupra mării; și

3. un program de pregătire și de verificare a echipajului de zbor pe care fiecare membru al echipajului de zbor trebuie să îl finalizeze cu succes. Acest program trebuie să fie adaptat la mediul din larg și să includă proceduri pentru condiții normale, anormale și de urgență, pregătire în domeniul managementului resurselor de echipaj, al intrării în apă și al supraviețuirii pe mare.

(b) *Cerințe privind experiența recentă*

Un pilot nu poate opera un elicopter care transportă pasageri:

1. către o locație din larg, în calitate de comandant sau de pilot comandant sau copilot, decât atunci când a efectuat, în ultimele 90 de zile, cel puțin 3 decolări, plecări, apropieri și aterizări la o locație din larg cu un elicopter de același tip sau cu un simulator complet de zbor (FFS) care reprezintă respectivul tip de elicopter; sau

2. pe timp de noapte către o locație din larg, în calitate de comandant sau de pilot comandant sau copilot, decât atunci când a efectuat, în ultimele 90 de zile, cel puțin 3 decolări, plecări, apropieri și aterizări pe timp de noapte la o locație din larg cu un elicopter de același tip sau cu un FFS care reprezintă respectivul tip de elicopter.

Cele trei decolări și aterizări trebuie executate fie în operațiuni multipilot, fie în operațiuni cu un singur pilot, în funcție de operațiunea care urmează să fie efectuată.

(c) Cerințe specifice pentru operațiuni CAT:

1. Perioada de 90 de zile menționată la litera (b) punctele 1 și 2 de mai sus poate fi prelungită la 120 de zile, atât timp cât pilotul efectuează zboruri de linie sub supravegherea unui examinator sau a unui instructor pentru calificare de tip.

2. Dacă pilotul nu respectă cerințele prevăzute la punctul 1, el trebuie să finalizeze un zbor de pregătire cu elicopterul sau cu un FFS de tipul elicopterului care urmează să fie utilizat, care să includă cel puțin cerințele descrise la litera (b) punctele 1 și 2, înainte de a-și putea exercita privilegiile.

▼M10

SUBPARTEA L

OPERAŢIUNI CU AVIOANE MONOMOTOR CU TURBINĂ PE TIMP DE NOAPTE SAU ÎN CONDIŢII METEOROLOGICE DE ZBOR INSTRUMENTAL (SET-IMC)

Operaţiuni SPA.SET-IMC.100 SET-IMC

În transportul aerian comercial (CAT), avioanele monomotor cu turbină sunt operate pe timp de noapte sau în condiţii IMC numai dacă operatorul a primit o aprobare SET-IMC din partea autorităţii competente.

Aprobarea operaţiunilor SPA.SET-IMC.105 SET-IMC

Pentru a obţine o aprobare SET-IMC din partea autorităţii competente, operatorul trebuie să facă dovada că toate condiţiile de mai jos sunt îndeplinite:

(a) este constatat în exploatare la nivelul flotei mondiale un nivel acceptabil de fiabilitate a motorului cu turbină pentru combinaţia specifică corp aeronavă-motor;

▼M16

(b) au fost elaborate și incluse în programul de întreţinere a aeronavei al operatorului, în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 1321/2014, instrucţiuni și proceduri de întreţinere specifice pentru a asigura nivelurile preconizate de menţinere a navigabilităţii și de fiabilitate a avionului și a sistemului său de propulsie, inclusiv toate elementele următoare:

1. un program de monitorizare a tendinţelor motorului, cu excepţia avioanelor cărora li s-a emis pentru prima dată un certificat individual de navigabilitate după 31 decembrie 2004 și care dispun de un sistem automat de monitorizare a tendinţelor;

2. un program de fiabilitate a sistemului de propulsie și a sistemelor asociate;

▼M10

(c) au fost stabilite componenţa echipajului de zbor și un program de formare/verificare pentru membrii echipajului de zbor implicaţi în aceste operaţiuni;

(d) au fost instituite proceduri operaţionale care specifică toate elementele următoare:

1. echipamentele care trebuie transportate la bord, inclusiv limitările de operare ale acestora și articolele corespunzătoare din MEL;

2. planul de zbor;

3. procedurile normale;

4. procedurile de urgenţă, inclusiv procedurile care trebuie aplicate în cazul unei defecţiuni a sistemului de propulsie, precum și procedurile de aterizare forţată în toate condiţiile meteorologice;

5. monitorizarea și raportarea incidentelor;

(e) a fost realizată o evaluare a riscurilor în materie de siguranţă, incluzând determinarea unei perioade acceptabile a riscului dacă operatorul intenţionează să facă uz de aceasta.

SPA.SET-IMC.110 Cerinţe referitoare la echipamente pentru operaţiuni SET-IMC

Avioanele utilizate pentru operaţiuni SET-IMC trebuie dotate cu toate echipamentele următoare:

(a) două sisteme separate de generare a energiei electrice, fiecare dintre acestea capabile să furnizeze energia electrică necesară pentru toate instrumentele de zbor esenţiale, pentru sistemele de navigaţie și pentru sistemele avionului necesare continuării zborului până la destinaţie sau la aerodromul de rezervă;

▼M10

(b) doi indicatori de atitudine alimentaţi din surse independente;

(c) pentru transporturile de pasageri, un ham sau o centură de siguranţă peste umăr cu o centură diagonală peste umăr pentru fiecare scaun pentru pasageri;

(d) echipament la bord de detecţie meteo;

(e) într-un avion presurizat, suficient oxigen de subzistenţă pentru toţi ocupanţii pentru a permite coborârea, ca urmare a cedării motorului, de la altitudinea de croazieră maximă certificată până la altitudini mai mici de 13 000 ft, în planare la viteză și configuraţie de planare optime, presupunând o rată de depresurizare maximă a cabinei;

(f) un sistem de navigaţie de suprafaţă în care pot fi programate poziţiile locurilor de aterizare și care furnizează echipajului navigant ghidare laterală pentru a ajunge la locurile respective;

(g) un radio-altimetru;

(h) un far de aterizare, capabil să lumineze punctul de contact cu solul pe traiectoria de planare de la o distanţă de 200 ft;

(i) un sistem de alimentare cu electricitate în caz de urgenţă cu o capacitate și o anduranţă suficiente pentru a putea furniza energie, după o pană a tuturor sistemelor de producere de energie, pentru sarcinile suplimentare necesare tuturor elementelor următoare:

1. instrumentele de zbor și de navigaţie de suprafaţă esenţiale în timpul coborârii de la altitudinea maximă de operare după cedarea motorului;

2. mijloacele care permit o încercare de repornire a motorului;

3. dacă este cazul, ieșirea trenului de aterizare și acţionarea flapsurilor;

4. utilizarea radioaltimetrului pe tot parcursul încercării de aterizare;

5. farul de aterizare;

6. un încălzitor pentru tubul Pitot;

7. în cazul în care sunt instalate, mijloacele electrice necesare pentru a oferi suficientă protecţie împotriva deprecierii câmpului vizual al piloţilor la aterizare;

(j) un sistem de aprindere care se activează automat sau poate fi pus în funcţiune manual, pentru decolare, pentru aterizare și pe durata zborului, în condiţii de umiditate vizibilă;

(k) un mijloc de monitorizare permanentă a sistemului de lubrifiere a grupului motopropulsor pentru a detecta prezenţa de deșeuri asociate cu defectarea iminentă a unei componente a sistemului de transmisie, inclusiv o indicaţie de avertizare în cabina echipajului de zbor;

(l) un dispozitiv de control al puterii motorului de avarie care permite continuarea funcţionării motorului într-un domeniu de putere suficient pentru a încheia zborul în siguranţă în eventualitatea oricăror defecţiuni previzibile în mod rezonabil ale unităţii de control al debitului de carburant.

▼M14

SUBPARTEA M

DOCUMENTAŢIA DE ZBOR ÎN FORMAT ELECTRONIC (EFB)

SPA.EFB.100 Utilizarea documentaţiei de zbor în format electronic (EFB) – aprobare operaţională

(a) Un operator de transport aerian comercial utilizează o aplicaţie EFB de tip B numai dacă autoritatea competentă a acordat respectivului operator o aprobare pentru o astfel de utilizare.

▼**M14**

(b) Pentru a obține, din partea autorității competente, o aprobare operațională pentru utilizarea unei aplicații EFB de tip B, operatorul trebuie să facă dovada că:

1. s-a efectuat o evaluare a riscurilor legată de utilizarea dispozitivului EFB care găzduiește aplicația, precum și de aplicația EFB și de funcția sau funcțiile asociate, în cadrul căreia s-au identificat riscurile asociate și s-a asigurat că acestea sunt gestionate și reduse în mod corespunzător;

2. interfețele om-mașină ale dispozitivului EFB și ale aplicației EFB au fost evaluate în raport cu principiile legate de factorii umani;

3. a instituit un sistem de administrare a EFB și a elaborat și implementat proceduri și cerințe de pregătire pentru administrarea și utilizarea dispozitivului EFB și a aplicației EFB. Este vorba despre proceduri:

   (i) de utilizare a EFB;

   (ii) de management al schimbărilor aduse sistemului EFB;

   (iii) de gestionare a datelor EFB;

   (iv) de întreținere a EFB; și

   (v) de securitate a EFB;

4. platforma-gazdă pentru EFB este adecvată pentru utilizarea prevăzută a aplicației EFB.

Această demonstrație trebuie să fie specifică aplicației EFB și platformei-gazdă pentru EFB pe care este instalată aplicația.

▼M1

ANEXA VI

OPERAŢIUNI AERIENE NECOMERCIALE EFECTUATE CU AERONAVE MOTORIZATE COMPLEXE

[PARTEA NCC]

SUBPARTEA A

CERINŢE GENERALE

▼M15

NCC.GEN.100 Autoritatea competentă

Autoritatea competentă este autoritatea desemnată de statul membru în care operatorul își are sediul principal de activitate, este stabilit sau își are reședința.

▼M1

NCC.GEN.105 Responsabilităţile echipajului

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

1. legate de siguranţa aeronavei și a ocupanţilor acesteia; și

2. precizate în instrucţiunile și procedurile din manualul de operaţiuni.

(b) În timpul fazelor critice ale zborului sau ori de câte ori pilotul comandant consideră că este necesar din motive de siguranţă, membrul echipajului trebuie să rămână așezat la postul său și să nu efectueze nicio activitate în afara celor necesare pentru operarea aeronavei în condiţii de siguranţă.

(c) În timpul zborului, membrul echipajului de zbor își păstrează centura de siguranţă cuplată atunci când se află la postul său.

(d) În timpul zborului, cel puţin un membru calificat al echipajului de zbor trebuie să se afle la comenzile aeronavei în orice moment.

(e) Membrul echipajului nu îndeplinește sarcini pe o aeronavă:

1. dacă știe sau suspectează că suferă de oboseală, după cum se menţionează la punctul 7.f din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008, sau dacă se simte inapt din alte motive, într-o așa măsură încât zborul poate fi pus în pericol; sau

▼M12

2. în cazul în care se află sub influenţa unor substanţe psihoactive ori din alte motive, așa cum se menţionează la punctul 7.g din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008.

▼M1

(f) Membrul echipajului care îndeplinește sarcini pentru mai mult de un operator trebuie:

1. să ţină la zi evidenţele proprii referitoare la timpul de zbor și de serviciu și la perioadele de odihnă, menţionate în anexa III (partea ORO) subpartea FTL la Regulamentul (UE) nr. 965/2012; și

2. să pună la dispoziţia fiecărui operator datele necesare pentru programarea activităţilor în conformitate cu cerinţele ftL aplicabile.

(g) Membrul echipajului trebuie să raporteze pilotului comandant:

1. orice pană, defecţiune, funcţionare necorespunzătoare sau defect care, în opinia sa, ar putea afecta starea de navigabilitate sau operarea în siguranţă a aeronavei, inclusiv a sistemelor de urgenţă; și

2. orice incident care a pus sau ar putea pune în pericol siguranţa operării.

▼M15

NCC.GEN.101 Cerinţe suplimentare pentru organizaţiile de pregătire pentru zbor

▼M16

Organizaţiile de pregătire aprobate care trebuie să se conformeze prezentei anexe trebuie, de asemenea, să respecte:

(a) punctul ORO.GEN.310, după caz, și

(b) punctul ORO.MLR.105.

▼M1

NCC.GEN.106 Responsabilităţile și autoritatea pilotului comandant

(a) Pilotul comandant răspunde de:

1. siguranţa aeronavei și a tuturor membrilor echipajului, a pasagerilor și a încărcăturii de la bord în timpul operaţiunilor cu aeronava, după cum se menţionează la punctul 1.c din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008;

2. iniţierea, continuarea, încheierea sau devierea unui zbor din motive de siguranţă;

3. asigurarea faptului că toate instrucţiunile, procedurile operaţionale și listele de verificare sunt respectate în conformitate cu manualul de operaţiuni și după cum se menţionează la punctul 1.b din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008;

4. iniţierea unui zbor numai în cazul în care este convins că sunt respectate toate limitările operaţionale menţionate la punctul 2.a.3 din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008, după cum urmează:

   (i) aeronava îndeplinește condiţiile de navigabilitate;

   (ii) aeronava este înmatriculată corespunzător;

   (iii) instrumentele și echipamentele necesare pentru efectuarea respectivului zbor sunt instalate în aeronavă și sunt funcţionale, cu excepţia cazului în care lista echipamentului minim (MEL) sau un document echivalent permite operarea cu echipamente nefuncţionale, conform prevederilor de la NCC.IDE.A.105 sau NCC.IDE.H.105;

   (iv) masa aeronavei și poziţia centrului său de greutate permit efectuarea zborului în limitele prevăzute în documentaţia de navigabilitate;

   (v) toate bagajele transportate în cabină și în cală, precum și mărfurile au fost încărcate și asigurate corespunzător;

   (vi) limitările de operare ale aeronavei, precizate în manualul de zbor al aeronavei (AFM), nu vor fi depășite în niciun moment al zborului;

   (vii) fiecare membru al echipajului de zbor deţine o licenţă valabilă în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 1178/2011;

   (viii) membrii echipajului de zbor sunt evaluaţi corespunzător și îndeplinesc cerinţele privind competenţa și experienţa recentă; și

▼M9

   (ix) orice bază de date de navigaţie necesară pentru navigaţia bazată pe performanţe este corespunzătoare și actuală;

▼M1

5. neiniţierea unui zbor în cazul în care un membru al echipajului de zbor se află în incapacitatea de a-și îndeplini atribuţiile din cauze precum vătămare corporală, boală, oboseală sau efecte ale unor substanţe psihoactive;

6. necontinuarea unui zbor dincolo de cel mai apropiat aerodrom sau loc de operare cu condiţii meteorologice admisibile în cazul în care capacitatea oricărui membru al echipajului de zbor de a-și îndeplini atribuţiile este semnificativ redusă din cauze precum oboseală, boală sau lipsă de oxigen;

7. decizia referitoare la acceptarea unei aeronave care prezintă elemente inutilizabile permise de lista derogărilor de configuraţie (CDL) sau de lista echipamentului minim (MEL), după caz;

▼M1

8. înregistrarea datelor de utilizare și a tuturor defecţiunilor cunoscute sau suspectate din aeronavă în jurnalul tehnic al aeronavei sau în jurnalul de bord al acesteia la încheierea zborului sau a seriei de zboruri; și

▼M8

9. se asigură că:

(i) înregistratoarele de zbor nu sunt dezactivate sau oprite pe timpul zborului;

(ii) în cazul unui eveniment, altul decât un accident sau un incident grav, care este raportat în conformitate cu ORO.GEN.160 litera (a), înregistrările înregistratoarelor de zbor nu sunt șterse intenţionat; și

(iii) în cazul unui accident sau al unui incident grav, sau dacă păstrarea înregistrărilor înregistratoarelor de zbor este dispusă de autoritatea responsabilă de investigare:

(A) înregistrările înregistratoarelor de zbor nu sunt șterse intenţionat;

(B) înregistratoarele de zbor sunt dezactivate imediat după încheierea zborului; și

(C) înainte de ieșirea din compartimentul echipajului de zbor se iau măsuri de precauţie pentru a păstra înregistrările înregistratoarelor de zbor.

▼M1

(b) Pilotul comandant este autorizat să refuze transportul sau să debarce orice persoană, bagaj sau marfă care poate reprezenta un pericol potenţial pentru siguranţa aeronavei sau a ocupanţilor acesteia.

(c) Pilotul comandant raportează, cât mai curând posibil, serviciilor de trafic aerian (ATS) corespunzătoare orice condiţii meteorologice sau condiţii de zbor periculoase întâlnite care ar putea afecta siguranţa altor aeronave.

(d) Fără a aduce atingere dispoziţiei de la litera (a) punctul 6, în cadrul operaţiunilor cu echipaj multiplu, pilotul comandant poate continua un zbor dincolo de cel mai apropiat aerodrom cu condiţii meteorologice admisibile atunci când există proceduri adecvate de reducere a riscurilor.

(e) Într-o situaţie de urgenţă care necesită decizii și acţiuni imediate, pilotul comandant ia toate măsurile pe care le consideră necesare în circumstanţele respective, în conformitate cu punctul 7.d din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008. În astfel de cazuri, acesta se poate abate, din motive de siguranţă, de la reguli, proceduri și metode operaţionale.

(f) Pilotul comandant înaintează fără întârziere autorităţii competente un raport cu privire la un act de intervenţie ilicită și informează autoritatea locală desemnată.

(g) Pilotul comandant înștiinţează cea mai apropiată autoritate competentă, prin cele mai rapide mijloace disponibile cu privire la orice accident care implică aeronava și care are ca rezultat vătămări corporale grave sau decesul unei persoane sau daune semnificative provocate aeronavei sau bunurilor.

NCC.GEN.110 Respectarea actelor cu putere de lege și a procedurilor

(a) Pilotul comandant respectă actele cu putere de lege și procedurile statelor în care se derulează operaţiunile.

(b) Pilotul comandant trebuie să cunoască actele cu putere de lege și procedurile relevante pentru îndeplinirea atribuţiilor sale, prevăzute pentru zonele care urmează a fi traversate, pentru aerodromurile sau locurile de operare care urmează a fi utilizate și pentru infrastructurile de navigaţie aeriană conexe, după cum se menţionează la punctul 1.a din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008.

▼M1

NCC.GEN.115 Limbă comună

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

▼M5

NCC.GEN.119 Rulajul la sol al aeronavelor

Operatorul stabilește proceduri pentru rulajul la sol în scopul de a asigura operarea în condiții de siguranță și de a spori siguranța pistei.

▼M1

NCC.GEN.120 Rularea la sol a avioanelor

Operatorul se asigură că un avion este rulat pe suprafața de mișcare a unui aerodrom numai dacă persoana aflată la comenzi:

(a) este un pilot calificat corespunzător; sau

(b) a fost desemnată de operator și:

1. este calificată să ruleze avionul;

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

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

4. se poate conforma standardelor operaționale necesare pentru deplasarea în siguranță a avionului pe aerodrom.

NCC.GEN.125 Pornirea rotoarelor – elicoptere

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

NCC.GEN.130 Dispozitive electronice portabile

Operatorul nu permite niciunei persoane să utilizeze la bordul unei aeronave un dispozitiv electronic portabil (PED) care poate afecta negativ performanțele sistemelor și ale echipamentelor aeronavei.

▼M14

NCC.GEN.131 Utilizarea documentației de zbor în format electronic (EFB)

(a) În cazul în care se utilizează EFB la bordul unei aeronave, operatorul se asigură că EFB nu afectează negativ performanțele sistemelor sau ale echipamentelor aeronavei ori capacitatea membrului echipajului de zbor de a opera aeronava.

(b) Înainte de a utiliza o aplicație EFB de tip B, operatorul are obligația:

1. de a efectua o evaluare a riscurilor legată de utilizarea dispozitivului EFB care găzduiește aplicația, precum și de aplicația EFB în cauză și de funcția sau funcțiile asociate, în cadrul căreia se identifică riscurile asociate și se asigură că acestea sunt gestionate și reduse în mod corespunzător. Evaluarea riscurilor abordează riscurile asociate interfeței om-mașină a dispozitivului EFB și a aplicației EFB în cauză; și

2. de a institui un sistem de administrare a EFB, inclusiv proceduri și cerințe de pregătire pentru administrarea și utilizarea dispozitivului și a aplicației EFB.

▼M1

NCO.GEN.135 Informații privind echipamentele de urgență și de supraviețuire transportate

Operatorul trebuie să aibă permanent liste cu informații privind echipamentele de urgență și de supraviețuire de la bord, care să fie disponibile pentru comunicarea imediată către centrele de coordonare a acțiunilor de căutare și salvare (RCC).

NCC.GEN.140 Documente, manuale și informații care trebuie păstrate la bord

(a) Următoarele documente, manuale și informații se păstrează la bord în timpul fiecărui zbor, în original sau copie, cu excepția cazurilor în care există dispoziții contrare:

1. AFM sau un document ori documente echivalente;
2. certificatul de înmatriculare în original;
3. certificatul de navigabilitate (CofA) în original;
4. certificatul de zgomot;
5. declarația prevăzută la punctul ORO.DEC.100 din anexa III (partea ORO) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012;
6. lista aprobărilor specifice, dacă este cazul;
7. autorizația pentru stația radio a aeronavei, dacă este cazul;
8. certificatul (certificatele) de asigurare pentru răspundere civilă față de terți;
9. jurnalul de bord al aeronavei sau un document echivalent;
10. detaliile planului de zbor ATS depus, dacă este cazul;
11. hărți aeronautice actualizate și corespunzătoare pentru ruta zborului propus și pentru toate rutele pe care este rezonabil să se prevadă că poate fi deviat zborul;
12. procedurile și informațiile privind semnalele vizuale care trebuie utilizate de aeronava interceptoare și aeronava interceptată;
13. informații privind serviciile de căutare și salvare pentru zona zborului avut în vedere;
14. părțile în vigoare ale manualului de operațiuni relevante pentru atribuțiile membrilor echipajului, care trebuie să fie ușor accesibile membrilor echipajului;
15. MEL sau CDL;
16. avizele către navigatori (NOTAM) și documentația de informare AIS (servicii de informare aeronautică) corespunzătoare;
17. informațiile meteorologice corespunzătoare;
18. manifestul mărfurilor și/sau lista de pasageri, dacă este cazul; și
19. orice alte documente care pot fi relevante pentru zbor sau care sunt cerute de statele implicate în zborul respectiv.

(b) În cazul pierderii sau furtului documentelor indicate la litera (a) punctele 2-8, se permite continuarea operațiunii până când zborul ajunge la destinație sau într-un loc în care se pot furniza documente înlocuitoare.

▼M16

NCC.GEN.145 Tratarea înregistrărilor efectuate de înregistratoarele de zbor: păstrare, producere, protejare și utilizare

(a) După un accident, un incident grav sau un eveniment identificat de autoritatea responsabilă cu investigarea, operatorul unei aeronave trebuie să păstreze datele originale înregistrate de înregistratoarele de zbor timp de 60 de zile sau până la primirea unor dispoziții contrare din partea autorității responsabile cu investigarea.

(b) Operatorul trebuie să realizeze verificări și evaluări operaționale ale înregistrărilor pentru a asigura buna funcționare neîntreruptă a înregistratoarelor de zbor care trebuie să fie transportate la bord.

(c) Operatorul trebuie să asigure păstrarea înregistrărilor parametrilor de zbor și ale mesajelor comunicărilor prin legături de date care trebuie înregistrate de înregistratoarele de zbor. Cu toate acestea, în scopul încercării și întreținerii acestor înregistratoare de zbor, se poate șterge, în momentul încercării, până la o oră din cel mai vechi material înregistrat.

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

(e) Operatorul trebuie să pună la dispoziție orice înregistrări efectuate de un înregistrator de zbor care au fost păstrate, dacă autoritatea competentă decide astfel.

(f) Fără a aduce atingere Regulamentelor (UE) nr. 996/2010 și (UE) 2016/679:

1. Cu excepția cazului în care se urmărește asigurarea bunei funcționări a înregistratorului de zbor, înregistrările audio efectuate de un înregistrator de zbor nu sunt divulgate sau utilizate decât dacă se îndeplinesc toate condițiile următoare:

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

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

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

1a. Atunci când se inspectează înregistrările audio efectuate de înregistratorul de zbor pentru a se asigura buna funcționare a înregistratorului de zbor, operatorul trebuie să protejeze confidențialitatea acestor înregistrări audio și să se asigure că nu sunt divulgate sau folosite în alte scopuri decât pentru a asigura buna funcționare a înregistratorului de zbor.

2. Parametrii de zbor sau mesajele comunicate prin legături de date înregistrate de un înregistrator de zbor nu se folosesc în alte scopuri decât pentru investigarea unui accident sau incident a cărui raportare este obligatorie, cu excepția cazurilor în care aceste înregistrări îndeplinesc una dintre condițiile următoare:

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

▼M16

(ii) sunt anonimizate;

(iii) sunt divulgate în cadrul unor proceduri securizate.

3. Cu excepţia cazului în care se urmărește asigurarea bunei funcţionări a înregistratorului de zbor, imaginile din compartimentul echipajului de zbor care sunt înregistrate de un înregistrator de zbor nu sunt divulgate sau utilizate decât dacă se îndeplinesc toate condiţiile următoare:

(i) există o procedură referitoare la tratarea acestor înregistrări de imagini;

(ii) toţi membrii echipajului și întregul personal de întreţinere implicat și-au dat acordul în prealabil;

(iii) aceste înregistrări de imagini sunt utilizate numai pentru menţinerea sau îmbunătăţirea siguranţei.

3a. Atunci când imaginile din compartimentul echipajului de zbor care sunt înregistrate de un înregistrator de zbor sunt inspectate pentru a se asigura buna funcţionare a înregistratorului de zbor:

(i) aceste imagini nu sunt divulgate sau utilizate în alte scopuri decât pentru a asigura buna funcţionare a înregistratorului de zbor;

(ii) dacă există probabilitatea ca în imagini să fie vizibile părţi ale corpului membrilor echipajului, operatorul trebuie să asigure confidenţialitatea acestor imagini.

▼M1

NCC.GEN.150 Transportul bunurilor periculoase

(a) Transportul aerian al bunurilor periculoase se desfășoară în conformitate cu anexa 18 la Convenţia de la Chicago așa cum a fost modificată și detaliată ultima dată prin *Instrucţiunile tehnice privind siguranţa transportului aerian al bunurilor periculoase* (documentul 9284-AN/905 al OACI), incluzând orice alte adăugiri, anexe sau rectificări.

(b) Bunurile periculoase pot fi transportate numai de către un operator aprobat în conformitate cu subpartea G din anexa V (partea SPA) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012, cu excepţia cazului în care:

1. nu fac obiectul Instrucţiunilor tehnice în conformitate cu partea 1 a acestor instrucţiuni; sau

2. sunt transportate de pasageri sau de membri ai echipajului sau se află în bagaje, în conformitate cu partea 8 a Instrucţiunilor tehnice.

(c) Operatorul instituie proceduri care să asigure luarea tuturor măsurilor rezonabile pentru prevenirea transportului neintenţionat de bunuri periculoase la bord.

(d) Operatorul pune la dispoziţia personalului informaţiile necesare care să îi permită acestuia să își îndeplinească responsabilităţile, așa cum se prevede în Instrucţiunile tehnice.

▼M1

(e) În conformitate cu Instrucţiunile tehnice, dacă au loc orice incidente sau accidente legate de bunurile periculoase, operatorul raportează fără întârziere autorităţii competente și autorităţii corespunzătoare a statului în care a avut loc evenimentul.

(f) Operatorul se asigură că pasagerii sunt informaţi în legătură cu bunurile periculoase în conformitate cu Instrucţiunile tehnice.

(g) Operatorul se asigură că la punctele de acceptare a mărfurilor sunt disponibile afișe care oferă informaţii despre transportul bunurilor periculoase, conform prevederilor din Instrucţiunile tehnice.

SUBPARTEA B

PROCEDURI OPERAŢIONALE

NCC.OP.100 Folosirea aerodromurilor și a locurilor de operare

Operatorul utilizează numai aerodromuri sau locuri de operare care sunt adecvate tipului de aeronavă și operaţiunii în cauză.

NCC.OP.105 Specificarea aerodromurilor izolate – avioane

Pentru selectarea aerodromurilor de rezervă și a politicii de combustibil, operatorul consideră un aerodrom ca fiind un aerodrom izolat dacă timpul de zbor până la cel mai apropiat aerodrom de rezervă la destinaţie adecvat este mai lung de:

(a) pentru avioane cu motoare cu piston, 60 de minute; sau

(b) pentru avioane cu motoare cu turbină, 90 de minute.

NCC.OP.110 Minime de operare pentru aerodromuri – generalităţi

(a) Pentru zborurile desfășurate în conformitate cu regulile de zbor instrumental (IFR), operatorul stabilește minimele de operare ale aerodromului pentru fiecare aerodrom de plecare, de destinaţie și de rezervă planificate pentru utilizare. Aceste minime trebuie:

1. să nu fie sunt mai mici decât cele stabilite de statul în care se află aerodromul, cu excepţia cazului în care se obţine o aprobare specifică din partea statului respectiv; și

2. atunci când se efectuează operaţiuni în condiţii de vizibilitate redusă, să fie aprobate de autoritatea competentă în conformitate cu subpartea E din anexa V (partea SPA) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012.

(b) La stabilirea minimelor de operare ale aerodromului, operatorul trebuie să ţină seama de următoarele:

1. tipul, performanţa și caracteristicile de manevrabilitate ale aeronavei;

2. componenţa, competenţa și experienţa echipajului de zbor;

3. dimensiunile și caracteristicile pistelor și ale zonelor de apropiere finală și de aterizare (FATO) care pot fi selectate în vederea utilizării;

4. caracterul adecvat și performanţa mijloacelor vizuale și nevizuale de asistenţă disponibile la sol;

5. echipamentele disponibile la bordul aeronavei pentru navigaţie și/sau controlul traiectoriei de zbor în timpul decolării, apropierii, redresării, aterizării, decelerării și apropierii întrerupte;

▼M1

6. obstacolele de pe suprafeţele de apropiere, de apropiere întreruptă și de urcare la decolare necesare pentru executarea procedurilor pentru situaţii neprevăzute;

7. altitudinea/înălţimea de trecere a obstacolelor pentru procedurile de apropiere instrumentală;

8. mijloacele de determinare și raportare a condițiilor meteorologice; și

9. tehnica de zbor de folosit pentru apropierea finală.

(c) Minimele de operare pentru un tip specific de procedură de apropiere și de aterizare se folosesc numai dacă sunt îndeplinite cumulativ următoarele condiţii:

1. echipamentele de la sol necesare pentru procedura prevăzută sunt în funcţiune;

2. sistemele aeronavei necesare pentru tipul de apropiere sunt în funcţiune;

3. criteriile de performanţă prevăzute pentru aeronavă sunt îndeplinite; și

4. echipajul este calificat corespunzător.

NCC.OP.111 Minime de operare pentru aerodromuri – operaţiuni NPA, APV, CAT I

(a) Înălţimea de decizie (DH) care urmează a fi utilizată pentru o apropiere de non-precizie (NPA) executată folosind tehnica apropierii finale cu coborâre continuă (CDFA), o procedură de apropiere cu ghidare verticală (APV) sau o operaţiune de categoria I (CAT I) trebuie să nu fie mai mică decât cea mai mare dintre următoarele:

1. înălţimea minimă la care echipamentele de asistenţă pentru apropiere se pot utiliza fără reperul vizual necesar;

2. înălţimea de trecere a obstacolelor (OCH) pentru categoria de aeronavă în cauză;

3. DH publicată pentru procedura de apropiere, dacă este cazul;

4. minimele sistemului specificate în tabelul 1; sau

5. DH minimă specificată în AFM sau într-un document echivalent, dacă este precizată.

(b) Înălţimea minimă de coborâre (MDH) pentru o operaţiune NPA executată fără tehnica CDFA trebuie să nu fie mai mică decât cea mai mare dintre următoarele:

1. OCH pentru categoria de aeronavă în cauză;

2. minimele sistemului specificate în tabelul 1; sau

3. MDH minimă specificată în AFM, dacă este precizată.

Tabelul 1

Minime de sistem

Mijloace	Cea mai mică DH/MDH (ft)
Sistem de aterizare instrumentală (ILS)	200
Sistem global de navigaţie prin satelit (GNSS)/ sistem de augmentare bazat pe sateliţi (SBAS) [apropiere laterală de precizie cu ghidare verticală (LPV)]	200
GNSS [navigaţie laterală (LNAV)]	250
GNSS/navigaţie barometrică verticală (VNAV) (LNAV/VNAV)	250

▼M1

Mijloace	Cea mai mică DH/MDH (ft)
Localizator (LOC) cu sau fără echipament de măsurare a distanţei (DME)	250
Apropiere supravegheată radar (SRA) (încheiată la ½ MN)	250
SRA (încheiată la 1 MN)	300
SRA (încheiată la 2 MN sau mai mult)	350
Radiofar omnidirecţional VHF (VOR)	300
VOR/DME	250
Baliză nedirecţională (NDB)	350
NDB/DME	300
Radiogoniometru VHF (VDF)	350

NCC.OP.112 Minime de operare pentru aerodromuri – operaţiuni de apropiere cu manevre la vedere efectuate cu avioane

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

1. OCH publicată pentru apropierea cu manevre la vedere pentru categoria de avion în cauză;

2. înălţimea minimă pentru apropierea cu manevre la vedere determinată pe baza tabelului 1; sau

3. DH/MDH pentru procedura de apropiere instrumentală precedentă.

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

1. vizibilitatea pentru apropierea cu manevre la vedere pentru categoria de avion în cauză, dacă este publicată;

2. vizibilitatea minimă determinată pe baza tabelului 2; sau

3. distanţa vizuală în lungul pistei/vizibilitatea meteorologică convertită (RVR/CMV) a procedurii precedente de apropiere instrumentală.

Tabelul 1

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

	Categoria de avion			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
Vizibilitate meteorologică minimă (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

▼M1

NCC.OP.113 Minime de operare pentru aerodromuri – operațiuni de apropiere cu manevre la vedere pe uscat efectuate cu elicoptere

MDH pentru o operațiune de apropiere cu manevre la vedere pe uscat cu elicoptere nu trebuie să fie mai mică de 250 ft, iar vizibilitatea meteorologică nu trebuie să fie mai mică de 800 m.

NCC.OP.115 Proceduri de plecare și de apropiere

(a) Pilotul comandant utilizează procedurile de plecare și de apropiere stabilite de statul aerodromului, dacă astfel de proceduri au fost publicate pentru pista sau FATO care urmează a fi utilizată.

(b) Fără a aduce atingere literei (a), pilotul comandant acceptă o autorizare ATC de a se abate de la o procedură publicată numai:

1. cu condiția să se respecte criteriile de trecere a obstacolelor și să se țină seama în totalitate de condițiile de operare; sau

2. dacă este dirijat radar de către o unitate ATC.

(c) În orice caz, segmentul de apropiere finală trebuie parcurs în zbor după repere vizuale sau în conformitate cu procedurile de apropiere publicate.

▼M9

NCC.OP.116 Navigația bazată pe performanțe – avioane și elicoptere

Operatorul se asigură că, atunci când PBN este necesară pentru ruta sau procedura de zbor:

(a) specificația PBN relevantă este precizată în AFM sau în alt document care a fost aprobat de autoritatea de certificare în cadrul unei evaluări a navigabilității sau care se bazează pe o astfel de aprobare; și

(b) aeronava este operată în conformitate cu specificația de navigație și cu limitările relevante indicate în AFM sau în celălalt document menționat mai sus.

▼M1

NCC.OP.120 Proceduri de reducere a zgomotului

Operatorul elaborează proceduri operaționale ținând seama de necesitatea de a reduce la minimum efectul zgomotului produs de aeronave, asigurând în același timp prioritatea siguranței față de reducerea zgomotului.

NCC.OP.125 Altitudini minime de trecere a obstacolelor – zboruri în condiții IFR

(a) Operatorul specifică o metodă de stabilire a altitudinilor minime de zbor care asigură distanța necesară pentru depășirea obstacolelor de la sol pentru toate segmentele de rută care urmează să fie parcurse în condiții IFR.

(b) Pilotul comandant stabilește altitudinile minime de zbor pentru fiecare zbor pe baza acestei metode. Altitudinile minime de zbor trebuie să nu fie mai mici decât cele publicate de statul survolat.

NCC.OP.130 Aprovizionarea cu combustibil și ulei – avioane

(a) Pilotul comandant nu inițiază un zbor decât în cazul în care avionul transportă suficient combustibil și ulei pentru următoarele:

1. în cazul zborurilor desfășurate în conformitate cu regulile de zbor la vedere (VFR):

(i) pe timp de zi, pentru a zbura până la aerodromul prevăzut pentru aterizare și, de acolo, pentru a zbura timp de cel puțin 30 de minute la o altitudine normală de croazieră; sau

▼M1

(ii) pe timp de noapte, pentru a zbura până la aerodromul prevăzut pentru aterizare și, de acolo, pentru a zbura timp de cel puțin 45 de minute la o altitudine normală de croazieră;

2. în cazul zborurilor în condiții IFR:

(i) atunci când nu este necesar un aerodrom de rezervă la destinație, pentru a zbura până la aerodromul prevăzut pentru aterizare și, de acolo, pentru a zbura timp de cel puțin 45 de minute la o altitudine normală de croazieră; sau

(ii) atunci când este necesar un aerodrom de rezervă la destinație, pentru a zbura până la aerodromul prevăzut pentru aterizare, până la un aerodrom de rezervă și, de acolo, pentru a zbura timp de cel puțin 45 de minute la o altitudine normală de croazieră.

(b) La calcularea combustibilului necesar, inclusiv în caz de urgență, se iau în considerare următoarele:

1. condițiile meteorologice prognozate;

2. redirecționările ATC și întârzierile în trafic anticipate;

3. procedurile pentru depresurizare sau pentru defectarea unui motor în cursul zborului pe rută, dacă este cazul; și

4. orice alt factor care poate întârzia aterizarea avionului sau poate mări consumul de combustibil și/sau de ulei.

(c) Nimic nu împiedică modificarea unui plan de zbor în timpul zborului în scopul de a replanifica zborul spre o altă destinație, cu condiția ca toate cerințele să poată fi respectate din momentul în care zborul este replanificat.

NCC.OP.131 Aprovizionarea cu combustibil și ulei – elicoptere

(a) Pilotul comandant nu inițiază un zbor decât în cazul în care elicopterul transportă suficient combustibil și ulei pentru următoarele:

1. în cazul zborurilor în condiții VFR, pentru a zbura până la aerodromul/locul de operare prevăzut pentru aterizare și, de acolo, pentru a zbura timp de cel puțin 20 de minute la viteza optimă; și

2. în cazul zborurilor în condiții IFR:

(i) atunci când nu este necesar un aerodrom de rezervă sau nu este disponibil un aerodrom de rezervă cu condiții meteorologice admisibile, pentru a zbura până la aerodromul/locul de operare prevăzut pentru aterizare și, de acolo, pentru a zbura timp de 30 de minute la viteza de așteptare, la 450 m (1 500 ft) deasupra aerodromului/locului de operare de destinație, în condiții standard de temperatură, precum și pentru apropiere și aterizare; sau

(ii) atunci când este necesar un aerodrom de rezervă, pentru a zbura până la aerodromul/locul de operare prevăzut pentru aterizare și pentru a executa o apropiere și o apropiere întreruptă la respectivul aerodrom/loc de operare și, de acolo:

(A) pentru a zbura până la aerodromul de rezervă specificat; și

(B) pentru a zbura timp de 30 de minute la viteza de așteptare, la 450 m (1 500 ft) deasupra aerodromului/locului de operare de rezervă, în condiții standard de temperatură, precum și pentru apropiere și aterizare.

(b) La calcularea combustibilului necesar, inclusiv în caz de urgență, se iau în considerare următoarele:

1. condițiile meteorologice prognozate;

2. redirecționările ATC și întârzierile în trafic anticipate;

▼M1

3. procedurile pentru depresurizare sau pentru defectarea unui motor în cursul zborului pe rută, dacă este cazul; și

4. orice alt factor care poate întârzia aterizarea aeronavei sau poate mări consumul de combustibil și/sau de ulei.

(c) Nimic nu împiedică modificarea unui plan de zbor în timpul zborului în scopul de a replanifica zborul spre o altă destinație, cu condiția ca toate cerințele să poată fi respectate din momentul în care zborul este replanificat.

NCC.OP.135 Depozitarea bagajelor și a mărfurilor

Operatorul instituie proceduri pentru a se asigura că:

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

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

NCC.OP.140 Informarea pasagerilor

Pilotul comandant se asigură că:

(a) înainte de decolare, pasagerii au fost informați cu privire la amplasamentul și modul de utilizare al următoarelor:

1. centurile de siguranță;

2. ieșirile de urgență; și

3. fișele de informare a pasagerilor cu privire la situațiile de urgență; precum și, dacă este cazul:

4. vestele de salvare;

5. echipamentele de distribuire a oxigenului;

6. plutele de salvare; și

7. alte echipamente de urgență puse la dispoziția pasagerilor pentru uz individual;

și

(b) într-o situație de urgență pe durata zborului, pasagerii sunt instruiți cu privire la acțiunile de urgență adecvate circumstanțelor.

NCC.OP.145 Pregătirea zborului

▼M9

(a) Înainte de a iniția un zbor, pilotul comandant se asigură, prin toate mijloacele rezonabile disponibile, că instalațiile spațiale, de la sol și/sau de pe apă, inclusiv echipamentele de comunicare și mijloacele de navigație disponibile și necesare în mod direct pentru respectivul zbor în vederea operării în siguranță a aeronavei, sunt adecvate pentru tipul de operațiune în cadrul căreia urmează să fie efectuat zborul.

▼M1

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

1. un studiu al buletinelor și prognozelor meteorologice curente disponibile; și

2. un plan de acțiune alternativ pentru cazul în care zborul nu se poate efectua cum s-a prevăzut din cauza condițiilor meteorologice.

▼M1

NCC.OP.150 Aerodromuri de rezervă la decolare – avioane

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

(b) Aerodromul de rezervă la decolare trebuie să se afle la următoarea distanță față de aerodromul de plecare:

1. pentru avioanele cu două motoare, nu mai mult de o distanță echivalentă cu un timp de zbor de o oră la viteza de croazieră cu un singur motor în condiții standard de atmosferă calmă; și

2. pentru avioanele cu trei sau mai multe motoare, nu mai mult de o distanță echivalentă cu un timp de zbor de două ore la viteza de croazieră cu un motor inoperant (OEI) în conformitate cu AFM, în condiții standard de atmosferă calmă.

(c) Pentru ca un aerodrom să fie selectat ca aerodrom de rezervă la decolare, informațiile disponibile trebuie să indice că, la momentul estimat al utilizării, condițiile vor fi la nivelul sau peste nivelul minimelor de operare ale aerodromului pentru respectiva operațiune.

NCC.OP.151 Aerodromuri de rezervă la destinație – avioane

Pentru zborurile în condiții IFR, pilotul comandant trebuie să specifice în planul de zbor cel puțin un aerodrom de rezervă la destinație cu condiții meteorologice admisibile, cu excepția cazului în care:

(a) informațiile meteorologice curente disponibile indică faptul că, în perioada cuprinsă între o oră înainte și o oră după ora estimată de sosire sau între ora reală de plecare și o oră după ora estimată de sosire, luându-se în considerare perioada mai scurtă dintre acestea, apropierea și aterizarea pot fi efectuate în condiții meteorologice de zbor la vedere (VMC); sau

(b) locul avut în vedere pentru aterizare este izolat și:

1. pentru aerodromul avut în vedere pentru aterizare este prevăzută o procedură de apropiere instrumentală; și

2. informațiile meteorologice curente disponibile indică faptul că, în perioada cuprinsă între două ore înainte și două ore după ora estimată de sosire, vor exista următoarele condiții meteorologice:

(i) baza norilor este cu cel puțin 300 m (1 000 ft) peste minima asociată procedurii de apropiere instrumentală; și

(ii) vizibilitatea este de cel puțin 5,5 km sau cu 4 km peste minima asociată procedurii.

NCC.OP.152 Aerodromuri de rezervă la destinație – elicoptere

Pentru zborurile în condiții IFR, pilotul comandant trebuie să specifice în planul de zbor cel puțin un aerodrom de rezervă la destinație cu condiții meteorologice admisibile, cu excepția cazului în care:

(a) pentru aerodromul avut în vedere pentru aterizare este prevăzută o procedură de apropiere instrumentală, iar informațiile meteorologice curente disponibile indică faptul că, în perioada cuprinsă între două ore înainte și două ore după ora estimată de sosire sau între ora reală de plecare și două ore după ora estimată de sosire, luându-se în considerare perioada mai scurtă dintre acestea, vor exista următoarele condiții meteorologice:

1. baza norilor este cu cel puțin 120 m (400 ft) peste minima asociată procedurii de apropiere instrumentală; și

2. vizibilitatea este cu cel puțin 1 500 m peste minima asociată procedurii; sau

▼M1

(b) locul prevăzut pentru aterizare este izolat și:

1. pentru aerodromul avut în vedere pentru aterizare este prevăzută o procedură de apropiere instrumentală;

2. informațiile meteorologice curente disponibile indică faptul că, în perioada cuprinsă între două ore înainte și două ore după ora estimată de sosire, vor exista următoarele condiții meteorologice:

(i) baza norilor este cu cel puțin 120 m (400 ft) peste minima asociată procedurii de apropiere instrumentală;

(ii) vizibilitatea este cu cel puțin 1 500 m peste minima asociată procedurii.

▼M9

_____

NCC.OP.153 Aerodromuri de destinație – operațiuni de apropiere instrumentală

Pilotul comandant trebuie să se asigure că sunt disponibile mijloace suficiente pentru navigare și pentru aterizarea la aerodromul de destinație sau la orice aerodrom de rezervă la destinație în cazul pierderii de capacitate pentru apropierea și aterizarea avute în vedere.

▼M1

NCC.OP.155 Realimentarea pe durata îmbarcării sau debarcării pasagerilor sau în timp ce pasagerii se află la bord

(a) Aeronava nu se realimentează cu combustibil de aviație (AVGAS) sau cu combustibil de tip fracțiune largă sau cu un amestec din aceste tipuri de combustibil pe durata îmbarcării sau debarcării pasagerilor sau în timp ce aceștia se află la bord.

(b) Pentru toate celelalte tipuri de combustibil, trebuie să se ia măsurile necesare de precauție, iar la bordul aeronavei trebuie asigurat personal calificat, pregătit să inițieze și să conducă o evacuare a aeronavei prin cele mai practice și rapide mijloace disponibile.

NCC.OP.160 Folosirea căștii

(a) Fiecare membru al echipajului de zbor care trebuie să fie prezent în compartimentul echipajului de zbor trebuie să poarte o cască sau un dispozitiv echivalent. Casca se folosește ca dispozitiv principal pentru comunicațiile vocale cu ATS:

1. la sol:

(i) când se primește autorizarea de plecare din partea ATC prin intermediul comunicațiilor vocale; și

(ii) când motoarele sunt pornite;

2. în zbor:

(i) sub altitudinea de tranziție; sau

(ii) la 10 000 ft, luându-se în considerare valoarea mai mare; și

3. ori de câte ori pilotul comandant consideră că este necesar.

(b) În condițiile enumerate la litera (a), microfonul de cască sau dispozitivul echivalent trebuie să fie într-o poziție care să permită utilizarea sa pentru comunicații radio bidirecționale.

▼M1

NCC.OP.165 Transportul pasagerilor

Operatorul instituie proceduri pentru a se asigura că:

(a) pasagerii sunt așezați în așa fel încât, în cazul în care se impune o evacuare de urgență, aceștia pot contribui la evacuarea aeronavei și nu împiedică desfășurarea acestei acțiuni;

(b) înaintea și în timpul rulajului la sol, decolării și aterizării, precum și ori de câte ori pilotul comandant consideră că este necesar din motive de siguranță, fiecare pasager aflat la bord ocupă un scaun sau o cușetă și are centura de siguranță sau dispozitivul de reținere cuplat(ă) în mod corespunzător; și

(c) ocuparea unui scaun al avionului de către mai mult de o persoană este permisă numai pentru anumite scaune, ocupate de un adult și un copil de vârstă mică asigurat în mod corespunzător cu o centură suplimentară ventrală sau cu alt dispozitiv de siguranță.

NCC.OP.170 Asigurarea compartimentului pentru pasageri și a bucătăriei (bucătăriilor)

Pilotul comandant se asigură că:

(a) înainte de rulajul la sol, decolare și aterizare, toate ieșirile și căile de evacuare sunt libere; și

(b) înainte de decolare și aterizare și ori de câte ori se consideră necesar din motive de siguranță, toate echipamentele și bagajele sunt asigurate în mod corespunzător.

NCC.OP.175 Fumatul la bord

Pilotul comandant nu permite fumatul la bord:

(a) ori de câte ori se consideră că este necesar din motive de siguranță;

(b) pe durata alimentării cu combustibil a aeronavei;

(c) atât timp cât aeronava se află la sol, cu excepția cazului în care operatorul a instituit proceduri pentru reducerea riscurilor pe durata operațiunilor la sol;

(d) în afara zonelor desemnate pentru fumat, pe culoarul (culoarele) de trecere și în toaletă (toalete);

(e) în compartimentele de marfă și/sau în alte zone în care se transportă mărfuri care nu sunt depozitate în recipiente rezistente la foc sau acoperite cu materiale textile rezistente la foc; și

(f) în acele zone ale compartimentelor pentru pasageri în care se furnizează oxigen.

NCC.OP.180 Condiții meteorologice

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

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

(c) Dacă un zbor conține segmente VFR și IFR, informațiile meteorologice menționate la literele (a) și (b) se aplică în măsura în care sunt relevante.

NCC.OP.185 Gheața și alți contaminanți – proceduri la sol

(a) Operatorul instituie proceduri care trebuie urmate în cazul în care sunt necesare operațiuni de dejivrare și antijivraj la sol și inspecții conexe ale aeronavei pentru a permite operarea în siguranță a acesteia.

▼M1

(b) Pilotul comandant nu trebuie să inițieze decolarea decât atunci când aeronava nu prezintă nicio depunere care ar putea afecta negativ performanța sau posibilitatea de control al aeronavei, cu excepția cazurilor permise în conformitate cu procedurile menționate la litera (a) și în conformitate cu AFM.

NCC.OP.190 Gheața și alți contaminanți – proceduri în zbor

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

(b) Pilotul comandant nu inițiază zborul și nici nu zboară intenționat în condiții de jivraj probabile sau certe decât în cazul în care aeronava este certificată și echipată pentru a face față unor astfel de condiții, după cum se menționează la punctul 2.a.5 din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008.

(c) Dacă jivrajul depășește intensitatea pentru care aeronava este certificată sau dacă o aeronavă necertificată pentru zborul în condiții cunoscute de jivraj se confruntă cu condiții de jivraj, pilotul comandant părăsește fără întârziere zona cu condiții de jivraj, printr-o modificare de nivel și/sau rută, declarând, dacă este necesar, o urgență la ATC.

NCC.OP.195 Condiții de decolare

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

(a) în conformitate cu informațiile disponibile, condițiile meteorologice la aerodrom sau la locul de operare și starea pistei sau a FATO care urmează să fie utilizată nu ar împiedica decolarea și plecarea în condiții de siguranță; și

(b) vor fi respectate minimele de operare aplicabile ale aerodromului.

NCC.OP.200 Situații simulate în zbor

(a) Atunci când transportă pasageri sau mărfuri, pilotul comandant nu simulează:

1. situații care necesită aplicarea procedurilor pentru situații anormale și de urgență; sau

2. zborul în condiții meteorologice instrumentale (IMC).

▼M14

(b) În pofida dispozițiilor de la litera (a), atunci când se efectuează zboruri de pregătire de către o organizație de pregătire menționată la articolul 10a din Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei, astfel de situații pot fi simulate cu elevi piloți la bord.

▼M1

NCC.OP.205 Managementul combustibilului în zbor

(a) Operatorul instituie o procedură prin care să se asigure că în timpul zborului se realizează verificări ale combustibilului și managementul combustibilului.

(b) Pilotul comandant trebuie să verifice la intervale regulate cantitatea de combustibil utilizabil rămasă în zbor, astfel încât aceasta să nu fie mai mică decât cantitatea de combustibil necesară pentru a continua zborul până la un aerodrom sau un loc de operare cu condiții meteorologice admisibile, rezerva de combustibil planificată rămânând la nivelul prevăzut de NCC.OP.130 sau NCC.OP.131.

NCC.OP.210 Utilizarea oxigenului suplimentar

Pilotul comandant se asigură că atât el/ea, cât și membrii echipajului de zbor implicați în îndeplinirea sarcinilor esențiale pentru operarea în siguranță a unei aeronave în zbor folosesc continuu oxigen suplimentar ori de câte ori altitudinea cabinei depășește 10 000 ft pentru o perioadă mai lungă de 30 de minute și ori de câte ori altitudinea cabinei depășește 13 000 ft.

▼M1

NCC.OP.215 Detectarea apropierii de sol

Atunci când se detectează o apropiere nedorită față de sol, de către un membru al echipajului de zbor sau de către un sistem de avertizare privind apropierea față de sol, pilotul aflat la comenzi ia imediat acțiuni corective pentru a stabili condiții de zbor în siguranță.

▼M9

NCC.OP.220 Sistemul de evitare a coliziunii în zbor (ACAS)

Atunci când ACAS este instalat și în stare de funcțiune, operatorul stabilește proceduri operaționale și programe de pregătire astfel încât echipajul de zbor să fie pregătit în mod corespunzător pentru evitarea coliziunilor și să fie calificat pentru utilizarea de echipamente ACAS II.

▼M16

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

Înainte de a iniția o apropiere în vederea aterizării, pilotul-comandant trebuie să se asigure că, potrivit informațiilor disponibile, condițiile meteorologice la aerodrom sau la locul de operare și starea pistei care urmează să fie utilizată nu ar împiedica o apropiere, o aterizare sau o apropiere întreruptă în condiții de siguranță.

NCC.OP.226 Condiții de apropiere și de aterizare – elicoptere

Înainte de a iniția o apropiere în vederea aterizării, pilotul-comandant trebuie să se asigure că, potrivit informațiilor disponibile, condițiile meteorologice la aerodrom sau la locul de operare și starea zonei de apropiere finală și de decolare (FATO) care urmează să fie utilizată nu ar împiedica o apropiere, o aterizare sau o apropiere întreruptă în condiții de siguranță.

▼M1

NCC.OP.230 Inițierea și continuarea apropierii

(a) Pilotul comandant poate iniția o apropiere instrumentală indiferent de distanța vizuală în lungul pistei/vizibilitatea (RVR/VIS) raportată.

(b) Dacă valoarea RVR/VIS raportată este mai mică decât minima aplicabilă, apropierea nu se continuă:

1. sub 1 000 ft deasupra aerodromului; sau

2. în segmentul de apropiere finală, în cazul în care altitudinea/înălțimea de decizie (DA/H) sau altitudinea/înălțimea minimă de coborâre (MDA/H) este mai mare de 1 000 ft deasupra aerodromului.

(c) Atunci când RVR nu este disponibilă, valorile RVR pot fi obținute prin conversia vizibilității raportate.

(d) Dacă, după depășirea a 1 000 ft deasupra aerodromului, RVR/VIS raportată se încadrează sub minima aplicabilă, apropierea poate fi continuată până la DA/H sau MDA/H.

(e) Apropierea poate fi continuată sub DA/H sau MDA/H, iar aterizarea poate fi finalizată cu condiția ca, la DA/H sau MDA/H, să se stabilească și să se mențină contactul vizual necesar pentru tipul de operațiune de apropiere și pentru pista avută în vedere.

(f) RVR pentru zona de contact trebuie să fie în permanență determinantă.

SUBPARTEA C

PERFORMANȚELE AERONAVEI ȘI LIMITĂRILE DE OPERARE ALE ACESTEIA

NCC.POL.100 Limitări de operare – toate aeronavele

(a) În orice fază a operării, încărcarea, masa și poziția centrului de greutate (CG) ale aeronavei trebuie să respecte orice limitare specificată în AFM sau în manualul de operațiuni, în cazul în care acesta este mai restrictiv.

▼M1

(b) Plăcile, listele, marcajele instrumentelor sau combinațiile acestora care conțin respectivele limitări de operare prevăzute în AFM pentru prezentarea vizuală trebuie afișate în aeronavă.

NCC.POL.105 Masa și centrajul, încărcarea

(a) Operatorul stabilește masa și CG ale oricărei aeronave prin cântărire efectivă înainte de darea în exploatare inițială. Efectele cumulate ale modificărilor și reparațiilor asupra masei și 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.

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

(c) Operatorul stabilește masa tuturor elementelor de operare și a membrilor echipajului, inclusă în masa operațională a aeronavei goale, prin cântărire efectivă, incluzând toate bagajele echipajului, sau prin utilizarea de mase standard. Influența poziției lor asupra CG al aeronavei trebuie să fie determinată. Atunci când se utilizează masele standard, trebuie folosite următoarele valori ale masei pentru membrii echipajului în vederea stabilirii masei operaționale a aeronavei goale:

1. 85 kg, inclusiv bagajele de mână, pentru membrii echipajului de zbor/personalului tehnic; și

2. 75 kg pentru membrii echipajului de cabină.

(d) Operatorul instituie proceduri pentru a permite pilotului comandant stabilirea masei încărcăturii transportate, inclusiv orice balast, prin:

1. cântărire efectivă;

2. determinarea masei încărcăturii transportate în conformitate cu masele standard ale pasagerilor și bagajelor; sau

3. calculul masei pasagerilor pe baza unei declarații efectuate de fiecare pasager sau în numele acestuia și adunarea acestei mase la o masă prestabilită a bagajelor de mână și îmbrăcămintei, atunci când numărul de locuri pentru pasageri disponibile în aeronavă este:

(i) mai mic de 10 pentru avioane; sau

(ii) mai mic de șase pentru elicoptere.

(e) Atunci când se utilizează mase standard, trebuie utilizate următoarele valori ale masei:

1. pentru pasageri, cele din tabelele 1 și 2, în care sunt incluse bagajele de mână și masa oricărui copil de vârstă mică ținut în brațe de un adult pe un loc de pasager:

Tabelul 1

Mase standard pentru pasageri – aeronave cu un număr total de locuri pentru pasageri de 20 sau mai mult

Locuri pentru pasageri	20 și peste		30 și peste
	Bărbați	Femei	Numai adulți
Adulți	88 kg	70 kg	84 kg
Copii	35 kg	35 kg	35 kg

▼M1

Tabelul 2

Mase standard pentru pasageri – aeronave cu un număr total de locuri pentru pasageri de 19 sau mai puţin

Locuri pentru pasageri	1-5	6-9	10-19
Bărbaţi	104 kg	96 kg	92 kg
Femei	86 kg	78 kg	74 kg
Copii	35 kg	35 kg	35 kg

2. pentru bagaje:

(i) pentru avioane, dacă numărul total de locuri pentru pasageri disponibil în avion este de 20 sau mai mult, valorile standard ale masei pentru bagajele înregistrate care sunt indicate în tabelul 3;

Tabelul 3

Mase standard pentru bagaje – avioane cu un număr total de locuri pentru pasageri de 20 sau mai mult

Tip de zbor	Masă standard a bagajelor
Intern	11 kg
În interiorul regiunii europene	13 kg
Intercontinental	15 kg
Toate celelalte	13 kg

(ii) pentru elicoptere, dacă numărul total de locuri pentru pasageri disponibil în elicopter este de 20 sau mai mult, valoarea standard a masei pentru bagajele înregistrate de 13 kg.

(f) Pentru aeronavele cu 19 locuri pentru pasageri sau mai puţin, masa reală a bagajelor înregistrate se stabilește:

1. prin cântărire; sau

2. prin calcul, pe baza unei declaraţii efectuate de fiecare pasager sau în numele acestuia. În cazul în care acest lucru nu este posibil din punct de vedere practic, se utilizează o masă standard minimă de 13 kg.

(g) Operatorul instituie proceduri care să permită pilotului comandant să determine masa combustibilului transportat folosind densitatea reală sau, în cazul în care aceasta nu este cunoscută, densitatea calculată după o metodă specificată în manualul de operaţiuni.

(h) Pilotul comandant se asigură că încărcarea:

1. aeronavei se efectuează sub supravegherea personalului calificat; și a

2. încărcăturii transportate se face în conformitate cu datele utilizate pentru calculul masei și centrajului aeronavei.

(i) Operatorul instituie proceduri care să permită pilotului comandant să respecte limitele structurale suplimentare, cum ar fi limitările de rezistenţă a podelei, sarcina maximă pe metru liniar, masa maximă pentru fiecare compartiment de marfă și limita maximă de locuri.

▼M1

(j) Operatorul trebuie să specifice, în manualul de operaţiuni, principiile și metodele folosite în procesul de încărcare și în sistemul de masă și centraj care îndeplinesc cerinţele de la literele (a)-(i). Acest sistem trebuie să acopere toate tipurile de operaţiuni avute în vedere.

NCC.POL.110 Datele și documentaţia referitoare la masă și centraj

(a) Operatorul trebuie să stabilească datele privind masa și centrajul și să întocmească documentaţia privind masa și centrajul înainte de fiecare zbor, specificând încărcătura și repartizarea acesteia, în așa fel încât limitele de masă și centraj ale aeronavei să nu fie depășite. Documentaţia privind masa și centrajul trebuie să conţină următoarele informaţii:

1. înmatricularea și tipul aeronavei;
2. numărul și data de identificare ale zborului, după caz;
3. numele pilotului comandant;
4. numele persoanei care a întocmit documentul;
5. masa operaţională a aeronavei goale și CG corespunzător al aeronavei;
6. masa combustibilului la decolare și masa combustibilului pentru zborul pe rută;
7. masa altor consumabile, în afară de cea a combustibilului, dacă este cazul;
8. componentele încărcăturii, inclusiv pasageri, bagaje, marfă și balast;
9. masa la decolare, masa la aterizare și masa fără combustibil;
10. poziţiile aplicabile ale CG al aeronavei; și
11. valorile de limită ale masei și CG.

(b) Atunci când datele și documentaţia privind masa și centrajul sunt generate de un sistem computerizat de masă și centraj, operatorul trebuie să verifice integritatea datelor rezultate.

(c) Dacă încărcarea aeronavei nu este supravegheată de pilotul comandant, persoana care supraveghează încărcarea aeronavei trebuie să confirme prin semnătură sau o metodă echivalentă faptul că încărcătura și repartizarea acesteia sunt în conformitate cu documentaţia privind masa și centrajul întocmită de pilotul comandant. Pilotul comandant își declară acceptul prin contrasemnare sau o metodă echivalentă.

(d) Operatorul trebuie să specifice proceduri pentru schimbări de ultim moment ale încărcăturii pentru a se asigura că:

1. orice schimbare de ultim moment apărută după finalizarea documentaţiei privind masa și centrajul este introdusă în documentele de planificare a zborului care cuprind documentaţia privind masa și centrajul;
2. este specificată limita maximă a numărului de pasageri sau a încărcăturii în cală care poate fi acceptată ca schimbare de ultim moment; și
3. în cazul în care se depășește această valoare maximă, se întocmește o nouă documentaţie privind masa și centrajul.

NCC.POL.111 Datele și documentaţia referitoare la masă și centraj – cerinţe mai puţin restrictive

Fără a aduce atingere dispoziţiilor de la NCC.POL.110 litera (a) punctul 5, nu este neapărat necesar ca poziţia CG să apară în documentaţia privind masa și centrajul, dacă repartizarea încărcăturii este conformă cu tabelul centrajului calculat în prealabil sau dacă se poate demonstra că, pentru operaţiunile planificate, se poate asigura un centraj corect, oricare ar fi încărcătura reală.

▼M1

NCC.POL.115 Performanţa – generalităţi

Pilotul comandant operează aeronava numai în cazul în care performanţa este suficientă pentru a se conforma reglementărilor aeronautice aplicabile și oricăror alte restricţii aplicabile zborului, spaţiului aerian sau aerodromurilor ori locurilor de operare utilizate, ţinând seama de precizia graficelor din orice diagrame și hărţi utilizate.

NCC.POL.120 Limitări privind masa la decolare – avioane

Operatorul se asigură că:

(a) masa avionului la începutul decolării nu depășește limitările de masă:

1. la decolare, după cum se prevede la NCC.POL.125;

2. în timpul zborului pe rută cu un motor inoperant (OEI), după cum se prevede la NCC.POL.130; și

3. la aterizare, după cum se prevede la NCC.POL.135;

ţinând cont de reducerile prevăzute de masă pe parcursul desfășurării zborului și de largarea combustibilului.

(b) masa la începutul decolării nu depășește niciodată masa maximă la decolare specificată în AFM pentru altitudinea barometrică corespunzătoare altitudinii aerodromului sau locului de operare, iar dacă se utilizează ca parametru pentru a determina masa maximă la decolare, pentru orice altă condiţie atmosferică locală; și

(c) masa estimată pentru ora preconizată de aterizare la aerodromul sau locul de operare prevăzut pentru aterizare sau la orice alt aerodrom de rezervă la destinaţie nu depășește niciodată masa maximă la aterizare specificată în AFM pentru altitudinea barometrică corespunzătoare altitudinii respectivelor aerodromuri sau locuri de operare, iar dacă se utilizează ca parametru pentru a determina masa maximă la aterizare, pentru orice altă condiţie atmosferică locală.

NCC.POL.125 Decolarea – avioane

(a) La determinarea masei maxime la decolare, pilotul comandant ţine seama de următoarele:

1. distanţa de decolare calculată nu trebuie să depășească distanţa de decolare disponibilă, cu o lungime a prelungirii degajate care să nu depășească jumătate din distanţa de rulare la decolare disponibilă;

2. distanţa de rulare la decolare calculată nu trebuie să depășească distanţa de rulare la decolare disponibilă;

3. se utilizează o singură valoare a V_1 în cazul decolării întrerupte sau continuate, în cazul în care în AFM se specifică o V_1; și

4. pe o pistă udă sau contaminată, masa la decolare nu trebuie să depășească masa permisă pentru decolarea de pe o pistă uscată în aceleași condiţii.

▼M4

(b) Cu excepţia unui avion echipat cu motoare turbopropulsoare, care are o masă maximă la decolare de maximum 5 700 kg, în cazul cedării unui motor în timpul decolării, pilotul comandant trebuie să se asigure că avionul are capacitatea:

1. de a întrerupe decolarea și de a se opri pe distanţa de accelerare-oprire disponibilă sau pe pista disponibilă; sau

▼M4

2. de a continua decolarea și de a depăși toate obstacolele de pe traiectoria de zbor cu o marjă adecvată până când avionul se află în poziția în care se conformează dispoziţiilor de la NCC.POL.130.

▼M1

NCC.POL.130 Zborul pe rută – un motor inoperant – avioane

Pilotul comandant se asigură că, în eventualitatea în care un motor devine inoperant în orice punct de-a lungul rutei, un avion multimotor are capacitatea de a continua zborul către un aerodrom sau loc de operare adecvat fără să zboare în niciun punct sub altitudinea minimă de trecere a obstacolelor.

NCC.POL.135 Aterizarea – avioane

Pilotul comandant se asigură că la orice aerodrom sau loc de operare, după depășirea tuturor obstacolelor de pe traiectoria de apropiere cu o marjă de siguranţă, avionul poate să aterizeze și să oprească sau, în cazul unui hidroavion, să ajungă la o viteză suficient de scăzută, pe distanţa de aterizare disponibilă. Se prevăd toleranţe pentru variaţii prevăzute în tehnicile de apropiere și de aterizare, în cazul în care nu s-au prevăzut astfel de toleranţe la programarea datelor de performanţă.

SUBPARTEA D

INSTRUMENTE, DATE ȘI ECHIPAMENTE

SECŢIUNEA 1

Avioane

NCC.IDE.A.100 Instrumente și echipamente – generalități

(a) Instrumentele și echipamentele obligatorii conform prezentei subpărţi trebuie să fie aprobate în conformitate cu cerinţele de navigabilitate aplicabile dacă sunt:

1. utilizate de echipajul de zbor pentru a controla traiectoria de zbor;

2. utilizate pentru a respecta NCC.IDE.A.245;

3. utilizate pentru a respecta NCC.IDE.A.250; sau

4. instalate în avion.

(b) Pentru următoarele elemente, atunci când sunt obligatorii conform prezentei subpărţi, nu este necesară aprobarea echipamentului:

1. siguranţe de rezervă;

2. lanterne autonome;

3. un mijloc precis de indicare a timpului;

4. suport pentru hărţi;

5. truse de prim ajutor;

6. echipamente de supravieţuire și de semnalizare;

7. ancoră plutitoare și echipamente pentru amarare; și

8. dispozitive de siguranţă pentru copii.

▼M15

(c) Instrumentele și echipamentele sau accesoriile care nu sunt impuse de prezenta anexă, precum și orice alte echipamente care nu sunt impuse de prezentul regulament, dar care sunt transportate la bord în timpul unui zbor respectă următoarele cerințe:

1. informațiile oferite de aceste instrumente, echipamente sau accesorii nu se folosesc de către membrii echipajului de zbor pentru a se conforma anexei II la Regulamentul (UE) 2018/1139 sau punctelor NCC.IDE.A.245 și NCC.IDE.A.250 din prezenta anexă;

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

▼M1

(d) Instrumentele și echipamentele trebuie să fie utilizabile rapid sau ușor accesibile din postul la care este așezat membrul echipajului de zbor care are nevoie să le utilizeze.

(e) Acele instrumente care sunt folosite de un membru al echipajului de zbor trebuie dispuse astfel încât să permită membrului echipajului de zbor să vadă rapid indicațiile de la postul său, cu devierea minimă posibilă a poziției și a direcției privirii adoptate în mod normal de acesta atunci când privește înainte, în sensul traiectoriei de zbor.

(f) Toate echipamentele de urgență obligatorii trebuie să fie ușor accesibile pentru utilizare imediată.

NCC.IDE.A.105 Echipamentul minim de zbor

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

(a) avionul este operat în conformitate cu lista echipamentului minim (MEL) a operatorului;

▼M15

(b) operatorul are aprobarea autorității competente de a opera avionul în limitele listei master a echipamentului minim („MMEL”) în conformitate cu anexa III punctul ORO.MLR.105 litera (j) sau

▼M1

(c) avionul dispune de o autorizație de zbor emisă în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile.

NCC.IDE.A.110 Siguranțe electrice de rezervă

Avioanele trebuie să fie echipate cu siguranțe electrice de rezervă, cu puterile nominale prevăzute pentru protecția integrală a circuitului, pentru înlocuirea acelor siguranțe a căror înlocuire este permisă în zbor.

NCC.IDE.A.115 Lumini de operare

Avioanele operate pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu:

(a) un sistem de lumini anticoliziune;

(b) lumini de navigație/poziție;

(c) lumină de aterizare;

(d) un sistem de lumini alimentat de la sistemul electric al avionului pentru asigurarea unei iluminări adecvate a tuturor instrumentelor și echipamentelor esențiale pentru operarea în siguranță a avionului;

(e) un sistem de lumini alimentat de la sistemul electric al avionului pentru asigurarea iluminării în toate compartimentele pentru pasageri;

(f) o lanternă autonomă pentru fiecare post de membru al echipajului; și

(g) lumini pentru a respecta reglementările internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, dacă avionul este exploatat ca hidroavion.

NCC.IDE.A.120 Operațiuni în condiții VFR – instrumente de zbor și de navigație și echipamente asociate

(a) Avioanele operate în condiții VFR pe timp de zi trebuie să fie echipate cu un mijloc de măsurare și afișare a următoarelor:

1. capul magnetic;

▼M1

2. timpul în ore, minute și secunde;

▼M15

3. altitudinea barometrică;

▼M1

4. viteza față de aer indicată;

5. glisada; și

6. numărul Mach, ori de câte ori limitările de viteză se exprimă cu ajutorul numărului Mach.

(b) Avioanele operate în condiții meteorologice de zbor la vedere (VMC) deasupra apei fără a vedea țărmul, în condiții VMC pe timp de noapte sau în condiții în care avionul nu poate fi menținut pe o traiectorie de zbor dorită fără a se recurge la unul sau mai multe instrumente suplimentare trebuie să fie echipate, în plus față de cele de la litera (a), cu:

1. un mijloc de măsurare și afișare a următoarelor:

(i) virajul și glisada;

(ii) atitudinea;

(iii) viteza verticală; și

(iv) direcția stabilizată;

2. un mijloc de indicare a momentului în care alimentarea cu energie electrică a instrumentelor giroscopice nu este corespunzătoare; și

3. un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase, din cauza condensului sau jivrajului, a sistemului de indicare a vitezei față de aer obligatoriu conform literei (a) punctul 4.

(c) În cazul în care sunt necesari doi piloți pentru operare, avioanele trebuie să fie echipate cu un mijloc separat suplimentar de afișare a următoarelor:

▼M15

1. altitudinea barometrică;

▼M1

2. viteza față de aer indicată;

3. glisada sau virajul și glisada, după caz;

4. atitudinea, dacă este cazul;

5. viteza verticală, dacă este cazul;

6. direcția stabilizată, dacă este cazul; și

7. numărul Mach, ori de câte ori limitările de viteză se exprimă cu ajutorul numărului Mach, dacă este cazul.

NCC.IDE.A.125 Operațiuni în condiții IFR – instrumente de zbor și de navigație și echipamente asociate

Avioanele operate în condiții IFR trebuie să fie echipate cu:

(a) un mijloc de măsurare și afișare a următoarelor:

1. capul magnetic;

2. timpul în ore, minute și secunde;

▼M15

3. altitudinea barometrică;

▼M1

4. viteza față de aer indicată;

5. viteza verticală;

6. virajul și glisada;

▼M1

7. atitudinea;

8. direcţia stabilizată;

9. temperatura aerului exterior; și

10. numărul Mach, ori de câte ori limitările de viteză se exprimă cu ajutorul numărului Mach;

(b) un mijloc de indicare a momentului în care alimentarea cu energie electrică a instrumentelor giroscopice nu este corespunzătoare;

(c) în cazul în care sunt necesari doi piloți pentru operare, un mijloc separat suplimentar de afișare pentru al doilea pilot pentru:

▼M15

1. altitudinea barometrică;

▼M1

2. viteza față de aer indicată;

3. viteza verticală;

4. virajul și glisada;

5. atitudinea;

6. direcţia stabilizată; și

7. numărul Mach, ori de câte ori limitările de viteză se exprimă cu ajutorul numărului Mach, dacă este cazul;

(d) un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase, din cauza condensului sau jivrajului, a sistemelor de indicare a vitezei față de aer obligatorii conform literei (a) punctul 4 și literei (c) punctul 2;

(e) o sursă alternativă de presiune statică;

(f) un suport pentru hărți într-o poziție ușor de citit, care poate fi iluminat pentru operaţiuni pe timp de noapte;

(g) un mijloc de rezervă independent de măsurare și afișare a altitudinii; și

▼M15

(h) o sursă de alimentare de urgență cu energie electrică, separată de generatorul electric principal, pentru operarea și iluminarea unui sistem de indicare a atitudinii timp de minimum 30 de minute. Sursa de alimentare de urgență intră în funcțiune în mod automat după defectarea totală a generatorului electric principal, iar pe instrument sau pe panoul de instrumente trebuie să se semnaleze în mod clar faptul că indicatorul de atitudine funcționează pe baza sursei de alimentare de urgență.

▼M1

NCC.IDE.A.130 Echipamente suplimentare pentru operaţiuni în condiții IFR cu un singur pilot

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

NCC.IDE.A.135 Sistemul de avertizare și de informare asupra configurației terenului (TAWS)

Avioanele cu motor cu turbină cu o masă maximă certificată la decolare (MCTOM) de peste 5 700 kg sau cu o configurație maximă operațională a locurilor pentru pasageri (MOPSC) de peste nouă locuri trebuie să fie echipate cu un TAWS care îndeplinește cerințele necesare pentru:

(a) echipamente de clasă A, așa cum se specifică într-un standard admisibil, în cazul avioanelor pentru care certificatul individual de navigabilitate (CofA) a fost eliberat prima dată după 1 ianuarie 2011; sau

(b) echipamente de clasă B, așa cum se specifică într-un standard admisibil, în cazul avioanelor pentru care CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2011 sau înainte de această dată.

▼M1

NCC.IDE.A.140 Sistemul de evitare a coliziunii în zbor (ACAS)

Cu excepția cazului în care Regulamentul (UE) nr. 1332/2011 prevede altfel, avioanele echipate cu motor cu turbină cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg sau cu o MOPSC de peste 19 locuri trebuie să fie echipate cu ACAS II.

NCC.IDE.A.145 Echipamentul radar meteorologic la bord

Următoarele tipuri de avioane trebuie să fie echipate cu echipament radar meteorologic la bord dacă sunt operate pe timp de noapte sau în condiții IMC în zone în care sunt probabile, de-a lungul rutei, furtuni sau alte condiții meteorologice potențial periculoase considerate detectabile cu ajutorul unui echipament radar meteorologic la bord:

(a) avioane presurizate;

(b) avioane nepresurizate cu o MCTOM de peste 5 700 kg; și

(c) avioane nepresurizate cu o MOPSC de peste nouă locuri.

NCC.IDE.A.150 Echipamente suplimentare pentru operațiuni în condiții de jivraj pe timp de noapte

(a) Avioanele operate în condiții probabile sau certe de jivraj pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu un mijloc de iluminare sau de detectare a jivrajului.

(b) Tipul de mijloc de iluminare a jivrajului utilizat trebuie să nu producă orbirea sau reflexia, ceea ce ar împiedica membrii echipajului de zbor să își îndeplinească sarcinile.

NCC.IDE.A.155 Sistemul interfon al echipajului de zbor

Avioanele operate de un echipaj de zbor format din mai mult de un membru trebuie să fie echipate cu un sistem interfon pentru echipajul de zbor, care să includă căști și microfoane destinate utilizării de către toți membrii echipajului de zbor.

NCC.IDE.A.160 Înregistratorul de voce din carlingă

(a) Următoarele tipuri de avioane trebuie să fie echipate cu un CVR:

1. avioanele cu o MCTOM de peste 27 000 kg al căror CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată; și

2. avioanele cu o MCTOM de peste 2 250 kg:

(i) certificate pentru a fi operate cu un echipaj minim format din cel puțin doi piloți;

(ii) echipate cu unul sau mai multe motoare turboreactoare sau cu mai mult de un motor turbopropulsor; și

(iii) al căror certificat de tip a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată.

▼M8

(b) CVR trebuie să aibă capacitatea de a păstra datele înregistrate cel puțin în timpul:

▼M18

1. cele 25 de ore anterioare, pentru avioanele cu o MCTOM mai mare de 27 000 kg al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat pentru prima oară la 1 ianuarie 2022 sau după această dată sau

▼M8

2. ultimele 2 ore în toate celelalte cazuri.

▼M1

(c) CVR înregistrează în raport cu o scală de timp:

1. comunicaţiile vocale transmise din sau recepţionate în compartimentul echipajului de zbor prin radio;

2. comunicaţiile vocale ale membrilor echipajului de zbor cu ajutorul sistemului interfon și al sistemului de adresare către pasageri, dacă este instalat;

3. mediul sonor din compartimentul echipajului de zbor, incluzând, fără întrerupere, semnalele audio recepţionate de la fiecare microfon de cască și de mască în uz; și

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

(d) CVR trebuie să înceapă automat să înregistreze înainte ca avionul să înceapă deplasarea prin mijloace proprii și să continue înregistrarea până la încheierea zborului, când avionul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.

(e) În plus faţă de litera (d), în funcţie de disponibilitatea energiei electrice, CVR trebuie să înceapă să înregistreze cât mai devreme posibil în timpul verificărilor din carlingă efectuate înainte de pornirea motoarelor la începutul zborului, până la verificările din carlingă efectuate imediat după oprirea motoarelor la sfârșitul zborului.

▼M8

(f) Dacă CVR nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Până la 1 ianuarie 2020 cel târziu, acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă CVR este detașabil, el dispune de un transmiţător automat de localizare de urgenţă.

▼M1

NCC.IDE.A.165 Înregistratorul de date de zbor

(a) Avioanele cu o MCTOM de peste 5 700 kg al căror CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată trebuie să fie echipate cu un FDR care utilizează o metodă digitală de înregistrare și stocare a datelor și pentru care este disponibilă o metodă de extragere rapidă a datelor din mediul de stocare.

(b) FDR trebuie să înregistreze parametrii necesari pentru determinarea cu acurateţe a traiectoriei de zbor, vitezei, atitudinii, puterii motorului, configuraţiei și funcţionării avionului și să aibă capacitatea de a păstra cel puţin datele înregistrate în timpul ultimelor 25 de ore.

(c) Datele se obţin de la sursele avionului care permit corelarea cu acurateţe cu informaţiile afișate pentru echipajul de zbor.

(d) FDR trebuie să înceapă automat să înregistreze datele înainte ca avionul să se poată deplasa prin mijloace proprii și să se oprească automat după ce avionul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.

▼M8

(e) Dacă FDR nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Până la 1 ianuarie 2020 cel târziu, acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă FDR este detașabil, el dispune de un transmiţător automat de localizare de urgenţă.

▼M1

NCC.IDE.A.170 Înregistrarea transmisiunilor prin legături de date

(a) Avioanele al căror CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată, care au capacitatea de a utiliza comunicațiile prin legături de date și pentru care este obligatorie echiparea cu un CVR trebuie să înregistreze pe un înregistrator, dacă este cazul:

1. mesajele comunicărilor prin legături de date referitoare la comunicările ATS adresate către și dinspre avion, inclusiv mesajele aplicabile următoarelor aplicații:

(i) inițierea de transmisiuni prin legături de date;

(ii) comunicarea controlor-pilot;

(iii) supraveghere specifică;

(iv) transmiterea de informații referitoare la zbor;

(v) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, supravegherea semnalului de la aeronavă;

(vi) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, datele privind controlul operațional al aeronavei; și

(vii) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, graficele;

2. informații care permit corelarea cu orice înregistrări asociate referitoare la comunicările prin legături de date și păstrate separat de avion; și

3. informații privind ora și prioritatea mesajelor comunicărilor prin legături de date, având în vedere arhitectura sistemului.

(b) Înregistratorul trebuie să utilizeze o metodă digitală de înregistrare și stocare a datelor și informațiilor și o metodă de extragere rapidă a acestor date. Metoda de înregistrare trebuie să permită realizarea unei corespondențe între aceste date și datele înregistrate la sol.

(c) Înregistratorul trebuie să aibă capacitatea de a reține date înregistrate pentru cel puțin aceeași perioadă prevăzută în cazul CVR la NCC.IDE.A.160.

▼M8

(d) Dacă înregistratorul nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Până la 1 ianuarie 2020 cel târziu, acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă înregistratorul este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.

▼M1

(e) Cerințele aplicabile pentru pornirea și oprirea funcționării înregistratorului sunt aceleași cu cerințele aplicabile pentru pornirea și oprirea funcționării CVR cuprinse la NCC.IDE.A.160 literele (d) și (e).

NCC.IDE.A.175 Înregistratorul combinat format dintr-un înregistrator de date de zbor și un înregistrator de voce din carlingă

Conformitatea cu cerințele privind CVR și FDR se poate obține prin intermediul:

(a) unui înregistrator combinat format dintr-un înregistrator de date de zbor și un înregistrator de voce din carlingă, dacă avionul trebuie să fie echipat cu un CVR sau un FDR; sau

(b) a două înregistratoare combinate formate dintr-un înregistrator de date de zbor și un înregistrator de voce din carlingă, dacă avionul trebuie să fie echipat cu un CVR și un FDR.

▼M1

NCC.IDE.A.180 Scaune, centuri de siguranţă ale scaunelor, sisteme de reţinere și dispozitive de siguranţă pentru copii

(a) Avioanele trebuie să fie echipate cu:

1. un scaun sau o cușetă pentru fiecare persoană de la bord care are vârsta de cel puţin 24 de luni;

2. o centură de siguranţă pentru fiecare scaun pentru pasageri și hamuri de siguranţă pentru fiecare cușetă;

3. un dispozitiv de siguranţă pentru copii (CRD) pentru fiecare persoană de la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni;

4. o centură de siguranţă cu sistem de reţinere a părţii superioare a trunchiului incluzând un dispozitiv care va reţine automat trunchiul ocupantului în cazul decelerării rapide:

   (i) pentru fiecare scaun pentru echipajul de zbor și pentru orice scaun situat lângă scaunul pilotului; și

   (ii) pentru fiecare scaun pentru observatori aflat în compartimentul echipajului de zbor; și

5. o centură de siguranţă cu sistem de reţinere a părţii superioare a trunchiului pentru scaunele prevăzute pentru numărul minim necesar de membri ai echipajului de cabină, în cazul avioanelor al căror CofA individual a fost eliberat pentru prima dată după 31 decembrie 1980.

▼M15

(b) o centură de siguranţă cu sistem de reţinere a părţii superioare a trunchiului trebuie să aibă:

1. un singur punct de decuplare;

2. pentru scaunele prevăzute pentru numărul minim necesar de membri ai echipajului de cabină, două chingi peste umăr și o centură de siguranţă care pot fi folosite independent;

3. pentru scaunele membrilor echipajului de zbor și pentru orice scaun situat lângă un scaun de pilot, oricare dintre următoarele:

   (i) două chingi peste umăr și o centură de siguranţă care pot fi folosite independent;

   (ii) o chingă diagonală peste umăr și o centură de siguranţă care pot fi folosite independent pentru următoarele tipuri de avioane:

      A. avioanele cu o MCTOM de 5 700 kg sau mai mică și cu o MOPSC de maximum nouă locuri care sunt conforme cu condiţiile dinamice de aterizare de urgenţă definite în specificaţia de certificare aplicabilă;

      B. avioanele cu o MCTOM de 5 700 kg sau mai mică și cu o MOPSC de maximum nouă locuri care nu sunt conforme cu condiţiile dinamice de aterizare de urgenţă definite în specificaţia de certificare aplicabilă și care dispun de un certificat de navigabilitate individual obţinut înainte de 25 august 2016.

▼M1

NCC.IDE.A.185 Indicatoarele de cuplare a centurilor de siguranţă și de interzicere a fumatului

Avioanele în care nu sunt vizibile toate scaunele pentru pasageri de pe scaunul (scaunele) echipajului de zbor trebuie să fie echipate cu un mijloc care să indice tuturor pasagerilor și echipajului de cabină când trebuie să își cupleze centurile de siguranţă și când fumatul nu este permis.

▼M1

NCC.IDE.A.190 Trusa de prim ajutor

(a) Avioanele trebuie să fie echipate cu truse de prim ajutor, în conformitate cu tabelul 1.

Tabelul 1

Numărul truselor de prim ajutor necesare

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

(b) Trusele de prim ajutor trebuie să fie:

1. ușor accesibile pentru folosire; și

2. menţinute în termenul de valabilitate.

NCC.IDE.A.195 Oxigen suplimentar – avioane presurizate

(a) Avioanele presurizate operate la altitudini de zbor la care alimentarea cu oxigen este necesară în conformitate cu litera (b) trebuie să fie dotate cu echipamente specifice capabile să stocheze și să distribuie rezerva de oxigen necesară.

(b) Avioanele presurizate operate peste altitudinile de zbor la care altitudinea barometrică în compartimentele pentru pasageri depășește 10 000 ft trebuie să transporte oxigen pentru respiraţie suficient pentru a alimenta:

1. toţi membrii echipajului și:

(i) 100 % din pasageri, pentru orice perioadă în care altitudinea barometrică în cabină depășește 15 000 ft, însă în niciun caz pentru mai puţin de 10 minute;

(ii) cel puţin 30 % din pasageri, pentru orice perioadă în care, în eventualitatea depresurizării și ţinând seama de circumstanţele de zbor, altitudinea barometrică în compartimentul pentru pasageri se va situa între 14 000 ft și 15 000 ft; și

(iii) cel puţin 10 % din pasageri, pentru orice perioadă mai mare de 30 de minute în care altitudinea barometrică în compartimentul pentru pasageri se va situa între 10 000 ft și 14 000 ft;

2. toţi ocupanţii compartimentului pentru pasageri, timp de cel puţin 10 minute, în cazul avioanelor operate la altitudini barometrice de peste 25 000 ft sau operate sub această altitudine, dar în condiţii care nu le permit să coboare în patru minute în condiţii de siguranţă la o altitudine barometrică de 13 000 ft.

(c) Avioanele presurizate operate la altitudini de zbor mai mari de 25 000 ft trebuie să fie echipate suplimentar cu:

1. un dispozitiv care să avertizeze echipajul de zbor în cazul oricărei depresurizări; și

2. măști cu fixare rapidă pentru membrii echipajului de zbor.

▼M1

NCC.IDE.A.200 Oxigen suplimentar – avioane nepresurizate

(a) Avioanele nepresurizate operate la altitudini de zbor la care alimentarea cu oxigen este necesară în conformitate cu litera (b) trebuie să fie dotate cu echipamente specifice capabile să stocheze și să distribuie rezerva de oxigen necesară.

(b) Avioanele nepresurizate operate peste altitudinile de zbor la care altitudinea barometrică în compartimentele pentru pasageri depășește 10 000 ft trebuie să transporte oxigen pentru respirație suficient pentru a alimenta:

1. toți membrii echipajului și cel puțin 10 % din pasageri, pentru orice perioadă mai mare de 30 de minute în care altitudinea barometrică în compartimentul pentru pasageri se va situa între 10 000 ft și 13 000 ft; și

2. toți membrii echipajului și pasagerii, pentru orice perioadă în care altitudinea barometrică în compartimentele pentru pasageri se va situa peste 13 000 ft.

NCC.IDE.A.205 Stingătoare de incendiu manuale

(a) Avioanele trebuie să fie echipate cu cel puțin un stingător de incendiu manual:

1. în compartimentul echipajului de zbor; și

2. în fiecare compartiment pentru pasageri care este separat de compartimentul echipajului de zbor, cu excepția cazului în care compartimentul este ușor accesibil pentru echipajul de zbor.

(b) Tipul și cantitatea agentului de stingere pentru stingătoarele de incendiu obligatorii trebuie să fie adecvate tipurilor de incendii care ar putea să se producă în compartimentul în care este destinat a fi utilizat stingătorul, iar pentru compartimentele ocupate de persoane, trebuie să reducă riscul de acumulare a gazelor toxice.

NCC.IDE.A.206 Topoare de siguranță și rângi

(a) Avioanele cu o MCTOM de peste 5 700 kg sau cu o MOPSC de peste nouă locuri trebuie să fie echipate cu cel puțin un topor de siguranță sau o rangă în compartimentul echipajului de zbor.

(b) În cazul avioanelor cu o MOPSC de peste 200 de locuri, un topor de siguranță sau o rangă suplimentară trebuie amplasată în bucătăria aflată cel mai în spate sau lângă aceasta.

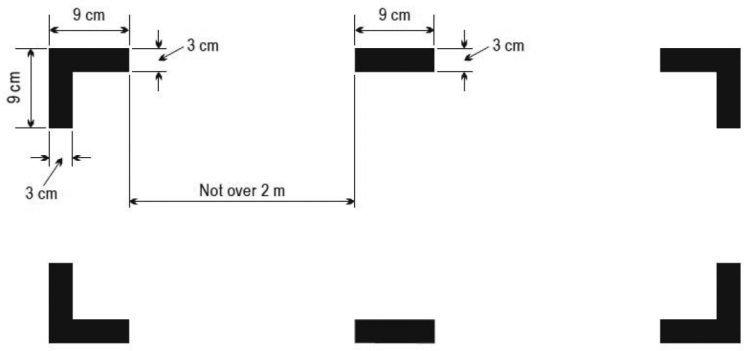
(c) Topoarele de siguranță și rângile amplasate în compartimentul pentru pasageri nu trebuie să fie vizibile acestora.

NCC.IDE.A.210 Marcarea punctelor de spargere

Dacă pe avion sunt marcate zone ale fuzelajului adecvate pentru spargere de către echipele de salvare în caz de urgență, aceste zone trebuie să fie marcate după cum se indică în figura 1.

Figura 1

Marcarea punctelor de spargere



▼M1

NCC.IDE.A.215 Emiţător pentru localizare în caz de urgenţă (ELT)

▼M8

(a) Avioanele trebuie să fie echipate cu:

(1) un ELT de orice tip sau localizarea unei aeronave trebuie să îndeplinească cerinţele din anexa IV (partea CAT), CAT.GEN.MPA. 210, la Regulamentul (UE) nr. 965/2012, dacă certificatul individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată la 1 iulie 2008 sau înainte de această dată;

(2) un ELT automat sau localizarea unei aeronave trebuie să îndeplinească cerinţele din anexa IV (partea CAT), CAT.GEN.MPA. 210, la Regulamentul (UE) nr. 965/2012, dacă certificatul individual de navigabilitate a fost eliberat după 1 iulie 2008;

▼M1

(b) Un ELT de orice tip trebuie să aibă capacitatea de a transmite simultan pe frecvenţele de 121,5 MHz și 406 MHz.

NCC.IDE.A.220 Zborul deasupra apei

(a) Următoarele avioane trebuie să fie echipate cu câte o vestă de salvare pentru fiecare persoană de la bord sau cu un dispozitiv individual de flotabilitate echivalent pentru fiecare persoană de la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni, depozitat(ă) într-o poziţie în care să fie uşor accesibil(ă) de pe scaunul sau din cuşeta persoanei căreia îi este destinat(ă):

1. avioanele terestre operate deasupra apei la o distanţă de peste 50 MN de uscat sau care decolează sau aterizează pe un aerodrom sau un loc de operare unde, în opinia pilotului comandant, traiectoria de decolare sau de apropiere este dispusă deasupra apei în așa fel încât ar exista probabilitatea unei amerizări de urgenţă; și

2. hidroavioanele operate deasupra apei.

(b) Fiecare vestă de salvare sau dispozitiv individual de flotabilitate echivalent trebuie să fie echipat(ă) cu un mijloc de iluminare electrică pentru a facilita localizarea persoanelor.

(c) Hidroavioanele operate deasupra apei trebuie să fie echipate cu:

1. o ancoră plutitoare sau un alt echipament necesar pentru a facilita amararea, ancorarea sau manevrarea avionului pe apă, adecvat(ă) mărimii, greutăţii și caracteristicilor sale de manevrare; și

2. echipamente pentru producerea semnalelor sonore prevăzute în reglementările internaţionale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, după caz.

(d) Pilotul comandant al unui avion operat la o distanţă faţă de uscat, unde este posibilă o aterizare de urgenţă, mai mare decât cea corespunzătoare unui timp de zbor de 30 de minute la viteza normală de croazieră sau 50 MN, luându-se în considerare valoarea mai mică, trebuie să determine riscurile pentru supravieţuirea ocupanţilor avionului în eventualitatea unei amerizări de urgenţă, pe baza cărora decide transportul de:

1. echipamente pentru a produce semnalele de ajutor;

2. suficiente plute de salvare pentru a transporta toţi pasagerii de la bord, depozitate astfel încât să fie disponibile pentru utilizare imediată în caz de urgenţă; și

3. echipamente de salvare care asigură mijloace de susţinere a vieţii, adecvate zborului care urmează a fi efectuat.

▼M1

NCC.IDE.A.230 Echipamente de supraviețuire

(a) Avioanele operate peste zone în care operațiunile de căutare și salvare ar fi deosebit de dificile trebuie să fie echipate cu:

1. echipamente de semnalizare pentru a produce semnale de ajutor;

2. cel puțin un ELT de supraviețuire [ELT(S)]; și

3. echipamente suplimentare de supraviețuire pentru ruta pe care urmează să se zboare, luând în considerare numărul persoanelor de la bord.

(b) Nu este nevoie să se transporte echipamentele suplimentare de supraviețuire specificate la litera (a) punctul 3 atunci când avionul:

1. rămâne, față de o zonă în care operațiunile de căutare și salvare nu sunt deosebit de dificile, la o distanță echivalentă cu:

(i) 120 de minute de zbor la viteza de croazieră cu un motor inoperant (OEI) pentru avioanele care au capacitatea de a continua zborul către un aerodrom cu motorul (motoarele) critic(e) devenit(e) inoperant(e) în orice punct de-a lungul rutei sau al devierilor planificate; sau

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

2. rămâne la o distanță care nu este mai mare decât cea corespunzătoare unui timp de zbor de 90 de minute la viteza de croazieră față de o zonă adecvată pentru efectuarea unei aterizări de urgență, pentru avioanele certificate conform standardului de navigabilitate aplicabil.

NCC.IDE.A.240 Cască

(a) Avioanele trebuie să fie echipate cu o cască cu microfon sau cu un dispozitiv echivalent pentru fiecare membru al echipajului de zbor, la postul acestuia din compartimentul echipajului de zbor.

(b) Avioanele operate în condiții IFR sau pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu un buton de transmisie pe comanda manuală a tangajului și ruliului pentru fiecare membru al echipajului de zbor necesar.

NCC.IDE.A.245 Echipament de radiocomunicații

(a) Avioanele operate în condiții IFR sau pe timp de noapte, sau atunci când acest lucru este impus de cerințele spațiului aerian aplicabil, trebuie să fie echipate cu un echipament de radiocomunicații care, în condițiile normale de propagare a undelor radio, să aibă capacitatea:

1. de a realiza comunicația bidirecțională în scopul controlului de aerodrom;

2. de a recepționa informații meteorologice în orice moment în timpul zborului;

3. de a realiza comunicația bidirecțională în orice moment în timpul zborului cu stațiile aeronautice și pe frecvențele prevăzute de autoritatea competentă; și

4. de a asigura comunicații pe frecvența aeronautică de urgență 121,5 MHz.

(b) Atunci când este necesară mai mult de o unitate de echipament de comunicații, fiecare unitate trebuie să fie independentă față de cealaltă sau celelalte, astfel încât o defecțiune a uneia să nu provoace defectarea alteia.

▼M1

NCC.IDE.A.250 Echipamente de navigaţie

(a) Avioanele trebuie să fie echipate cu echipamente de navigaţie care să le permită să acţioneze în conformitate cu:

1. planul de zbor ATS, dacă este cazul; și

2. cerinţele spaţiului aerian aplicabil.

(b) Avioanele trebuie să dispună de suficiente echipamente de navigaţie pentru a se asigura că, în eventualitatea defectării unui element al echipamentului în orice etapă a zborului, restul echipamentului permite navigarea în siguranţă în conformitate cu litera (a) sau executarea în siguranţă a unei acţiuni de urgenţă corespunzătoare.

(c) Avioanele care efectuează zboruri pentru care se prevede aterizarea în condiţii IMC trebuie să fie dotate cu un echipament corespunzător care poate asigura ghidajul spre un punct de la care poate fi efectuată aterizarea după repere vizuale. Acest echipament trebuie să aibă capacitatea de a oferi o astfel de orientare pentru fiecare aerodrom la care se are în vedere aterizarea în condiţii IMC și pentru orice aerodromuri de rezervă desemnate.

▼M9

(d) Pentru operaţiunile PBN, aeronava trebuie să îndeplinească cerinţele de certificare a navigabilităţii pentru specificaţia de navigaţie corespunzătoare.

▼M15

(e) Avioanele trebuie să fie echipate cu echipamente de supraveghere conform cerinţelor spaţiului aerian aplicabil.

▼M1

NCC.IDE.A.255 Transponder

Avioanele trebuie să fie echipate cu un transponder radar secundar de supraveghere (SSR) care raportează altitudinea barometrică și cu orice altă funcţie de transponder SSR necesară pentru ruta de zbor.

▼M9

NCC.IDE.A.260 Gestionarea bazelor de date aeronautice

(a) Bazele de date aeronautice utilizate în cadrul aplicaţiilor sistemelor de aeronavă certificate respectă cerinţele de calitate a datelor care sunt adecvate pentru utilizarea prevăzută a datelor.

(b) Operatorul trebuie să asigure distribuirea și introducerea în timp util a unor baze de date aeronautice actuale și nemodificate în toate aeronavele cărora le sunt necesare.

(c) În pofida oricăror alte cerinţe de raportare a evenimentelor, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) nr. 376/2014, operatorul raportează furnizorului bazei de date cazurile de date eronate, inconsecvente sau lipsă despre care s-ar putea preconiza în mod rezonabil că ar constitui un pericol pentru zbor.

În astfel de cazuri, operatorul informează echipajul de zbor și pe ceilalţi membri ai personalului vizaţi și se asigură că datele afectate nu sunt utilizate.

▼M1

SECŢIUNEA 2

Elicoptere

NCC.IDE.H.100 Instrumente și echipamente – generalităţi

(a) Instrumentele și echipamentele obligatorii conform prezentei subpărţi trebuie să fie aprobate în conformitate cu cerinţele de navigabilitate aplicabile dacă sunt:

1. utilizate de echipajul de zbor pentru a controla traiectoria de zbor;

▼M1

2. utilizate pentru a respecta NCC.IDE.H.245;

3. utilizate pentru a respecta NCC.IDE.H.250; sau

4. instalate în elicopter.

(b) Pentru următoarele elemente, atunci când sunt obligatorii conform prezentei subpărți, nu este necesară aprobarea echipamentului:

1. lanterne autonome;

2. un mijloc precis de indicare a timpului;

3. suport pentru hărți;

4. trusă de prim ajutor;

5. echipamente de supraviețuire și de semnalizare;

6. ancoră plutitoare și echipamente pentru amarare; și

7. dispozitive de siguranță pentru copii.

▼M15

(c) Instrumentele și echipamentele sau accesoriile care nu sunt impuse de prezenta anexă, precum și orice alte echipamente care nu sunt impuse de prezentul regulament, dar care sunt transportate la bord în timpul unui zbor respectă următoarele cerințe:

1. informațiile oferite de aceste instrumente, echipamente sau accesorii nu se folosesc de către membrii echipajului de zbor pentru a se conforma anexei II la Regulamentul (UE) 2018/1139 sau punctelor NCC.IDE.H.245 și NCC.IDE.H.250 din prezenta anexă;

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

▼M1

(d) Instrumentele și echipamentele trebuie să fie utilizabile rapid sau ușor accesibile din postul la care este așezat membrul echipajului de zbor care are nevoie să le utilizeze.

(e) Acele instrumente care sunt folosite de un membru al echipajului de zbor trebuie dispuse astfel încât să permită membrului echipajului de zbor să vadă rapid indicațiile de la postul său, cu devierea minimă posibilă a poziției și a direcției privirii adoptate în mod normal de acesta atunci când privește înainte, în sensul traiectoriei de zbor.

(f) Toate echipamentele de urgență obligatorii trebuie să fie ușor accesibile pentru utilizare imediată.

NCC.IDE.H.105 Echipamentul minim de zbor

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

(a) elicopterul se operează în conformitate cu lista echipamentului minim (MEL) a operatorului;

▼M15

(b) operatorul are aprobarea autorității competente de a opera elicopterul în limitele listei master a echipamentului minim („MMEL”) în conformitate cu anexa III punctul ORO.MLR.105 litera (j) sau

▼M1

(c) elicopterul dispune de o autorizație de zbor emisă în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile.

▼M1

NCC.IDE.H.115 Lumini de operare

Elicopterele operate pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu:

(a) un sistem de lumini anticoliziune;

(b) lumini de navigaţie/poziţie;

(c) lumină de aterizare;

(d) un sistem de lumini alimentat de la sistemul electric al elicopterului pentru asigurarea unei iluminări adecvate a tuturor instrumentelor și echipamentelor esențiale pentru operarea în siguranță a elicopterului;

(e) un sistem de lumini alimentat de la sistemul electric al elicopterului pentru asigurarea iluminării în toate compartimentele pentru pasageri;

(f) o lanternă autonomă pentru fiecare post de membru al echipajului; și

(g) lumini pentru a respecta reglementările internaţionale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, dacă elicopterul este amfibiu.

NCC.IDE.H.120 Operaţiuni în condiţii VFR – instrumente de zbor și de navigaţie și echipamente asociate

(a) Elicopterele operate în condiţii VFR pe timp de zi trebuie să fie echipate cu un mijloc de măsurare și afișare a următoarelor:

1. capul magnetic;

2. timpul în ore, minute și secunde;

▼M15

3. altitudinea barometrică;

▼M1

4. viteza față de aer indicată; și

5. glisada.

(b) Elicopterele operate în condiţii VMC deasupra apei fără a vedea uscatul sau în condiţii VMC pe timp de noapte sau atunci când vizibilitatea este mai mică de 1 500 m sau în condiţii în care elicopterul nu poate fi menţinut pe o traiectorie de zbor dorită fără a se recurge la unul sau mai multe instrumente suplimentare trebuie să fie echipate, în plus faţă de cele de la litera (a), cu:

1. un mijloc de măsurare și afișare a următoarelor:

(i) atitudinea;

(ii) viteza verticală; și

(iii) direcţia stabilizată;

2. un mijloc de indicare a momentului în care alimentarea cu energie electrică a instrumentelor giroscopice nu este corespunzătoare; și

3. un mijloc de prevenire a funcţionării defectuoase, din cauza condensului sau jivrajului, a sistemului de indicare a vitezei față de aer obligatoriu conform literei (a) punctul 4.

(c) În cazul în care sunt necesari doi piloți pentru operare, elicopterele trebuie să fie echipate cu un mijloc separat suplimentar de afișare a următoarelor:

▼M15

1. altitudinea barometrică;

▼M1

2. viteza față de aer indicată;

3. glisada;

4. atitudinea, dacă este cazul;

5. viteza verticală, dacă este cazul; și

6. direcţia stabilizată, dacă este cazul.

NCC.IDE.H.125 Operaţiuni în condiţii IFR – instrumente de zbor și de navigaţie și echipamente asociate

Elicopterele operate în condiţii IFR trebuie să fie echipate cu:

(a) un mijloc de măsurare și afișare a următoarelor:

1. capul magnetic;

2. timpul în ore, minute și secunde;

▼M15

3. altitudinea barometrică;

▼M1

4. viteza față de aer indicată;

5. viteza verticală;

6. glisada;

7. atitudinea;

8. direcţia stabilizată; și

9. temperatura aerului exterior;

(b) un mijloc de indicare a momentului în care alimentarea cu energie electrică a instrumentelor giroscopice nu este corespunzătoare;

(c) în cazul în care sunt necesari doi piloți pentru operare, un mijloc separat suplimentar de afișare a următoarelor:

▼M15

1. altitudinea barometrică;

▼M1

2. viteza față de aer indicată;

3. viteza verticală;

4. glisada;

5. atitudinea; și

6. direcţia stabilizată;

(d) un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase, din cauza condensului sau jivrajului, a sistemelor de indicare a vitezei față de aer obligatorii conform literei (a) punctul 4 și literei (c) punctul 2;

(e) o sursă alternativă de presiune statică;

(f) un suport pentru hărți într-o poziție ușor de citit, care poate fi iluminat pentru operaţiuni pe timp de noapte; și

(g) un mijloc suplimentar de măsurare și afișare a atitudinii, ca instrument de rezervă.

▼M1

NCC.IDE.H.130 Echipamente suplimentare pentru operațiuni în condiții IFR cu un singur pilot

Elicopterele operate în condiții IFR cu un singur pilot trebuie să fie echipate cu un pilot automat care să dispună cel puțin de modurile de menținere a altitudinii și a capului-compas.

NCC.IDE.H.145 Echipamentul radar meteorologic la bord

Elicopterele cu o MOPSC de peste nouă locuri operate în condiții IFR sau pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu un echipament radar meteorologic la bord atunci când buletinele meteorologice curente indică faptul că sunt probabile, de-a lungul rutei, furtuni sau alte condiții meteorologice potențial periculoase considerate detectabile cu ajutorul unui echipament radar meteorologic la bord.

NCC.IDE.H.150 Echipamente suplimentare pentru operațiuni în condiții de jivraj pe timp de noapte

(a) Elicopterele operate în condiții probabile sau certe de jivraj pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu un mijloc de iluminare sau de detectare a jivrajului.

(b) Tipul de mijloc de iluminare a jivrajului utilizat trebuie să nu producă orbirea sau reflexia, ceea ce ar împiedica membrii echipajului de zbor să își îndeplinească sarcinile.

NCC.IDE.H.155 Sistemul interfon al echipajului de zbor

Elicopterele operate de un echipaj de zbor format din mai mult de un membru trebuie să fie echipate cu un sistem interfon pentru echipajul de zbor, care să includă căști și microfoane destinate utilizării de către toți membrii echipajului de zbor.

NCC.IDE.H.160 Înregistratorul de voce din carlingă

(a) Elicopterele cu o MCTOM de peste 7 000 kg al căror CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată trebuie să fie echipate cu un CVR.

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

(c) CVR înregistrează în raport cu o scală de timp:

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

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

3. mediul sonor din carlingă, incluzând, fără întrerupere, semnalele audio recepționate de la fiecare microfon al echipajului; și

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

(d) CVR trebuie să înceapă automat să înregistreze înainte ca elicopterul să înceapă deplasarea prin mijloace proprii și să continue înregistrarea până la încheierea zborului, când elicopterul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.

(e) În plus față de litera (d), în funcție de disponibilitatea energiei electrice, CVR trebuie să înceapă să înregistreze cât mai devreme posibil în timpul verificărilor din carlingă efectuate înainte de pornirea motoarelor la începutul zborului, până la verificările din carlingă efectuate imediat după oprirea motoarelor la sfârșitul zborului.

▼M8

(f) Dacă CVR nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Până la 1 ianuarie 2020 cel târziu, acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă CVR este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.

▼M1

NCC.IDE.H.165 Înregistratorul de date de zbor

(a) Elicopterele cu o MCTOM de peste 3 175 kg al căror CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată trebuie să fie echipate cu un FDR care utilizează o metodă digitală de înregistrare și stocare a datelor și pentru care este disponibilă o metodă de extragere rapidă a datelor din mediul de stocare.

(b) FDR trebuie să înregistreze parametrii necesari pentru determinarea cu acuratețe a traiectoriei de zbor, vitezei, atitudinii, puterii motorului, configurației și funcționării elicopterului și să aibă capacitatea de a păstra cel puțin datele înregistrate în timpul ultimelor 10 ore.

(c) Datele se obțin de la sursele elicopterului care permit corelarea cu acuratețe cu informațiile afișate pentru echipajul de zbor.

(d) FDR trebuie să înceapă automat să înregistreze datele înainte ca elicopterul să se poată deplasa prin mijloace proprii și să se oprească automat după ce elicopterul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.

▼M8

(e) Dacă FDR nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Până la 1 ianuarie 2020 cel târziu, acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă FDR este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.

▼M1

NCC.IDE.H.170 Înregistrarea transmisiunilor prin legături de date

(a) Elicopterele al căror CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată, care au capacitatea de a utiliza comunicațiile prin legături de date și pentru care este necesară o echipare cu un CVR, trebuie să înregistreze pe un înregistrator, dacă este cazul:

1. mesajele comunicărilor prin legături de date referitoare la comunicările ATS adresate către și dinspre elicopter, inclusiv mesajele aplicabile următoarelor aplicații:

   (i) inițierea de transmisiuni prin legături de date;

   (ii) comunicarea controlor-pilot;

   (iii) supraveghere specifică;

   (iv) transmiterea de informații referitoare la zbor;

   (v) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, supravegherea semnalului de la aeronavă;

   (vi) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, datele privind controlul operațional al aeronavei; și

   (vii) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, graficele;

2. informații care permit corelarea cu orice înregistrări asociate referitoare la comunicările prin legături de date și păstrate separat de elicopter; și

▼M1

3. informații privind ora și prioritatea mesajelor comunicărilor prin legături de date, având în vedere arhitectura sistemului.

(b) Înregistratorul trebuie să utilizeze o metodă digitală de înregistrare și stocare a datelor și informațiilor și o metodă de extragere rapidă a acestor date. Metoda de înregistrare trebuie să permită realizarea unei corespondențe între aceste date și datele înregistrate la sol.

(c) Înregistratorul trebuie să aibă capacitatea de a reține date înregistrate pentru cel puțin aceeași perioadă prevăzută în cazul CVR la NCC.IDE.H.160.

▼M8

(d) Dacă înregistratorul nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Până la 1 ianuarie 2020 cel târziu, acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă înregistratorul este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.

▼M1

(e) Cerințele aplicabile pentru pornirea și oprirea funcționării înregistratorului sunt aceleași cu cerințele aplicabile pentru pornirea și oprirea funcționării CVR cuprinse la punctul NCC.IDE.H.160 literele (d) și (e).

NCC.IDE.H.175 Înregistratorul combinat format dintr-un înregistrator de date de zbor și un înregistrator de voce din carlingă

Conformitatea cu cerințele privind CVR și FDR poate fi obținută prin intermediul unui înregistrator combinat format dintr-un înregistrator de date de zbor și un înregistrator de voce din carlingă.

NCC.IDE.H.180 Scaune, centuri de siguranță ale scaunelor, sisteme de reținere și dispozitive de siguranță pentru copii

(a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu:

1. un scaun sau o cușetă pentru fiecare persoană de la bord care are vârsta de cel puțin 24 de luni;

2. o centură de siguranță pentru fiecare scaun pentru pasageri și hamuri de siguranță pentru fiecare cușetă;

3. pentru elicopterele al căror CofA individual a fost eliberat pentru prima dată după 31 decembrie 2012, o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului pentru fiecare pasager în vârstă de cel puțin 24 de luni;

4. un dispozitiv de siguranță pentru copii (CRD) pentru fiecare persoană de la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni;

5. o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului incluzând un dispozitiv care va reține automat trunchiul ocupantului în cazul decelerării rapide, pentru fiecare scaun al membrilor echipajului de zbor; și

6. o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului pentru scaunele prevăzute pentru numărul minim necesar de membri ai echipajului de cabină, în cazul elicopterelor al căror CofA individual a fost eliberat pentru prima dată după 31 decembrie 1980.

(b) O centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului trebuie:

1. să aibă un singur punct de eliberare; și

2. să includă, pentru scaunele echipajului de zbor, pentru orice scaun situat lângă scaunul pilotului și pentru scaunele prevăzute pentru numărul minim necesar de membri ai echipajului de cabină, două chingi peste umăr și o centură de siguranță care pot fi folosite independent.

▼M1

NCC.IDE.H.185 Indicatoarele de cuplare a centurilor de siguranţă și de interzicere a fumatului

Elicopterele în care nu sunt vizibile toate scaunele pentru pasageri de pe scaunul (scaunele) echipajului de zbor trebuie să fie echipate cu un mijloc care să indice tuturor pasagerilor și echipajului de cabină când trebuie să își cupleze centurile de siguranţă și când fumatul nu este permis.

NCC.IDE.H.190 Trusa de prim ajutor

(a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu cel puţin o trusă de prim ajutor.

(b) Trusele de prim ajutor trebuie să fie:

1. ușor accesibile pentru folosire; și

2. menţinute în termenul de valabilitate.

NCC.IDE.H.200 Oxigen suplimentar – elicoptere nepresurizate

(a) Elicopterele nepresurizate operate la altitudini de zbor la care alimentarea cu oxigen este necesară în conformitate cu litera (b) trebuie să fie dotate cu echipamente specifice capabile să stocheze și să distribuie rezerva de oxigen necesară.

(b) Elicopterele nepresurizate operate peste altitudinile de zbor la care altitudinea barometrică în compartimentele pentru pasageri depășește 10 000 ft trebuie să transporte oxigen pentru respiraţie suficient pentru a alimenta:

1. toţi membrii echipajului și cel puţin 10 % din pasageri, pentru orice perioadă mai mare de 30 de minute în care altitudinea barometrică în compartimentul pentru pasageri se va situa între 10 000 ft și 13 000 ft; și

2. toţi membrii echipajului și pasagerii, pentru orice perioadă în care altitudinea barometrică în compartimentul pentru pasageri se va situa peste 13 000 ft.

NCC.IDE.H.205 Stingătoare de incendiu manuale

(a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu cel puţin un stingător de incendiu manual:

1. în compartimentul echipajului de zbor; și

2. în fiecare compartiment pentru pasageri care este separat de compartimentul echipajului de zbor, cu excepţia cazului în care compartimentul este ușor accesibil pentru echipajul de zbor.

(b) Tipul și cantitatea agentului de stingere pentru stingătoarele de incendiu obligatorii trebuie să fie adecvate tipurilor de incendii care ar putea să se producă în compartimentul în care este destinat a fi utilizat stingătorul, iar pentru compartimentele ocupate de persoane, trebuie să reducă riscul de acumulare a gazelor toxice.

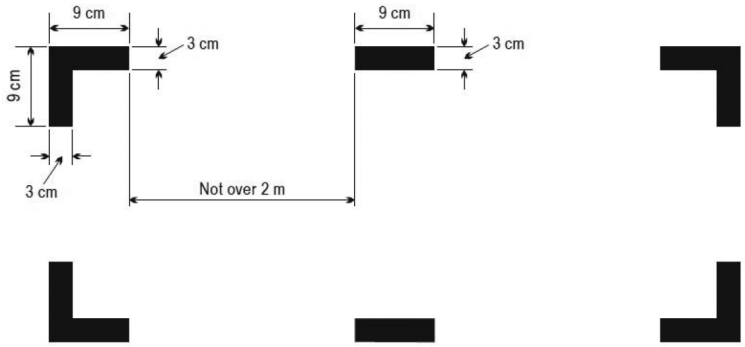
NCC.IDE.H.210 Marcarea punctelor de spargere

Dacă pe elicopter sunt marcate zone ale fuzelajului adecvate pentru spargere de către echipele de salvare în caz de urgenţă, aceste zone trebuie să fie marcate după cum se indică în figura 1.

▼M1

Figura 1

Marcarea punctelor de spargere



NCC.IDE.H.215 Emiţător pentru localizare în caz de urgenţă (ELT)

(a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu cel puţin un ELT automat.

▼M9

_____

▼M1

(c) Un ELT de orice tip trebuie să aibă capacitatea de a transmite simultan pe frecvenţele de 121,5 MHz și 406 MHz.

NCC.IDE.H.225 Veste de salvare

(a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu câte o vestă de salvare pentru fiecare persoană de la bord sau cu un dispozitiv individual de flotabilitate echivalent pentru fiecare persoană de la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni, depozitat(ă) într-o poziţie în care să fie uşor accesibil(ă) de pe scaunul sau din cușeta persoanei căreia îi este destinat(ă), atunci când:

1. zboară deasupra apei la o distanţă faţă de uscat echivalentă cu un timp de zbor la viteza normală de croazieră de peste 10 minute, unde, în eventualitatea unei defecţiuni a motorului critic, elicopterul își poate menţine zborul orizontal;

2. zboară deasupra apei, dincolo de distanţa de aterizare în autorotaţie faţă de uscat, unde, în eventualitatea unei defecţiuni a motorului critic, elicopterul nu își poate menţine zborul orizontal; sau

3. decolează sau aterizează la un aerodrom sau un loc de operare unde traiectoria de decolare sau aterizare este deasupra apei.

(b) Fiecare vestă de salvare sau dispozitiv individual de flotabilitate echivalent trebuie să fie echipat(ă) cu un mijloc de iluminare electrică pentru a facilita localizarea persoanelor.

▼M9

NCC.IDE.H.226 Costume de supravieţuire pentru echipaj

Fiecare membru al echipajului trebuie să poarte un costum de supravieţuire atunci când acest lucru este stabilit de pilotul comandant pe baza unei evaluări a riscurilor având în vedere următoarele condiţii:

(a) zboruri deasupra apei la o distanţă faţă de ţărm mai mare decât distanţa de aterizare în autorotaţie sau distanţa de aterizare forţată în condiţii de siguranţă, atunci când, în cazul unei defectări a motorului sau motoarelor critice, elicopterul nu poate să menţină zborul orizontal; și

(b) buletinul sau prognozele meteorologice disponibile comandantului/pilotului comandant indică faptul că temperatura apei mării va fi mai mică de 10 °C pe durata zborului.

▼M1

NCC.IDE.H.227 Plute de salvare, ELT de supraviețuire și echipamente de supraviețuire pentru zborurile extinse deasupra apei

Elicopterele care efectuează operațiuni:

(a) într-un zbor deasupra apei la o distanță față de uscat echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră, atunci când, în eventualitatea unei defecțiuni a motorului critic, elicopterul își poate menține zborul orizontal; sau

(b) într-un zbor deasupra apei la o distanță echivalentă cu mai mult de trei minute timp de zbor la viteza normală de croazieră, atunci când, în eventualitatea unei defecțiuni a motorului critic, elicopterul nu își poate menține zborul orizontal, precum și dacă pilotul comandant decide astfel pe baza unei evaluări a riscurilor;

trebuie să fie echipate cu:

1. în cazul elicopterelor care transportă mai puțin de 12 persoane, minimum o plută de salvare cu o capacitate nominală nu mai mică decât numărul maxim de persoane de la bord, depozitată astfel încât să poată fi utilizată imediat în caz de urgență;

2. în cazul elicopterelor care transportă mai mult de 11 persoane, minimum două plute de salvare, depozitate astfel încât să poată fi utilizate imediat în caz de urgență, cu o capacitate totală suficientă pentru a asigura un loc tuturor persoanelor care pot fi transportate la bord și, în cazul pierderii uneia dintre plute, cea sau cele rămase având suficientă capacitate de supraîncărcare pentru a transporta persoanele din elicopter;

3. cel puțin un ELT de supraviețuire [ELT(S)] pentru fiecare plută de salvare obligatorie; și

4. echipamente de salvare, inclusiv mijloace de susținere a vieții, adecvate zborului care urmează a fi efectuat.

NCC.IDE.H.230 Echipamente de supraviețuire

Elicopterele operate peste zone în care operațiunile de căutare și salvare ar fi deosebit de dificile trebuie să fie echipate cu:

(a) echipamente de semnalizare pentru a produce semnale de ajutor;

(b) cel puțin un ELT de supraviețuire [ELT(S)]; și

(c) echipamente suplimentare de supraviețuire pentru ruta pe care urmează să se zboare, luând în considerare numărul persoanelor de la bord.

▼M9

_____

▼M1

NCC.IDE.H.232 Elicoptere certificate pentru operațiuni deasupra apei – diverse echipamente

Elicopterele certificate pentru operațiuni deasupra apei trebuie să fie echipate cu:

(a) ancoră plutitoare sau alt echipament necesar pentru a facilita amararea, ancorarea sau manevrarea elicopterului pe apă, adecvat(ă) mărimii, greutății și caracteristicilor sale de manevrare; și

(b) echipament pentru producerea semnalelor sonore prevăzute în reglementările internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, după caz.

▼M15

NCC.IDE.H.235 Toate elicopterele care efectuează zboruri deasupra întinderilor de apă – amerizarea de urgență

Elicopterele trebuie să fie proiectate pentru amerizare sau certificate pentru amerizare de urgență în conformitate cu specificația de certificare relevantă sau să fie dotate cu echipamente de flotabilitate în caz de urgență atunci când efectuează un zbor deasupra întinderilor de apă la o distanță față de uscat echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră.

▼M1

NCC.IDE.H.240 Cască

Ori de câte ori este obligatoriu un sistem de radiocomunicaţii și/sau un sistem de radio navigaţie, elicopterele trebuie să fie echipate cu o cască cu microfon sau un dispozitiv echivalent și un buton de transmitere pe comenzile de zbor, pentru fiecare pilot și/sau membru al echipajului necesar, la postul de lucru desemnat al acestuia.

NCC.IDE.H.245 Echipament de radiocomunicaţii

(a) Elicopterele operate în condiţii IFR sau pe timp de noapte sau atunci când acest lucru este impus de cerinţele spaţiului aerian aplicabil trebuie să fie echipate cu un echipament de radiocomunicaţii care, în condiţii normale de propagare a undelor radio, să aibă capacitatea:

1. de a realiza comunicaţia bidirecţională în scopul controlului de aerodrom;

2. de a recepţiona informaţii meteorologice;

3. de a realiza comunicaţia bidirecţională în orice moment în timpul zborului cu staţiile aeronautice și pe frecvenţele prevăzute de autoritatea competentă; și

4. de a asigura comunicaţii pe frecvenţa aeronautică de urgenţă 121,5 MHz.

(b) Atunci când este necesară mai mult de o unitate de echipament de comunicaţii, fiecare unitate trebuie să fie independentă faţă de cealaltă sau celelalte, astfel încât o defecţiune a uneia să nu provoace defectarea alteia.

(c) Atunci când este necesar un sistem de radiocomunicaţii, elicopterele trebuie să fie echipate, în plus faţă de sistemul interfon al echipajului de zbor prevăzut la NCC.IDE.H.155, cu un buton de transmitere pe comenzile de zbor pentru fiecare pilot și membru al echipajului necesar, la postul de lucru desemnat al acestuia.

NCC.IDE.H.250 Echipamente de navigaţie

(a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu echipamente de navigaţie care să le permită să acţioneze în conformitate cu:

1. planul de zbor ATS, dacă este cazul; și

2. cerinţele spaţiului aerian aplicabil.

(b) Elicopterele trebuie să dispună de suficiente echipamente de navigaţie pentru a se asigura că, în eventualitatea defectării unui element al echipamentului în orice etapă a zborului, restul echipamentului permite navigarea în siguranţă în conformitate cu litera (a) sau executarea în siguranţă a unei acţiuni de urgenţă corespunzătoare.

(c) Elicopterele care efectuează zboruri pentru care se prevede aterizarea în condiţii IMC trebuie să fie dotate cu un echipament de navigaţie care poate asigura ghidajul spre un punct de la care poate fi efectuată aterizarea după repere vizuale. Acest echipament trebuie să aibă capacitatea de a oferi o astfel de orientare pentru fiecare aerodrom la care se are în vedere aterizarea în condiţii IMC și pentru orice aerodromuri de rezervă desemnate.

▼M9

(d) Atunci când este necesară PBN, aeronava trebuie să îndeplinească cerinţele de certificare a navigabilităţii pentru specificaţia de navigaţie corespunzătoare.

▼M15

(e) Elicopterele trebuie să fie echipate cu echipamente de supraveghere conform cerinţelor spaţiului aerian aplicabil.

▼M1

NCC.IDE.H.255 Transponder

Elicopterele trebuie să fie echipate cu un transponder radar secundar de supraveghere (SSR) care raportează altitudinea barometrică și cu orice altă funcţie de transponder SSR necesară pentru ruta de zbor.

▼M9

NCC.IDE.H.260 Gestionarea bazelor de date aeronautice

(a) Bazele de date aeronautice utilizate în cadrul aplicațiilor sistemelor de aeronavă certificate respectă cerințele de calitate a datelor care sunt adecvate pentru utilizarea prevăzută a datelor.

(b) Operatorul trebuie să asigure distribuirea și introducerea în timp util a unor baze de date aeronautice actuale și nemodificate în toate aeronavele cărora le sunt necesare.

(c) În pofida oricăror alte cerințe de raportare a evenimentelor, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) nr. 376/2014, operatorul raportează furnizorului bazei de date cazurile de date eronate, inconsecvente sau lipsă despre care s-ar putea preconiza în mod rezonabil că ar constitui un pericol pentru zbor.

În astfel de cazuri, operatorul informează echipajul de zbor și pe ceilalți membri ai personalului vizați și se asigură că datele afectate nu sunt utilizate.

▼M1

ANEXA VII

OPERAŢIUNI AERIENE NECOMERCIALE CU ALTE AERONAVE DECÂT CELE MOTORIZATE COMPLEXE

[PARTEA NCO]

SUBPARTEA A

CERINŢE GENERALE

NCO.GEN.100 Autoritatea competentă

(a) Autoritatea competentă este autoritatea desemnată de statul membru în care este înmatriculată aeronava.

▼M15

(b) Dacă aeronava este înmatriculată într-o ţară terţă, autoritatea competentă este autoritatea desemnată de statul membru în care operatorul își are sediul principal de activitate, este stabilit sau își are reședința.

▼M1

NCO.GEN.101 Mijloace de conformare

Pentru a obţine conformitatea cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și cu normele sale de aplicare, un operator poate utiliza mijloace de conformare alternative la cele adoptate de agenţie.

▼M14

_____

▼M4

NCO.GEN.103 Zboruri introductive

▼M9

Zborurile introductive menţionate la articolul 6 alineatul (4a) litera (c) din prezentul regulament, în cazul în care sunt efectuate în conformitate cu prezenta anexă:

▼M14

(a) au punctul de plecare și punctul de sosire pe același aerodrom sau loc de operare;

▼M9

(b) se operează în condiţii VFR pe timp de zi;

(c) sunt supravegheate de o persoană desemnată a fi responsabilă pentru siguranţa lor; și

(d) respectă orice alte condiţii stipulate de autoritatea competentă.

▼M15

NCO.GEN.104 Utilizarea aeronavelor înscrise pe un AOC de către un operator necomercial

(a) Un operator necomercial poate utiliza aeronave, altele decât cele motorizate complexe, înscrise pe AOC-ul unui operator pentru a desfășura operaţiuni necomerciale în conformitate cu prezenta anexă.

(b) Operatorul necomercial care utilizează aeronavele în conformitate cu litera (a) instituie o procedură:

1. care să descrie în mod clar modul în care se transferă controlul operaţional al aeronavelor între titularul de AOC și operatorul necomercial, astfel cum se menţionează la punctul ORO.GEN.310 din anexa III;

▼M15

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

Această procedură este inclusă într-un contract încheiat între titularul AOC-ului și operatorul necomercial.

Operatorul necomercial se asigură că personalul relevant este informat cu privire la procedură.

(c) Managementul menținerii navigabilității aeronavelor utilizate în temeiul literei (a) este asigurat de organizația responsabilă cu menținerea navigabilității pentru aeronavele incluse în AOC, în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 1321/2014.

(d) Operator necomercial care utilizează aeronavele în conformitate cu litera (a) se asigură că se îndeplinesc următoarele cerințe:

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

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

3. orice defect sau defecțiune tehnică care apare în timp ce aeronava se află sub controlul său operațional este raportată organizației menționate la litera (c) imediat după zbor;

4. titularul de AOC primește o copie a oricărui raport de eveniment legat de zborurile efectuate cu aeronava, întocmit în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 376/2014 și cu Regulamentul (UE) 2015/1018.

▼M1

NCO.GEN.105 Responsabilitățile și autoritatea pilotului comandant

(a) Pilotul comandant răspunde de:

1. siguranța aeronavei și a tuturor membrilor echipajului, a pasagerilor și a încărcăturii de la bord în timpul operațiunilor cu aeronava, după cum se menționează la punctul 1.c din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008;

2. inițierea, continuarea, încheierea sau devierea unui zbor din motive de siguranță;

3. asigurarea faptului că toate procedurile operaționale și listele de verificare sunt respectate, după cum se menționează la punctul 1.b din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008;

4. inițierea unui zbor numai în cazul în care este convins că sunt respectate toate limitările operaționale menționate la punctul 2.a.3 din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008, după cum urmează:

(i) aeronava îndeplinește condițiile de navigabilitate;

(ii) aeronava este înmatriculată corespunzător;

▼**M14**

(iii) instrumentele și echipamentele necesare pentru efectuarea respectivului zbor sunt instalate în aeronavă și sunt funcționale, cu excepția cazului în care lista echipamentului minim (MEL) sau un document echivalent, după caz, permite operarea cu echipamente nefuncționale, conform prevederilor de la punctele NCO.IDE.A.105 sau NCO.IDE.H.105;

▼**M11**

(iv) masa aeronavei și poziția centrului său de greutate permit efectuarea zborului în limitele prevăzute în documentația de navigabilitate;

▼**M1**

(v) toate echipamentele, bagajele și mărfurile sunt încărcate și asigurate corespunzător, fiind posibilă o evacuare de urgență;

(vi) limitările de operare ale aeronavei, precizate în manualul de zbor al aeronavei (AFM), nu vor fi depășite în niciun moment al zborului; și

▼**M9**

(vii) orice bază de date de navigație necesară pentru PBN este corespunzătoare și actuală;

▼**M1**

5. neinițierea unui zbor în cazul în care se află în incapacitatea de a-și îndeplini atribuțiile din cauze precum vătămare corporală, boală, oboseală sau efecte ale unor substanțe psihoactive;

6. necontinuarea unui zbor dincolo de cel mai apropiat aerodrom sau loc de operare cu condiții meteorologice admisibile în cazul în care capacitatea sa de a își îndeplini atribuțiile este semnificativ redusă din cauze precum oboseală, boală sau lipsă de oxigen;

7. decizia referitoare la acceptarea unei aeronave care prezintă elemente inutilizabile permise de lista derogărilor de configurație (CDL) sau de lista echipamentului minim (MEL), după caz; și

8. înregistrarea datelor de utilizare și a tuturor defecțiunilor cunoscute sau suspectate ale aeronavei în jurnalul tehnic al aeronavei sau în jurnalul de bord al acesteia la încheierea zborului sau a seriei de zboruri.

(b) Pilotul comandant trebuie să se asigure că în timpul fazelor critice de zbor, sau ori de câte ori este considerat necesar din motive de siguranță, toți membrii echipajului sunt așezați la posturile lor desemnate și nu efectuează alte activități decât cele necesare pentru operarea aeronavei în condiții de siguranță.

(c) Pilotul comandant este autorizat să refuze transportul sau să debarce orice persoană, bagaj sau marfă care poate reprezenta un pericol potențial pentru siguranța aeronavei sau a ocupanților acesteia.

(d) Pilotul comandant raportează, cât mai curând posibil, unității corespunzătoare de servicii de trafic aerian (ATS) orice condiții meteorologice sau condiții de zbor periculoase întâlnite care ar putea afecta siguranța altor aeronave.

(e) Într-o situație de urgență care necesită decizii și acțiuni imediate, pilotul comandant ia toate măsurile pe care le consideră necesare în circumstanțele respective, în conformitate cu punctul 7.d din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008. În astfel de cazuri, pilotul comandant se poate abate, din motive de siguranță, de la reguli, proceduri și metode operaționale.

▼M1

(f) În timpul zborului, pilotul comandant trebuie:

▼M11

1. să își mențină centura de siguranță cuplată atunci când se află la postul său și

▼M1

2. să rămână la comenzile aeronavei în permanență, cu excepția cazului în care un alt pilot preia comenzile.

(g) Pilotul comandant înaintează fără întârziere autorității competente un raport cu privire la un act de intervenție ilicită și informează autoritatea locală desemnată.

(h) Pilotul comandant înștiințează cea mai apropiată autoritate competentă, prin cele mai rapide mijloace disponibile, cu privire la orice accident care implică aeronava și care are ca rezultat vătămări corporale grave sau decesul unei persoane sau daune semnificative provocate aeronavei sau bunurilor.

▼M11

_____

▼M1

NCO.GEN.110 Respectarea actelor cu putere de lege și a procedurilor

(a) Pilotul comandant respectă actele cu putere de lege și procedurile statelor în care se derulează operațiunile.

(b) Pilotul comandant trebuie să cunoască actele cu putere de lege și procedurile relevante pentru îndeplinirea atribuțiilor sale, prevăzute pentru zonele care urmează a fi traversate, pentru aerodromurile sau locurile de operare care urmează a fi utilizate și pentru infrastructurile de navigație aeriană conexe, după cum se menționează la punctul 1.a din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008.

NCO.GEN.115 Rularea la sol avioanelor

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

(a) este un pilot calificat corespunzător; sau

(b) a fost desemnată de operator și:

1. este calificată să ruleze avionul;

2. este calificată să folosească radiotelefonia, dacă este necesară radiocomunicația;

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

4. se poate conforma standardelor operaționale necesare pentru deplasarea în siguranță a avionului pe aerodrom.

NCO.GEN.120 Pornirea rotoarelor — elicoptere

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

▼M14

NCO.GEN.125 Dispozitive electronice portabile

Pilotul comandant nu permite niciunei persoane să utilizeze la bordul unei aeronave un dispozitiv electronic portabil (PED), și nici documentație de zbor în format electronic (EFB), care ar putea afecta în mod negativ performanțele sistemelor și ale echipamentelor aeronavei ori capacitatea membrului echipajului de zbor de a opera aeronava.

▼M1

NCO.GEN.130 Informații privind echipamentele de urgență și de supraviețuire transportate

Cu excepția aeronavelor care decolează și aterizează pe același aerodrom/loc de operare, operatorul trebuie să aibă permanent liste cu informații privind echipamentele de urgență și de supraviețuire de la bord, care să fie disponibile pentru comunicarea imediată către centrele de coordonare a acțiunilor de căutare și salvare (RCC).

NCO.GEN.135 Documente, manuale și informații care trebuie păstrate la bord

(a) Următoarele documente, manuale și informații se păstrează la bord în timpul fiecărui zbor, în original sau copie, cu excepția cazurilor în care există dispoziții contrare:

1. AFM sau un document ori documente echivalente;
2. certificatul de înmatriculare în original;
3. certificatul de navigabilitate (CofA) în original;
4. certificatul de zgomot, dacă este cazul;
5. lista aprobărilor specifice, dacă este cazul;
6. autorizația pentru stația radio a aeronavei, dacă este cazul;
7. certificatul (certificatele) de asigurare pentru răspundere civilă față de terți;
8. jurnalul de bord al aeronavei sau un document echivalent;
9. detalii ale planului de zbor ATS depus, dacă este cazul;
10. hărți aeronautice actualizate și corespunzătoare ►M4 pentru zona rutei ◄ zborului propus și pentru toate rutele pe care este rezonabil să se prevadă că poate fi deviat zborul;
11. procedurile și informațiile privind semnalele vizuale care trebuie utilizate de aeronava interceptoare și de aeronava interceptată;
12. MEL sau CDL, dacă este cazul; și
13. orice alte documente care pot fi relevante pentru zbor sau care sunt cerute de statele implicate în zborul respectiv.

(b) Fără a aduce atingere literei (a), în cazul zborurilor:

1. care intenționează să decoleze și să aterizeze pe același aerodrom/loc de operare; sau
2. care rămân la o distanță sau într-o zonă determinată de autoritatea competentă;

documentele și informațiile de la litera (a) punctele 2-8 pot fi păstrate la aerodrom sau la locul de operare.

▼M14

_____

▼M1

(d) Pilotul comandant trebuie să pună la dispoziție, într-un termen rezonabil de la cererea în acest sens a autorității competente, documentele care trebuie să se afle la bord.

▼M1

NCO.GEN.140 Transportul bunurilor periculoase

(a) Transportul aerian al bunurilor periculoase se desfășoară în conformitate cu anexa 18 la Convenţia de la Chicago, astfel cum a fost modificată și detaliată ultima dată prin Instrucţiunile tehnice privind siguranţa transportului aerian al bunurilor periculoase (documentul 9284-AN/905 al OACI), incluzând orice alte adăugiri, anexe sau rectificări.

(b) Bunurile periculoase pot fi transportate numai de către un operator aprobat în conformitate cu subpartea G din anexa V (partea SPA) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012, cu excepţia cazului în care:

1. nu fac obiectul Instrucţiunilor tehnice în conformitate cu partea 1 a acestor instrucţiuni; sau

2. sunt transportate de pasageri sau de pilotul comandant sau se află în bagaje, în conformitate cu partea 8 a Instrucţiunilor tehnice.

3. sunt transportate de operatori de aeronave ELA2.

(c) Pilotul comandant trebuie să ia toate măsurile rezonabile pentru a preveni transportul neintenţionat de bunuri periculoase la bord.

(d) În conformitate cu Instrucţiunile tehnice, dacă au loc orice incidente sau accidente legate de bunurile periculoase, pilotul comandant trebuie să raporteze fără întârziere autorităţii competente și autorităţii corespunzătoare a statului în care a avut loc evenimentul.

(e) Pilotul comandant se asigură că pasagerii sunt informaţi în legătură cu bunurile periculoase, în conformitate cu Instrucţiunile tehnice.

▼M9

(f) Cantităţile rezonabile de articole și de substanţe care ar putea fi altfel clasificate ca bunuri periculoase și care sunt utilizate pentru a facilita siguranţa zborului, în cazul în care transportul acestora la bordul aeronavei este recomandabil pentru a asigura disponibilitatea lor în timp util în scopuri operaţionale, sunt considerate ca fiind autorizate conform punctului 1;2.2.1 litera (a) din Instrucţiunile tehnice. Această dispoziţie se aplică indiferent dacă este sau nu necesar ca astfel de articole și de substanţe să fie transportate sau dacă acestea sunt sau nu destinate a fi utilizate pentru un anumit zbor.

Ambalarea și încărcarea la bord a articolelor și substanţelor sus-menţionate se efectuează, sub responsabilitatea pilotului comandant, în așa fel încât riscurile pentru membrii echipajului, pentru pasageri, pentru încărcătură sau pentru aeronavă să fie reduse la minimum pe durata operaţiunilor efectuate cu aeronave.

▼M1

NCO.GEN.145 Reacţia imediată la o problemă de siguranţă

Operatorul trebuie să implementeze:

(a) orice măsuri de siguranţă impuse de autoritatea competentă în conformitate cu ARO.GEN.135 litera (c); și

(b) orice informaţii obligatorii relevante în materie de siguranţă emise de agenţie, inclusiv directivele privind navigabilitatea.

NCO.GEN.150 Jurnalul de bord

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

▼M1

NCO.GEN.155 Lista echipamentului minim

(a) Poate fi stabilită o listă a echipamentului minim (MEL) luând în considerare următoarele:

1. documentul trebuie să prevadă funcţionarea aeronavei în condiţii specifice, în care anumite instrumente, echipamente sau funcţii sunt nefuncţionale la începutul zborului;

2. documentul trebuie întocmit separat pentru fiecare aeronavă, ţinând seama de condiţiile relevante de operare și de întreţinere ale operatorului; și

3. MEL trebuie să se bazeze pe Lista master a echipamentului minim (MMEL), astfel cum este definită în datele stabilite în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 748/2012 al Comisiei ([1]), și nu trebuie să fie mai puţin restrictivă decât MMEL.

(b) MEL și orice modificare a acesteia trebuie notificate autorităţii competente.

SUBPARTEA B

PROCEDURI OPERAŢIONALE

NCO.OP.100 Folosirea aerodromurilor și a locurilor de operare

Pilotul comandant utilizează numai aerodromuri sau locuri de operare care sunt adecvate tipului de aeronavă și operaţiunii în cauză.

NCO.OP.105 Specificarea aerodromurilor izolate — avioane

Pentru selectarea aerodromurilor de rezervă și a politicii de combustibil, pilotul comandant consideră un aerodrom ca fiind un aerodrom izolat dacă timpul de zbor până la cel mai apropiat aerodrom de rezervă la destinaţie adecvat este mai lung de:

(a) pentru avioane cu motoare cu piston, 60 de minute; sau

(b) pentru avioane cu motoare cu turbină, 90 de minute.

NCO.OP.110 Minime de operare pentru aerodromuri — avioane și elicoptere

(a) Pentru zborurile desfășurate în conformitate cu regulile de zbor instrumental (IFR), pilotul comandant trebuie să selecteze și să utilizeze minime de operare pentru fiecare aerodrom de plecare, de destinaţie și de rezervă. Aceste minime trebuie:

1. să nu fie mai mici decât cele stabilite de statul în care se află aerodromul, cu excepţia cazului când se obţine o aprobare specifică din partea statului respectiv; și

2. atunci când se efectuează operaţiuni în condiţii de vizibilitate redusă, să fie aprobate de autoritatea competentă în conformitate cu subpartea E din anexa V (partea SPA) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012.

(b) La selectarea minimelor de operare ale aerodromului, pilotul comandant trebuie să ţină seama de următoarele:

1. tipul, performanţa și caracteristicile de manevrabilitate ale aeronavei;

2. competenţa și experienţa proprie;

3. dimensiunile și caracteristicile pistelor și ale zonelor de apropiere finală și de decolare (FATO) care pot fi selectate în vederea utilizării;

4. caracterul adecvat și performanţa mijloacelor vizuale și nevizuale de asistenţă disponibile la sol;

([1]) JO L 224, 21.8.2012, p. 1.

▼M1

5. echipamentele disponibile la bordul aeronavei pentru navigație și/sau controlul traiectoriei de zbor în timpul decolării, apropierii, redresării, aterizării, decelerării și apropierii întrerupte;

6. obstacolele de pe suprafețele de apropiere, de apropiere întreruptă și de urcare la decolare necesare pentru executarea procedurilor pentru situații neprevăzute;

7. altitudinea/înălțimea de trecere a obstacolelor pentru procedurile de apropiere instrumentală;

8. mijloacele de determinare și raportare a condițiilor meteorologice; și

9. tehnica de zbor de folosit pentru apropierea finală.

(c) Minimele pentru un tip specific de procedură de apropiere și de aterizare se folosesc ►M4 numai ◄ dacă:

1. echipamentele de la sol necesare pentru procedura prevăzută sunt în funcțiune;

2. sistemele aeronavei necesare pentru tipul de apropiere sunt în funcțiune;

3. criteriile de performanță prevăzute pentru aeronavă sunt îndeplinite; și

4. pilotul este calificat corespunzător.

NCO.OP.111 Minime de operare pentru aerodromuri — operațiuni NPA, APV, CAT I

(a) Înălțimea de decizie (DH) care urmează a fi utilizată pentru o apropiere de non-precizie (NPA) executată folosind tehnica apropierii finale cu coborâre continuă (CDFA), o procedură de apropiere cu ghidare verticală (APV) sau o operațiune de categoria I (CAT I) trebuie să nu fie mai mică decât cea mai mare dintre următoarele:

1. înălțimea minimă la care echipamentele de asistență pentru apropiere se pot utiliza fără reperul vizual necesar;

2. înălțimea de trecere a obstacolelor (OCH) pentru categoria de aeronavă;

3. DH publicată pentru procedura de apropiere, dacă este cazul;

4. minimele sistemului specificate în tabelul 1; sau

5. DH minimă specificată în AFM sau într-un document echivalent, dacă este precizată.

(b) Înălțimea minimă de coborâre (MDH) pentru o operațiune NPA executată fără tehnica CDFA trebuie să nu fie mai mică decât cea mai mare dintre următoarele:

1. OCH pentru categoria de aeronavă în cauză;

2. minimele sistemului specificate în tabelul 1; sau

3. MDH minimă specificată în AFM, dacă este precizată.

▼M1

Tabelul 1

Minime de sistem

Mijloace	Cea mai mică DH/MDH (ft)
Sistem de aterizare instrumentală (ILS)	200
Sistem global de navigație prin satelit (GNSS)/sistem de augmentare bazat pe sateliți (SBAS) [apropiere laterală de precizie cu ghidare verticală (LPV)]	200
GNSS [navigație laterală (LNAV)]	250
GNSS/navigație barometrică verticală (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Localizator (LOC) cu sau fără echipament de măsurare a distanței (DME)	250
Apropiere supravegheată radar (SRA) (încheiată la ½ MN)	250
SRA (încheiată la 1 MN)	300
SRA (încheiată la 2 MN sau mai mult)	350
Radiofar omnidirecțional VHF (VOR)	300
VOR/DME	250
Baliză nedirecțională (NDB)	350
NDB/DME	300
Radiogoniometru VHF (VDF)	350

NCO.OP.112 Minime de operare pentru aerodromuri — operațiuni de apropiere cu manevre la vedere efectuate cu avioane

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

1. OCH publicată pentru apropierea cu manevre la vedere pentru categoria de avion în cauză;

2. înălțimea minimă pentru apropierea cu manevre la vedere determinată pe baza tabelului 1; sau

3. DH/MDH pentru procedura de apropiere instrumentală precedentă.

▼M1

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

1. vizibilitatea pentru apropierea cu manevre la vedere pentru categoria de avion în cauză, dacă este publicată;

2. vizibilitatea minimă determinată pe baza tabelului 2; sau

3. distanța vizuală în lungul pistei/vizibilitatea meteorologică convertită (RVR/CMV) a procedurii precedente de apropiere instrumentală.

Tabelul 1

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

	Categoria de avion			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
Vizibilitate meteorologică minimă (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

NCO.OP.113 ►M4 Minime de operare pentru aerodromuri – operațiuni de apropiere cu manevre la vedere pe uscat cu elicoptere ◄

MDH pentru o operațiune de apropiere cu manevre la vedere pe uscat cu elicoptere nu trebuie să fie mai mică de 250 ft, iar vizibilitatea meteorologică nu trebuie să fie mai mică de 800 m.

NCO.OP.115 Proceduri de plecare și de apropiere — avioane și elicoptere

(a) Pilotul comandant utilizează procedurile de plecare și de apropiere stabilite de statul aerodromului, dacă astfel de proceduri au fost publicate pentru pista sau FATO care urmează a fi utilizată.

(b) Pilotul comandant poate devia de la o rută de plecare sau de sosire publicată sau de la o procedură de apropiere publicată:

1. cu condiția să se respecte criteriile de trecere a obstacolelor, să se țină seama în totalitate de condițiile de operare și să se respecte orice autorizare ATC; sau

2. dacă este dirijat radar de către o unitate ATC.

▼M9

NCO.OP.116 Navigația bazată pe performanțe – avioane și elicoptere

Pilotul comandant se asigură că, atunci când PBN este necesară pentru ruta sau procedura de zbor:

(a) specificația de navigație PBN relevantă este precizată în AFM sau în alt document care a fost aprobat de autoritatea de certificare în cadrul unei evaluări a navigabilității sau care se bazează pe o astfel de aprobare; și

(b) aeronava este operată în conformitate cu specificația de navigație și cu limitările relevante indicate în AFM sau în celălalt document menționat mai sus.

▼M14

NCO.OP.120 Proceduri de reducere a zgomotului – avioane și elicoptere

▼M1

Pentru a reduce la minimum efectul zgomotului produs de aeronave, pilotul comandant trebuie să țină seama de procedurile de reducere a zgomotului publicate, asigurând în același timp prioritatea siguranței față de reducerea zgomotului.

▼M11

_____

▼M1

NCO.OP.125 Aprovizionarea cu combustibil și ulei — avioane

(a) Pilotul comandant nu inițiază un zbor decât în cazul în care avionul transportă suficient combustibil și ulei pentru următoarele:

1. în cazul zborurilor desfășurate în conformitate cu regulile de zbor la vedere (VFR):

(i) pe timp de zi, care decolează și aterizează pe același aerodrom/loc de aterizare și rămân întotdeauna în contact vizual cu aerodromul/locul de aterizare respectiv, pentru a zbura pe ruta intenționată și apoi timp de cel puțin 10 minute la o altitudine normală de croazieră;

(ii) pe timp de zi, pentru a zbura până la aerodromul prevăzut pentru aterizare și, de acolo, pentru a zbura timp de cel puțin 30 de minute la o altitudine normală de croazieră; sau

(iii) pe timp de noapte, pentru a zbura până la aerodromul prevăzut pentru aterizare și, de acolo, pentru a zbura timp de cel puțin 45 de minute la o altitudine normală de croazieră;

2. în cazul zborurilor în condiții IFR:

(i) atunci când nu este necesar un aerodrom de rezervă la destinație, pentru a zbura până la aerodromul prevăzut pentru aterizare și, de acolo, pentru a zbura timp de cel puțin 45 de minute la o altitudine normală de croazieră; sau

(ii) atunci când este necesar un aerodrom de rezervă la destinație, pentru a zbura până la aerodromul prevăzut pentru aterizare, până la un aerodrom de rezervă și, de acolo, pentru a zbura timp de cel puțin 45 de minute la o altitudine normală de croazieră.

(b) La calcularea combustibilului necesar, inclusiv în caz de urgență, se iau în considerare următoarele:

1. condițiile meteorologice prognozate;

2. redirecționările ATC și întârzierile în trafic anticipate;

3. procedurile pentru depresurizare sau pentru defectarea unui motor în cursul zborului pe rută, dacă este cazul; și

4. orice alt factor care poate întârzia aterizarea avionului sau poate mări consumul de combustibil și/sau ulei.

(c) Nimic nu împiedică modificarea unui plan de zbor în timpul zborului în scopul de a replanifica zborul spre o altă destinație, cu condiția ca toate cerințele să poată fi respectate din momentul în care zborul este replanificat.

NCO.OP.126 Aprovizionarea cu combustibil și ulei — elicoptere

(a) Pilotul comandant nu inițiază un zbor decât în cazul în care elicopterul transportă suficient combustibil și ulei pentru următoarele:

▼M1

1. în cazul zborurilor în condiţii VFR, pentru a zbura până la aerodromul/locul de operare prevăzut pentru aterizare și, de acolo, pentru a zbura timp de cel puţin 20 de minute la viteza optimă; și

2. în cazul zborurilor în condiţii IFR:

(i) atunci când nu este necesar un aerodrom de rezervă sau nu este disponibil un aerodrom de rezervă cu condiţii meteorologice admisibile, pentru a zbura până la aerodromul/locul de operare prevăzut pentru aterizare și, de acolo, pentru a zbura timp de 30 de minute la viteza de așteptare, la 450 m (1 500 ft) deasupra aerodromului/locului de operare de destinaţie, în condiţii standard de temperatură, precum și pentru apropiere și aterizare; sau

(ii) atunci când este necesar un aerodrom de rezervă, pentru a zbura până la aerodromul/locul de operare prevăzut pentru aterizare și pentru a executa o apropiere și o apropiere întreruptă la respectivul aerodrom/loc de operare și, de acolo:

(A) pentru a zbura până la aerodromul de rezervă specificat; și

(B) pentru a zbura timp de 30 de minute la viteza de așteptare, la 450 m (1 500 ft) deasupra aerodromului/locului de operare de rezervă, în condiţii standard de temperatură, precum și pentru apropiere și aterizare.

(b) La calcularea combustibilului necesar, inclusiv în caz de urgenţă, se iau în considerare următoarele:

1. condiţiile meteorologice prognozate;

2. redirecţionările ATC și întârzierile în trafic anticipate;

3. procedurile pentru depresurizare sau pentru defectarea unui motor în cursul zborului pe rută, dacă este cazul; și

4. orice alt factor care poate întârzia aterizarea aeronavei sau poate mări consumul de combustibil și/sau ulei.

(c) Nimic nu împiedică modificarea unui plan de zbor în timpul zborului în scopul de a replanifica zborul spre o altă destinaţie, cu condiţia ca toate cerinţele să poată fi respectate din momentul în care zborul este replanificat.

▼M11

———————

▼M1

NCO.OP.130 Informarea pasagerilor

Pilotul comandant se asigură că, înainte de zbor sau, după caz, în timpul zborului, pasagerii sunt informaţi cu privire la echipamentele și procedurile în caz de urgenţă.

NCO.OP.135 Pregătirea zborului

▼M9

(a) Înainte de a iniţia un zbor, pilotul comandant se asigură, prin toate mijloacele rezonabile disponibile, că instalaţiile spaţiale, de la sol și/sau de pe apă, inclusiv echipamentele de comunicare și mijloacele de navigaţie disponibile și necesare în mod direct pentru respectivul zbor în vederea operării în siguranţă a aeronavei, sunt adecvate pentru tipul de operaţiune în cadrul căreia urmează să fie efectuat zborul.

▼M1

(b) Înainte de a iniţia un zbor, pilotul comandant trebuie să cunoască toate informaţiile meteorologice disponibile pertinente pentru zborul avut în vedere. Pregătirea pentru un zbor în afara vecinătăţii locului de plecare, precum și pentru fiecare zbor în condiţii IFR trebuie să cuprindă:

▼M1

1. un studiu al buletinelor și prognozelor meteorologice curente disponibile; și

2. un plan de acțiune alternativ pentru cazul în care zborul nu se poate efectua cum s-a prevăzut din cauza condițiilor meteorologice.

NCO.OP.140 Aerodromuri de rezervă la destinație — avioane

Pentru zborurile în condiții IFR, pilotul comandant trebuie să specifice în planul de zbor cel puțin un aerodrom de rezervă la destinație cu condiții meteorologice admisibile, cu excepția cazului în care:

(a) informațiile meteorologice curente disponibile indică faptul că, în perioada cuprinsă între o oră înainte și o oră după ora estimată de sosire sau între ora reală de plecare și o oră după ora estimată de sosire, luându-se în considerare perioada mai scurtă dintre acestea, apropierea și aterizarea pot fi efectuate în condiții meteorologice de zbor la vedere (VMC); sau

(b) locul avut în vedere pentru aterizare este izolat și:

1. pentru aerodromul avut în vedere pentru aterizare este prevăzută o procedură de apropiere instrumentală; și

2. informațiile meteorologice curente disponibile indică faptul că, în perioada cuprinsă între două ore înainte și două ore după ora estimată de sosire, vor exista următoarele condiții meteorologice:

(i) baza norilor este cu cel puțin 300 m (1 000 ft) peste minima asociată procedurii de apropiere instrumentală; și

(ii) vizibilitatea este de cel puțin 5,5 km sau cu 4 km peste minima asociată procedurii.

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

Pentru zborurile în condiții IFR, pilotul comandant trebuie să specifice în planul de zbor cel puțin un aerodrom de rezervă la destinație cu condiții meteorologice admisibile, cu excepția cazului în care:

(a) pentru aerodromul avut în vedere pentru aterizare este prevăzută o procedură de apropiere instrumentală, iar informațiile meteorologice curente disponibile indică faptul că, în perioada cuprinsă între două ore înainte și două ore după ora estimată de sosire sau între ora reală de plecare și două ore după ora estimată de sosire, luându-se în considerare perioada mai scurtă dintre acestea, vor exista următoarele condiții meteorologice:

1. baza norilor este cu cel puțin 120 m (400 ft) peste minima asociată procedurii de apropiere instrumentală; și

2. vizibilitatea este cu cel puțin 1 500 m peste minima asociată procedurii; sau

(b) locul prevăzut pentru aterizare este izolat și:

1. pentru aerodromul avut în vedere pentru aterizare este prevăzută o procedură de apropiere instrumentală;

2. informațiile meteorologice curente disponibile indică faptul că, în perioada cuprinsă între două ore înainte și două ore după ora estimată de sosire vor exista următoarele condiții meteorologice:

(i) baza norilor este cu cel puțin 120 m (400 ft) peste minima asociată procedurii de apropiere instrumentală;

(ii) vizibilitatea este cu cel puțin 1 500 m peste minima asociată procedurii; și

3. se stabilește un punct de la care întoarcerea nu mai este posibilă (PNR) în cazul unei destinații pe mare.

▼M9

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

Pilotul comandant trebuie să se asigure că sunt disponibile mijloace suficiente pentru navigare și pentru aterizarea la aerodromul de destinație sau la orice aerodrom de rezervă la destinație în cazul pierderii de capacitate pentru apropierea și aterizarea avute în vedere.

▼M1

NCO.OP.145 Realimentarea pe durata îmbarcării sau debarcării pasagerilor sau în timp ce pasagerii se află la bord

(a) Aeronava nu se realimentează cu combustibil de aviație (AVGAS) sau cu combustibil de tip fracțiune largă sau cu un amestec din aceste tipuri de combustibil pe durata îmbarcării sau debarcării pasagerilor sau în timp ce aceștia se află la bord.

(b) Pentru toate celelalte tipuri de combustibil, aeronava nu se realimentează pe durata îmbarcării sau debarcării pasagerilor sau în timp ce aceștia se află la bord, cu excepția cazului în care aeronava este supravegheată de pilotul comandant sau de alt personal calificat, pregătit să inițieze și să conducă o evacuare a aeronavei prin cele mai practice și rapide mijloace disponibile.

▼M11

NCO.OP.150 Transportul pasagerilor

Pilotul comandant trebuie să se asigure că, înainte de și în timpul rulajului la sol, al decolării și al aterizării, precum și ori de câte ori este considerat necesar din motive de siguranță, fiecare pasager aflat la bord ocupă un scaun sau o cușetă și are centura de siguranță sau dispozitivul de reținere cuplat(ă) în mod corespunzător.

▼M1

NCO.OP.155 Fumatul la bord — avioane și elicoptere

Pilotul comandant nu permite fumatul la bord:

(a) ori de câte ori se consideră că este necesar din motive de siguranță; și

(b) pe durata alimentării cu combustibil a aeronavei.

▼M14

_____

▼M1

NCO.OP.160 Condiții meteorologice

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

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

(c) Dacă un zbor conține segmente VFR și IFR, informațiile meteorologice menționate la literele (a) și (b) se aplică în măsura în care sunt relevante.

NCO.OP.165 Gheața și alți contaminanți — proceduri la sol

Pilotul comandant nu trebuie să inițieze decolarea decât atunci când aeronava nu prezintă nicio depunere care ar putea afecta negativ performanța sau posibilitatea de control al aeronavei, cu excepția situațiilor permise de AFM.

▼M1

NCO.OP.170 Gheaţa şi alţi contaminanţi — proceduri în zbor

(a) Pilotul comandant nu iniţiază zborul și nici nu zboară intenţionat în condiţii de jivraj probabile sau certe decât în cazul în care aeronava este certificată și echipată pentru a face faţă unor astfel de condiţii, după cum se menţionează la punctul 2.a.5 din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008.

(b) Dacă jivrajul depășește intensitatea pentru care aeronava este certificată sau dacă o aeronavă necertificată pentru zborul în condiţii cunoscute de jivraj se confruntă cu jivraj, pilotul comandant părăsește fără întârziere zona cu condiţii de jivraj, printr-o modificare de nivel și/sau rută, declarând, dacă este necesar, o urgenţă la ATC.

NCO.OP.175 Condiţii de decolare — avioane și elicoptere

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

(a) în conformitate cu informaţiile disponibile, condiţiile meteorologice la aerodrom sau la locul de operare și starea pistei sau a FATO care urmează a fi utilizată nu ar împiedica decolarea și plecarea în condiţii de siguranţă; și

(b) vor fi respectate minimele de operare aplicabile ale aerodromului.

▼M11

_____

▼M1

NCO.OP.180 Situaţii simulate în zbor

(a) Atunci când transportă pasageri sau mărfuri, pilotul comandant nu simulează:

1. situaţii care necesită aplicarea de proceduri pentru situaţii anormale și de urgenţă; sau

2. zborul în condiţii meteorologice instrumentale (IMC).

▼M14

(b) În pofida dispoziţiilor de la litera (a), atunci când se efectuează zboruri de pregătire de către o organizaţie de pregătire menţionată la articolul 10a din Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei, astfel de situaţii pot fi simulate cu elevi piloţi la bord.

▼M11

NCO.OP.185 Managementul combustibilului în zbor

Pilotul comandant trebuie să verifice la intervale regulate cantitatea de combustibil utilizabil rămasă în timpul zborului, astfel încât aceasta să nu fie mai mică decât cantitatea de combustibil necesară pentru a continua zborul până la un aerodrom sau un loc de operare cu condiţii meteorologice admisibile, rezerva de combustibil planificată rămânând la nivelul prevăzut de punctele NCO.OP.125 sau NCO.OP.126.

▼M9

NCO.OP.190 Utilizarea oxigenului suplimentar

(a) Pilotul comandant se asigură că toţi membrii echipajului de zbor implicaţi în îndeplinirea unor sarcini esenţiale pentru operarea în siguranţă a unei aeronave în zbor utilizează în permanenţă oxigen suplimentar ori de câte ori acesta stabilește că, la altitudinea zborului avut în vedere, lipsa oxigenului ar putea avea ca rezultat afectarea capacităţilor membrilor echipajului și se asigură că se pune oxigen suplimentar la dispoziţia pasagerilor atunci când lipsa oxigenului i-ar putea afecta în mod negativ pe pasageri.

(b) În orice altă situaţie în care pilotul comandant nu poate determina modul în care lipsa oxigenului i-ar putea afecta pe toţi ocupanţii de la bord, acesta trebuie să se asigure că:

▼M9

1. toți membrii echipajului implicați în îndeplinirea unor sarcini esențiale pentru operarea în siguranță a unei aeronave în timpul zborului utilizează oxigen suplimentar în orice perioadă care depășește 30 de minute atunci când altitudinea barometrică din cabina de pasageri este cuprinsă între 10 000 ft și 13 000 ft; și

2. toți ocupanții utilizează oxigen suplimentar în orice perioadă în care altitudinea barometrică din cabina de pasageri este mai mare de 13 000 ft.

▼M1

NCO.OP.195 Detectarea apropierii de sol

Atunci când se detectează o apropiere nedorită față de sol, de către pilotul comandant sau de către un sistem de avertizare privind apropierea față de sol, pilotul comandant ia imediat acțiuni corective pentru a stabili condiții de zbor în siguranță.

NCO.OP.200 Sistemul de evitare a coliziunii în zbor (ACAS II)

Atunci când se folosește ACAS II, procedurile operaționale și pregătirea trebuie să fie în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 1332/2011.

▼M16

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

Înainte de a iniția o apropiere în vederea aterizării, pilotul-comandant trebuie să se asigure că, potrivit informațiilor disponibile, condițiile meteorologice la aerodrom sau la locul de operare și starea pistei care urmează să fie utilizată nu împiedică o apropiere, o aterizare sau o apropiere întreruptă în condiții de siguranță.

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

Înainte de a iniția o apropiere în vederea aterizării, pilotul-comandant trebuie să se asigure că, potrivit informațiilor disponibile, condițiile meteorologice la aerodrom sau la locul de operare și starea zonei de apropiere finală și de decolare (FATO) care urmează să fie utilizată nu împiedică o apropiere, o aterizare sau o apropiere întreruptă în condiții de siguranță.

▼M1

NCO.OP.210 Inițierea și continuarea apropierii — avioane și elicoptere

(a) Pilotul comandant poate iniția o apropiere instrumentală indiferent de distanța vizuală în lungul pistei/vizibilitatea (RVR/VIS) raportată.

(b) Dacă valoarea RVR/VIS raportată este mai mică decât minima aplicabilă, apropierea nu se continuă:

1. sub 1 000 ft deasupra aerodromului; sau

2. în segmentul de apropiere finală, în cazul în care altitudinea/înălțimea de decizie (DA/H) sau altitudinea/înălțimea minimă de coborâre (MDA/H) este mai mare de 1 000 ft deasupra aerodromului.

(c) Atunci când RVR nu este disponibilă, valorile RVR pot fi obținute prin conversia vizibilității raportate.

(d) Dacă, după depășirea a 1 000 ft deasupra aerodromului, RVR/VIS raportată se încadrează sub minima aplicabilă, apropierea poate fi continuată până la DA/H sau MDA/H.

(e) Apropierea poate fi continuată sub DA/H sau MDA/H, iar aterizarea poate fi finalizată, cu condiția ca, la DA/H sau MDA/H, să se stabilească și să se mențină contactul vizual necesar pentru tipul de operațiune de apropiere și pentru pista avută în vedere.

(f) RVR pentru zona de contact trebuie să fie în permanență determinantă.

▼M11

_____

▼M9

NCO.OP.220 Sistemul de evitare a coliziunii în zbor (ACAS II)

În cazul în care se utilizează ACAS II, pilotul comandant trebuie să aplice procedurile operaționale corespunzătoare și să fie pregătit în mod adecvat.

▼M1

SUBPARTEA C

PERFORMANȚELE AERONAVEI ȘI LIMITĂRILE DE OPERARE ALE ACESTEIA

NCO.POL.100 Limitări de operare — toate aeronavele

▼M11

(a) În orice fază a operării, încărcarea, masa și poziția centrului de greutate (CG) ale aeronavei trebuie să respecte orice limitare specificată în AFM sau în documentul echivalent.

▼M1

(b) Plăcile, listele, marcajele instrumentelor sau combinațiile acestora care conțin respectivele limitări de operare prevăzute în AFM pentru prezentarea vizuală trebuie afișate în aeronavă.

▼M11

NCO.POL.105 Cântărirea

(a) Operatorul se asigură că masa și centrul de greutate ale aeronavei au fost stabilite prin cântărire efectivă înainte de darea în exploatare inițială a respectivei aeronave. Efectele cumulate ale modificărilor și reparațiilor asupra masei și centrajului trebuie să fie motivate și dovedite în mod corespunzător prin documente. Aceste informații trebuie să fie puse la dispoziția pilotului comandant. Aeronava trebuie recântărită dacă efectul modificărilor asupra masei și centrajului nu se cunoaște cu precizie.

▼M14

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

▼M1

NCO.POL.110 Performanța — generalități

Pilotul comandant operează aeronava numai în cazul în care performanța este suficientă pentru a se conforma reglementărilor aeronautice aplicabile și oricăror alte restricții aplicabile zborului, spațiului aerian sau aerodromurilor ori locurilor de operare utilizate, ținând seama de precizia graficelor din orice diagrame și hărți utilizate.

SUBPARTEA D

INSTRUMENTE, DATE ȘI ECHIPAMENTE

SECȚIUNEA 1

Avioane

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

(a) Instrumentele și echipamentele obligatorii conform prezentei subpărți trebuie să fie aprobate în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile dacă sunt:

1. utilizate de echipajul de zbor pentru a controla traiectoria de zbor;

▼M1

2. utilizate pentru a respecta NCO.IDE.A.190;

3. utilizate pentru a respecta NCO.IDE.A.195; sau

4. instalate în avion.

▼M15

(b) Pentru următoarele elemente, atunci când sunt obligatorii în temeiul prezentei subpărți, nu este necesară aprobarea echipamentului:

1. siguranțe de rezervă;

2. lanterne autonome;

3. un mijloc precis de indicare a timpului;

4. trusă de prim-ajutor;

5. echipamente de supraviețuire și de semnalizare;

6. ancore pentru apă și echipamente pentru amarare;

7. dispozitive de siguranță pentru copii;

8. un PCDS simplu utilizat ca dispozitiv de reținere de către un specialist în executarea unei sarcini.

(c) Instrumentele și echipamentele care nu sunt impuse de anexa VII (partea NCO), precum și orice alte echipamente care nu sunt impuse de prezentul regulament, dar care sunt transportate la bord în timpul unui zbor respectă următoarele cerințe:

1. informațiile oferite de aceste instrumente sau echipamente nu se folosesc de către membrii echipajului de zbor pentru a se conforma anexei II la Regulamentul (UE) 2018/1139 sau punctelor NCO.IDE.A.190 și NCO.IDE.A.195 din anexa VII;

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

▼M1

(d) Instrumentele și echipamentele trebuie să fie utilizabile rapid sau ușor accesibile din postul la care este așezat membrul echipajului de zbor care are nevoie să le utilizeze.

(e) Toate echipamentele de urgență obligatorii trebuie să fie ușor accesibile pentru utilizare imediată.

NCO.IDE.A.105 Echipamentul minim de zbor

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

(a) avionul este operat în conformitate cu MEL, dacă aceasta este stabilită; sau

(b) avionul dispune de o autorizație de zbor emisă în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile.

NCO.IDE.A.110 Siguranțe electrice de rezervă

Avioanele trebuie să fie echipate cu siguranțe electrice de rezervă, cu puterile nominale necesare pentru protecția integrală a circuitului, pentru înlocuirea acelor siguranțe a căror înlocuire este permisă în zbor.

NCO.IDE.A.115 Lumini de operare

Avioanele operate pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu:

▼M1

(a) un sistem de lumini anticoliziune;

(b) lumini de navigație/poziție;

(c) lumină de aterizare;

(d) un sistem de lumini alimentat de la sistemul electric al avionului pentru asigurarea unei iluminări adecvate a tuturor instrumentelor și echipamentelor esențiale pentru operarea în siguranță a avionului;

(e) un sistem de lumini alimentat de la sistemul electric al avionului pentru asigurarea iluminării în toate compartimentele pentru pasageri;

(f) o lanternă autonomă pentru fiecare post de membru al echipajului; și

(g) lumini pentru a respecta reglementările internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, dacă avionul este exploatat ca hidroavion.

NCO.IDE.A.120 Operațiuni în condiții VFR — instrumente de zbor și de navigație și echipamente asociate

(a) Avioanele operate în condiții VFR pe timp de zi trebuie să fie echipate cu un mijloc de măsurare și afișare a următoarelor:

1. capul magnetic;

2. timpul, în ore, minute și secunde;

▼M15

3. altitudinea barometrică;

▼M1

4. viteza față de aer indicată; și

5. numărul Mach, ori de câte ori limitările de viteză se exprimă cu ajutorul numărului Mach.

(b) Avioanele operate în condiții meteorologice de zbor la vedere (VMC) pe timp de noapte sau în condiții în care avionul nu poate fi menținut pe o traiectorie de zbor dorită fără a se recurge la unul sau mai multe instrumente suplimentare trebuie să fie echipate, în plus față de cele de la litera (a), cu:

1. un mijloc de măsurare și afișare a următoarelor:

(i) virajul și glisada;

(ii) atitudinea;

(iii) viteza verticală; și

(iv) direcția stabilizată;

și

2. un mijloc de indicare a momentului în care alimentarea cu energie electrică a instrumentelor giroscopice nu este corespunzătoare.

(c) Avioanele operate în condiții în care nu pot fi menținute pe o traiectorie de zbor dorită fără a se recurge la unul sau mai multe instrumente suplimentare trebuie să fie echipate, în plus față de cele de la literele (a) și (b), cu un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase, din cauza condensului sau jivrajului, a sistemului de indicare a vitezei față de aer obligatoriu conform literei (a) punctul 4.

▼M1

NCO.IDE.A.125 Operațiuni în condiții IFR — instrumente de zbor și de navigație și echipamente asociate

Avioanele operate în condiții IFR trebuie să fie echipate cu:

(a) un mijloc de măsurare și afișare a următoarelor:

1. capul magnetic;

2. timpul în ore, minute și secunde;

▼M15

3. altitudinea barometrică;

▼M1

4. viteza față de aer indicată;

5. viteza verticală;

6. virajul și glisada;

7. atitudinea;

8. direcția stabilizată;

9. temperatura aerului exterior; și

10. numărul Mach, ori de câte ori limitările de viteză se exprimă cu ajutorul numărului Mach;

(b) un mijloc de indicare a momentului în care alimentarea cu energie electrică a instrumentelor giroscopice nu este corespunzătoare; și

(c) un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase, din cauza condensului sau jivrajului, a sistemului de indicare a vitezei față de aer obligatoriu conform literei (a) punctul 4.

NCO.IDE.A.130 Sistemul de avertizare și de informare asupra configurației terenului (TAWS)

Avioanele cu motor cu turbină certificate pentru o configurație maximă a locurilor pentru pasageri de peste nouă locuri trebuie să fie echipate cu un TAWS care îndeplinește cerințele pentru:

(a) echipamente de clasă A, așa cum se specifică într-un standard admisibil, în cazul avioanelor pentru care certificatul individual de navigabilitate (CofA) a fost eliberat prima dată după 1 ianuarie 2011; sau

(b) echipamente de clasă B, așa cum se specifică într-un standard admisibil, în cazul avioanelor pentru care CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2011 sau înainte de această dată.

NCO.IDE.A.135 Sistemul interfon al echipajului de zbor

Avioanele operate de un echipaj de zbor format din mai mult de un membru trebuie să fie echipate cu un sistem interfon pentru echipajul de zbor, care să includă căști și microfoane destinate utilizării de către toți membrii echipajului de zbor.

NCO.IDE.A.140 Scaune, centuri de siguranță ale scaunelor, sisteme de reținere și dispozitive de siguranță pentru copii

(a) Avioanele trebuie să fie echipate cu:

1. un scaun sau o cușetă pentru fiecare persoană de la bord care are vârsta de cel puțin 24 de luni;

▼M15

2. o centură de siguranță pe fiecare scaun și hamuri de siguranță pentru fiecare cușetă;

▼M1

3. un dispozitiv de siguranţă pentru copii (CRD) pentru fiecare persoană de la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni; și

▼M9

4. o centură de siguranţă cu sistem de reţinere a părţii superioare a trunchiului pentru fiecare scaun al echipajului de zbor, cu un singur punct de eliberare în cazul avioanelor care dispun de un certificat de navigabilitate obţinut la 25 august 2016 sau după această dată.

▼M1

NCO.IDE.A.145 Trusa de prim ajutor

(a) Avioanele trebuie să fie echipate cu o trusă de prim ajutor.

(b) Trusa de prim ajutor trebuie să fie:

1. uşor accesibilă pentru folosire; și

2. menţinută în termenul de valabilitate.

NCO.IDE.A.150 Oxigen suplimentar — avioane presurizate

(a) Avioanele presurizate, operate la altitudini de zbor la care alimentarea cu oxigen este necesară în conformitate cu litera (b), trebuie să fie dotate cu echipamente specifice capabile să stocheze și să distribuie rezerva de oxigen necesară.

(b) Avioanele presurizate operate peste altitudinile de zbor la care altitudinea barometrică în compartimentele pentru pasageri depășește 10 000 ft trebuie să transporte oxigen pentru respiraţie suficient pentru a alimenta:

1. toţi membrii echipajului și:

(i) 100 % din pasageri, pentru orice perioadă în care altitudinea barometrică din cabină depășește 15 000 ft, însă în niciun caz pentru mai puţin de 10 minute;

(ii) cel puţin 30 % din pasageri, pentru orice perioadă în care, în eventualitatea depresurizării și ţinând seama de circumstanţele de zbor, altitudinea barometrică în compartimentul pentru pasageri se va situa între 14 000 ft și 15 000 ft; și

(iii) cel puţin 10 % din pasageri, pentru orice perioadă care depășește 30 de minute, atunci când altitudinea barometrică în compartimentul pentru pasageri se va situa între 10 000 ft și 14 000 ft;

și

2. toţi ocupanţii compartimentului pentru pasageri, timp de cel puţin 10 minute, în cazul avioanelor operate la altitudini barometrice de peste 25 000 ft sau operate sub această altitudine, dar în condiţii care nu le permit să coboare în patru minute în condiţii de siguranţă la o altitudine barometrică de 13 000 ft.

(c) Avioanele presurizate operate la altitudini de zbor mai mari de 25 000 ft trebuie să fie echipate suplimentar cu un dispozitiv care să avertizeze echipajul de zbor în cazul oricărei depresurizări.

▼M9

NCO.IDE.A.155 Oxigen suplimentar – avioane nepresurizate

Avioanele nepresurizate operate atunci când este necesară o rezervă de oxigen în conformitate cu punctul NCO.OP.190 trebuie dotate cu echipamente de stocare și de distribuire a oxigenului capabile să stocheze și să distribuie rezervele de oxigen necesare.

▼M1

NCO.IDE.A.160 Stingătoare de incendiu manuale

▼M14

(a) Avioanele, cu excepţia avioanelor ELA1, trebuie să fie echipate cu cel puţin un stingător de incendiu manual:

1. în compartimentul echipajului de zbor; și

2. în fiecare compartiment pentru pasageri care este separat de compartimentul echipajului de zbor, cu excepţia cazului în care compartimentul este ușor accesibil echipajului de zbor.

▼M1

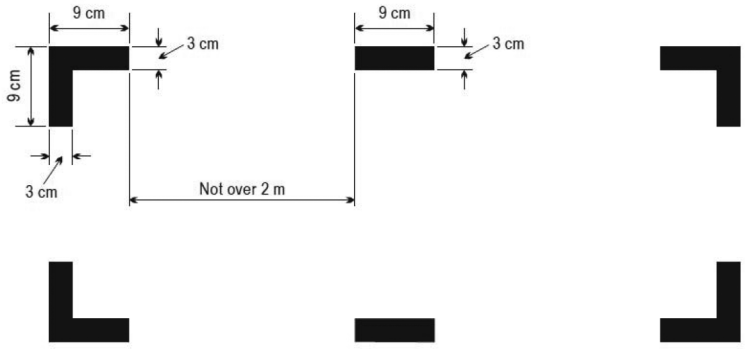
(b) Tipul și cantitatea agentului de stingere pentru stingătoarele de incendiu obligatorii trebuie să fie adecvate tipurilor de incendii care ar putea să se producă în compartimentul în care este destinat a fi utilizat stingătorul, iar pentru compartimentele ocupate de persoane, trebuie să reducă riscul de acumulare a gazelor toxice.

NCO.IDE.A.165 Marcarea punctelor de spargere

Dacă pe avion sunt marcate zone ale fuzelajului adecvate pentru spargere de către echipele de salvare în caz de urgenţă, aceste zone trebuie să fie marcate după cum se indică în figura 1.

Figura 1

Marcarea punctelor de spargere



NCO.IDE.A.170 Emiţător pentru localizare în caz de urgenţă (ELT)

(a) Avioanele trebuie să fie echipate cu:

1. un ELT de orice tip, dacă li s-a eliberat prima dată un CofA individual la 1 iulie 2008 sau înainte de această dată;

2. un ELT automat, dacă li s-a eliberat prima dată un CofA individual după 1 iulie 2008; sau

3. un ELT de supravieţuire [ELT(S)] sau o baliză de localizare personală (PLB) transportată de un membru al echipajului sau de un pasager, atunci când sunt certificate pentru o configuraţie maximă a locurilor pentru pasageri de șase sau mai puţine locuri.

(b) ELT-urile de orice tip și PLB-urile trebuie aibă capacitatea de a transmite simultan pe frecvenţele de 121,5 MHz și 406 MHz.

NCO.IDE.A.175 Zborul deasupra apei

(a) Următoarele avioane trebuie să fie echipate cu câte o vestă de salvare pentru fiecare persoană aflată la bord sau cu un dispozitiv individual de flotabilitate echivalent pentru fiecare persoană de la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni, care trebuie purtat(ă) sau depozitat(ă) într-o poziţie în care să fie ușor accesibil(ă) de pe scaunul sau din cușeta persoanei căreia îi este destinat(ă):

1. avioane terestre cu un singur motor, în cazul în care:

▼M1

(i) zboară deasupra apei la o distanţă faţă de uscat mai mare decât distanţa de planare; sau

(ii) decolează sau aterizează pe un aerodrom sau loc de operare unde, în opinia pilotului comandant, traiectoria de decolare sau de apropiere este dispusă deasupra apei în așa fel încât ar exista probabilitatea unei amerizări de urgenţă;

2. hidroavioane operate deasupra apei; și

3. avioane operate la o distanţă faţă de uscat, unde este posibilă o aterizare de urgenţă, mai mare decât cea corespunzătoare unui timp de zbor de 30 de minute la viteza normală de croazieră sau 50 MN, luându-se în considerare valoarea mai mică.

(b) Hidroavioanele operate deasupra apei trebuie să fie echipate cu:

1. o ancoră;

2. o ancoră plutitoare (de frânare), atunci când este necesară pentru a facilita manevrarea; și

3. echipamente pentru producerea semnalelor sonore prevăzute în reglementările internaţionale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, după caz.

(c) Pilotul comandant al unui avion operat la o distanţă faţă de uscat, unde este posibilă o aterizare de urgenţă, mai mare decât cea corespunzătoare unui timp de zbor de 30 de minute la viteza normală de croazieră sau 50 MN, luându-se în considerare valoarea mai mică, trebuie să determine riscurile pentru supravieţuirea ocupanţilor avionului în eventualitatea unei amerizări de urgenţă, pe baza cărora decide transportul de:

1. echipamente pentru a produce semnale de ajutor;

2. suficiente plute de salvare pentru a transporta toţi pasagerii de la bord, depozitate astfel încât să fie disponibile pentru utilizare imediată în caz de urgenţă; și

3. echipamente de salvare care asigură mijloace de susţinere a vieţii, adecvate zborului care urmează a fi efectuat.

NCO.IDE.A.180 Echipamente de supravieţuire

Avioanele operate peste zone în care operaţiunile de căutare și salvare ar fi deosebit de dificile trebuie să fie echipate cu dispozitive de semnalizare și echipamente de salvare, inclusiv mijloace de susţinere a vieţii, adecvate pentru zona survolată.

NCO.IDE.A.190 Echipament de radiocomunicaţii

(a) În cazul în care este necesar pentru spaţiul aerian în care se desfășoară zborul, avioanele trebuie să fie echipate cu un echipament de radiocomunicaţii capabil să realizeze comunicaţia bidirecţională cu staţiile aeronautice și pe frecvenţele necesare pentru a îndeplini cerinţele spaţiului aerian.

(b) Echipamentul de radiocomunicaţii, dacă este obligatoriu conform literei (a), trebuie să permită comunicaţiile pe frecvenţa aeronautică de urgenţă de 121,5 MHz.

(c) Atunci când este necesară mai mult de o unitate de echipament de comunicaţii, fiecare unitate trebuie să fie independentă faţă de cealaltă sau celelalte, astfel încât o defecţiune a uneia să nu provoace defectarea alteia.

NCO.IDE.A.195 Echipamente de navigaţie

(a) Avioanele operate pe rute care nu sunt navigabile după repere terestre vizuale trebuie să fie echipate cu toate echipamentele de navigaţie necesare care să le permită să acţioneze în conformitate cu:

▼M1

1. planul de zbor ATS, dacă este cazul; și

2. cerințele spațiului aerian aplicabil.

(b) Avioanele trebuie să dispună de suficiente echipamente de navigație pentru a se asigura că, în eventualitatea defectării unui element al echipamentului în orice etapă a zborului, restul echipamentului permite navigarea sigură în conformitate cu litera (a) sau executarea în siguranță a unei acțiuni de urgență corespunzătoare.

(c) Avioanele care efectuează zboruri pentru care se prevede aterizarea în condiții IMC trebuie să fie dotate cu un echipament corespunzător care poate asigura ghidajul spre un punct de la care poate fi efectuată aterizarea după repere vizuale. Acest echipament trebuie să aibă capacitatea de a oferi o astfel de orientare pentru fiecare aerodrom la care se are în vedere aterizarea în condiții IMC și pentru orice aerodromuri de rezervă desemnate.

▼M9

(d) Pentru operațiunile PBN, aeronava trebuie să îndeplinească cerințele de certificare a navigabilității pentru specificația de navigație corespunzătoare.

▼M15

(e) Avioanele trebuie să fie echipate cu echipamente de supraveghere conform cerințelor spațiului aerian aplicabil.

▼M1

NCO.IDE.A.200 Transponder

În cazul în care este necesar pentru spațiul aerian în care se desfășoară zborul, avioanele trebuie să fie echipate cu un transponder radar secundar de supraveghere (SSR) cu toate capacitățile necesare.

▼M9

NCO.IDE.A.205 Gestionarea bazelor de date aeronautice

(a) Bazele de date aeronautice utilizate în cadrul aplicațiilor sistemelor de aeronavă certificate respectă cerințele de calitate a datelor care sunt adecvate pentru utilizarea prevăzută a datelor.

(b) Pilotul comandant trebuie să asigure distribuirea și introducerea în timp util a unor baze de date aeronautice actuale și nemodificate în aeronava căreia îi sunt necesare.

(c) În pofida oricăror alte cerințe de raportare a evenimentelor, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) nr. 376/2014, pilotul comandant raportează furnizorului bazei de date cazurile de date eronate, inconsecvente sau lipsă despre care s-ar putea preconiza în mod rezonabil că ar constitui un pericol pentru un zbor.

În astfel de cazuri, pilotul comandant trebuie să nu utilizeze datele afectate.

▼M1

SECȚIUNEA 2

Elicoptere

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

(a) Instrumentele și echipamentele obligatorii conform prezentei subpărți trebuie să fie aprobate în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile dacă sunt:

1. utilizate de echipajul de zbor pentru a controla traiectoria de zbor;

2. utilizate pentru a respecta NCO.IDE.H.190;

3. utilizate pentru a respecta NCO.IDE.H.195; sau

4. instalate în elicopter.

▼M15

(b) Pentru următoarele elemente, atunci când sunt obligatorii în temeiul prezentei subpărți, nu este necesară aprobarea echipamentului:

1. lanterne autonome;

2. un mijloc precis de indicare a timpului;

3. trusă de prim-ajutor;

4. echipamente de supraviețuire și de semnalizare;

5. ancore pentru apă și echipamente pentru amarare;

6. dispozitive de siguranță pentru copii;

7. un PCDS simplu utilizat ca dispozitiv de reținere de către un specialist în executarea unei sarcini.

(c) Instrumentele și echipamentele sau accesoriile care nu sunt impuse de anexa VII (partea NCO), precum și orice alte echipamente care nu sunt impuse de prezentul regulament, dar care sunt transportate la bord în timpul unui zbor respectă următoarele cerințe:

1. informațiile oferite de aceste instrumente, echipamente sau accesorii nu se folosesc de către membrii echipajului de zbor pentru a se conforma anexei II la Regulamentul (UE) 2018/1139 sau punctelor NCO.IDE.H.190 și NCO.IDE.H.195 din anexa VII;

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

▼M1

(d) Instrumentele și echipamentele trebuie să fie utilizabile rapid sau ușor accesibile din postul la care este așezat membrul echipajului de zbor care are nevoie să le utilizeze.

(e) Toate echipamentele de urgență obligatorii trebuie să fie ușor accesibile pentru utilizare imediată.

NCO.IDE.H.105 Echipamentul minim de zbor

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

(a) elicopterul este operat în conformitate cu MEL, dacă aceasta este stabilită; sau

(b) elicopterul dispune de o autorizație de zbor emisă în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile.

NCO.IDE.H.115 Lumini de operare

Elicopterele operate pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu:

(a) un sistem de lumini anticoliziune;

(b) lumini de navigație/poziție;

(c) lumină de aterizare;

(d) un sistem de lumini alimentat de la sistemul electric al elicopterului pentru asigurarea unei iluminări adecvate a tuturor instrumentelor și echipamentelor esențiale pentru operarea în siguranță a elicopterului;

(e) un sistem de lumini alimentat de la sistemul electric al elicopterului, pentru asigurarea iluminării în toate compartimentele pentru pasageri;

(f) o lanternă autonomă pentru fiecare post de membru al echipajului; și

▼M1

(g) lumini pentru a respecta reglementările internaţionale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, dacă elicopterul este amfibiu.

NCO.IDE.H.120 Operaţiuni în condiţii VFR — instrumente de zbor şi de navigaţie şi echipamente asociate

(a) Elicopterele operate în condiţii VFR pe timp de zi trebuie să fie echipate cu un mijloc de măsurare şi afişare a următoarelor:

1. capul magnetic;

2. timpul în ore, minute şi secunde;

▼M15

3. altitudinea barometrică;

▼M1

4. viteza faţă de aer indicată; şi

5. glisada.

(b) Elicopterele operate în condiţii VMC pe timp de noapte sau atunci când vizibilitatea este mai mică de 1 500 m sau în condiţii în care elicopterul nu poate fi menţinut pe o traiectorie de zbor dorită fără a se recurge la unul sau mai multe instrumente suplimentare trebuie să fie echipate, în plus faţă de cele de la litera (a), cu:

1. un mijloc de măsurare şi afişare a următoarelor:

(i) atitudinea;

(ii) viteza verticală; şi

(iii) direcţia stabilizată; şi

2. un mijloc de indicare a momentului în care alimentarea cu energie electrică a instrumentelor giroscopice nu este corespunzătoare.

(c) Elicopterele operate atunci când vizibilitatea este mai mică de 1 500 m sau în condiţii în care elicopterul nu poate fi menţinut pe o traiectorie de zbor dorită fără a se recurge la unul sau mai multe instrumente suplimentare trebuie să fie echipate, în plus faţă de cele de la literele (a) şi (b), cu un mijloc de prevenire a funcţionării defectuoase, din cauza condensului sau jivrajului, a sistemului de indicare a vitezei faţă de aer obligatoriu conform literei (a) punctul 4.

NCO.IDE.H.125 Operaţiuni în condiţii IFR — instrumente de zbor şi de navigaţie şi echipamente asociate

Elicopterele operate în condiţii IFR trebuie să fie echipate cu:

(a) un mijloc de măsurare şi afişare a următoarelor:

1. capul magnetic;

2. timpul în ore, minute şi secunde;

▼M15

3. altitudinea barometrică;

▼M1

4. viteza faţă de aer indicată;

5. viteza verticală;

6. glisada;

7. atitudinea;

8. direcţia stabilizată; şi

9. temperatura aerului exterior;

▼M1

(b) un mijloc de indicare a momentului în care alimentarea cu energie electrică a instrumentelor giroscopice nu este corespunzătoare;

(c) un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase, din cauza condensului sau jivrajului, a sistemului de indicare a vitezei față de aer obligatoriu conform literei (a) punctul 4; și

(d) un mijloc suplimentar de măsurare și afișare a atitudinii ca instrument de rezervă.

NCO.IDE.H.126 Echipamente suplimentare pentru operațiuni în condiții IFR cu un singur pilot

Elicopterele operate în condiții IFR cu un singur pilot trebuie să fie echipate cu un pilot automat care să dispună cel puțin de modurile de menținere a altitudinii și a capului-compas.

NCO.IDE.H.135 Sistemul interfon al echipajului de zbor

Elicopterele operate de un echipaj de zbor format din mai mult de un membru trebuie să fie echipate cu sistem interfon pentru echipajul de zbor, care să includă căști și microfoane destinate utilizării de către toți membrii echipajului de zbor.

NCO.IDE.H.140 Scaune, centuri de siguranță ale scaunelor, sisteme de reținere și dispozitive de siguranță pentru copii

(a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu:

▼M15

1. un scaun sau o cușetă pentru fiecare persoană aflată la bord cu vârsta de 24 de luni sau mai mare sau un post pentru fiecare membru al echipajului sau specialist în executarea anumitor sarcini aflat la bord;

2. o centură de siguranță pe fiecare scaun pentru pasageri și hamuri de siguranță pentru fiecare cușetă, precum și dispozitive de reținere pentru fiecare post;

▼M1

3. pentru elicopterele al căror CofA individual a fost eliberat prima dată după 31 decembrie 2012, o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului pentru fiecare pasager în vârstă de cel puțin 24 de luni;

4. un dispozitiv de siguranță pentru copii pentru fiecare persoană de la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni; și

5. o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului, incluzând un dispozitiv care va reține automat trunchiul ocupantului în cazul decelerării rapide, pentru fiecare scaun al membrilor echipajului de zbor.

(b) O centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului trebuie să aibă un singur punct de eliberare.

NCO.IDE.H.145 Trusa de prim ajutor

(a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu o trusă de prim ajutor.

(b) Trusa de prim ajutor trebuie să fie:

1. ușor accesibilă pentru folosire; și

2. menținută în termenul de valabilitate.

▼M9

NCO.IDE.H.155 Oxigen suplimentar – elicoptere nepresurizate

Elicopterele nepresurizate operate atunci când este necesară o rezervă de oxigen în conformitate cu punctul NCO.OP.190 trebuie dotate cu echipamente de stocare și de distribuire a oxigenului capabile să stocheze și să distribuie rezervele de oxigen necesare.

▼M1

NCO.IDE.H.160 Stingătoare de incendiu manuale

(a) Elicopterele, cu excepția elicopterelor ELA2, trebuie să fie echipate cu cel puțin un stingător de incendiu manual:

1. în compartimentul echipajului de zbor; și

2. în fiecare compartiment pentru pasageri care este separat de compartimentul echipajului de zbor, cu excepția cazului în care compartimentul este ușor accesibil pentru echipajul de zbor.

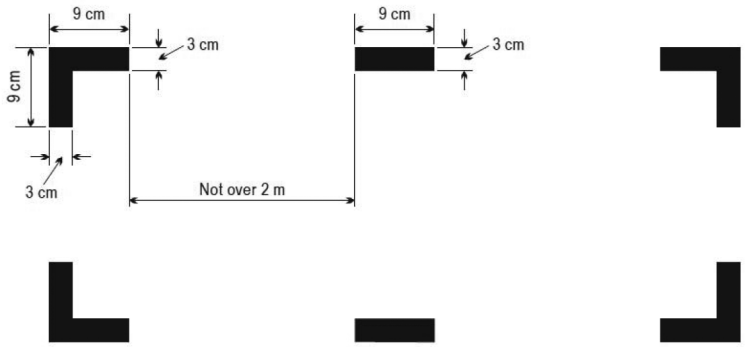
(b) Tipul și cantitatea agentului de stingere pentru stingătoarele de incendiu obligatorii trebuie să fie adecvate tipurilor de incendii care ar putea să se producă în compartimentul în care este destinat a fi utilizat stingătorul, iar pentru compartimentele ocupate de persoane, trebuie să reducă riscul de acumulare a gazelor toxice.

NCO.IDE.H.165 Marcarea punctelor de spargere

Dacă pe elicopter sunt marcate zone ale fuzelajului adecvate pentru spargere de către echipele de salvare în caz de urgență, aceste zone trebuie să fie marcate după cum se indică în figura 1.

Figura 1

Marcarea punctelor de spargere



NCO.IDE.H.170 Emițător pentru localizare în caz de urgență (ELT)

(a) Elicopterele certificate pentru o configurație maximă a locurilor pentru pasageri de peste șase locuri trebuie să fie echipate cu:

1. un ELT automat; și

2. un ELT de supraviețuire [ELT(S)] încorporat într-o plută de salvare sau într-o vestă de salvare atunci când elicopterul este operat la o distanță față de uscat corespunzătoare unui timp de zbor de peste trei minute la viteza de croazieră normală.

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

(c) ELT-urile de orice tip și PLB-urile trebuie să aibă capacitatea de a transmite simultan pe frecvențele de 121,5 MHz și 406 MHz.

NCO.IDE.H.175 Zborul deasupra apei

(a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu o câte o vestă de salvare pentru fiecare persoană aflată la bord sau cu un dispozitiv individual de flotabilitate echivalent pentru fiecare persoană aflată la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni care trebuie purtat(ă) sau depozitat(ă) într-o poziție accesibilă imediat de pe scaunul sau din cușeta persoanei căreia îi este destinat(ă), atunci când:

▼M1

1. zboară deasupra apei la o distanță față de uscat mai mare decât distanța de aterizare în autorotație, unde, în eventualitatea defectării motorului critic, elicopterul nu își poate menține zborul orizontal; sau

2. zboară deasupra apei la o distanță față de uscat corespunzătoare unui timp de zbor de peste 10 minute la viteza de croazieră normală, unde, în eventualitatea defectării motorului critic, elicopterul își poate menține zborul orizontal; sau

3. decolează sau aterizează la un aerodrom/loc de operare unde traiectoria de decolare sau de apropiere este deasupra apei.

(b) Fiecare vestă de salvare sau dispozitiv individual de flotabilitate echivalent trebuie să fie echipat(ă) cu un mijloc de iluminare electrică pentru a facilita localizarea persoanelor.

(c) Pilotul comandant al unui elicopter care este operat deasupra apei la o distanță față de uscat corespunzătoare unui timp de zbor de peste 30 de minute la viteza de croazieră normală sau 50 MN, luându-se în considerare valoarea mai mică, trebuie să stabilească riscurile pentru supraviețuirea ocupanților elicopterului în eventualitatea unei amerizări de urgență, pe baza cărora decide transportul de:

1. echipamente pentru a produce semnale de ajutor;

2. suficiente plute de salvare pentru a transporta toți pasagerii de la bord, depozitate astfel încât să fie disponibile pentru utilizare imediată în caz de urgență; și

3. echipamente de salvare care asigură mijloace de susținere a vieții adecvate zborului care urmează a fi efectuat.

(d) Pilotul comandant trebuie să stabilească riscurile pentru supraviețuirea ocupanților elicopterului în eventualitatea unei amerizări de urgență atunci când decide dacă vestele de salvare obligatorii conform literei (a) trebuie să fie purtate de toți ocupanții.

NCO.IDE.H.180 Echipamente de supraviețuire

Elicopterele operate peste zone în care operațiunile de căutare și salvare ar fi deosebit de dificile trebuie să fie echipate cu dispozitive de semnalizare și echipamente de salvare, inclusiv mijloace de susținere a vieții, adecvate pentru zona survolată.

▼M15

NCO.IDE.H.185 Toate elicopterele care efectuează zboruri deasupra întinderilor de apă – amerizarea de urgență

Elicopterele care efectuează zboruri deasupra întinderilor de apă într-un mediu ostil la o distanță față de uscat de 50 de mile marine trebuie să îndeplinească oricare dintre următoarele cerințe:

(a) să fie proiectate pentru amerizare în conformitate cu specificațiile de certificare relevante;

(b) să fie certificate pentru amerizarea de urgență în conformitate cu specificațiile de certificare relevante;

(c) să fie dotate cu echipamente de flotabilitate în caz de urgență.

▼M1

NCO.IDE.H.190 Echipament de radiocomunicații

(a) În cazul în care este necesar pentru spațiul aerian în care se desfășoară zborul, elicopterele trebuie să fie dotate cu un echipament de radiocomunicații capabil să realizeze comunicația bidirecțională cu stațiile aeronautice și pe frecvențele necesare pentru a îndeplini cerințele spațiului aerian.

(b) Echipamentul de radiocomunicații, dacă este obligatoriu conform literei (a), trebuie să permită comunicațiile pe frecvența aeronautică de urgență de 121,5 MHz.

▼M1

(c) Atunci când este necesară mai mult de o unitate de echipament de comunicaţii, fiecare unitate trebuie să fie independentă faţă de cealaltă sau celelalte, astfel încât o defecţiune a uneia să nu provoace defectarea alteia.

(d) Atunci când este necesar un sistem de radiocomunicaţii, elicopterele trebuie să fie echipate, în plus faţă de sistemul interfon al echipajului de zbor prevăzut la NCO.IDE.H.135, cu un buton de transmisie pe comenzile de zbor pentru fiecare pilot și/sau membru al echipajului necesar, la postul de lucru desemnat al acestuia.

NCO.IDE.H.195 Echipamente de navigaţie

(a) Elicopterele operate pe rute care nu sunt navigabile după repere terestre vizuale trebuie să fie echipate cu echipamente de navigaţie care să le permită să acţioneze în conformitate cu:

1. planul de zbor ATS, dacă este cazul; și

2. cerinţele spaţiului aerian aplicabil.

(b) Elicopterele trebuie să dispună de suficiente echipamente de navigaţie pentru a se asigura că, în eventualitatea defectării unui element al echipamentului în orice etapă a zborului, restul echipamentului permite navigarea sigură în conformitate cu litera (a) sau executarea în siguranţă a unei acţiuni de urgenţă corespunzătoare.

(c) Elicopterele care efectuează zboruri pentru care se prevede aterizarea în condiţii IMC trebuie să fie dotate cu un echipament de navigaţie care poate asigura ghidajul spre un punct de la care poate fi efectuată aterizarea după repere vizuale. Acest echipament trebuie să aibă capacitatea de a oferi o astfel de orientare pentru fiecare aerodrom la care se are în vedere aterizarea în condiţii IMC și pentru orice aerodromuri de rezervă desemnate.

▼M9

(d) Pentru operaţiunile PBN, aeronava trebuie să îndeplinească cerinţele de certificare a navigabilităţii pentru specificaţia de navigaţie corespunzătoare.

▼M15

(e) Elicopterele trebuie să fie echipate cu echipamente de supraveghere conform cerinţelor spaţiului aerian aplicabil.

▼M1

NCO.IDE.H.200 Transponder

În cazul în care este necesar pentru spaţiul aerian în care se desfășoară zborul, elicopterele trebuie să fie echipate cu un transponder radar secundar de supraveghere (SSR) cu toate capacităţile necesare.

▼M9

NCO.IDE.H.205 Gestionarea bazelor de date aeronautice

(a) Bazele de date aeronautice utilizate în cadrul aplicaţiilor sistemelor de aeronavă certificate respectă cerinţele de calitate a datelor care sunt adecvate pentru utilizarea prevăzută a datelor.

(b) Operatorul trebuie să asigure distribuirea și introducerea în timp util a unor baze de date aeronautice actuale și nemodificate în aeronava căreia îi sunt necesare.

(c) În pofida oricăror alte cerințe de raportare a evenimentelor, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) nr. 376/2014, operatorul raportează furnizorului bazei de date cazurile de date eronate, inconsecvente sau lipsă despre care s-ar putea preconiza în mod rezonabil că ar constitui un pericol pentru zbor.

În astfel de cazuri, pilotul comandant trebuie să nu utilizeze datele afectate.

▼M14

_____

▼M11

_____

▼M4

SUBPARTEA E

CERINŢE SPECIFICE

SECŢIUNEA 1

Generalităţi

NCO.SPEC.100 Domeniu de aplicare

Prezenta subparte stabilește cerințe specifice care trebuie respectate de un pilot comandant care efectuează operaţiuni specializate necomerciale cu aeronave altele decât cele complexe motorizate.

NCO.SPEC.105 Lista de verificare

(a) Înainte de a iniţia o operaţiune specializată, pilotul comandant efectuează o evaluare a riscurilor prin care evaluează complexitatea activităţii în vederea determinării pericolelor și a riscurilor asociate inerente din cadrul operaţiunii, precum și a stabilirii de măsuri de reducere a acestor riscuri.

(b) O operaţiune specializată se efectuează în conformitate cu o listă de verificare. Pe baza evaluării riscurilor pilotul comandant întocmește astfel de liste de verificare corespunzătoare activităţii specializate și aeronavei utilizate, luând în considerare orice secţiune a prezentei subpărţi.

(c) Lista de verificare relevantă pentru sarcinile pilotului comandant, ale membrilor echipajului și ale specialiștilor în executarea anumitor sarcini trebuie să fie ușor accesibilă în cazul fiecărui zbor.

(d) Lista de verificare trebuie revizuită și actualizată periodic, după caz.

NCO.SPEC.110 Responsabilităţile și autoritatea pilotului comandant

Ori de câte ori membrii echipajului sau specialiștii în executarea anumitor sarcini sunt implicaţi în operaţiune, pilotul comandant

(a) asigură respectarea de către membrii echipajului și de către specialiștii în executarea anumitor sarcini a NCO.SPEC.115 și NCO.SPEC.120;

(b) nu iniţiază niciun zbor în cazul în care vreun membru al echipajului sau vreun specialist în executarea anumitor sarcini se află în incapacitatea de a-și exercita atribuţiile din cauze precum vătămare corporală, boală, oboseală sau consumul de substanţe psihoactive;

(c) nu continuă un zbor dincolo de cel mai apropiat aerodrom sau loc de operare cu condiţii meteorologice admisibile în cazul în care capacitatea de exercitare a atribuţiilor a oricărui membru al echipajului sau a oricărui specialist în executarea anumitor sarcini este semnificativ redusă din cauze precum oboseală, boală sau lipsă de oxigen;

(d) se asigură că membrii echipajului și specialiștii în executarea anumitor sarcini respectă legislaţia, reglementările și procedurile statelor în care se derulează operaţiunile;

(e) se asigură că toţi membrii echipajului și specialiștii în executarea numitor sarcini pot comunica între ei într-o limbă comună; și

▼M9

(f) se asigură că specialiștii în executarea anumitor sarcini și membrii echipajului utilizează în permanență oxigen suplimentar ori de câte ori acesta stabilește că, la altitudinea zborului avut în vedere, lipsa oxigenului ar putea avea ca rezultat afectarea capacităților membrilor echipajului sau i-ar putea afecta negativ pe specialiștii în executarea anumitor sarcini. Dacă pilotul comandant nu poate determina modul în care lipsa oxigenului i-ar putea afecta pe ocupanții de la bord, acesta se asigură că specialiștii în executarea anumitor sarcini și membrii echipajului utilizează în permanență oxigen suplimentar ori de câte ori altitudinea din cabină depășește 10 000 ft timp de peste 30 de minute și ori de câte ori altitudinea din cabină depășește 13 000 ft.

▼M4

NCO.SPEC.115 Responsabilitățile echipajului

(a) Membrul echipajului este responsabil de executarea corespunzătoare a atribuțiilor sale. Atribuțiile echipajului sunt specificate în lista de verificare.

▼M11

(b) În timpul fazelor critice ale zborului sau ori de câte ori pilotul comandant consideră necesar din motive de siguranță, membrul echipajului este reținut la postul său alocat dacă lista de verificare nu specifică altceva.

▼M4

(c) În timpul zborului, membrul echipajului de zbor menține centura de siguranță cuplată atunci când se află la postul său.

(d) În timpul zborului, cel puțin un membru calificat al echipajului de zbor rămâne la comenzile aeronavei în orice moment.

(e) Membrul echipajului nu îndeplinește atribuții pe o aeronavă:

1. în cazul în care știe sau suspectează că suferă de oboseală, așa cum se menționează la punctul 7f din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008, sau nu se simte capabil de a își executa atribuțiile; sau

▼M12

2. în cazul în care se află sub influența unor substanțe psihoactive ori din alte motive, așa cum se menționează la punctul 7.g din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008.

▼M4

(f) Membrul echipajului care îndeplinește atribuții pentru mai mult de un operator:

1. își păstrează documentele individuale cu privire la timpul de zbor și de serviciu și la perioadele de odihnă, așa cum se menționează în anexa III (partea ORO), subpartea FTL la Regulamentul (UE) nr. 965/2012, dacă este cazul; și

2. pune la dispoziția fiecărui operator datele necesare pentru programarea activităților în conformitate cu cerințele FTL aplicabile.

(g) Membrul echipajului raportează pilotului comandant:

1. orice avarie, funcționare necorespunzătoare sau defecțiune pe care o consideră ca putând afecta starea de navigabilitate sau operarea în siguranță a aeronavei, inclusiv a sistemelor de urgență; și

2. orice incident care a pus sau ar putea pune în pericol siguranța operațiunii.

▼M4

NCO.SPEC.120 Responsabilităţile specialiştilor în executarea anumitor sarcini

(a) Specialistul în executarea anumitor sarcini este responsabil de executarea corespunzătoare a atribuţiilor sale. Atribuţiile specialistului în executarea numitor sarcini sunt specificate în lista de verificare.

▼M11

(b) În timpul fazelor critice ale zborului sau ori de câte ori pilotul comandant consideră necesar din motive de siguranţă, specialistul în executarea anumitor sarcini este reţinut la postul său alocat dacă lista de verificare nu specifică altceva.

▼M4

(c) Specialistul în executarea anumitor sarcini se asigură că este reţinut atunci când efectuează sarcini specializate cu uşile exterioare deschise sau demontate.

(d) Specialistul în executarea anumitor sarcini raportează pilotului comandant:

1. orice avarie, funcţionare necorespunzătoare sau defecţiune pe care o consideră ca putând afecta starea de navigabilitate sau operarea în siguranţă a aeronavei, inclusiv a sistemelor de urgenţă; şi

2. orice incident care a pus sau ar putea pune în pericol siguranţa operaţiunii.

NCO.SPEC.125 Informare privind siguranţa

(a) Înainte de decolare, pilotul comandant informează specialiştii în executarea anumitor sarcini în legătură cu:

1. echipamentele și procedurile în caz de urgenţă;

2. procedurile operaţionale aferente sarcinii specializate înainte de fiecare zbor sau serie de zboruri.

(b) Informarea menţionată la litera (a) punctul 2 poate să nu fie obligatorie dacă specialiștii în executarea anumitor sarcini au fost instruiţi cu privire la procedurile operaţionale înainte de începerea sezonului de operare din respectivul an calendaristic.

NCO.SPEC.130 Altitudini minime de trecere a obstacolelor – zboruri în condiţii IFR

Pilotul comandant stabilește altitudini minime de zbor pentru fiecare zbor, asigurând distanţa necesară pentru depășirea obstacolelor de la sol pentru toate segmentele de rută care urmează să fie parcurse în condiţii IFR. Altitudinile minime de zbor trebuie să nu fie mai mici decât cele publicate de statul survolat.

NCO.SPEC.135 Aprovizionarea cu combustibil și ulei – avioane

NCO.OP.125 litera (a) punctul 1 subpunctul (i) nu se aplică în cazul activităţilor de remorcare a planoarelor, al demonstraţiilor de zbor, al zborurilor acrobatice sau al zborurilor de competiţie.

NCO.SPEC.140 Aprovizionarea cu combustibil și ulei – elicoptere

Fără a aduce atingere NCO.OP.126 litera (a) punctul 1, pilotul comandant al unui elicopter poate iniţia un zbor în condiţii VFR pe timp de zi numai cu condiţia să rămână în raza a 25 MN faţă de aerodromul/locul de operare de plecare cu combustibil de rezervă pentru a zbura nu mai puţin de 10 minute la viteza optimă.

▼M4

NCO.SPEC.145 Situații simulate în zbor

Cu excepția cazului în care un specialist în executarea anumitor sarcini se află la bordul aeronavei în scopul pregătirii, atunci când transportă astfel de specialiști, pilotul comandant nu simulează:

(a) situații care necesită aplicarea de proceduri pentru situații anormale și de urgență; sau

(b) zborul în condiții meteorologice instrumentale (IMC).

NCO.SPEC.150 Detectarea apropierii de sol

Sistemul de avertizare privind apropierea față de sol poate fi dezactivat în timpul acestor sarcini specializate, care prin natura lor necesită ca aeronava să fie operată la o distanță față de sol inferioară celei care ar declanșa sistemul de avertizare privind apropierea față de sol.

NCO.SPEC.155 Sistemul de evitare a coliziunii în zbor (ACAS II)

Fără a aduce atingere NCO.OP.200, sistemul ACAS II poate fi dezactivat în timpul acestor sarcini specializate, care prin natura lor necesită ca aeronava să fie operată la o distanță față de sol inferioară celei care ar declanșa ACAS.

NCO.SPEC.160 Eliberarea de bunuri periculoase

În timpul eliberării de bunuri periculoase, pilotul comandant nu operează o aeronavă deasupra zonelor dens populate ale orașelor sau ale altor așezări ori deasupra unor adunări de persoane în aer liber.

NCO.SPEC.165 Transportul și utilizarea armelor

(a) Dacă într-un zbor se transportă arme în scopul unei sarcini specializate, pilotul comandant se asigură că acestea sunt asigurate atunci când nu se utilizează.

(b) Specialistul în executarea anumitor sarcini care utilizează arma ia toate măsurile necesare pentru a preveni punerea în pericol a aeronavei și a persoanelor de la bord sau de la sol.

NCO.SPEC.170 Criterii de performanță și de operare – avioane

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

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

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

NCO.SPEC.175 Criterii de performanță și de operare – elicoptere

(a) Pilotul comandant poate opera o aeronavă deasupra unor zone aglomerate cu condiția:

1. ca elicopterul să fie certificat în categoria A sau B; și

2. să fie instituite măsuri de siguranță pentru a preveni punerea în pericol în mod nejustificat a persoanelor și a bunurilor de la sol.

▼M4

(b) Pilotul comandant trebuie:

1. să fi instituit proceduri operaţionale pentru a reduce la minimum consecinţele unei defecţiuni a motorului; și

2. să fi informat toţi membrii echipajului și specialiștii în executarea anumitor sarcini aflaţi la bord cu privire la procedurile care trebuie executate în cazul unei aterizări forţate.

(c) Pilotul comandant se asigură că masa la decolare, la aterizare sau la zborul la punct fix nu depășește masa maximă specificată pentru:

1. un zbor la punct fix în afara efectului de sol (HOGE) cu toate motoarele funcţionând la puterea nominală corespunzătoare; sau

2. în cazul în care predomină condiţii astfel încât nu este probabil să se realizeze un HOGE, masa elicopterului nu trebuie să depășească masa maximă specificată pentru un zbor la punct fix cu efect de sol (HIGE) cu toate motoarele funcţionând la puterea nominală corespunzătoare, în situaţia în care condiţiile predominate permit un zbor la punct fix cu efect de sol la masa maximă specificată.

SECŢIUNEA 2

Operaţiuni de transport cu elicopterul al unei încărcături acroșate (HESLO)

NCO.SPEC.HESLO.100 Listă de verificare

Lista de verificare pentru HESLO trebuie să conţină:

(a) procedurile normale, anormale și de urgenţă;

(b) datele relevante referitoare la performanţă;

(c) echipamentele necesare;

(d) orice limitări; și

(e) responsabilităţile și atribuţiile pilotului comandant, și, dacă este cazul, ale membrilor echipajului și ale specialiștilor în executarea anumitor sarcini.

NCO.SPEC.HESLO.105 Echipamente specifice pentru HESLO

Elicopterul se echipează cu cel puţin:

(a) o oglindă de siguranţă pentru încărcătură sau un mijloc alternativ de vizualizare a cârligului (cârligelor)/încărcăturii; și

(b) un dispozitiv de măsurare a încărcăturii, cu excepţia cazului în care există o altă metodă de determinare a greutăţii încărcăturii.

NCO.SPEC.HESLO.110 Transportul bunurilor periculoase

Operatorul care transportă bunuri periculoase în/din zone fără personal sau locuri îndepărtate solicită autorităţii competente o derogare de la dispoziţiile din instrucţiunile tehnice în cazul în care intenţionează să nu respecte cerinţele respectivelor instrucţiuni.

SECŢIUNEA 3

Operaţiuni de transport de persoane la exterior (HEC)

NCO.SPEC.HEC.100 Listă de verificare

Lista de verificare pentru HEC trebuie să conţină:

(a) procedurile normale, anormale și de urgenţă;

▼M4

(b) datele relevante referitoare la performanță;

(c) echipamentele necesare;

(d) orice limitări; și

(e) responsabilitățile și atribuțiile pilotului comandant, și, dacă este cazul, ale membrilor echipajului și ale specialiștilor în executarea anumitor sarcini.

NCO.SPEC.HEC.105 Echipamente specifice pentru HEC

(a) Elicopterul se echipează cu:

1. echipamente pentru operațiuni de ridicare sau cârlig de suspendare a încărcăturii;

2. o oglindă de siguranță pentru încărcătură sau un mijloc alternativ de vizualizare a cârligului; și

3. un dispozitiv de măsurare a încărcăturii, cu excepția cazului în care există o altă metodă de determinare a greutății încărcăturii.

▼M15

(b) Instalarea tuturor echipamentelor de ridicare și a cârligelor de suspendare a încărcăturii, altele decât un PCDS simplu, precum și orice modificări ulterioare trebuie să fie acoperite de o certificare de navigabilitate adecvată pentru funcția prevăzută.

▼M4

SECȚIUNEA 4

Operațiuni cu parașute (PAR)

NCO.SPEC.PAR.100 Listă de verificare

Lista de verificare pentru PAR trebuie să conțină:

(a) procedurile normale, anormale și de urgență;

(b) datele relevante referitoare la performanță;

(c) echipamentele necesare;

(d) orice limitări; și

(e) responsabilitățile și atribuțiile pilotului comandant, și, dacă este cazul, ale membrilor echipajului și ale specialiștilor în executarea anumitor sarcini.

NCO.SPEC.PAR.105 Transportul membrilor echipajului și al specialiștilor în executarea anumitor sarcini

Cerința prevăzută în NCO.SPEC.120 litera (c) nu se aplică în cazul specialiștii în executarea anumitor sarcini care efectuează salturi cu parașuta.

NCO.SPEC.PAR.110 Scaune

Fără a aduce atingere NCO.IDE.A.140 litera (a) punctul 1 și NCO.IDE.H.140 litera (a) punctul 1, podeaua poate fi utilizată pe post de scaun dacă specialistul în executarea anumitor sarcini are la dispoziție mijloace de care să se prindă cu mâinile sau să se fixeze cu chingi.

NCO.SPEC.PAR.115 Oxigen suplimentar

Fără a aduce atingere NCO.SPEC.110 litera (f), cerința de a utiliza oxigen suplimentar nu se aplică în cazul altor membri ai echipajului decât pilotul comandant și nici specialiștilor în executarea anumitor sarcini care îndeplinesc atribuții esențiale pentru sarcina specializată ori de câte ori altitudinea cabinei:

(a) depășește 13 000 ft, pentru o perioadă de nu mai mult de șase minute; sau

(b) depășește 15 000 ft, pentru o perioadă de nu mai mult de trei minute.

▼M15

NCO.SPEC.PAR.120 Transportul și eliberarea bunurilor periculoase

În pofida dispoziţiilor de la punctul NCO.SPEC.160, parașutiștii pot să aibă asupra lor dispozitive de producere a dârelor de fum și să iasă din aeronavă cu scopul de a efectua demonstraţii de parașutism deasupra zonelor dens populate ale orașelor sau ale altor așezări ori deasupra unor adunări de persoane în aer liber, cu condiţia ca respectivele dispozitive să fie fabricate în acest scop.

▼M4

SECŢIUNEA 5

Zborurile acrobatice (ABF)

NCO.SPEC.ABF.100 Listă de verificare

Lista de verificare pentru ABF trebuie să conţină:

(a) procedurile normale, anormale și de urgenţă;

(b) datele relevante referitoare la performanţă;

(c) echipamentele necesare;

(d) orice limitări; și

(e) responsabilităţile și atribuţiile pilotului comandant, și, dacă este cazul, ale membrilor echipajului și ale specialiștilor în executarea anumitor sarcini.

NCO.SPEC.ABF.105 Documente și informaţii

Următoarele documente și informaţii enumerate în NCO.GEN.135 litera (a) nu trebuie transportate în timpul zborurilor acrobatice:

(a) detalii ale planului de zbor ATS depus, dacă este cazul;

(b) hărţi aeronautice actualizate și corespunzătoare pentru ruta/zona zborului propus și pentru toate rutele pe care este rezonabil să se prevadă că poate fi deviat zborul; și

(c) procedurile și informaţiile privind semnalele vizuale care trebuie utilizate de aeronava interceptoare și de aeronava interceptată.

NCO.SPEC.ABF.110 Echipamente

În cazul zborurilor acrobatice nu este necesară aplicarea următoarelor cerinţe privind echipamentele:

(a) trusa de prim-ajutor prevăzută la NCO.IDE.A.145 și NCO.IDE.H.145;

(b) stingătoarele de incendiu manuale prevăzute la NCO.IDE.A.160 și NCO.IDE.H.180; și

(c) emiţătoarele pentru localizare în caz de urgenţă sau balizele de localizare personale prevăzute la NCO.IDE.A.170 și NCO.IDE.H.170.

▼M15

SECŢIUNEA 6

Zboruri de verificare a întreţinerii (MCF)

NCO.SPEC.MCF.100 Nivelurile zborurilor de verificare a întreţinerii

Înainte de a efectua un zbor de verificare a întreţinerii, operatorul determină nivelul aplicabil al zborului de verificare a întreţinerii după cum urmează:

(a) un zbor de verificare a întreţinerii de „nivel A” pentru un zbor în cazul căruia se preconizează că se vor utiliza procedurile pentru situaţii anormale sau de urgenţă, astfel cum sunt definite în manualul de zbor al aeronavei, sau dacă este necesară efectuarea unui zbor pentru a proba funcţionarea unui sistem de rezervă sau a altor dispozitive de siguranţă;

▼M15

(b) un zbor de verificare a întreținerii de „nivel B” pentru orice alt zbor de verificare a întreținerii diferit de un zbor de verificare a întreținerii de „nivel A”.

NCO.SPEC.MCF.105 Limitări operaționale

(a) Prin derogare de la punctul NCO.GEN.105 litera (a) subpunctul 4 din prezenta anexă, un zbor de verificare a întreținerii poate fi efectuat cu o aeronavă care a fost pusă în serviciu în urma unei întrețineri incomplete în conformitate cu punctul M.A.801 litera (g) sau cu punctul 145.A.50 litera (e) din anexa I la Regulamentul (UE) nr. 1321/2014 al Comisiei.

▼M16

(b) Prin derogare de la punctul NCO.GEN.105 litera (a) punctul 4 din prezenta anexă, un zbor de control de întreținere poate fi efectuat cu o aeronavă care a fost dată în exploatare cu întreținere incompletă în conformitate cu anexa I (partea M) punctul M.A.801 litera (f), cu anexa II (partea 145) punctul 145.A.50 litera (e) sau cu anexa Vb (partea ML) punctul ML.A.801 litera (f) la Regulamentul (UE) nr. 1321/2014 al Comisiei.

▼M15

NCO.SPEC.MCF.110 Lista de verificare și instructajul de siguranță

(a) Lista de verificare menționată la punctul NCO.SPEC.105 se actualizează în funcție de necesități înainte de fiecare zbor de verificare a întreținerii și ține seama de procedurile de operare prevăzute a fi urmate în timpul respectivului zbor de verificare a întreținerii.

(b) În pofida dispozițiilor de la punctul NCO.SPEC.125 litera (b), înainte de fiecare zbor de verificare este necesar un instructaj de siguranță al specialistului în executarea anumitor sarcini.

NCO.SPEC.MCF.120 Cerințe privind echipajul de zbor

La selectarea unui membru al echipajului de zbor pentru un zbor de verificare a întreținerii, operatorul ține seama de complexitatea aeronavei și de nivelul zborului de verificare a întreținerii definit la punctul NCO.SPEC.MCF.100.

NCO.SPEC.MCF.125 Componența echipajului și persoanele de la bord

(a) Înainte de fiecare zbor de verificare a întreținerii avut în vedere, pilotul comandant identifică necesitatea suplimentării numărului de membri ai echipajului și/sau specialiști în executarea anumitor sarcini, ținând seama de sarcina de lucru anticipată a membrilor echipajului de zbor sau a specialiștilor în executarea anumitor sarcini și de evaluarea riscurilor.

(b) Pilotul comandant nu permite prezența la bord a altor persoane decât cele necesare în temeiul literei (a) în timpul unui zbor de verificare a întreținerii de „nivel A”.

▼M16

NCO.SPEC.MCF.130 Simularea procedurilor anormale sau de urgență în zbor

Prin derogare de la punctul NCO.SPEC.145, un pilot-comandant poate simula situații care necesită aplicarea unor proceduri anormale sau de urgență, împreună cu un specialist în executarea anumitor sarcini prezent la bord, dacă simularea este necesară pentru a realiza intenția zborului și dacă a fost identificată în lista de verificare menționată la punctul NCO.SPEC.MCF.110 sau în procedurile de operare.

▼M15

NCO.SPEC.MCF.140 Sisteme și echipamente

În cazul în care un zbor de verificare a întreținerii are care scop verificarea bunei funcționări a unui sistem sau a unui echipament, respectivul sistem sau echipament este identificat ca fiind potențial nefiabil, iar înainte de zbor se convine asupra unor măsuri adecvate de diminuare a riscurilor pentru a reduce la minimum riscurile la adresa siguranței zborului.

▼M4

ANEXA VIII

OPERAȚIUNI SPECIALIZATE

[PARTEA-SPO]

SPO.GEN.005 Domeniul de aplicare

▼M15

(a) Prezenta anexă se aplică oricărei operațiuni specializate în cadrul căreia aeronava este utilizată pentru activități specializate din domenii precum agricultură, construcții, fotografiere, supraveghere, observare și patrulare, publicitate aeriană sau zboruri de verificare a întreținerii.

▼M4

(b) Fără a aduce atingere literei (a), operațiunile specializate necomerciale cu aeronave altele decât cele complexe motorizate respectă dispozițiile anexei VII (partea NCO).

(c) Fără a aduce atingere literei (a), următoarele operațiuni cu aeronave altele decât cele complexe motorizate pot fi desfășurate conform dispozițiilor anexei VII (partea NCO):

1. zborurile de competiție sau demonstrațiile de zbor, cu condiția ca remunerația sau orice titlu oneros oferit pentru astfel de zboruri să se limiteze la recuperarea costurilor directe și la o contribuție proporțională cu costurile anuale, precum și la premii de cel mult o valoare specificată de autoritatea competentă;

▼M14

2. lansări cu parașuta, remorcări de planoare cu un avion sau zboruri acrobatice efectuate fie de o organizație de pregătire cu sediul principal de activitate într-un stat membru și menționată la articolul 10a din Regulamentul (UE) nr. 1178/2011, fie de o organizație creată cu scopul de a promova sporturile aeriene sau aviația de agrement, cu condiția ca organizația respectivă să opereze aeronava pe baza dreptului de proprietate sau a unui acord de închiriere fără echipaj, cu condiția ca zborul să nu genereze profituri distribuite în afara organizației, precum și cu condiția ca, ori de câte ori sunt implicate persoane care nu sunt membre ale organizației în cauză, astfel de zboruri să reprezinte doar o activitate marginală a organizației.

▼M4

SUBPARTEA A

CERINȚE GENERALE

▼M15

SPO.GEN.100 Autoritatea competentă

Autoritatea competentă este autoritatea desemnată de statul membru în care operatorul își are sediul principal de activitate, este stabilit sau își are reședința.

▼M4

SPO.GEN.101 Mijloace de conformitate

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

▼M14

———————

▼M4

SPO.GEN.105 Responsabilitățile echipajului

(a) Membrul echipajului este responsabil de executarea corespunzătoare a atribuțiilor sale. Atribuțiile echipajului sunt specificate în procedurile standard de operare (SOP) și, după caz, în manualul de operațiuni.

▼M11

(b) În timpul fazelor critice ale zborului sau ori de câte ori pilotul comandant consideră necesar din motive de siguranţă, membrul echipajului este reţinut la postul său alocat dacă în SOP nu se specifică altceva.

▼M4

(c) În timpul zborului, membrul echipajului de zbor menţine centura de siguranţă cuplată atunci când se află la postul său.

(d) În timpul zborului, cel puţin un membru calificat al echipajului de zbor rămâne la comenzile aeronavei în orice moment.

(e) Membrul echipajului nu îndeplinește atribuţii pe o aeronavă:

1. în cazul în care știe sau suspectează că suferă de oboseală, așa cum se menţionează la punctul 7f din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008, sau nu se simte capabil de a-și executa atribuţiile din alte motive; sau

▼M12

2. în cazul în care se află sub influenţa unor substanţe psihoactive ori din alte motive, așa cum se menționează la punctul 7.g din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008.

▼M4

(f) Membrul echipajului care îndeplinește atribuţii pentru mai mult de un operator:

1. își păstrează documentele individuale cu privire la timpul de zbor și de serviciu și la perioadele de odihnă, așa cum se menţionează în anexa III (partea ORO), subpartea FTL la Regulamentul (UE) nr. 965/2012, dacă este cazul; și

2. pune la dispoziţia fiecărui operator datele necesare pentru programarea activităţilor în conformitate cu cerinţele FTL aplicabile.

(g) Membrul echipajului raportează pilotului comandant:

1. orice avarie, funcţionare necorespunzătoare sau defecţiune pe care o consideră ca putând afecta starea de navigabilitate sau operarea în siguranţă a aeronavei, inclusiv a sistemelor de urgenţă; și

2. orice incident care a pus sau ar putea pune în pericol siguranţa operaţiunii.

SPO.GEN.106 Responsabilităţile specialiștilor în executarea numitor sarcini

(a) Specialistul în executarea anumitor sarcini este responsabil de executarea corespunzătoare a atribuţiilor sale. Atribuţiile specialiștilor în executarea numitor sarcini sunt specificate în SOP.

▼M11

(b) În timpul fazelor critice ale zborului sau ori de câte ori pilotul comandant consideră necesar din motive de siguranţă, specialistul în executarea anumitor sarcini este reţinut la postul său alocat dacă în SOP nu se specifică altceva.

▼M4

(c) Specialistul în executarea anumitor sarcini se asigură că este reţinut atunci când efectuează sarcini specializate cu ușile exterioare deschise sau demontate.

(d) Specialistul în executarea anumitor sarcini raportează pilotului comandant:

1. orice avarie, funcţionare necorespunzătoare sau defecţiune pe care o consideră ca putând afecta starea de navigabilitate sau operarea în siguranţă a aeronavei, inclusiv a sistemelor de urgenţă; și

2. orice incident care a pus sau ar putea pune în pericol siguranţa operaţiunii.

SPO.GEN.107 Responsabilităţile și autoritatea pilotului comandant

(a) Pilotul comandant răspunde de:

1. siguranţa aeronavei și a tuturor membrilor echipajului, a specialiștilor în executarea numitor sarcini și a încărcăturii aflate la bord în timpul operaţiunilor cu aeronava;

2. iniţierea, continuarea, terminarea sau devierea unui zbor din motive de siguranţă;

3. garantarea faptului că toate procedurile operaţionale și listele de verificare sunt respectate în conformitate cu manualul corespunzător;

4. iniţierea unui zbor numai în cazul în care este convins că toate limitările operaţionale menţionate la 2.a.3 din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008 sunt respectate, după cum urmează:

(i) aeronava îndeplinește condițiile de navigabilitate;

(ii) aeronava este înmatriculată corespunzător;

▼M14

(iii) instrumentele și echipamentele necesare pentru efectuarea respectivului zbor sunt instalate în aeronavă și sunt funcţionale, cu excepţia cazului în care lista echipamentului minim (MEL) sau un document echivalent, după caz, permite funcţionarea cu echipamente nefuncţionale, dacă este cazul, astfel cum se prevede la punctele SPO.IDE.A.105 sau SPO.IDE.H.105;

▼M11

(iv) masa aeronavei și poziţia centrului său de greutate permit efectuarea zborului în limitele prevăzute în documentaţia de navigabilitate;

▼M4

(v) toate echipamentele și bagajele sunt încărcate și asigurate corespunzător;

(vi) limitările de operare a aeronavei, așa cum sunt specificate în manualul de zbor al aeronavei (AFM), nu vor fi depășite în niciun moment al zborului; și

▼M9

(vii) orice bază de date de navigaţie necesară pentru PBN este corespunzătoare și actuală;

▼M4

5. neinițierea unui zbor în cazul în care acesta sau orice alt membru al echipajului sau specialist în executarea anumitor sarcini se află în incapacitatea de a-și exercita atribuțiile din cauze precum vătămare corporală, boală, oboseală sau efecte ale unor substanțe psihoactive;

6. necontinuarea unui zbor dincolo de cel mai apropiat aerodrom sau loc de operare cu condiții meteorologice admisibile în cazul în care capacitatea sa de exercitare a atribuțiilor sau cea a oricărui membru al echipajului sau specialist în executarea anumitor sarcini este semnificativ redusă din cauze precum oboseală, boală sau lipsă de oxigen;

7. decizia privind acceptarea unei aeronave care prezintă elemente inutilizabile permise de lista derogărilor de configurație (CDL) sau MEL, după caz;

8. înregistrarea datelor de utilizare și a tuturor defecțiunilor cunoscute sau suspectate din aeronavă în jurnalul tehnic al aeronavei sau în jurnalul de bord al acesteia la terminarea zborului sau a seriei de zboruri; și

▼M8

9. se asigură că:

(i) înregistratoarele de zbor nu sunt dezactivate sau oprite pe timpul zborului;

(ii) în cazul unui eveniment, altul decât un accident sau un incident grav, care este raportat în conformitate cu ORO.GEN.160 litera (a), înregistrările înregistratoarelor de zbor nu sunt șterse intenționat și

(iii) în cazul unui accident sau al unui incident grav, sau dacă păstrarea înregistrărilor înregistratoarelor de zbor este dispusă de autoritatea responsabilă de investigare:

(A) înregistrările înregistratoarelor de zbor nu sunt șterse intenționat;

(B) înregistratoarele de zbor sunt dezactivate imediat după încheierea zborului; și

(C) înainte de ieșirea din compartimentul echipajului de zbor se iau măsuri de precauție pentru a păstra înregistrările înregistratoarelor de zbor.

▼M4

(b) Pilotul comandant este autorizat să refuze transportul sau să debarce orice persoană sau încărcătură care poate reprezenta un pericol potențial pentru siguranța aeronavei sau a ocupanților acesteia.

(c) Pilotul comandant raportează cât mai curând posibil către serviciile de trafic aerian (ATS) corespunzătoare orice condiții meteorologice sau de zbor periculoase întâlnite, de natură să afecteze siguranța altor aeronave.

(d) Fără a aduce atingere dispoziției de la litera (a) punctul 6, într-o operațiune cu echipaj multiplu, pilotul comandant poate continua un zbor dincolo de cel mai apropiat aerodrom cu condiții meteorologice admisibile atunci când sunt instituite proceduri adecvate de reducere a riscurilor.

(e) Într-o situație de urgență care necesită decizii și acțiuni imediate, pilotul comandant ia toate măsurile pe care le consideră necesare în circumstanțele respective, în conformitate cu punctul 7d din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008. În aceste cazuri, el/ea se poate abate de la norme, proceduri și metode operaționale în interesul siguranței.

▼M4

(f) Pilotul comandant înaintează fără întârziere autorității competente un raport asupra unui act de intervenție ilicită și informează autoritatea locală desemnată.

(g) Pilotul comandant înștiințează cea mai apropiată autoritate competentă prin cele mai rapide mijloace disponibile cu privire la orice accident care implică aeronava și care are ca rezultat vătămări corporale grave sau decesul unei persoane sau daune semnificative provocate aeronavei sau bunurilor materiale.

▼M11

_____

▼M4

SPO.GEN.110 Respectarea actelor cu putere de lege și a procedurilor

Pilotul comandant, membrii echipajului și specialiștii în executarea anumitor sarcini respectă actele cu putere de lege și procedurile statelor în care se derulează operațiunile.

SPO.GEN.115 Limbă comună

Operatorul se asigură că toți membrii echipajului și specialiștii în executarea anumitor sarcini pot comunica între ei într-o limbă comună.

▼M5

SPO.GEN.119 Rulajul la sol al aeronavelor

Operatorul stabilește proceduri pentru rulajul la sol al aeronavelor în scopul de a asigura operarea în condiții de siguranță și de a spori siguranța pistei.

▼M4

SPO.GEN.120 Rularea la sol a avioanelor

Operatorul se asigură că un avion rulează pe suprafața de mișcare a unui aerodrom doar în cazul în care în care persoana aflată la comenzi:

(a) este un pilot calificat corespunzător; sau

(b) a fost desemnată de operator și:

1. este competentă să efectueze rulajul la sol al avionului;

2. este competentă să folosească radiotelefonia dacă sunt necesare radiocomunicații;

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

4. se poate conforma standardelor operaționale necesare pentru deplasarea în siguranță a avionului pe aerodrom.

SPO.GEN.125 Pornirea rotoarelor

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

SPO.GEN.130 Dispozitive electronice portabile

Operatorul nu permite niciunei persoane să utilizeze și ia toate măsurile necesare pentru a se asigura că nicio persoană nu utilizează, la bordul unei aeronave, un dispozitiv electronic portabil (PED) care poate afecta negativ performanțele sistemelor și ale echipamentelor aeronavei.

▼M14

SPO.GEN.131 Utilizarea documentației de zbor în format electronic (EFB)

(a) În cazul în care se utilizează EFB la bordul unei aeronave, operatorul se asigură că EFB nu afectează negativ performanțele sistemelor sau ale echipamentelor aeronavei ori capacitatea membrului echipajului de zbor de a opera aeronava.

(b) Înainte de a utiliza o aplicație EFB de tip B, operatorul are obligația:

1. de a efectua o evaluare a riscurilor legată de utilizarea dispozitivului EFB care găzduiește aplicația, de aplicația EFB în cauză și de funcția sau funcțiile asociate, în cadrul căreia se identifică riscurile asociate și se asigură că acestea sunt reduse în mod corespunzător. Evaluarea riscurilor abordează riscurile asociate interfeței om-mașină a dispozitivului EFB și a aplicației EFB în cauză și

2. de a institui un sistem de administrare a EFB, inclusiv proceduri și cerințe de pregătire pentru administrarea și utilizarea dispozitivului EFB și a aplicației EFB.

▼M4

SPO.GEN.135 Informații privind echipamentele de urgență și de supraviețuire transportate

Operatorul se asigură că, în orice moment, există liste disponibile pentru o comunicare imediată către centrele de coordonare a salvării (RCC) conținând informații privind echipamentele de urgență și de supraviețuire de la bord.

SPO.GEN.140 Documente, manuale și informații care trebuie păstrate la bord

(a) Următoarele documente, manuale și informații în original sau copii ale acestora se află la bord în timpul fiecărui zbor, dacă nu se specifică altfel mai jos:

1. manualul de zbor al aeronavei (AFM) sau un document/documente echivalent(e);

2. certificatul de înmatriculare în original;

3. certificatul de navigabilitate (CofA) în original;

4. certificatul de zgomot, dacă este cazul;

5. o copie a declarației, astfel cum se specifică în ORO.DEC.100 și, dacă este cazul, o copie a autorizației, astfel cum se specifică în ORO.SPO.110;

6. lista aprobărilor specifice, dacă este cazul;

7. licența pentru utilizarea stației radio a aeronavei, dacă este cazul;

8. certificatul (certificatele) de asigurare de răspundere civilă;

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

▼M16

10. jurnalul tehnic al aeronavei, în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 1321/2014, dacă este cazul;

▼M4

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

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

▼M4

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

14. informații privind serviciile de căutare și salvare pentru zona zborului avut în vedere;

15. părțile în vigoare ale manualului de operațiuni și/sau ale SOP sau AFM care sunt relevante pentru atribuțiile membrilor echipajului și ale specialiștilor în executarea anumitor, care să fie ușor accesibile acestora;

16. MEL sau CDL, dacă este cazul;

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

18. informațiile meteorologice corespunzătoare, dacă este cazul;

19. manifestele încărcăturii, dacă este cazul; și

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

(b) Fără a aduce atingere literei (a), documentele și informațiile de la litera (a) punctele 2-11, litera (a) punctul 14, litera (a) punctul 17, litera (a) punctul 18 și litera (a) punctul 19 pot fi păstrate la aerodrom sau la locul de operare în cazul zborurilor:

1. ale căror decolare și aterizare sunt prevăzute a avea loc pe același aerodrom sau loc de operare; sau

2. care rămân la o distanță sau într-o zonă determinată de autoritatea competentă în conformitate cu ARO.OPS.210.

▼M14

_____

▼M4

(d) În cazul pierderii sau furtului documentelor specificate la litera (a) punctele 2-8, se permite continuarea operațiunii până când zborul ajunge la destinație sau într-un loc în care se pot furniza documente înlocuitoare.

(e) Operatorul prezintă, într-o perioadă rezonabilă de timp de la solicitarea de către autoritatea competentă, documentele care trebuie transportate la bord.

▼M16

SPO.GEN.145 Tratarea înregistrărilor efectuate de înregistratoarele de zbor: păstrare, producere, protejare și utilizare

(a) După un accident, un incident grav sau un eveniment identificat de autoritatea responsabilă cu investigarea, operatorul unei aeronave trebuie să păstreze datele originale înregistrate de înregistratoarele de zbor timp de 60 de zile sau până la primirea unor dispoziții contrare din partea autorității responsabile cu investigarea.

(b) Operatorul trebuie să realizeze verificări și evaluări operaționale ale înregistrărilor pentru a asigura buna funcționare neîntreruptă a înregistratoarelor de zbor care trebuie să fie transportate la bord.

▼**M16**

(c) Operatorul trebuie să asigure păstrarea înregistrărilor parametrilor de zbor și ale mesajelor comunicărilor prin legături de date care trebuie înregistrate de înregistratoarele de zbor. Cu toate acestea, în scopul încercării și întreținerii acestor înregistratoare de zbor, se poate șterge, în momentul încercării, până la o oră din cel mai vechi material înregistrat.

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

(e) Operatorul trebuie să pună la dispoziție orice înregistrări efectuate de un înregistrator de zbor care au fost păstrate, dacă autoritatea competentă decide astfel.

(f) Fără a aduce atingere Regulamentelor (UE) nr. 996/2010 și (UE) 2016/679 și cu excepția cazului în care se urmărește asigurarea bunei funcționări a înregistratorului de zbor:

1. Înregistrările audio efectuate de un înregistrator de zbor nu sunt divulgate sau utilizate decât dacă se îndeplinesc toate condițiile următoare:

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

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

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

1a. Atunci când se inspectează înregistrările audio efectuate de înregistratorul de zbor pentru a se asigura buna funcționare a înregistratorului de zbor, operatorul trebuie să protejeze confidențialitatea acestor înregistrări audio și să se asigure că nu sunt divulgate sau folosite în alte scopuri decât pentru a asigura buna funcționare a înregistratorului de zbor.

2. Parametrii de zbor sau mesajele comunicate prin legături de date înregistrate de un înregistrator de zbor nu se folosesc în alte scopuri decât pentru investigarea unui accident sau incident a cărui raportare este obligatorie. Această limitare nu se aplică decât dacă înregistrările în cauză îndeplinesc oricare dintre următoarele condiții:

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

(ii) sunt anonimizate;

(iii) sunt divulgate în cadrul unor proceduri securizate.

3. Cu excepția cazului în care se urmărește asigurarea bunei funcționări a înregistratorului de zbor, imaginile din compartimentul echipajului de zbor care sunt înregistrate de un înregistrator de zbor nu sunt divulgate sau utilizate decât dacă se îndeplinesc toate condițiile următoare:

▼M16

(i) există o procedură referitoare la tratarea acestor înregistrări de imagini;

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

(iii) aceste înregistrări de imagini sunt utilizate numai pentru menținerea sau îmbunătățirea siguranței.

3a. Atunci când imaginile din compartimentul echipajului de zbor care sunt înregistrate de un înregistrator de zbor sunt inspectate pentru a se asigura buna funcționare a înregistratorului de zbor:

(i) aceste imagini nu sunt divulgate sau utilizate în alte scopuri decât pentru a asigura buna funcționare a înregistratorului de zbor;

(ii) dacă există probabilitatea ca în imagini să fie vizibile părți ale corpului membrilor echipajului, operatorul trebuie să asigure confidențialitatea acestor imagini.

▼M4

SPO.GEN.150 Transportul bunurilor periculoase

(a) Transportul aerian al bunurilor periculoase se desfășoară în conformitate cu anexa 18 la Convenția de la Chicago așa cum a fost modificată și detaliată ultima dată prin Instrucțiunile tehnice privind siguranța transportului aerian al bunurilor periculoase (documentul 9284-AN/905 al OACI), incluzând apendicele, adăugirile și orice addendum sau rectificare a acesteia.

(b) Bunurile periculoase pot fi transportate numai de către un operator aprobat în conformitate cu subpartea G din anexa V (partea SPA) la Regulamentul (CE) nr. 965/2012, cu excepția cazului în care:

1. nu fac obiectul instrucțiunilor tehnice în conformitate cu partea 1 a acestor instrucțiuni;

2. sunt transportate de specialiști în executarea anumitor sarcini sau de membri ai echipajului sau se află în bagaje care nu se află la proprietar, în conformitate cu partea 8 a instrucțiunilor tehnice;

3. sunt necesare la bordul aeronavei în scopuri specializate în conformitate cu instrucțiunile tehnice;

4. se utilizează pentru a facilita siguranța zborului în cazul în care transportul la bordul aeronavei este rezonabil pentru asigurarea disponibilității acestora în timp util în scopuri operaționale, indiferent dacă se impune sau nu transportul ori se prevede sau nu utilizarea în legătură cu un anumit zbor a unor astfel de obiecte sau substanțe.

▼M4

(c) Operatorul instituie proceduri care să asigure luarea tuturor măsurilor rezonabile pentru prevenirea transportului neintenţionat de bunuri periculoase la bord.

(d) Operatorul pune la dispoziţia membrilor personalului informaţiile necesare care să le permită îndeplinirea responsabilităţilor, aşa cum se prevede în instrucţiunile tehnice.

(e) În conformitate cu instrucţiunile tehnice, operatorul trebuie să raporteze fără întârziere autorităţii competente și autorităţii corespunzătoare a statului în care a avut loc evenimentul în cazul:

1. oricărui incident sau accident legat de bunurile periculoase;

2. găsirii de bunuri periculoase care sunt transportate de specialiști în executarea anumitor sarcini sau de membri ai echipajului sau care se află în bagajele acestora, atunci când nu se respectă partea 8 a instrucţiunilor tehnice.

(f) Operatorul se asigură că specialiștilor în executarea anumitor sarcini li se oferă informaţii în legătură cu bunurile periculoase.

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

SPO.GEN.155 Eliberarea de bunuri periculoase

În timpul eliberării de bunuri periculoase, operatorul nu operează o aeronavă deasupra zonelor dens populate ale oraşelor sau ale altor aşezări ori deasupra unor adunări de persoane în aer liber.

SPO.GEN.160 Transportul și utilizarea armelor

(a) Dacă într-un zbor se transportă arme în scopul unei sarcini specializate, operatorul se asigură că acestea sunt asigurate atunci când nu se utilizează.

(b) Un specialist în executarea anumitor sarcini care utilizează o armă ia toate măsurile necesare pentru a preveni punerea în pericol a aeronavei și a persoanelor de la bord sau de la sol.

SPO.GEN.165 Accesul în compartimentul echipajului de zbor

Pilotul comandant ia decizia finală privind accesul în compartimentul echipajului de zbor și se asigură că:

(a) din motive de siguranţă, accesul în compartimentul echipajului de zbor nu distrage atenţia și/sau nu împiedică efectuarea zborului; și

(b) toate persoanele transportate în compartimentul echipajului de zbor sunt familiarizate cu procedurile de siguranţă relevante.

SUBPARTEA B

PROCEDURI OPERAŢIONALE

SPO.OP.100 Folosirea aerodromurilor și a locurilor de operare

Operatorul utilizează numai aerodromuri sau locuri de operare care sunt adecvate tipului de aeronavă și operaţiunii în cauză.

SPO.OP.105 Specificarea aerodromurilor izolate – avioane

Pentru selectarea aerodromurilor de rezervă și a politicii de combustibil, operatorul consideră un aerodrom ca fiind un aerodrom izolat dacă timpul de zbor până la cel mai apropiat aerodrom de rezervă la destinaţie adecvat este mai lung de:

(a) pentru avioane cu motoare cu piston, 60 de minute; sau

▼M4

(b) pentru avioane cu motoare cu turbină, 90 de minute.

SPO.OP.110 Minime de operare pentru aerodromuri – avioane și elicoptere

(a) Pentru zborurile desfășurate în conformitate cu regulile de zbor instrumental (IFR), pilotul comandant specifică minimele de operare ale aerodromului pentru fiecare aerodrom de plecare, de destinație și de rezervă planificate pentru utilizare. Aceste minime trebuie:

1. să nu fie mai mici decât cele stabilite de statul în care se află aerodromul, cu excepția cazului în care se obține o aprobare specifică din partea statului respectiv; și

2. atunci când se efectuează operațiuni în condiții de vizibilitate redusă, să fie aprobate de autoritatea competentă în conformitate cu subpartea E din anexa V (partea SPA) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012.

(b) Atunci când specifică minimele de operare ale aerodromului, operatorul sau pilotul comandant trebuie să țină seama de următoarele:

1. tipul, performanța și caracteristicile de maniabilitate ale aeronavei;

2. competența și experiența echipajului de zbor și, dacă este cazul, componența acestuia;

3. dimensiunile și caracteristicile pistelor și ale zonelor de apropiere finală și de decolare (FATO) care pot fi selectate în vederea utilizării;

4. caracterul adecvat și performanța mijloacelor vizuale și nevizuale de asistență disponibile la sol;

5. echipamentele disponibile la bordul aeronavei pentru navigație și/sau controlul traiectoriei de zbor în timpul decolării, apropierii, redresării, aterizării, decelerării și apropierii întrerupte;

6. obstacolele de pe suprafețele de apropiere, de apropiere întreruptă și de urcare la decolare impuse pentru executarea procedurilor pentru situații neprevăzute;

7. altitudinea/înălțimea de trecere a obstacolelor pentru procedurile de apropiere instrumentală;

8. mijloacele de determinare și de raportare a condițiilor meteorologice; și

9. tehnica de zbor ce trebuie utilizată în timpul apropierii finale.

(c) Minimele pentru un tip specific de procedură de apropiere și de aterizare se folosesc numai dacă:

1. echipamentele de la sol necesare pentru procedura prevăzută sunt în funcțiune;

2. sistemele aeronavei necesare pentru tipul de apropiere sunt în funcțiune;

3. criteriile de performanță prevăzute pentru aeronavă sunt îndeplinite; și

4. echipajul de zbor este calificat corespunzător.

▼M4

SPO.OP.111 Minime de operare pentru aerodromuri – operaţiuni NPA, APV, CAT I

(a) Înălţimea de decizie (DH) care urmează a fi utilizată pentru o apropiere de non-precizie (NPA) executată folosind tehnica apropierii finale cu coborâre continuă (CDFA), o procedură de apropiere cu ghidare verticală (APV) sau o operaţiune de categoria I (CAT I) trebuie să nu fie mai mică decât cea mai mare dintre următoarele:

1. înălţimea minimă la care echipamentele de asistenţă pentru apropiere se pot utiliza fără reperul vizual necesar;

2. înălţimea de trecere a obstacolelor (OCH) pentru categoria de aeronavă;

3. DH publicată pentru procedura de apropiere, dacă este cazul;

4. minimele sistemului specificate în tabelul 1; sau

5. DH minimă specificată în AFM sau într-un document echivalent, dacă este precizată.

(b) Înălţimea minimă de coborâre (MDH) pentru o operaţiune NPA executată fără tehnica CDFA trebuie să nu fie mai mică decât cea mai mare dintre următoarele:

1. OCH pentru categoria de aeronavă;

2. minimele sistemului specificate în tabelul 1; sau

3. MDH minimă specificată în AFM, dacă este precizată.

Tabelul 1

Minime de sistem

Mijloace	Cea mai mică DH/ MDH (ft)
Sistem de aterizare instrumentală (ILS)	200
Sistem global de navigaţie prin satelit (GNSS)/sistem de augmentare bazat pe sateliţi (SBAS) [apropiere laterală de precizie cu ghidare verticală (LPV)]	200
GNSS [navigaţie laterală (LNAV)]	250
GNSS/navigaţie barometrică verticală (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Localizator (LOC) cu sau fără echipament de măsurare a distanţei (DME)	250
Apropiere supravegheată radar (SRA) (încheiată la ½ MN)	250
SRA (încheiată la 1 MN)	300
SRA (încheiată la 2 MN sau mai mult)	350
Radiofar omnidirecţional VHF (VOR)	300
VOR/DME	250
Baliză nedirecţională (NDB)	350
NDB/DME	300
Radiogoniometru VHF (VDF)	350

▼M4

SPO.OP.112 Minime de operare pentru aerodromuri – operațiuni de apropiere cu manevre la vedere efectuate cu avioane

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

1. OCH publicată pentru apropierea cu manevre la vedere pentru categoria de avion;

2. înălțimea minimă pentru apropierea cu manevre la vedere determinată pe baza tabelului 1; sau

3. DH/MDH pentru procedura de apropiere instrumentală precedentă.

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

1. vizibilitatea pentru apropierea cu manevre la vedere pentru categoria de avion, dacă este publicată;

2. vizibilitatea minimă determinată pe baza tabelului 2; sau

3. distanța vizuală în lungul pistei/vizibilitatea meteorologică convertită (RVR/CMV) a procedurii precedente de apropiere instrumentală.

Tabelul 2

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

	Categoria de avion			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
Vizibilitate meteorologică minimă (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

SPO.OP.113 Minime de operare pentru aerodromuri – operațiuni de apropiere cu manevre la vedere pe uscat cu elicoptere

MDH pentru o operațiune de apropiere cu manevre la vedere pe uscat cu elicoptere nu trebuie să fie mai mică de 250 ft, iar vizibilitatea meteorologică nu trebuie să fie mai mică de 800 m.

SPO.OP.115 Proceduri de plecare și de apropiere – avioane și elicoptere

(a) Pilotul comandant utilizează procedurile de plecare și de apropiere stabilite de statul aerodromului, dacă astfel de proceduri au fost publicate pentru pista sau FATO care urmează a fi utilizată.

(b) Pilotul comandant poate devia de la o rută de plecare sau de sosire publicată sau de la o procedură de apropiere publicată:

1. cu condiția să se respecte criteriile de trecere a obstacolelor, să se țină seama în totalitate de condițiile de operare și să se respecte orice autorizare ATC; sau

2. dacă este dirijat radar de către o unitate ATC.

(c) În cazul operațiunilor cu aeronave complexe motorizate, segmentul de apropiere finală trebuie parcurs în zbor după repere vizuale sau în conformitate cu procedurile de apropiere publicate.

▼M9

SPO.OP.116 Navigația bazată pe performanțe – avioane și elicoptere

Operatorul se asigură că, atunci când PBN este necesară pentru ruta sau procedura de zbor:

(a) specificația PBN relevantă este precizată în AFM sau în alt document care a fost aprobat de autoritatea de certificare în cadrul unei evaluări a navigabilității sau care se bazează pe o astfel de aprobare; și

(b) aeronava este operată în conformitate cu specificația de navigație și cu limitările relevante indicate în AFM sau în celălalt document menționat mai sus.

▼M4

SPO.OP.120 Proceduri de reducere a zgomotului

Pentru a reduce la minimum efectul zgomotului produs de aeronave, pilotul comandant trebuie să țină seama de procedurile de reducere a zgomotului publicate, asigurând în același timp prioritatea siguranței față de reducerea zgomotului.

▼M11

_____

▼M4

SPO.OP.125 Altitudini minime de trecere a obstacolelor – zboruri în condiții IFR

(a) Operatorul specifică o metodă de stabilire a altitudinilor minime de zbor care asigură distanța necesară pentru depășirea obstacolelor de la sol pentru toate segmentele de rută care urmează să fie parcurse în condiții IFR.

(b) Pilotul comandant stabilește altitudinile minime de zbor pentru fiecare zbor efectuat pe baza acestei metode. Altitudinile minime de zbor trebuie să nu fie mai mici decât cele publicate de statul survolat.

SPO.OP.130 Aprovizionarea cu combustibil și ulei – avioane

(a) Pilotul comandant nu inițiază un zbor decât în cazul în care avionul transportă suficient combustibil și ulei pentru următoarele:

1. în cazul zborurilor desfășurate în conformitate cu regulile de zbor la vedere (VFR):

(i) pe timp de zi, pentru a zbura până la aerodromul prevăzut pentru aterizare și, de acolo, pentru a zbura timp de cel puțin 30 de minute la o altitudine normală de croazieră; sau

(ii) pe timp de noapte, pentru a zbura până la aerodromul prevăzut pentru aterizare și, de acolo, pentru a zbura timp de cel puțin 45 de minute la o altitudine normală de croazieră;

2. în cazul zborurilor în condiții IFR:

(i) atunci când nu este necesar un aerodrom de rezervă la destinație, pentru a zbura până la aerodromul prevăzut pentru aterizare și, de acolo, pentru a zbura timp de cel puțin 45 de minute la o altitudine normală de croazieră; sau

(ii) atunci când este necesar un aerodrom de rezervă la destinație, pentru a zbura până la aerodromul prevăzut pentru aterizare, până la un aerodrom de rezervă și, de acolo, pentru a zbura timp de cel puțin 45 de minute la o altitudine normală de croazieră.

(b) La calcularea combustibilului necesar, inclusiv pentru asigurarea combustibilului în caz de urgență, se iau în considerare următoarele:

1. condițiile meteorologice prognozate;

2. direcționările ATC și întârzierile în trafic anticipate;

▼M4

3. procedurile pentru depresurizare sau pentru defectarea unui motor în cursul zborului pe rută, dacă este cazul; și

4. orice alt factor care poate întârzia aterizarea avionului sau poate mări consumul de combustibil și/sau de ulei.

(c) Nimic nu împiedică modificarea unui plan de zbor în timpul zborului în scopul de a replanifica zborul spre o altă destinație, cu condiția ca toate cerințele să poată fi respectate din momentul în care zborul este replanificat.

SPO.OP.131 Aprovizionarea cu combustibil și ulei – elicoptere

(a) Pilotul comandant nu inițiază un zbor decât în cazul în care elicopterul transportă suficient combustibil și ulei pentru următoarele:

1. în cazul zborurilor în condiții VFR:

(i) pentru a zbura până la aerodromul/locul de operare prevăzut pentru aterizare și, de acolo, pentru a zbura timp de cel puțin 20 de minute la viteza optimă; sau

(ii) în cazul zborurilor în condiții VFR pe timp de zi, un combustibil de rezervă pentru a zbura timp de 10 minute la viteza optimă cu condiția ca pilotul comandant să rămână în raza a 25 MN de la aerodromul/locul de operare de plecare; și

2. în cazul zborurilor în condiții IFR:

(i) atunci când nu este necesar un aerodrom de rezervă sau nu este disponibil un aerodrom de rezervă cu condiții meteorologice admisibile, pentru a zbura până la aerodromul/locul de operare prevăzut pentru aterizare și, de acolo, pentru a zbura timp de 30 de minute la viteza normală de croazieră, la 450 m (1 500 ft) deasupra aerodromului/locului de operare de destinație, în condiții standard de temperatură, precum și pentru apropiere și aterizare; sau

(ii) atunci când este necesar un aerodrom de rezervă, pentru a zbura până la aerodromul/locul de operare prevăzut pentru aterizare și pentru a executa o apropiere și o apropiere întreruptă la respectivul aerodrom/loc de operare, iar, de acolo:

(A) pentru a zbura până la aerodromul de rezervă specificat; și

(B) pentru a zbura timp de 30 de minute la viteza normală de așteptare, la 450 m (1 500 ft) deasupra aerodromului/locului de operare de rezervă, în condiții standard de temperatură, precum și pentru apropiere și aterizare.

(b) La calcularea combustibilului necesar, inclusiv pentru asigurarea combustibilului în caz de urgență, se iau în considerare următoarele:

1. condițiile meteorologice prognozate;

2. direcționările ATC și întârzierile în trafic anticipate;

3. defectarea unui motor în cursul zborului pe rută, dacă este cazul; și

4. orice alt factor care poate întârzia aterizarea aeronavei sau poate mări consumul de combustibil și/sau de ulei.

(c) Nimic nu împiedică modificarea unui plan de zbor în timpul zborului în scopul de a replanifica zborul spre o altă destinație, cu condiția ca toate cerințele să poată fi respectate din momentul în care zborul este replanificat.

▼M11

_____

▼M4

SPO.OP.135 Informare privind siguranţa

(a) Operatorul se asigură că, înainte de decolare, specialiștilor în executarea anumitor sarcini li se asigură o scurtă informare cu privire la:

1. echipamentele și procedurile în caz de urgenţă;

2. procedurile operaţionale aferente sarcinii specializate înainte de fiecare zbor sau serie de zboruri.

(b) Informarea menţionată la litera (a) punctul 2 poate fi înlocuită cu un program de pregătire iniţială și periodică. Într-un astfel de caz, operatorul definește și cerinţele privind experienţa recentă.

SPO.OP.140 Pregătirea zborului

▼M9

(a) Înainte de a iniţia un zbor, pilotul comandant se asigură, prin toate mijloacele rezonabile disponibile, că instalaţiile spaţiale, de la sol și/sau de pe apă, inclusiv echipamentele de comunicare și mijloacele de navigaţie disponibile și necesare în mod direct pentru respectivul zbor în vederea operării în siguranţă a aeronavei, sunt adecvate pentru tipul de operaţiune în cadrul căreia urmează să fie efectuat zborul.

▼M4

(b) Înainte de a iniţia un zbor, pilotul comandant trebuie să cunoască toate informaţiile meteorologice disponibile pertinente pentru zborul avut în vedere. Pregătirea pentru un zbor în afara vecinătăţii locului de plecare, precum și pentru fiecare zbor în condiţii IFR trebuie să cuprindă:

1. un studiu al buletinelor și prognozelor meteorologice curente disponibile; și

2. un plan de acţiune alternativ pentru cazul în care zborul nu se poate efectua cum s-a prevăzut din cauza condiţiilor meteorologice.

SPO.OP.145 Aerodromuri de rezervă la decolare – avioane motorizate complexe

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

(b) Aerodromul de rezervă la decolare trebuie să se afle la următoarea distanţă faţă de aerodromul de plecare:

1. pentru avioanele cu două motoare, nu mai mult de o distanţă echivalentă cu un timp de zbor de o oră la viteza de croazieră cu un singur motor în condiţii standard de atmosferă calmă; și

2. pentru avioanele cu trei sau mai multe motoare, nu mai mult de o distanţă echivalentă cu un timp de zbor de două ore la viteza de croazieră cu un motor inoperant (OEI) în conformitate cu AFM, în condiţii standard de atmosferă calmă.

(c) Pentru ca un aerodrom să fie selectat ca aerodrom de rezervă la decolare, informaţiile disponibile trebuie să indice că, la momentul estimat al utilizării, condiţiile vor fi la nivelul sau peste nivelul minimelor de operare ale aerodromului pentru respectiva operaţiune.

▼M4

SPO.OP.150 Aerodromuri de rezervă la destinaţie – avioane

Pentru zborurile în condiţii IFR, pilotul comandant trebuie să specifice în planul de zbor cel puţin un aerodrom de rezervă la destinaţie cu condiţii meteorologice admisibile, cu excepţia cazului în care:

(a) informaţiile meteorologice curente disponibile indică faptul că, în perioada cuprinsă între o oră înainte și o oră după ora estimată de sosire sau între ora reală de plecare și o oră după ora estimată de sosire, luându-se în considerare perioada mai scurtă dintre acestea, apropierea și aterizarea pot fi efectuate în condiţii meteorologice de zbor la vedere (VMC); sau

(b) locul prevăzut pentru aterizare este izolat și:

1. pentru aerodromul avut în vedere pentru aterizare este prevăzută o procedură de apropiere instrumentală; și

2. informaţiile meteorologice curente disponibile indică faptul că, în perioada cuprinsă între două ore înainte și două ore după ora estimată de sosire sau între ora reală de plecare și două ore după ora estimată de sosire, luându-se în considerare perioada mai scurtă dintre acestea, vor exista următoarele condiţii meteorologice:

(i) baza norilor este cu cel puţin 300 m (1 000 ft) peste minima asociată procedurii de apropriere instrumentală; și

(ii) vizibilitatea este de cel puţin 5,5 km sau cu 4 km peste minima asociată procedurii.

SPO.OP.151 Aerodromuri de rezervă la destinaţie – elicoptere

Pentru zborurile în condiţii IFR, pilotul comandant trebuie să specifice în planul de zbor cel puţin un aerodrom de rezervă la destinaţie cu condiţii meteorologice admisibile, cu excepţia cazului în care:

(a) pentru aerodromul avut în vedere pentru aterizare este prevăzută o procedură de apropiere instrumentală, iar informaţiile meteorologice curente disponibile indică faptul că, în perioada cuprinsă între două ore înainte și două ore după ora estimată de sosire sau între ora reală de plecare și două ore după ora estimată de sosire, luându-se în considerare perioada mai scurtă dintre acestea, vor exista următoarele condiţii meteorologice:

1. baza norilor este cu cel puţin 120 m (400 ft) peste minima asociată procedurii de apropriere instrumentală; și

2. vizibilitatea este cu cel puţin 1 500 m peste minima asociată procedurii; sau

(b) locul prevăzut pentru aterizare este izolat și:

1. pentru aerodromul avut în vedere pentru aterizare este prevăzută o procedură de apropiere instrumentală;

2. informaţiile meteorologice curente disponibile indică faptul că, în perioada cuprinsă între două ore înainte și două ore după ora estimată de sosire, vor exista următoarele condiţii meteorologice:

(i) baza norilor este cu cel puţin 120 m (400 ft) peste minima asociată procedurii de apropriere instrumentală;

(ii) vizibilitatea este cu cel puţin 1 500 m peste minima asociată procedurii.

▼M9

_____

SPO.OP.152 Aerodromuri de destinaţie – operaţiuni de apropiere instrumentală

Pilotul comandant trebuie să se asigure că sunt disponibile mijloace suficiente pentru navigare și pentru aterizarea la aerodromul de destinaţie sau la orice aerodrom de rezervă la destinaţie în cazul pierderii de capacitate pentru apropierea și aterizarea avute în vedere.

▼M4

SPO.OP.155 Realimentarea pe durata îmbarcării sau debarcării persoanelor sau în timp ce la bord se află persoane

(a) Aeronava nu se realimentează cu combustibil de aviație (AVGAS) sau cu combustibil de tip fracțiune largă sau cu un amestec din aceste tipuri de combustibil pe durata îmbarcării sau debarcării persoanelor sau în timp ce la bord se află persoane.

(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.

▼M11

SPO.OP.160 Utilizarea căștii

Fiecare membru al echipajului de zbor care trebuie să fie prezent în compartimentul pentru echipajul de zbor poartă o cască cu microfon sau un dispozitiv echivalent și o/îl folosește ca dispozitiv principal pentru comunicarea cu ATS, cu alți membri ai echipajului și cu specialiștii în executarea anumitor sarcini.

▼M4

SPO.OP.165 Fumatul

Pilotul comandant nu permite fumatul la bord sau în timpul realimentării sau golirii rezervoarelor aeronavei.

SPO.OP.170 Condiții meteorologice

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

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

(c) Dacă un zbor conține segmente VFR și IFR, informațiile meteorologice menționate la literele (a) și (b) se aplică în măsura în care sunt relevante.

SPO.OP.175 Gheața și alți contaminanți – proceduri la sol

(a) Pilotul comandant nu trebuie să inițieze decolarea decât atunci când aeronava nu prezintă nicio depunere care ar putea afecta negativ performanța sau posibilitatea de control al aeronavei, cu excepția situațiilor permise de AFM.

(b) În cazul operațiunilor cu aeronave complexe motorizate, operatorul instituie proceduri care trebuie urmate în cazul în care sunt necesare operațiuni de dejivrare și antijivraj la sol și inspecții conexe ale aeronavei pentru a permite operarea în siguranță a acesteia.

SPO.OP.176 Gheața și alți contaminanți – proceduri în zbor

(a) Pilotul comandant nu inițiază zborul și nici nu zboară intenționat în condiții de jivraj probabile sau certe decât în cazul în care aeronava este certificată și echipată pentru a face față unor astfel de condiții, după cum se menționează la punctul 2a.5 din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008.

(b) Dacă jivrajul depășește intensitatea pentru care aeronava este certificată sau dacă o aeronavă necertificată pentru zborul în condiții cunoscute de jivraj se confruntă cu condiții de jivraj, pilotul comandant părăsește fără întârziere zona cu condiții de jivraj, printr-o modificare de nivel și/sau de rută, declarând, dacă este necesar, o urgență la ATC.

▼M4

(c) În cazul operațiunilor cu aeronave complexe motorizate, operatorul instituie proceduri pentru zboruri în condiții de jivraj probabile sau certe.

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

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

(a) în conformitate cu informațiile disponibile, condițiile meteorologice la aerodrom sau la locul de operare și starea pistei sau a FATO care urmează a fi utilizată nu ar împiedica decolarea și plecarea în condiții de siguranță; și

(b) vor fi respectate minimele de operare aplicabile ale aerodromului.

▼M11

_____

▼M4

SPO.OP.185 Situații simulate în zbor

Cu excepția cazului în care un specialist în executarea anumitor sarcini se află la bordul aeronavei în scopul pregătirii, atunci când transportă astfel de specialiști în executarea anumitor sarcini, pilotul comandant nu simulează:

(a) situații care necesită aplicarea de proceduri pentru situații anormale și de urgență; sau

(b) zborul în condiții meteorologice instrumentale (IMC).

SPO.OP.190 Managementul combustibilului în zbor

(a) Operatorul unei aeronave complexe motorizate se asigură că în timpul zborului se realizează verificări ale combustibilului și managementul combustibilului.

(b) Pilotul comandant trebuie să verifice la intervale regulate cantitatea de combustibil utilizabil rămasă în zbor, astfel încât aceasta să nu fie mai mică decât cantitatea de combustibil necesară pentru a continua zborul până la un aerodrom sau un loc de operare cu condiții meteorologice admisibile, rezerva de combustibil planificată rămânând la nivelul prevăzut de SPO.OP.130 și SPO.OP.131.

SPO.OP.195 Utilizarea oxigenului suplimentar

(a) Operatorul se asigură că specialiștii în executarea anumitor sarcini și membrii echipajului utilizează continuu oxigen suplimentar ori de câte ori altitudinea cabinei depășește 10 000 ft pentru o perioadă mai lungă de 30 de minute și ori de câte ori altitudinea cabinei depășește 13 000 ft, cu excepția cazului în care autoritatea competentă a aprobat altceva și în conformitate cu SOP.

(b) Fără a aduce atingere literei (a) și cu excepția operațiunilor cu parașuta, abaterile scurte, cu o durată specificată, la peste 13 000 ft fără a utiliza oxigen suplimentar pe alte avioane și elicoptere decât cele complexe motorizate sunt permise cu o aprobare prealabilă a autorității competente având în vedere următoarele:

1. durata abaterii la peste 13 000 ft nu depășește 10 minute sau, dacă este necesară pentru o perioadă mai lungă, intervalul de timp strict necesar pentru îndeplinirea sarcinii specializate;

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

3. informarea cu privire la siguranță în conformitate cu SPO.OP.135 cuprinde informații referitoare la efectele hipoxiei adecvate pentru membrii echipajului și specialiștii în executarea anumitor sarcini;

4. SOP-urile pentru operațiunea în cauză care reflectă punctele 1, 2 și 3;

▼M4

5. experiența anterioară a operatorului în derularea de operațiuni la peste 13 000 ft fără a utiliza oxigen suplimentar;

6. experiența individuală a membrilor echipajului și a specialiștilor în executarea anumitor sarcini și adaptarea lor fiziologică la altitudini mari; și

7. altitudinea bazei unde își are sediul operatorul sau de unde se derulează operațiunile.

SPO.OP.200 Detectarea apropierii de sol

(a) Atunci când se detectează o apropiere nedorită față de sol, de către un membru al echipajului de zbor sau de către un sistem de avertizare privind apropierea față de sol, pilotul aflat la comenzi ia imediat acțiuni corective pentru a stabili condiții de zbor în siguranță.

(b) Sistemul de avertizare privind apropierea față de sol poate fi dezactivat în timpul acestor sarcini specializate, care prin natura lor presupun ca aeronava să fie operată la o distanță față de sol inferioară celei care ar declanșa sistemul de avertizare privind apropierea față de sol.

SPO.OP.205 Sistemul de evitare a coliziunii în zbor (ACAS)

▼M9

(a) Atunci când ACAS este instalat și în stare de funcțiune, operatorul stabilește proceduri operaționale și programe de pregătire astfel încât echipajul de zbor să fie pregătit în mod corespunzător pentru evitarea coliziunilor și să fie calificat pentru utilizarea de echipamente ACAS II.

▼M4

(b) ACAS II poate fi dezactivat în timpul acestor sarcini specializate, care prin natura lor presupun ca aeronava să fie operată la o distanță față de sol inferioară celei care ar declanșa ACAS.

▼M16

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

Înainte de a iniția o apropiere în vederea aterizării, pilotul-comandant trebuie să se asigure că, potrivit informațiilor disponibile, condițiile meteorologice la aerodrom sau la locul de operare și starea pistei care urmează să fie utilizată nu ar împiedica o apropiere, o aterizare sau o apropiere întreruptă în condiții de siguranță.

SPO.OP.211 Condiții de apropiere și de aterizare – elicoptere

Înainte de a iniția o apropiere în vederea aterizării, pilotul-comandant trebuie să se asigure că, potrivit informațiilor disponibile, condițiile meteorologice la aerodrom sau la locul de operare și starea zonei de apropiere finală și de decolare (FATO) care urmează să fie utilizată nu ar împiedica o apropiere, o aterizare sau o apropiere întreruptă în condiții de siguranță.

▼M4

SPO.OP.215 Inițierea și continuarea apropierii – avioane și elicoptere

(a) Pilotul comandant poate iniția o apropiere instrumentală indiferent de distanța vizuală în lungul pistei/vizibilitatea (RVR/VIS) raportată.

(b) Dacă valoarea RVR/VIS raportată este mai mică decât minima aplicabilă, apropierea nu se continuă:

1. sub 1 000 ft deasupra aerodromului; sau

2. în segmentul de apropiere finală, în cazul în care altitudinea/înălțimea de decizie (DA/H) sau altitudinea/înălțimea minimă de coborâre (MDA/H) este mai mare de 1 000 ft deasupra aerodromului.

(c) Atunci când RVR nu este disponibilă, valorile RVR pot fi obținute prin conversia vizibilității raportate.

(d) Dacă, după depășirea a 1 000 ft deasupra aerodromului, RVR/VIS raportată se încadrează sub minima aplicabilă, apropierea poate fi continuată până la DA/H sau MDA/H.

▼M4

(e) Apropierea poate fi continuată sub DA/H sau MDA/H, iar aterizarea poate fi finalizată, cu condiția ca, la DA/H sau MDA/H, să se stabilească și să se mențină contactul vizual necesar pentru tipul de operațiune de apropiere și pentru pista avută în vedere.

(f) RVR pentru zona de contact trebuie să fie în permanență determinantă.

▼M11

_____

▼M4

SPO.OP.230 Proceduri de operare standard

(a) Înainte de a iniția o operațiune specializată, operatorul trebuie să efectueze o evaluare a riscurilor prin care să evalueze complexitatea activității în vederea determinării pericolelor și a riscurilor asociate inerente din cadrul operațiunii, precum și a stabilirii de măsuri de reducere a acestor riscuri.

(b) Pe baza acestei evaluări a riscurilor, operatorul stabilește proceduri de operare standard (SOP) adecvate activității specializate și aeronavei utilizate, ținând seama de cerințele din subpartea E. SOP vor fi incluse în manualul de operațiuni sau pot constitui un document separat. SOP vor fi revizuite și actualizate periodic, după caz.

(c) Operatorul se asigură că operațiunile specializate sunt derulate în conformitate cu SOP.

SUBPARTEA C

PERFORMANȚELE AERONAVELOR ȘI LIMITĂRILE LOR DE OPERARE

SPO.POL.100 Limitări de operare – toate aeronavele

▼M11

(a) În orice fază a operării, încărcarea, masa și poziția centrului de greutate (CG) ale aeronavei trebuie să respecte orice limitare specificată în manualul corespunzător.

▼M4

(b) Plăcile, listele, marcajele instrumentelor sau combinațiile acestora care conțin respectivele limitări de operare prevăzute în AFM pentru prezentarea vizuală trebuie afișate în aeronavă.

▼M11

SPO.POL.105 Masa și centrajul

(a) Operatorul se asigură că masa și centrul de greutate ale aeronavei au fost stabilite prin cântărire efectivă înainte de darea în exploatare inițială a respectivei aeronave. Efectele cumulate ale modificărilor și reparațiilor asupra masei și centrajului trebuie să fie motivate și dovedite în mod corespunzător prin documente. Aceste informații trebuie să fie puse la dispoziția pilotului comandant. Aeronava trebuie recântărită dacă efectul modificărilor asupra masei și centrajului nu se cunoaște cu precizie.

▼M14

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

▼M4

SPO.POL.110 Sistemul de masă și centraj – operațiuni comerciale cu avioane și elicoptere și operațiuni necomerciale cu aeronave complexe motorizate

▼M15

(a) Operatorul instituie un sistem de masă și centraj pentru a determina, pentru fiecare zbor sau serie de zboruri, următoarele elemente:

1. masa operațională a aeronavei goale;

▼M15

2. masa încărcăturii transportate;

3. masa combustibilului transportat;

4. încărcătura aeronavei și repartizarea încărcăturii;

5. masa la decolare, masa la aterizare și masa fără combustibil;

6. pozițiile aplicabile ale CG al aeronavei.

▼M4

(b) Echipajului de zbor i se furnizează un mijloc de reproducere și de verificare a calculului masei și centrajului bazat pe calcule electronice.

(c) Operatorul instituie proceduri care să permită pilotului comandant să determine masa combustibilului transportat folosind densitatea reală sau, în cazul în care aceasta nu este cunoscută, densitatea calculată după o metodă specificată în manualul de operațiuni.

(d) Pilotul comandant trebuie să se asigure că încărcarea:

1. aeronavei se efectuează sub supravegherea personalului calificat; și

2. încărcăturii transportate se face în conformitate cu datele utilizate pentru calculul masei și centrajului aeronavei.

(e) Operatorul trebuie să specifice, în manualul de operațiuni, principiile și metodele folosite în procesul de încărcare și în sistemul de masă și centraj care îndeplinesc cerințele de la literele (a)-(d). Acest sistem trebuie să acopere toate tipurile de operațiuni avute în vedere.

SPO.POL.115 Datele și documentația referitoare la masă și centraj – operațiuni comerciale cu avioane și elicoptere și operațiuni necomerciale cu aeronave complexe motorizate

(a) Operatorul trebuie să stabilească datele privind masa și centrajul și să întocmească documentația privind masa și centrajul înainte de fiecare zbor sau serie de zboruri, specificând încărcătura și repartizarea acesteia, în așa fel încât limitele de masă și centraj ale aeronavei să nu fie depășite. Documentația privind masa și centrajul trebuie să conțină următoarele informații:

1. înmatricularea și tipul aeronavei;

2. identificarea zborului, numărul și data acestuia, după caz;

3. numele pilotului comandant;

4. numele persoanei care a întocmit documentul;

5. masa operațională a aeronavei goale și CG corespunzător al aeronavei;

6. masa combustibilului la decolare și masa combustibilului pentru zborul pe rută;

7. masa altor consumabile în afara combustibilului, dacă este cazul;

8. componentele încărcăturii;

9. masa la decolare, masa la aterizare și masa fără combustibil;

10. pozițiile aplicabile ale CG al aeronavei; și

11. valorile limită ale masei și ale CG.

▼M4

(b) Atunci când datele și documentația privind masa și centrajul sunt generate de un sistem computerizat de masă și centraj, operatorul trebuie să verifice integritatea datelor rezultate.

SPO.POL.116 Datele și documentația referitoare la masă și centraj – cerințe mai puțin restrictive

Fără a aduce atingere dispozițiilor de la SPO.POL.115 litera (a) punctul 5, nu este neapărat necesar ca poziția CG să apară în documentația privind masa și centrajul dacă repartizarea încărcăturii este conformă cu un tabel al centrajului calculat în prealabil sau dacă se poate demonstra că, pentru operațiunile planificate, se poate asigura un centraj corect, oricare ar fi încărcătura reală.

SPO.POL.120 Performanța – generalități

Pilotul comandant operează aeronava numai în cazul în care performanța este suficientă pentru a se conforma reglementărilor aeronautice aplicabile și oricăror alte restricții aplicabile zborului, spațiului aerian sau aerodromurilor ori locurilor de operare utilizate, ținând seama de precizia graficelor din orice diagrame și hărți utilizate.

SPO.POL.125 Restricții privind masa la decolare – avioane complexe motorizate

Operatorul trebuie să se asigure că:

(a) masa avionului la începutul decolării nu depășește limitările de masă:

1. la decolare, după cum se prevede la SPO.POL.130;

2. în timpul zborului pe rută cu un motor inoperant (OEI), după cum se prevede la SPO.POL.135; și

3. la aterizare, după cum se prevede la SPO.POL.140,

ținând cont de reducerile prevăzute de masă pe parcursul desfășurării zborului și de largarea combustibilului;

(b) masa la începutul decolării nu depășește niciodată masa maximă la decolare specificată în AFM pentru altitudinea barometrică corespunzătoare altitudinii aerodromului sau locului de operare, iar, dacă se utilizează ca parametru pentru a determina masa maximă la decolare, pentru orice altă condiție atmosferică locală; și

(c) masa estimată pentru ora preconizată de aterizare la aerodromul sau locul de operare prevăzut pentru aterizare sau la orice alt aerodrom de rezervă la destinație nu depășește niciodată masa maximă la aterizare specificată în AFM pentru altitudinea barometrică corespunzătoare altitudinii respectivelor aerodromuri sau locuri de operare, iar, dacă se utilizează ca parametru pentru a determina masa maximă la aterizare, pentru orice altă condiție atmosferică locală.

SPO.POL.130 Decolarea – avioane complexe motorizate

(a) La determinarea masei maxime la decolare, pilotul comandant ține seama de următoarele:

1. distanța de decolare calculată nu trebuie să depășească distanța de decolare disponibilă, cu o lungime a prelungirii degajate care să nu depășească jumătate din distanța de rulare la decolare disponibilă;

2. distanța de rulare la decolare calculată nu trebuie să depășească distanța de rulare la decolare disponibilă;

3. se utilizează o singură valoare a V1 în caz de abandonare sau continuare a decolării, dacă este specificată o V1 în AFM; și

▼M4

4. pe o pistă udă sau contaminată, masa la decolare nu trebuie să depășească masa permisă pentru decolarea de pe o pistă uscată în aceleași condiții.

(b) Cu excepția unui avion echipat cu motoare turbopropulsoare, care are o masă maximă la decolare de maximum 5 700 kg, în cazul cedării unui motor în timpul decolării, pilotul comandant trebuie să se asigure că avionul are capacitatea:

1. de a întrerupe decolarea și de a se opri pe distanța de accelerare-oprire disponibilă sau pe pista disponibilă; sau

2. de a continua decolarea și de a depăși toate obstacolele de pe traiectoria de zbor cu o marjă adecvată până când avionul se află în poziția în care se conformează dispozițiilor de la SPO.POL.135.

SPO.POL.135 Zborul pe rută – un motor inoperant – avioane complexe motorizate

Pilotul comandant se asigură că, în eventualitatea în care un motor devine inoperant în orice punct de-a lungul rutei, un avion multimotor are capacitatea de a continua zborul către un aerodrom sau un loc de operare adecvat fără să zboare în niciun punct sub altitudinea minimă de trecere a obstacolelor.

SPO.POL.140 Aterizarea – avioane complexe motorizate

Pilotul comandant se asigură că la orice aerodrom sau loc de operare, după depășirea tuturor obstacolelor de pe traiectoria de apropiere cu o marjă de siguranță, avionul poate să aterizeze și să oprească sau, în cazul unui hidroavion, să ajungă la o viteză scăzută satisfăcătoare, pe distanța de aterizare disponibilă. Se prevăd toleranțe pentru variații prevăzute în tehnicile de apropiere și de aterizare, în cazul în care nu s-au prevăzut astfel de toleranțe la programarea datelor de performanță.

SPO.POL.145 Criterii de performanță și de operare – avioane

Atunci când operează un avion la o înălțime mai mică de 150 m (500 ft) deasupra unei zone neaglomerate, pentru operațiunile cu avioane care nu sunt capabile să își mențină nivelul de zbor în cazul unei defecțiuni a motorului critic, operatorul trebuie:

(a) să instituie proceduri operaționale pentru a reduce la minimum consecințele unei defecțiuni a motorului;

(b) să elaboreze un program de pregătire pentru membrii echipajului; și

(c) să se asigure că toți membrii echipajului și specialiștii în executarea anumitor sarcini aflați la bord sunt informați cu privire la procedurile care trebuie executate în cazul unei aterizări forțate.

SPO.POL.146 Criterii de performanță și de operare – elicoptere

(a) Pilotul comandant poate opera o aeronavă deasupra unor zone aglomerate cu condiția:

1. ca elicopterul să fie certificat în categoria A sau B; și

2. să fie instituite măsuri de siguranță pentru a preveni punerea în pericol în mod nejustificat a persoanelor și a bunurilor de la sol, iar operațiunea și SOP-urile aferente să fie autorizate.

(b) Operatorul trebuie:

1. să instituie proceduri operaționale pentru a reduce la minimum consecințele unei defecțiuni a motorului;

2. să elaboreze un program de pregătire pentru membrii echipajului; și

3. să se asigure că toți membrii echipajului și specialiștii în executarea anumitor sarcini aflați la bord sunt informați cu privire la procedurile care trebuie executate în cazul unei aterizări forțate.

▼M4

(c) Operatorul se asigură că masa la decolare, la aterizare sau la zborul la punct fix nu depășește masa maximă specificată pentru:

1. un zbor la punct fix în afara efectului de sol (HOGE) cu toate motoarele funcționând la puterea nominală corespunzătoare; sau

2. în cazul în care predomină condiții astfel încât nu este probabil să se realizeze un HOGE, masa elicopterului nu trebuie să depășească masa maximă specificată pentru un zbor la punct fix cu efect de sol (HIGE) cu toate motoarele funcționând la puterea nominală corespunzătoare, în situația în care condițiile predominate permit un zbor la punct fix cu efect de sol la masa maximă specificată.

SUBPARTEA D

INSTRUMENTE, DATE ȘI ECHIPAMENTE

SECȚIUNEA 1

Avioane

SPO.IDE.A.100 Instrumente și echipamente – generalități

(a) Instrumentele și echipamentele obligatorii conform prezentei subpărți trebuie să fie aprobate în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile dacă sunt:

1. utilizate de echipajul de zbor pentru a controla traiectoria de zbor;

2. utilizate pentru a respecta SPO.IDE.A.215;

3. utilizate pentru a respecta SPO.IDE.A.220; sau

4. instalate în avion.

▼M15

(b) Pentru următoarele elemente, atunci când sunt obligatorii în temeiul prezentei subpărți, nu este necesară aprobarea echipamentului:

1. siguranțe de rezervă;

2. lanterne autonome;

3. un mijloc precis de indicare a timpului;

4. suport pentru hărți;

5. truse de prim-ajutor;

6. echipamente de supraviețuire și de semnalizare;

7. ancore pentru apă și echipamente pentru amarare;

8. un PCDS simplu utilizat ca dispozitiv de reținere de către un specialist în executarea unei sarcini.

(c) Instrumentele, echipamentele sau accesoriile care nu sunt impuse de prezenta anexă (partea SPO), precum și orice alte echipamente care nu sunt impuse de prezentul regulament, dar care sunt transportate la bord în timpul unui zbor respectă următoarele cerințe:

1. informațiile oferite de aceste instrumente, echipamente sau accesorii nu se folosesc de către membrii echipajului de zbor pentru a se conforma anexei II la Regulamentul (UE) 2018/1139 sau punctelor SPO.IDE.A.215 și SPO.IDE.A.220 din prezenta anexă;

2. instrumentele, echipamentele sau accesoriile nu afectează navigabilitatea avionului, nici chiar în cazul defectării sau al proastei funcționări.

▼M4

(d) Instrumentele și echipamentele trebuie să fie utilizabile rapid sau ușor accesibile din postul la care este așezat membrul echipajului de zbor care are nevoie să le utilizeze.

▼M4

(e) Acele instrumente care sunt folosite de un membru al echipajului de zbor trebuie dispuse astfel încât să permită membrului echipajului de zbor să vadă rapid indicațiile de la postul său, cu devierea minimă posibilă a poziției și a direcției privirii adoptate în mod normal de acesta atunci când privește înainte, în sensul traiectoriei de zbor.

(f) Toate echipamentele de urgență obligatorii trebuie să fie ușor accesibile pentru utilizare imediată.

▼M15

SPO.IDE.A.105 Echipamentul minim de zbor

Nu se inițiază un zbor în cazul în care oricare dintre instrumentele, echipamentele sau funcțiile avionului necesare pentru zborul avut în vedere lipsește sau este nefuncțional(ă), cu excepția cazului în care este îndeplinită oricare dintre următoarele condiții:

(a) avionul este operat în conformitate cu lista echipamentului minim (MEL);

(b) pentru avioanele motorizate complexe și pentru orice avion utilizat în operațiuni comerciale, operatorul are aprobarea autorității competente de a opera avionul în limitele listei master a echipamentului minim (MMEL) în conformitate cu anexa III punctul ORO.MLR.105 litera (j);

(c) avionul dispune de o autorizație de zbor eliberată în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile.

▼M4

SPO.IDE.A.110 Siguranțe electrice de rezervă

Avioanele trebuie să fie echipate cu siguranțe electrice de rezervă, cu puterile nominale prevăzute pentru protecția integrală a circuitului, pentru înlocuirea acelor siguranțe a căror înlocuire este permisă în zbor.

SPO.IDE.A.115 Lumini de operare

Avioanele operate pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu:

(a) un sistem de lumini anticoliziune;

(b) lumini de navigație/poziție;

(c) o lumină de aterizare;

(d) un sistem de lumini alimentat de la sistemul electric al avionului pentru asigurarea unei iluminări adecvate a tuturor instrumentelor și echipamentelor esențiale pentru exploatarea în siguranță a avionului;

(e) un sistem de lumini alimentat de la sistemul electric al avionului pentru asigurarea iluminării în toate compartimentele cabinei;

(f) o lanternă autonomă pentru fiecare post de membru al echipajului; și

(g) lumini pentru a respecta reglementările internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, dacă avionul este exploatat ca hidroavion.

SPO.IDE.A.120 Operațiuni în condiții VFR – instrumente de zbor și de navigație și echipamente asociate

(a) Avioanele operate în condiții VFR pe timp de zi trebuie să fie echipate cu un mijloc de măsurare și de afișare a următoarelor:

1. capul magnetic;

2. timpul în ore, minute și secunde;

▼M15

3. altitudinea barometrică;

▼M4

4. viteza față de aer indicată;

5. numărul Mach, ori de câte ori limitările de viteză se exprimă cu ajutorul numărului Mach; și

6. glisada pentru avioane complexe motorizate.

▼M4

(b) Avioanele care operează în condiţii VMC pe timp de noapte trebuie să fie echipate, în plus faţă de cele prevăzute la litera (a), cu:

1. un mijloc de măsurare și de afișare a următoarelor:

(i) virajul și glisada;

(ii) atitudinea;

(iii) viteza verticală; și

(iv) direcţia stabilizată;

2. un mijloc de indicare a momentului în care alimentarea cu energie electrică a instrumentelor giroscopice nu este corespunzătoare.

(c) Avioanele complexe motorizate care operează în condiţii VMC deasupra apei și fără a vedea ţărmul trebuie să fie echipate, în plus faţă de cele prevăzute la literele (a) și (b), cu un mijloc de prevenire a funcţionării defectuoase, din cauza condensului sau a jivrajului, a sistemului de indicare a vitezei faţă de aer.

(d) Avioanele operate în condiţii în care nu pot fi menținute pe o traiectorie de zbor dorită fără a se recurge la unul sau mai multe instrumente suplimentare trebuie să fie echipate, în plus faţă de cele prevăzute la literele (a) și (b), cu un mijloc de prevenire a funcţionării defectuoase, din cauza condensului sau jivrajului, a sistemului de indicare a vitezei faţă de aer obligatoriu conform literei (a) punctul 4.

(e) În cazul în care sunt necesari doi piloți pentru exploatare, avioanele trebuie să fie echipate cu un mijloc separat suplimentar de afișare a următoarelor:

▼M15

1. altitudinea barometrică;

▼M4

2. viteza faţă de aer indicată;

3. glisada sau virajul și glisada, după caz;

4. atitudinea, dacă este cazul;

5. viteza verticală, dacă este cazul;

6. direcţia stabilizată, dacă este cazul; și

7. numărul Mach, ori de câte ori limitările de viteză se exprimă cu ajutorul numărului Mach, dacă este cazul.

SPO.IDE.A.125 Operaţiuni în condiţii IFR – instrumente de zbor și de navigaţie și echipamente asociate

Avioanele operate în condiţii IFR trebuie să fie echipate cu:

(a) un mijloc de măsurare și de afișare a următoarelor:

1. capul magnetic;

2. timpul în ore, minute și secunde;

▼M15

3. altitudinea barometrică;

▼M4

4. viteza faţă de aer indicată;

5. viteza verticală;

6. virajul și glisada;

7. atitudinea;

▼M4

8. direcţia stabilizată;

9. temperatura aerului exterior; și

10. numărul Mach, ori de câte ori limitările de viteză se exprimă cu ajutorul numărului Mach;

(b) un mijloc de indicare a momentului în care alimentarea cu energie electrică a instrumentelor giroscopice nu este corespunzătoare;

(c) în cazul în care sunt necesari doi piloţi pentru exploatare, un mijloc separat suplimentar care să afișeze pentru al doilea pilot:

▼M15

1. altitudinea barometrică;

▼M4

2. viteza faţă de aer indicată;

3. viteza verticală,

4. virajul și glisada;

5. atitudinea;

6. direcţia stabilizată; și

7. numărul Mach, ori de câte ori limitările de viteză se exprimă cu ajutorul numărului Mach, dacă este cazul;

(d) un mijloc de prevenire a funcţionării defectuoase, din cauza condensului sau jivrajului, a sistemului de indicare a vitezei faţă de aer obligatoriu conform literei (a) punctul 4 și literei (c) punctul 2; și

(e) atunci când sunt exploatate în condiţii IFR, avioanele complexe motorizate trebuie să fie echipate, în plus faţă de cele prevăzute la literele (a), (b), (c) și (d), cu:

1. o sursă alternativă de presiune statică;

2. un suport pentru hărţi într-o poziţie ușor de citit, care poate fi iluminat pentru operaţiuni pe timp de noapte;

3. un mijloc de rezervă independent de măsurare și de afișare a altitudinii, cu excepţia cazului în care este deja instalat pentru a respecta litera (e) punctul 1; și

▼M15

4. o sursă de alimentare de urgenţă cu energie electrică, separată de generatorul electric principal, pentru operarea și iluminarea unui sistem de indicare a atitudinii timp de minimum 30 de minute. Sursa de alimentare de urgenţă intră în funcţiune în mod automat după defectarea totală a generatorului electric principal, iar pe instrument sau pe panoul de instrumente trebuie să se semnaleze în mod clar faptul că indicatorul de atitudine funcţionează pe baza sursei de alimentare de urgenţă.

▼M4

SPO.IDE.A.126 Echipamente suplimentare pentru operaţiuni cu un singur pilot în condiţii IFR

Avioanele complexe motorizate operate în condiţii IFR cu un singur pilot trebuie să fie echipate cu un pilot automat care să dispună cel puţin de modurile de menţinere a altitudinii și a capului-compas.

▼M12

SPO.IDE.A.130 Sistemul de avertizare și de informare asupra configuraţiei terenului (TAWS)

(a) Avioanele echipate cu motor cu turbină cu o masă maximă certificată la decolare (MCTOM) de peste 5 700 kg sau cu o MOPSC de peste nouă locuri trebuie să fie echipate cu un TAWS care îndeplinește cerinţele pentru:

▼M12

1. echipamente de clasă A, așa cum se specifică într-un standard admisibil, în cazul avioanelor pentru care certificatul individual de navigabilitate (CofA) a fost eliberat prima dată după 1 ianuarie 2011; sau

2. echipamente de clasă B, așa cum se specifică într-un standard admisibil, în cazul avioanelor pentru care CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2011 sau înainte de această dată.

(b) Când sunt utilizate în cadrul unor operațiuni comerciale, avioanele echipate cu motor cu turbină pentru care CofA individual a fost eliberat prima dată după 1 ianuarie 2019 și care au o MCTOM de maximum 5 700 kg și o MOPSC de șase-nouă locuri trebuie să fie echipate cu un TAWS care îndeplinește cerințele pentru un echipament de clasă B, așa cum se specifică într-un standard admisibil.

▼M4

SPO.IDE.A.131 Sistemul de evitare a coliziunii în zbor (ACAS II)

Cu excepția cazului în care Regulamentul (UE) nr. 1332/2011 prevede altfel, avioanele echipate cu motor cu turbină cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg trebuie să fie echipate cu ACAS II.

SPO.IDE.A.132 Echipamentul radar meteorologic la bord – avioane complexe motorizate

Următoarele tipuri de avioane trebuie să fie echipate cu echipament radar meteorologic la bord dacă sunt operate pe timp de noapte sau în condiții IMC în zone în care sunt probabile, de-a lungul rutei, furtuni sau alte condiții meteorologice potențial periculoase considerate detectabile cu ajutorul unui echipament radar meteorologic la bord:

(a) avioane presurizate;

(b) avioane nepresurizate cu o MCTOM de peste 5 700 kg

SPO.IDE.A.133 Echipamente suplimentare pentru operațiuni în condiții de jivraj pe timp de noapte – avioane complexe motorizate

(a) Avioanele operate în condiții probabile sau certe de jivraj pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu un mijloc de iluminare sau de detectare a jivrajului.

(b) Tipul de mijloc de iluminare a jivrajului utilizat trebuie să nu producă orbirea sau reflexia care ar împiedica membrii echipajului de zbor să își îndeplinească sarcinile.

SPO.IDE.A.135 Sistemul interfon al echipajului de zbor

Avioanele operate de un echipaj de zbor format din mai mult de un membru trebuie să fie echipate cu un sistem interfon pentru echipajul de zbor, care să includă căști și microfoane destinate utilizării de către toți membrii echipajului de zbor.

SPO.IDE.A.140 Înregistratorul de voce din carlingă

(a) Următoarele avioane trebuie să fie echipate cu un înregistrator de voce în carlingă (CVR):

1. avioanele cu o MCTOM de peste 27 000 kg al căror CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată; și

2. avioanele cu o MCTOM de peste 2 250 kg:

(i) certificate pentru a fi operate cu un echipaj minim format din cel puțin doi piloți;

(ii) echipate cu unul sau mai multe motoare turboreactoare sau cu mai mult de un motor turbopropulsor; și

▼M4

(iii) al căror certificat de tip a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată.

▼M8

(b) CVR trebuie să aibă capacitatea de a păstra datele înregistrate cel puţin în timpul:

▼M18

1. cele 25 de ore anterioare, pentru avioanele cu o MCTOM mai mare de 27 000 kg al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat pentru prima oară la 1 ianuarie 2022 sau după această dată sau

▼M8

2. ultimele 2 ore în toate celelalte cazuri.

▼M4

(c) CVR înregistrează în raport cu o scală de timp:

1. comunicaţiile vocale transmise din sau recepţionate în compartimentul echipajului de zbor prin radio;

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

3. mediul sonor din compartimentul echipajului de zbor, incluzând, fără întrerupere, semnalele audio recepţionate de la fiecare microfon de cască și de mască în uz; și

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

(d) CVR trebuie să înceapă automat să înregistreze înainte ca avionul să înceapă deplasarea prin mijloace proprii și să continue înregistrarea până la încheierea zborului, când avionul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.

(e) În plus faţă de litera (d), în funcţie de disponibilitatea energiei electrice, CVR trebuie să înceapă să înregistreze cât mai devreme posibil în timpul verificărilor din carlingă efectuate înainte de pornirea motoarelor la începutul zborului, până la verificările din carlingă efectuate imediat după oprirea motoarelor la sfârșitul zborului.

▼M8

(f) Dacă CVR nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Până la 1 ianuarie 2020 cel târziu, acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă CVR este detașabil, el dispune de un transmiţător automat de localizare de urgenţă.

▼M4

SPO.IDE.A.145 Înregistratorul de date de zbor

(a) Avioanele cu o MCTOM de peste 5 700 kg al căror CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată trebuie să fie echipate cu un FDR care utilizează o metodă digitală de înregistrare și de stocare a datelor și pentru care este disponibilă o metodă de extragere rapidă a datelor din mediul de stocare.

(b) FDR trebuie să înregistreze parametrii necesari pentru determinarea cu acurateţe a traiectoriei de zbor, vitezei, atitudinii, puterii motorului, configuraţiei și funcţionării avionului și să aibă capacitatea de a păstra cel puţin datele înregistrate în timpul ultimelor 25 de ore.

(c) Datele se obţin de la sursele avionului care permit corelarea cu acurateţe cu informaţiile afișate pentru echipajul de zbor.

▼M4

(d) FDR trebuie să înceapă automat să înregistreze datele înainte ca avionul să se poată deplasa prin mijloace proprii și să se oprească automat după ce avionul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.

▼M8

(e) Dacă FDR nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Până la 1 ianuarie 2020 cel târziu, acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă FDR este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.

▼M16

SPO.IDE.A.146 Înregistrator de zbor de construcție ușoară

(a) Avioanele cu motor cu turbină care au o MCTOM de minimum 2 250 kg și avioanele care au o MOPSC de peste nouă locuri trebuie echipate cu un înregistrator de zbor dacă sunt îndeplinite toate condițiile următoare:

1. respectivele avioane nu intră în sfera de aplicare a punctului SPO.IDE.A.145 litera (a);

2. respectivele avioane sunt utilizate pentru operațiuni comerciale;

3. certificatul individual de navigabilitate al acestor avioane a fost eliberat pentru prima dată la sau după 5 septembrie 2022.

(b) Înregistratorul de zbor trebuie să înregistreze, pe baza datelor sau a imaginilor colectate în timpul zborului, informații suficiente pentru a determina traiectoria de zbor și viteza aeronavei.

(c) Înregistratorul de zbor trebuie să fie în măsură să păstreze cel puțin datele de zbor și imaginile înregistrate în ultimele cinci ore.

(d) Înregistratorul de zbor trebuie să înceapă să înregistreze automat înainte ca avionul să se poată deplasa prin mijloace proprii și să se oprească automat după ce avionul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.

(e) Dacă înregistratorul de zbor înregistrează imagini sau sunete din compartimentului echipajului de zbor, trebuie pusă la dispoziție o funcție care poate fi utilizată de pilotul-comandant și care modifică înregistrările de imagine și de sunet realizate înainte de utilizarea funcției în cauză astfel încât aceste înregistrări să nu poată fi extrase prin tehnici de redare sau de copiere obișnuite.

▼M4

SPO.IDE.A.150 Înregistrarea transmisiunilor prin legături de date

(a) Avioanele al căror CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată, care au capacitatea de a utiliza comunicațiile prin legături de date și pentru care este obligatorie echiparea cu un CVR trebuie să înregistreze pe un înregistrator, dacă este cazul:

1. mesajele comunicărilor prin legături de date referitoare la comunicările ATS adresate către și dinspre avion, inclusiv mesajele aplicabile următoarelor aplicații:

(i) inițierea de transmisiuni prin legături de date;

(ii) comunicarea controlor-pilot;

(iii) supraveghere specifică;

(iv) transmiterea de informații referitoare la zbor;

(v) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, supravegherea semnalului de la aeronavă;

(vi) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, datele privind controlul operațional al aeronavei; și

(vii) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, graficele;

▼M4

2. informații care permit corelarea cu orice înregistrări asociate referitoare la comunicările prin legături de date și păstrate separat de avion; și

3. informații privind ora și prioritatea mesajelor comunicărilor prin legături de date, având în vedere arhitectura sistemului.

(b) Înregistratorul trebuie să utilizeze o metodă digitală de înregistrare și de stocare a datelor și informațiilor și o metodă de extragere rapidă a acestor date. Metoda de înregistrare trebuie să permită realizarea unei corespondențe între aceste date și datele înregistrate la sol.

(c) Înregistratorul trebuie să aibă capacitatea de a reține date înregistrate pentru cel puțin aceeași perioadă prevăzută în cazul CVR la SPO.IDE.A.140.

▼M8

(d) Dacă înregistratorul nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Până la 1 ianuarie 2020 cel târziu, acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă înregistratorul este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.

▼M4

(e) Cerințele aplicabile pentru pornirea și oprirea funcționării înregistratorului sunt aceleași cu cerințele aplicabile pentru pornirea și oprirea funcționării CVR cuprinse la SPO.IDE.A.140 literele (d) și (e).

SPO.IDE.A.155 Înregistratorul combinat format dintr-un înregistrator de date de zbor și un înregistrator de voce din carlingă

Conformitatea cu cerințele privind CVR și FDR se poate obține prin intermediul:

(a) unui înregistrator combinat format dintr-un înregistrator de date de zbor și un înregistrator de voce din carlingă, dacă avionul trebuie să fie echipat cu un CVR sau cu un FDR; sau

(b) a două înregistratoare combinate formate dintr-un înregistrator de date de zbor și un înregistrator de voce din carlingă, dacă avionul trebuie să fie echipat cu un CVR și un FDR.

SPO.IDE.A.160 Scaune, centuri de siguranță ale scaunelor și sisteme de reținere

Avioanele trebuie să fie echipate cu:

(a) un scaun sau un post pentru fiecare membru al echipajului sau specialist în executarea anumitor sarcini aflat la bord;

(b) o centură de siguranță pe fiecare scaun și dispozitive de reținere pentru fiecare post;

▼M9

(c) în cazul altor avioane decât cele motorizate complexe, o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului pentru fiecare scaun al echipajului de zbor, cu un singur punct de eliberare în cazul avioanelor care dispun de un certificat de navigabilitate obținut la 25 august 2016 sau după această dată;

(d) în cazul avioanelor motorizate complexe, o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului, incluzând un dispozitiv care va reține automat trunchiul ocupantului în cazul decelerării rapide:

1. pentru fiecare scaun al echipajului de zbor și pentru orice scaun situat lângă un scaun de pilot; și

2. pentru fiecare scaun de observator situat în compartimentul echipajului de zbor;

▼M15

(e) Centura de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului necesară în temeiul literei (d) trebuie să aibă:

1. un singur punct de decuplare;

2. pentru scaunele membrilor echipajului de zbor și pentru orice scaun situat lângă un scaun de pilot, oricare dintre următoarele:

▼M15

(i) două chingi peste umăr și o centură de siguranță care pot fi folosite independent;

(ii) o chingă diagonală peste umăr și o centură de siguranță care pot fi folosite independent pentru următoarele tipuri de avioane:

A. avioanele cu o MCTOM de 5 700 kg sau mai mică și cu o MOPSC de maximum nouă locuri care sunt conforme cu condițiile dinamice de aterizare de urgență definite în specificația de certificare aplicabilă;

B. avioanele cu o MCTOM de 5 700 kg sau mai mică și cu o MOPSC de maximum nouă locuri care nu sunt conforme cu condițiile dinamice de aterizare de urgență definite în specificația de certificare aplicabilă și care dispun de un certificat de navigabilitate individual obținut înainte de 25 august 2016.

▼M4

SPO.IDE.A.165 Trusa de prim ajutor

(a) Avioanele trebuie să fie echipate cu o trusă de prim ajutor.

(b) Trusa de prim ajutor trebuie să fie:

1. ușor accesibilă pentru utilizare; și

2. menținută în termenul de valabilitate.

SPO.IDE.A.170 Oxigen suplimentar – avioane presurizate

(a) Avioanele presurizate operate la altitudini de zbor la care alimentarea cu oxigen este necesară în conformitate cu litera (b) trebuie să fie dotate cu echipamente specifice capabile să stocheze și să distribuie rezerva de oxigen necesară.

(b) Avioanele presurizate operate peste altitudinile de zbor la care altitudinea barometrică în compartimentele cabinei depășește 10 000 ft trebuie să transporte suficient oxigen pentru respirație pentru a alimenta toți membrii echipajului și specialiștii în executarea anumitor sarcini cel puțin:

1. pentru orice perioadă în care altitudinea barometrică în cabină depășește 15 000 ft, însă în niciun caz pentru mai puțin de 10 minute;

2. pentru orice perioadă în care, în eventualitatea depresurizării și ținând seama de circumstanțele zborului, altitudinea barometrică în compartimentul pentru echipajul de zbor și în cel al cabinei se va situa între 14 000 ft și 15 000 ft;

3. pentru orice perioadă mai mare de 30 de minute în care altitudinea barometrică în compartimentul pentru echipajul de zbor și în cel al cabinei se va situa între 10 000 ft și 14 000 ft; și

4. timp de cel puțin 10 minute, în cazul avioanelor operate la altitudini barometrice de peste 25 000 ft sau operate sub această altitudine, dar în condiții care nu le permit să coboare în condiții de siguranță la o altitudine barometrică de 13 000 ft în termen de patru minute.

(c) Avioanele presurizate operate la altitudini de zbor mai mari de 25 000 ft trebuie să fie echipate suplimentar cu:

1. un dispozitiv care să avertizeze echipajul de zbor în cazul oricărei depresurizări; și

2. în cazul avioanelor complexe motorizate, măști cu fixare rapidă pentru membrii echipajului de zbor.

SPO.IDE.A.175 Oxigen suplimentar – avioane nepresurizate

(a) Avioanele nepresurizate operate la altitudini de zbor la care alimentarea cu oxigen este necesară în conformitate cu litera (b) trebuie să fie dotate cu echipamente specifice capabile să stocheze și să distribuie rezerva de oxigen necesară.

▼M4

(b) Avioanele nepresurizate operate peste altitudinile de zbor la care altitudinea barometrică în compartimentele cabinei depășește 10 000 ft trebuie să transporte suficient oxigen pentru respirație pentru a alimenta:

1. toți membrii echipajului, pentru orice perioadă mai mare de 30 de minute în care altitudinea barometrică în compartimentul cabinei se va situa între 10 000 ft și 13 000 ft; și

2. toate persoanele aflate la bord, pentru orice perioadă în care altitudinea barometrică în compartimentul cabinei se va situa peste 13 000 ft.

(c) Fără a aduce atingere literei (b), abaterile, cu o durată specificată, între 13 000 ft și 16 000 ft fără provizii de oxigen sunt permise, în conformitate cu SPO.OP.195 litera (b).

SPO.IDE.A.180 Stingătoare de incendiu manuale

▼M14

(a) Avioanele, cu excepția avioanelor ELA1, trebuie să fie echipate cu cel puțin un stingător de incendiu manual:

1. în compartimentul echipajului de zbor; și

2. în fiecare compartiment al cabinei care este separat de compartimentul echipajului de zbor, cu excepția cazului în care compartimentul este ușor accesibil echipajului de zbor.

▼M4

(b) Tipul și cantitatea agentului de stingere pentru stingătoarele de incendiu obligatorii trebuie să fie adecvate tipurilor de incendii care ar putea să se producă în compartimentul în care este destinat a fi utilizat stingătorul, iar pentru compartimentele ocupate de persoane, trebuie să reducă riscul de acumulare a gazelor toxice.

SPO.IDE.A.181 Topoare de siguranță și rângi de fier

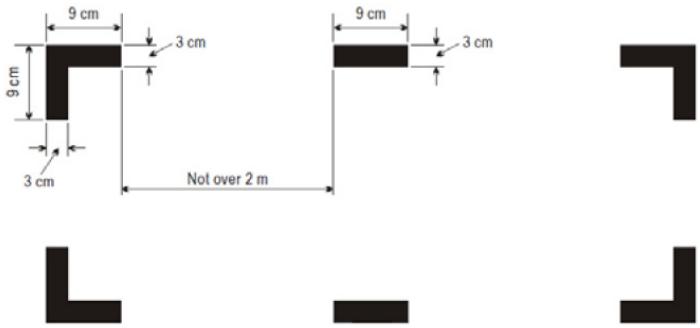
Avioanele cu o MCTOM de peste 5 700 kg trebuie să fie echipate cu cel puțin un topor de siguranță sau o rangă de fier în compartimentul echipajului de zbor.

SPO.IDE.A.185 Marcarea punctelor de spargere

Dacă pe avion sunt marcate zone ale fuzelajului adecvate pentru spargere de către echipele de salvare în caz de urgență, aceste zone trebuie să fie marcate după cum se indică în figura 1.

Figura 1

Marcarea punctelor de spargere



SPO.IDE.A.190 Emițător pentru localizare în caz de urgență (ELT)

▼M8

(a) Avioanele trebuie să fie echipate cu:

1. un ELT de orice tip sau localizarea unei aeronave trebuie să îndeplinească cerințele din anexa IV (partea CAT), CAT.GEN.MPA. 210, la Regulamentul (UE) nr. 965/2012, dacă certificatul individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată la 1 iulie 2008 sau înainte de această dată;

▼M8

2. un ELT automat sau localizarea unei aeronave trebuie să îndeplinească cerinţele din anexa IV (partea CAT), CAT.GEN.MPA. 210, la Regulamentul (UE) nr. 965/2012, dacă certificatul individual de navigabilitate a fost eliberat după 1 iulie 2008; sau

3. un ELT de supravieţuire [ELT(S)] sau o baliză de localizare personală (PLB) transportată de un membru al echipajului sau de un specialist în executarea anumitor sarcini, atunci când sunt certificate pentru o configuraţie maximă a locurilor de șase sau mai puţine locuri.

▼M4

(b) ELT-urile de orice tip și PLB-urile trebuie să aibă capacitatea de a transmite simultan pe frecvenţele de 121,5 MHz și 406 MHz.

SPO.IDE.A.195 Zborul deasupra apei

(a) Următoarele avioane trebuie echipate cu câte o vestă de salvare pentru fiecare persoană aflată la bord, care se îmbracă sau se depozitează într-o poziţie în care să fie ușor accesibilă de pe scaunul sau din postul persoanei pentru al cărei uz este prevăzută:

1. avioane terestre cu un singur motor, în cazul în care:

(i) zboară deasupra apei la o distanţă faţă de uscat mai mare decât distanţa de planare; sau

(ii) decolează sau aterizează pe un aerodrom sau un loc de operare unde, în opinia pilotului comandant, traiectoria de decolare sau de apropiere este dispusă deasupra apei în așa fel încât există probabilitatea unei amerizări de urgenţă;

2. hidroavioane operate deasupra apei; și

3. avioane operate la o distanţă faţă de uscat, unde este posibilă o aterizare de urgenţă, mai mare decât cea corespunzătoare unui timp de zbor de 30 de minute la viteza normală de croazieră sau 50 MN, luându-se în considerare valoarea mai mică.

(b) Fiecare vestă de salvare trebuie să fie echipată cu un mijloc de iluminare electrică pentru a facilita localizarea persoanelor.

(c) Hidroavioanele operate deasupra apei trebuie să fie echipate cu:

1. o ancoră plutitoare sau un alt echipament necesar pentru a facilita amararea, ancorarea sau manevrarea avionului pe apă, adecvat(ă) mărimii, greutăţii și caracteristicilor sale de manevrare; și

2. echipamente pentru producerea semnalelor sonore prevăzute în reglementările internaţionale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, după caz.

(d) Pilotul comandant al unui avion operat la o distanţă faţă de uscat, unde este posibilă o aterizare de urgenţă, mai mare decât cea corespunzătoare unui timp de zbor de 30 de minute la viteza normală de croazieră sau 50 MN, luându-se în considerare valoarea mai mică, trebuie să determine riscurile pentru supravieţuirea ocupanţilor avionului în eventualitatea unei amerizări de urgenţă, pe baza cărora decide transportul de:

1. echipamente pentru a produce semnalele de ajutor;

2. suficiente plute de salvare pentru a transporta toate persoanele de la bord, depozitate astfel încât să fie disponibile pentru utilizare imediată în caz de urgenţă; și

3. echipamente de salvare care asigură mijloace de susţinere a vieţii, adecvate zborului care urmează a fi efectuat.

SPO.IDE.A.200 Echipamente de supravieţuire

(a) Avioanele operate peste zone în care operaţiunile de căutare și salvare ar fi deosebit de dificile trebuie să fie echipate cu:

1. echipamente de semnalizare pentru a produce semnale de ajutor;

2. cel puţin un ELT de supravieţuire [ELT(S)]; și

▼M4

3. echipamente suplimentare de supravieţuire pentru ruta pe care urmează să se zboare, luând în considerare numărul persoanelor de la bord.

(b) Nu este nevoie să se transporte echipamentele suplimentare de supravieţuire specificate la litera (a) punctul 3 atunci când avionul:

1. rămâne, faţă de o zonă în care operaţiunile de căutare și salvare nu sunt deosebit de dificile, la o distanţă echivalentă cu:

(i) 120 de minute de zbor la viteza de croazieră cu un motor inoperant (OEI) pentru avioanele care au capacitatea de a continua zborul către un aerodrom cu motorul (motoarele) critic(e) devenit(e) inoperant(e) în orice punct de a lungul rutei sau al devierilor planificate; sau

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

2. rămâne la o distanţă care nu este mai mare decât cea corespunzătoare unui timp de zbor de 90 de minute la viteza de croazieră faţă de o zonă adecvată pentru efectuarea unei aterizări de urgenţă, pentru avioanele certificate conform standardului de navigabilitate aplicabil.

SPO.IDE.A.205 Echipamentul individual de protecţie

Fiecare persoană aflată la bord trebuie să poarte echipamentul individual de protecţie care este adecvat pentru tipul de operaţiune care se derulează.

SPO.IDE.A.210 Casca

(a) Avioanele trebuie să fie echipate cu o cască cu microfon sau cu un dispozitiv echivalent pentru fiecare membru al echipajului de zbor, la postul acestuia din compartimentul echipajului de zbor.

(b) Avioanele operate în condiţii IFR sau pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu un buton de transmisie pe comanda manuală a tangajului și ruliului pentru fiecare membru al echipajului de zbor necesar.

SPO.IDE.A.215 Echipamentul de radiocomunicaţii

(a) Avioanele operate în condiţii IFR sau pe timp de noapte, sau atunci când acest lucru este impus de cerinţele spaţiului aerian aplicabil, trebuie să fie echipate cu un echipament de radiocomunicaţii care, în condiţiile normale de propagare a undelor radio, să aibă capacitatea:

1. de a realiza comunicaţia bidirecţională în scopul controlului de aerodrom;

2. de a recepţiona informaţii meteorologice în orice moment în timpul zborului;

3. de a realiza comunicaţia bidirecţională în orice moment în timpul zborului cu staţiile aeronautice și pe frecvenţele prevăzute de autoritatea competentă; și

4. de a asigura comunicaţii pe frecvenţa aeronautică de urgenţă 121,5 MHz.

(b) Atunci când este necesară mai mult de o unitate de echipament de comunicaţii, fiecare unitate trebuie să fie independentă faţă de cealaltă sau celelalte, astfel încât o defecţiune a uneia să nu provoace defectarea alteia.

SPO.IDE.A.220 Echipamente de navigaţie

(a) Avioanele trebuie să fie echipate cu echipamente de navigaţie care să le permită să acţioneze în conformitate cu:

1. planul de zbor ATS, dacă este cazul; și

2. cerinţele spaţiului aerian aplicabil.

▼M4

(b) Avioanele trebuie să dispună de suficiente echipamente de navigaţie pentru a se asigura că, în eventualitatea defectării unui element al echipamentului în orice etapă a zborului, restul echipamentului permite navigarea în siguranţă în conformitate cu litera (a) sau executarea în siguranţă a unei acţiuni de urgenţă corespunzătoare.

(c) Avioanele care efectuează zboruri pentru care se prevede aterizarea în condiţii IMC trebuie să fie dotate cu un echipament corespunzător care poate asigura ghidajul spre un punct de la care poate fi efectuată aterizarea după repere vizuale. Acest echipament trebuie să aibă capacitatea de a oferi o astfel de orientare pentru fiecare aerodrom la care se are în vedere aterizarea în condiţii IMC și pentru orice aerodromuri de rezervă desemnate.

▼M9

(d) Pentru operaţiunile PBN, aeronava trebuie să îndeplinească cerinţele de certificare a navigabilităţii pentru specificaţia de navigaţie corespunzătoare.

▼M15

(e) Avioanele trebuie să fie echipate cu echipamente de supraveghere conform cerinţelor spaţiului aerian aplicabil.

▼M4

SPO.IDE.A.225 Transponderul

În cazul în care este necesar pentru spaţiul aerian în care se desfășoară zborul, avioanele trebuie să fie echipate cu un transponder radar secundar de supraveghere (SSR) cu toate capacităţile necesare.

▼M9

SPO.IDE.A.230 Gestionarea bazelor de date aeronautice

(a) Bazele de date aeronautice utilizate în cadrul aplicaţiilor sistemelor de aeronavă certificate respectă cerinţele de calitate a datelor care sunt adecvate pentru utilizarea prevăzută a datelor.

(b) Operatorul trebuie să asigure distribuirea și introducerea în timp util a unor baze de date aeronautice actuale și nemodificate în toate aeronavele cărora le sunt necesare.

(c) În pofida oricăror alte cerinţe de raportare a evenimentelor, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) nr. 376/2014, operatorul raportează furnizorului bazei de date cazurile de date eronate, inconsecvente sau lipsă despre care s-ar putea preconiza în mod rezonabil că ar constitui un pericol pentru zbor.

În astfel de cazuri, operatorul informează echipajul de zbor și pe ceilalţi membri ai personalului vizaţi și se asigură că datele afectate nu sunt utilizate.

▼M4

SECŢIUNEA 2

Elicoptere

SPO.IDE.H.100 Instrumente și echipamente – generalităţi

(a) Instrumentele și echipamentele obligatorii conform prezentei subpărţi trebuie să fie aprobate în conformitate cu cerinţele de navigabilitate aplicabile dacă sunt:

1. utilizate de echipajul de zbor pentru a controla traiectoria de zbor;

2. utilizate pentru a respecta SPO.IDE.H.215;

3. utilizate pentru a respecta SPO.IDE.H.220; sau

4. instalate în elicopter.

▼M15

(b) Pentru următoarele elemente, atunci când sunt obligatorii conform prezentei subpărţi, nu este necesară aprobarea echipamentului:

1. lanterne autonome;

▼M15

2. un mijloc precis de indicare a timpului;

3. trusă de prim-ajutor;

4. echipamente de supraviețuire și de semnalizare;

5. ancore pentru apă și echipamente pentru amarare;

6. dispozitive de siguranță pentru copii;

7. un PCDS simplu utilizat ca dispozitiv de reținere de către un specialist în executarea unei sarcini.

(c) Instrumentele, echipamentele sau accesoriile care nu sunt impuse de prezenta anexă (partea SPO), precum și orice alte echipamente care nu sunt impuse de prezentul regulament, dar care sunt transportate la bord în timpul unui zbor respectă următoarele cerințe:

1. informațiile oferite de aceste instrumente, echipamente sau accesorii nu se folosesc de către membrii echipajului de zbor pentru a se conforma anexei II la Regulamentul (UE) 2018/1139 sau punctelor SPO.IDE.H.215 și SPO.IDE.H.220 din prezenta anexă;

2. instrumentele, echipamentele sau accesoriile nu afectează navigabilitatea elicopterului, nici chiar în cazul defectării sau al proastei funcționări.

▼M4

(d) Instrumentele și echipamentele trebuie să fie utilizabile rapid sau ușor accesibile din postul la care este așezat membrul echipajului de zbor care are nevoie să le utilizeze.

(e) Acele instrumente care sunt folosite de un membru al echipajului de zbor trebuie dispuse astfel încât să permită membrului echipajului de zbor să vadă rapid indicațiile de la postul său, cu devierea minimă posibilă a poziției și a direcției privirii adoptate în mod normal de acesta atunci când privește înainte, în sensul traiectoriei de zbor.

(f) Toate echipamentele de urgență obligatorii trebuie să fie ușor accesibile pentru utilizare imediată.

▼M15

SPO.IDE.H.105 Echipamentul minim de zbor

Nu se inițiază un zbor în cazul în care oricare dintre instrumentele, echipamentele sau funcțiile elicopterului necesare pentru zborul avut în vedere lipsește sau este nefuncțional(ă), cu excepția cazului în care este îndeplinită oricare dintre următoarele condiții:

(a) elicopterul este operat în conformitate cu lista echipamentului minim (MEL);

(b) pentru elicopterele motorizate complexe și pentru orice elicopter utilizat în operațiuni comerciale, operatorul are aprobarea autorității competente de a opera elicopterul în limitele listei master a echipamentului minim (MMEL) în conformitate cu anexa III punctul ORO.MLR.105 litera (j);

(c) elicopterul dispune de o autorizație de zbor eliberată în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile.

▼M4

SPO.IDE.H.115 Lumini de operare

Elicopterele operate pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu:

(a) un sistem de lumini anticoliziune;

(b) lumini de navigație/poziție;

(c) o lumină de aterizare;

(d) un sistem de lumini alimentat de la sistemul electric al elicopterului pentru asigurarea unei iluminări adecvate a tuturor instrumentelor și echipamentelor esențiale pentru operarea în siguranță a elicopterului;

▼M4

(e) un sistem de lumini alimentat de la sistemul electric al elicopterului pentru asigurarea iluminării în toate compartimentele cabinei;

(f) o lanternă autonomă pentru fiecare post de membru al echipajului; și

(g) lumini pentru a respecta reglementările internaţionale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, dacă elicopterul este amfibiu.

SPO.IDE.H.120 Operaţiuni în condiţii VFR – instrumente de zbor și de navigaţie și echipamente asociate

(a) Elicopterele operate în condiţii VFR pe timp de zi trebuie să fie echipate cu un mijloc de măsurare și de afișare a următoarelor:

1. capul magnetic;

2. timpul în ore, minute și secunde;

▼M15

3. altitudinea barometrică;

▼M4

4. viteza faţă de aer indicată; și

5. glisada.

(b) Elicopterele operate în condiţii VMC deasupra apei și fără a vedea ţărmul sau în condiţii VMC pe timp de noapte trebuie să fie echipate, în plus faţă de cele prevăzute la litera (a), cu:

1. un mijloc de măsurare și de afișare a:

(i) atitudinii;

(ii) vitezei verticale; și

(iii) direcţiei stabilizate;

2. un mijloc de indicare a momentului în care alimentarea cu energie electrică a instrumentelor giroscopice nu este corespunzătoare; și

3. pentru elicopterele complexe motorizate, un mijloc de prevenire a funcţionării defectuoase, din cauza condensului sau jivrajului, a sistemului de indicare a vitezei faţă de aer obligatoriu conform literei (a) punctul 4.

(c) Elicopterele operate atunci când vizibilitatea este mai mică de 1 500 m sau în condiţii în care nu pot fi menţinute pe o traiectorie de zbor dorită fără a se recurge la unul sau mai multe instrumente suplimentare trebuie să fie echipate, în plus faţă de cele prevăzute la literele (a) și (b), cu un mijloc de prevenire a funcţionării defectuoase, din cauza condensului sau jivrajului, a sistemului de indicare a vitezei faţă de aer obligatoriu conform literei (a) punctul 4.

(d) În cazul în care sunt necesari doi piloţi pentru exploatare, elicopterele trebuie să fie echipate cu un mijloc separat suplimentar de afișare a:

▼M15

1. altitudinea barometrică;

▼M4

2. vitezei faţă de aer indicate;

3. glisadei;

4. atitudinii, dacă este cazul;

5. vitezei verticale, dacă este cazul; și

6. direcţiei stabilizate, dacă este cazul.

▼M4

SPO.IDE.H.125 Operaţiuni în condiţii IFR – instrumente de zbor și de navigaţie și echipamente asociate

Elicopterele operate în condiţii IFR trebuie să fie echipate cu:

(a) un mijloc de măsurare și de afișare a:

1. capului magnetic;

2. timpului în ore, minute și secunde;

▼M15

3. altitudinea barometrică;

▼M4

4. vitezei faţă de aer indicate;

5. vitezei verticale;

6. glisadei;

7. atitudinii;

8. direcţiei stabilizate; și

9. temperaturii aerului exterior;

(b) un mijloc de indicare a momentului în care alimentarea cu energie electrică a instrumentelor giroscopice nu este corespunzătoare;

(c) în cazul în care sunt necesari doi piloţi pentru exploatare, un mijloc separat suplimentar care să afișeze:

▼M15

1. altitudinea barometrică;

▼M4

2. viteza faţă de aer indicată;

3. viteza verticală;

4. glisada;

5. atitudinea; și

6. direcţia stabilizată;

(d) un mijloc de prevenire a funcţionării defectuoase, din cauza condensului sau jivrajului, a sistemului de indicare a vitezei faţă de aer obligatoriu conform literei (a) punctul 4 și literei (c) punctul 2;

(e) un mijloc suplimentar de măsurare și de afișare a atitudinii, ca instrument de rezervă; și

(f) următoarele, pentru elicopterele complexe motorizate:

1. o sursă alternativă de presiune statică; și

2. un suport pentru hărţi într-o poziţie ușor de citit, care poate fi iluminat pentru operaţiuni pe timp de noapte.

SPO.IDE.H.126 Echipamente suplimentare pentru operaţiuni cu un singur pilot în condiţii IFR

Elicopterele operate în condiţii IFR cu un singur pilot trebuie să fie echipate cu un pilot automat care să dispună cel puţin de modurile de menţinere a altitudinii și a capului-compas.

▼M4

SPO.IDE.H.132 Echipamentul radar meteorologic la bord – elicoptere complexe motorizate

Elicopterele operate în condiţii IFR sau pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu un echipament radar meteorologic la bord atunci când buletinele meteorologice curente indică faptul că sunt probabile, de-a lungul rutei pe care urmează să se zboare, furtuni sau alte condiţii meteorologice potenţial periculoase considerate detectabile cu ajutorul unui echipament radar meteorologic la bord.

SPO.IDE.H.133 Echipamente suplimentare pentru operaţiuni în condiţii de jivraj pe timp de noapte – elicoptere complexe motorizate

(a) Elicopterele operate în condiţii probabile sau certe de jivraj pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu un mijloc de iluminare sau de detectare a jivrajului.

(b) Tipul de mijloc de iluminare a jivrajului utilizat trebuie să nu producă orbirea sau reflexia, ceea ce ar împiedica membrii echipajului de zbor să își îndeplinească sarcinile.

SPO.IDE.H.135 Sistemul interfon al echipajului de zbor

Elicopterele operate de un echipaj de zbor format din mai mult de un membru trebuie să fie echipate cu un sistem interfon pentru echipajul de zbor, care să includă căști și microfoane destinate utilizării de către toţi membrii echipajului de zbor.

SPO.IDE.H.140 Înregistratorul de voce din carlingă

(a) Elicopterele cu o MCTOM de peste 7 000 kg al căror CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată trebuie să fie echipate cu un CVR.

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

(c) CVR înregistrează în raport cu o scală de timp:

1. comunicaţiile vocale transmise din sau recepţionate în compartimentul echipajului de zbor prin radio;

2. comunicaţiile vocale ale membrilor echipajului de zbor cu ajutorul sistemului interfon și al sistemului de adresare către pasageri, dacă este instalat;

3. mediul sonor din carlingă, incluzând, fără întrerupere, semnalele audio recepţionate de la fiecare microfon al echipajului; și

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

(d) CVR trebuie să înceapă automat să înregistreze înainte ca elicopterul să înceapă deplasarea prin mijloace proprii și să continue înregistrarea până la încheierea zborului, când elicopterul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.

(e) În plus faţă de litera (d), în funcţie de disponibilitatea energiei electrice, CVR trebuie să înceapă să înregistreze cât mai devreme posibil în timpul verificărilor din carlingă efectuate înainte de pornirea motoarelor la începutul zborului, până la verificările din carlingă efectuate imediat după oprirea motoarelor la sfârșitul zborului.

▼M8

(f) Dacă CVR nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Până la 1 ianuarie 2020 cel târziu, acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă CVR este detașabil, el dispune de un transmiţător automat de localizare de urgenţă.

▼M4

SPO.IDE.H.145 Înregistratorul de date de zbor

(a) Elicopterele cu o MCTOM de peste 3 175 kg al căror CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată trebuie să fie echipate cu un FDR care utilizează o metodă digitală de înregistrare și de stocare a datelor și pentru care este disponibilă o metodă de extragere rapidă a datelor din mediul de stocare.

(b) FDR trebuie să înregistreze parametrii necesari pentru determinarea cu acurateţe a traiectoriei de zbor, vitezei, atitudinii, puterii motorului, configuraţiei și funcţionării elicopterului și să aibă capacitatea de a păstra cel puţin datele înregistrate în timpul ultimelor 10 ore.

(c) Datele se obţin de la sursele elicopterului care permit corelarea cu acurateţe cu informaţiile afișate pentru echipajul de zbor.

(d) FDR trebuie să înceapă automat să înregistreze datele înainte ca elicopterul să se poată deplasa prin mijloace proprii și să se oprească automat după ce elicopterul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.

▼M8

(e) Dacă FDR nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Până la 1 ianuarie 2020 cel târziu, acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă FDR este detașabil, el dispune de un transmiţător automat de localizare de urgenţă.

▼M16

SPO.IDE.H.146 Înregistrator de zbor de construcţie ușoară

(a) Elicopterele cu motor cu turbină care au o MCTOM de minimum 2 250 kg trebuie echipate cu un înregistrator de zbor dacă sunt îndeplinite toate condiţiile următoare:

1. respectivele elicoptere intră în sfera de aplicare a punctului SPO.IDE.H.145 litera (a);

2. respectivele elicoptere sunt utilizate pentru operaţiuni comerciale;

3. certificatul individual de navigabilitate al acestor elicoptere a fost eliberat pentru prima dată la sau după 5 septembrie 2022.

(b) Înregistratorul de zbor trebuie să înregistreze, pe baza datelor sau a imaginilor colectate în timpul zborului, informaţii suficiente pentru a determina traiectoria de zbor și viteza aeronavei.

(c) Înregistratorul de zbor trebuie să fie în măsură să păstreze cel puţin datele de zbor și imaginile înregistrate în ultimele cinci ore.

(d) Înregistratorul de zbor trebuie să înceapă să înregistreze automat înainte ca elicopterul să se poată deplasa prin mijloace proprii și să se oprească automat după ce elicopterul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.

(e) Dacă înregistratorul de zbor înregistrează imagini sau sunete din compartimentului echipajului de zbor, trebuie pusă la dispoziţie o funcţie care poate fi utilizată de pilotul-comandant și care modifică înregistrările de imagine și de sunet realizate înainte de utilizarea funcţiei în cauză astfel încât aceste înregistrări să nu poată fi extrase prin tehnici de redare sau de copiere obișnuite.

▼M4

SPO.IDE.H.150 Înregistrarea transmisiunilor prin legături de date

(a) Elicopterele al căror CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată, care au capacitatea de a utiliza comunicaţiile prin legături de date și pentru care este obligatorie echiparea cu un CVR trebuie să înregistreze pe un înregistrator, dacă este cazul:

1. mesajele comunicărilor prin legături de date referitoare la comunicările ATS adresate către și dinspre elicopter, inclusiv mesajele aplicabile următoarelor aplicaţii:

(i) iniţierea de transmisiuni prin legături de date;

(ii) comunicarea controlor-pilot;

▼M4

(iii) supraveghere specifică;

(iv) transmiterea de informaţii referitoare la zbor;

(v) în măsura posibilităţilor, având în vedere arhitectura sistemului, supravegherea semnalului de la aeronavă;

(vi) în măsura posibilităţilor, având în vedere arhitectura sistemului, datele privind controlul operaţional al aeronavei; și

(vii) în măsura posibilităţilor, având în vedere arhitectura sistemului, graficele;

2. informaţii care permit corelarea cu orice înregistrări asociate referitoare la comunicările prin legături de date și păstrate separat de elicopter; și

3. informaţii privind ora și prioritatea mesajelor comunicărilor prin legături de date, având în vedere arhitectura sistemului.

(b) Înregistratorul trebuie să utilizeze o metodă digitală de înregistrare și de stocare a datelor și informațiilor și o metodă de extragere rapidă a acestor date. Metoda de înregistrare trebuie să permită realizarea unei corespondenţe între aceste date și datele înregistrate la sol.

(c) Înregistratorul trebuie să aibă capacitatea de a reţine date înregistrate pentru cel puţin aceeași perioadă prevăzută în cazul CVR la SPO.IDE.H.140.

▼M8

(d) Dacă înregistratorul nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Până la 1 ianuarie 2020 cel târziu, acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă înregistratorul este detașabil, el dispune de un transmiţător automat de localizare de urgenţă.

▼M4

(e) Cerinţele aplicabile pentru pornirea și oprirea funcţionării înregistratorului sunt aceleași cu cerinţele aplicabile pentru pornirea și oprirea funcţionării CVR cuprinse la SPO.IDE.H.140 literele (d) și (e).

SPO.IDE.H.155 Înregistratorul combinat format dintr-un înregistrator de date de zbor și un înregistrator de voce din carlingă

Conformitatea cu cerinţele privind CVR și FDR poate fi obţinută prin intermediul unui înregistrator combinat format dintr-un înregistrator de date de zbor și un înregistrator de voce din carlingă.

SPO.IDE.H.160 Scaune, centuri de siguranţă ale scaunelor și sisteme de reţinere

(a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu:

1. un scaun sau un post pentru fiecare membru al echipajului sau specialist în executarea anumitor sarcini aflat la bord;

2. o centură de siguranţă pe fiecare scaun și dispozitive de reţinere pentru fiecare post;

3. pentru elicopterele al căror CofA individual a fost eliberat pentru prima dată după 31 decembrie 2012, o centură de siguranţă cu sistem de reţinere a părţii superioare a trunchiului pentru fiecare scaun; și

4. o centură de siguranţă cu sistem de reţinere a părţii superioare a trunchiului, incluzând un dispozitiv care va reţine automat trunchiul ocupantului în cazul decelerării rapide, pentru fiecare scaun al membrilor echipajului de zbor.

(b) O centură de siguranţă cu sistem de reţinere a părţii superioare a trunchiului trebuie să aibă un singur punct de eliberare.

▼M4

SPO.IDE.H.165 Trusa de prim ajutor

(a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu o trusă de prim ajutor.

(b) Trusa de prim ajutor trebuie să fie:

1. ușor accesibilă pentru utilizare; și

2. menținută în termenul de valabilitate.

SPO.IDE.H.175 Oxigen suplimentar – elicoptere nepresurizate

(a) Elicopterele nepresurizate operate la altitudini de zbor la care alimentarea cu oxigen este necesară în conformitate cu litera (b) trebuie să fie dotate cu echipamente specifice capabile să stocheze și să distribuie rezerva de oxigen necesară.

(b) Elicopterele nepresurizate operate peste altitudinile de zbor la care altitudinea barometrică în compartimentele cabinei depășește 10 000 ft trebuie să transporte suficient oxigen pentru respirație pentru a alimenta:

1. toți membrii echipajului, pentru orice perioadă mai mare de 30 de minute în care altitudinea barometrică în compartimentul cabinei se va situa între 10 000 ft și 13 000 ft; și

2. toți membrii echipajului și specialiștii în executarea anumitor sarcini, pentru orice perioadă în care altitudinea barometrică în compartimentul cabinei se va situa peste 13 000 ft.

(c) Fără a aduce atingere literei (b), abaterile, cu o durată specificată, între 13 000 ft și 16 000 ft fără provizii de oxigen sunt permise, în conformitate cu SPO.OP.195 litera (b).

SPO.IDE.H.180 Stingătoare de incendiu manuale

(a) Elicopterele, cu excepția elicopterelor ELA2, trebuie să fie echipate cu cel puțin un stingător de incendiu manual:

1. în compartimentul echipajului de zbor; și

2. în fiecare compartiment al cabinei care este separat de compartimentul echipajului de zbor, cu excepția cazului în care compartimentul este ușor accesibil pentru echipajul de zbor.

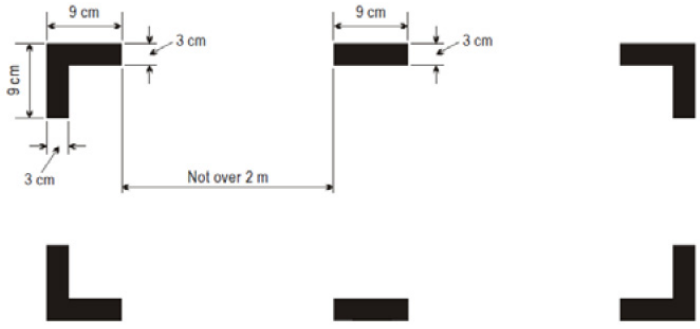
(b) Tipul și cantitatea agentului de stingere pentru stingătoarele de incendiu obligatorii trebuie să fie adecvate tipurilor de incendii care ar putea să se producă în compartimentul în care este destinat a fi utilizat stingătorul, iar pentru compartimentele ocupate de persoane, trebuie să reducă riscul de acumulare a gazelor toxice.

SPO.IDE.H.185 Marcarea punctelor de spargere

Dacă pe elicopter sunt marcate zone ale fuzelajului adecvate pentru spargere de către echipele de salvare în caz de urgență, aceste zone trebuie să fie marcate după cum se indică în figura 1.

Figura 1

Marcarea punctelor de spargere



▼M4

SPO.IDE.H.190 Emițătorul pentru localizare în caz de urgență (ELT)

(a) Elicopterele certificate pentru o configurație maximă a locurilor de peste șase locuri trebuie să fie echipate cu:

1. un ELT automat; și

2. un ELT de supraviețuire [ELT(S)] încorporat într-o plută de salvare sau într-o vestă de salvare atunci când elicopterul este operat la o distanță față de uscat corespunzătoare unui timp de zbor de peste trei minute la viteza de croazieră normală.

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

(c) ELT-urile de orice tip și PLB-urile trebuie să aibă capacitatea de a transmite simultan pe frecvențele de 121,5 MHz și 406 MHz.

SPO.IDE.H.195 Zborul deasupra apei – alte elicoptere decât cele complexe motorizate

(a) Elicopterele trebuie echipate cu câte o vestă de salvare pentru fiecare persoană aflată la bord, care se îmbracă sau se depozitează într-o poziție în care să fie ușor accesibilă de pe scaunul sau din postul persoanei pentru al cărei uz este prevăzută, atunci când:

1. zboară deasupra apei la o distanță față de uscat mai mare decât distanța de aterizare în autorotație, unde, în eventualitatea defectării motorului critic, elicopterul nu își poate menține zborul orizontal; sau

2. zboară deasupra apei la o distanță față de uscat corespunzătoare unui timp de zbor de peste 10 minute la viteza de croazieră normală, unde, în eventualitatea defectării motorului critic, elicopterul își poate menține zborul orizontal; sau

3. decolează sau aterizează la un aerodrom/loc de operare unde traiectoria de decolare sau de apropiere este deasupra apei.

(b) Fiecare vestă de salvare trebuie să fie echipată cu un mijloc de iluminare electrică pentru a facilita localizarea persoanelor.

(c) Pilotul comandant al unui elicopter care este operat deasupra apei la o distanță față de uscat corespunzătoare unui timp de zbor de peste 30 de minute la viteza de croazieră normală sau 50 MN, luându-se în considerare valoarea mai mică, trebuie să stabilească riscurile pentru supraviețuirea ocupanților elicopterului în eventualitatea unei amerizări de urgență, pe baza cărora decide transportul de:

1. echipamente pentru a produce semnalele de ajutor;

2. suficiente plute de salvare pentru a transporta toate persoanele de la bord, depozitate astfel încât să fie disponibile pentru utilizare imediată în caz de urgență; și

3. echipamente de salvare care asigură mijloace de susținere a vieții, adecvate zborului care urmează a fi efectuat.

(d) Pilotul comandant trebuie să stabilească riscurile pentru supraviețuirea ocupanților elicopterului în eventualitatea unei amerizări de urgență atunci când decide dacă vestele de salvare obligatorii conform literei (a) trebuie să fie purtate de toți ocupanții.

SPO.IDE.H.197 Vestele de salvare – elicoptere complexe motorizate

(a) Elicopterele trebuie echipate cu câte o vestă de salvare pentru fiecare persoană aflată la bord, care se îmbracă sau se depozitează într-o poziție în care să fie ușor accesibilă de pe scaunul sau din postul persoanei pentru al cărei uz este prevăzută, atunci când:

▼M4

1. zboară deasupra apei la o distanţă faţă de uscat echivalentă cu un timp de zbor la viteza normală de croazieră de peste 10 minute, unde, în eventualitatea unei defecţiuni a motorului critic, elicopterul își poate menţine zborul orizontal;

2. zboară deasupra apei, dincolo de distanţa de aterizare în autorotaţie faţă de uscat, unde, în eventualitatea unei defecţiuni a motorului critic, elicopterul nu își poate menţine zborul orizontal; sau

3. decolează sau aterizează pe un aerodrom sau un loc de operare unde traiectoria de decolare sau de apropiere este dispusă deasupra apei în aşa fel încât, în eventualitatea unei probleme, există probabilitatea unei amerizări de urgenţă.

(b) Fiecare vestă de salvare trebuie să fie echipată cu un mijloc de iluminare electrică pentru a facilita localizarea persoanelor.

▼M9

SPO.IDE.H.198 Costume de supravieţuire – elicoptere motorizate complexe

Fiecare persoană de la bord trebuie să poarte un costum de supravieţuire atunci când acest lucru este stabilit de pilotul comandant pe baza unei evaluări a riscurilor având în vedere următoarele condiţii:

(a) zboruri deasupra apei la o distanţă faţă de ţărm mai mare decât distanţa de aterizare în autorotaţie sau distanţa de aterizare forţată în condiţii de siguranţă, atunci când, în cazul unei defectări a motorului sau motoarelor critice, elicopterul nu poate să menţină zborul orizontal; și

(b) buletinul sau prognozele meteorologice disponibile pilotului comandant indică faptul că temperatura apei mării va fi mai mică de 10 °C pe durata zborului.

▼M4

SPO.IDE.H.199 Plute de salvare, ELT de supravieţuire și echipamente de supravieţuire pentru zborurile extinse deasupra întinderilor de apă – elicoptere complexe motorizate

Elicopterele care efectuează operaţiuni:

(a) într-un zbor deasupra apei la o distanţă faţă de uscat echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră, atunci când, în eventualitatea unei defecţiuni a motorului critic, elicopterul își poate menţine zborul orizontal; sau

(b) într-un zbor deasupra apei la o distanţă echivalentă cu mai mult de trei minute timp de zbor la viteza normală de croazieră, atunci când, în eventualitatea unei defecţiuni a motorului critic, elicopterul nu își poate menţine zborul orizontal, precum și dacă pilotul comandant decide astfel pe baza unei evaluări a riscurilor, trebuie să fie echipate cu:

1. cel puţin o plută de salvare cu o capacitate nominală nu mai mică decât numărul maxim de persoane de la bord, depozitată astfel încât să poată fi utilizată imediat în caz de urgenţă;

2. cel puţin un ELT de supravieţuire [ELT(S)] pentru fiecare plută de salvare obligatorie; și

3. echipamente de salvare, inclusiv mijloace de susţinere a vieţii, adecvate zborului care urmează a fi efectuat.

SPO.IDE.H.200 Echipamente de supravieţuire

Elicopterele operate peste zone în care operaţiunile de căutare și salvare ar fi deosebit de dificile trebuie să fie echipate cu:

(a) echipamente de semnalizare pentru a produce semnale de ajutor;

(b) cel puţin un ELT de supravieţuire [ELT(S)]; și

(c) echipamente suplimentare de supravieţuire pentru ruta pe care urmează să se zboare, luând în considerare numărul persoanelor de la bord.

▼M9

_____

▼M4

SPO.IDE.H.202 Elicoptere certificate pentru operaţiuni pe apă – diverse echipamente

Elicopterele certificate pentru operaţiuni pe apă trebuie să fie echipate cu:

(a) o ancoră plutitoare sau un alt echipament necesar pentru a facilita amararea, ancorarea sau manevrarea elicopterului pe apă, adecvat(ă) mărimii, greutăţii și caracteristicilor sale de manevrare; și

(b) echipament pentru producerea semnalelor sonore prevăzute în reglementările internaţionale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, după caz.

SPO.IDE.H.203 Toate elicopterele care efectuează zboruri deasupra apei – amerizarea de urgenţă

Elicopterele complexe motorizate care efectuează zboruri deasupra apei într-un mediu ostil la o distanţă faţă de uscat echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră și alte elicoptere decât cele complexe motorizate care efectuează zboruri deasupra apei într-un mediu ostil la o distanţă faţă de uscat mai mare de 50 MN trebuie să fie:

(a) proiectate pentru amerizare în conformitate cu codul de navigabilitate relevant;

(b) certificate pentru amerizarea de urgenţă în conformitate cu codul de navigabilitate relevant; sau

(c) dotate cu echipamente de flotabilitate pentru cazuri de urgenţă.

SPO.IDE.H.205 Echipamentul individual de protecţie

Fiecare persoană aflată la bord trebuie să poarte echipamentul individual de protecţie care este adecvat pentru tipul de operaţiune care se derulează.

SPO.IDE.H.210 Casca

Ori de câte ori este obligatoriu un sistem de radiocomunicaţii și/sau un sistem de radio navigaţie, elicopterele trebuie să fie echipate cu o cască cu microfon sau un dispozitiv echivalent și un buton de transmitere pe comenzile de zbor, pentru fiecare pilot, membru al echipajului și/sau specialist în executarea anumitor sarcini necesar, la postul de lucru desemnat al acestuia.

SPO.IDE.H.215 Echipamentul de radiocomunicaţii

(a) Elicopterele operate în condiţii IFR sau pe timp de noapte sau atunci când acest lucru este impus de cerinţele spaţiului aerian aplicabil trebuie să fie echipate cu un echipament de radiocomunicaţii care, în condiţii normale de propagare a undelor radio, să aibă capacitatea:

1. de a realiza comunicaţia bidirecţională în scopul controlului de aerodrom;

2. de a recepţiona informaţii meteorologice;

3. de a realiza comunicaţia bidirecţională în orice moment în timpul zborului cu staţiile aeronautice și pe frecvenţele prevăzute de autoritatea competentă; și

4. de a asigura comunicaţii pe frecvenţa aeronautică de urgenţă 121,5 MHz.

(b) Atunci când este necesară mai mult de o unitate de echipament de comunicaţii, fiecare unitate trebuie să fie independentă faţă de cealaltă sau celelalte, astfel încât o defecţiune a uneia să nu provoace defectarea alteia.

▼M4

(c) Atunci când este necesar un sistem de radiocomunicații, elicopterele trebuie să fie echipate, în plus față de sistemul interfon al echipajului de zbor prevăzut la SPO.IDE.H.135, cu un buton de transmitere pe comenzile de zbor pentru fiecare pilot și membru al echipajului necesar, la postul de lucru desemnat al acestuia.

SPO.IDE.H.220 Echipamente de navigație

(a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu echipamente de navigație care să le permită să acționeze în conformitate cu:

1. planul de zbor ATS, dacă este cazul; și

2. cerințele spațiului aerian aplicabil.

(b) Elicopterele trebuie să dispună de suficiente echipamente de navigație pentru a se asigura că, în eventualitatea defectării unui element al echipamentului în orice etapă a zborului, restul echipamentului permite navigarea în siguranță în conformitate cu litera (a) sau executarea în siguranță a unei acțiuni de urgență corespunzătoare.

(c) Elicopterele care efectuează zboruri pentru care se prevede aterizarea în condiții IMC trebuie să fie dotate cu un echipament de navigație care poate asigura ghidajul spre un punct de la care poate fi efectuată aterizarea după repere vizuale. Acest echipament trebuie să aibă capacitatea de a oferi o astfel de orientare pentru fiecare aerodrom la care se are în vedere aterizarea în condiții IMC și pentru orice aerodromuri de rezervă desemnate.

▼M9

(d) Pentru operațiunile PBN, aeronava trebuie să îndeplinească cerințele de certificare a navigabilității pentru specificația de navigație corespunzătoare.

▼M15

(e) Elicopterele trebuie să fie echipate cu echipamente de supraveghere conform cerințelor spațiului aerian aplicabil.

▼M4

SPO.IDE.H.225 Transponderul

În cazul în care este necesar pentru spațiul aerian în care se desfășoară zborul, elicopterele trebuie să fie echipate cu un transponder radar secundar de supraveghere (SSR) cu toate capacitățile necesare.

▼M9

SPO.IDE.H.230 Gestionarea bazelor de date aeronautice

(a) Bazele de date aeronautice utilizate în cadrul aplicațiilor sistemelor de aeronavă certificate respectă cerințele de calitate a datelor care sunt adecvate pentru utilizarea prevăzută a datelor.

(b) Operatorul trebuie să asigure distribuirea și introducerea în timp util a unor baze de date aeronautice actuale și nemodificate în toate aeronavele cărora le sunt necesare.

(c) În pofida oricăror alte cerințe de raportare a evenimentelor, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) nr. 376/2014, operatorul raportează furnizorului bazei de date cazurile de date eronate, inconsecvente sau lipsă despre care s-ar putea preconiza în mod rezonabil că ar constitui un pericol pentru zbor.

În astfel de cazuri, operatorul informează echipajul de zbor și pe ceilalți membri ai personalului vizați și se asigură că datele afectate nu sunt utilizate.

▼M14

_____

▼M11

_____

▼M4

SUBPARTEA E

CERINŢE SPECIFICE

SECŢIUNEA 1

Operaţiuni de transport cu elicopterul al unei încărcături acroșate (HESLO)

▼M15

SPO.SPEC.HESLO.100 Proceduri de operare standard

Procedurile de operare standard pentru HESLO specifică:

(a) echipamentele care trebuie transportate la bord, inclusiv limitările de operare ale acestora și articolele corespunzătoare din MEL, după caz;

(b) cerinţele referitoare la componenţa echipajului și la experienţa membrilor echipajului și a specialiștilor în executarea anumitor sarcini;

(c) pregătirea teoretică și practică a membrilor echipajului relevantă pentru îndeplinirea sarcinilor lor, pregătirea specialiștilor în executarea anumitor sarcini relevantă pentru îndeplinirea sarcinilor lor, precum și calificarea și numirea persoanelor care furnizează această pregătire membrilor echipajului și specialiștilor în executarea anumitor sarcini;

(d) responsabilităţile și atribuţiile membrilor echipajului și ale specialiștilor în executarea anumitor sarcini;

(e) criteriile de performanţă a elicopterelor care trebuie îndeplinite pentru desfășurarea de operaţiuni HESLO;

(f) procedurile normale, anormale și de urgenţă.

▼M4

SPO.SPEC.HESLO.105 Echipamente specifice pentru HESLO

Elicopterul trebuie să fie echipat cu cel puţin:

(a) o oglindă de siguranţă pentru încărcătură sau un mijloc alternativ de vizualizare a cârligului (cârligelor)/încărcăturii; și

(b) un dispozitiv de măsurare a încărcăturii, cu excepţia cazului în care există o altă metodă de determinare a greutăţii încărcăturii.

SPO.SPEC.HESLO.110 Transportul bunurilor periculoase

Operatorul care transportă bunuri periculoase către/dinspre zone fără personal sau locuri îndepărtate trebuie să solicite autorităţii competente o derogare de la dispoziţiile din instrucţiunile tehnice în cazul în care intenţionează să nu respecte alte cerinţe ale respectivelor instrucţiuni.

SECŢIUNEA 2

Operaţiuni de transport de persoane la exterior (HEC)

▼M15

SPO.SPEC.HEC.100 Proceduri de operare standard

Procedurile de operare standard pentru HEC specifică:

(a) echipamentele care trebuie transportate la bord, inclusiv limitările de operare ale acestora și articolele corespunzătoare din MEL, după caz;

(b) cerinţele referitoare la componenţa echipajului și la experienţa membrilor echipajului și a specialiștilor în executarea anumitor sarcini;

▼M15

(c) pregătirea teoretică și practică a membrilor echipajului relevantă pentru îndeplinirea sarcinilor lor, pregătirea specialiștilor în executarea anumitor sarcini relevantă pentru îndeplinirea sarcinilor lor, precum și calificarea și numirea persoanelor care furnizează această pregătire membrilor echipajului și specialiștilor în executarea anumitor sarcini;

(d) responsabilitățile și atribuțiile membrilor echipajului și ale specialiștilor în executarea anumitor sarcini;

(e) criteriile de performanță a elicopterelor care trebuie îndeplinite pentru desfășurarea de operațiuni HEC;

(f) procedurile normale, anormale și de urgență.

▼M4

SPO.SPEC.HEC.105 Echipamente specifice pentru HEC

(a) Elicopterul trebuie să fie echipat cu:

1. echipamente pentru operațiuni cu încărcături suspendate sau cârlig de suspendare a încărcăturii;

2. o oglindă de siguranță pentru încărcătură sau un mijloc alternativ de vizualizare a cârligului; și

3. un dispozitiv de măsurare a încărcăturii, cu excepția cazului în care există o altă metodă de determinare a greutății încărcăturii.

▼M15

(b) Instalarea tuturor echipamentelor de ridicare și a cârligelor de suspendare a încărcăturii, altele decât un PCDS simplu, precum și orice modificări ulterioare trebuie să fie acoperite de o certificare de navigabilitate adecvată pentru funcția prevăzută.

▼M4

SECȚIUNEA 3

Operațiuni cu parașute (PAR)

SPO.SPEC.PAR.100 Proceduri de operare standard

Procedurile de operare standard pentru PAR trebuie să specifice:

(a) echipamentele care trebuie transportate la bord, inclusiv limitările de operare ale acestora și articolele corespunzătoare din MEL, după caz;

(b) cerințele referitoare la componența echipajului și la experiența membrilor echipajului și a specialiștilor în executarea anumitor sarcini;

(c) pregătirea membrilor echipajului și a specialiștilor în executarea anumitor sarcini relevantă pentru îndeplinirea sarcinilor lor, precum și calificarea și desemnarea persoanelor care furnizează această pregătire membrilor echipajului sau specialiștilor în executarea anumitor sarcini;

(d) responsabilitățile și atribuțiile membrilor echipajului și ale specialiștilor în executarea anumitor sarcini;

(e) criteriile de performanță care trebuie îndeplinite pentru desfășurarea de operațiuni cu parașuta;

(f) procedurile pentru situații normale, anormale și de urgență.

SPO.SPEC.PAR.105 Transportul membrilor echipajului și al specialiștilor în executarea anumitor sarcini

Cerința referitoare la responsabilitățile unui specialist în executarea anumitor sarcini prevăzută în SPO.GEN.106 litera (c) nu se aplică în cazul specialiștilor în executarea anumitor sarcini care efectuează salturi cu parașuta.

▼M4

SPO.SPEC.PAR.110 Scaune

Fără a aduce atingere dispozițiilor de la SPO.IDE.A.160 litera (a) și SPO.IDE.H.160 litera (a) punctul 1, podeaua aeronavei poate fi utilizată pe post de scaun dacă specialistul în executarea anumitor sarcini are la dispoziție mijloace de care să se prindă cu mâinile sau să se fixeze cu chingi.

SPO.SPEC.PAR.115 Oxigen suplimentar

Fără a aduce atingere dispozițiilor de la SPO.OP.195 litera (a), cerința de a utiliza oxigen suplimentar nu se aplică în cazul altor membri ai echipajului decât pilotul comandant și nici în cazul specialiștilor în executarea anumitor sarcini care îndeplinesc atribuții esențiale pentru sarcina specializată ori de câte ori altitudinea cabinei:

(a) depășește 13 000 ft, pentru o perioadă de maximum șase minute;

(b) depășește 15 000 ft, pentru o perioadă de maximum trei minute.

▼M11

_____

▼M15

SPO.SPEC.PAR.125 Eliberarea de bunuri periculoase

În pofida dispozițiilor de la punctul SPO.GEN.155, parașutiștii pot ieși din aeronavă în scopul unor demonstrații de parașutism deasupra zonelor dens populate ale orașelor sau ale altor așezări ori deasupra unor adunări de persoane în aer liber în timp ce transportă dispozitive de producere a dârelor de fum, cu condiția ca respectivele dispozitive să fie fabricate în acest scop.

▼M4

SECȚIUNEA 4

Zborurile acrobatice (ABF)

SPO.SPEC.ABF.100 Proceduri de operare standard

Procedurile de operare standard pentru ABF trebuie să specifice:

(a) echipamentele care trebuie transportate la bord, inclusiv limitările de operare ale acestora și articolele corespunzătoare din MEL, după caz;

(b) cerințele referitoare la componența echipajului și la experiența membrilor echipajului și a specialiștilor în executarea anumitor sarcini;

(c) pregătirea membrilor echipajului și a specialiștilor în executarea anumitor sarcini relevantă pentru îndeplinirea sarcinilor lor, precum și calificarea și desemnarea persoanelor care furnizează această pregătire membrilor echipajului sau specialiștilor în executarea anumitor sarcini;

(d) responsabilitățile și atribuțiile membrilor echipajului și ale specialiștilor în executarea anumitor sarcini;

(e) criteriile de performanță care trebuie îndeplinite pentru desfășurarea de zboruri acrobatice;

(f) procedurile pentru situații normale, anormale și de urgență.

SPO.SPEC.ABF.105 Documente, manuale și informații păstrate la bord

În timpul zborurilor acrobatice nu este necesar să se păstreze la bord următoarele documente enumerate la SPO.GEN.140 litera (a):

(a) detaliile planului de zbor ATS depus, dacă este cazul;

▼M4

(b) hărți aeronautice actualizate și corespunzătoare pentru ruta/zona zborului propus și pentru toate rutele pe care este rezonabil să se prevadă că poate fi deviat zborul;

(c) procedurile și informațiile privind semnalele vizuale care trebuie utilizate de aeronava interceptoare și aeronava interceptată; și

(d) informații privind serviciile de căutare și salvare pentru zona zborului avut în vedere.

SPO.SPEC.ABF.115 Echipamente

În cazul zborurilor acrobatice nu este necesară aplicarea următoarelor cerințe privind echipamentele:

(a) trusele de prim ajutor prevăzute la SPO.IDE.A.165 și la SPO.IDE.H.165;

(b) stingătoarele manuale de incendiu prevăzute la SPO.IDE.A.180 și la SPO.IDE.H.180; și

(c) emițătoarele pentru localizare în caz de urgență sau balizele de localizare personale prevăzute la SPO.IDE.A.190 și la SPO.IDE.H.190.

▼M15

SECȚIUNEA 5

Zboruri de verificare a întreținerii (MCF)

SPO.SPEC.MCF.100 Nivelurile unui zbor de verificare a întreținerii

Înainte de a efectua un zbor de verificare a întreținerii, operatorul determină nivelul aplicabil al zborului de verificare a întreținerii după cum urmează:

▼M16

(a) un zbor de verificare a întreținerii de „nivel A” pentru un zbor în cazul căruia se preconizează că se vor utiliza proceduri pentru situații anormale sau de urgență, astfel cum sunt definite în manualul de zbor al aeronavei, sau dacă este necesară efectuarea unui zbor pentru a proba funcționarea unui sistem de rezervă sau a altor dispozitive de siguranță;

▼M15

(b) un zbor de verificare a întreținerii de „nivel B” pentru orice alte zboruri de verificare a întreținerii diferite de un zbor de verificare a întreținerii de „nivel A”.

SPO.SPEC.MCF.105 Programul de zbor pentru un zbor de verificare a întreținerii de „nivel A”

Înainte de a efectua un zbor de verificare a întreținerii de „nivel A” cu o aeronavă motorizată complexă, operatorul are obligația de a elabora și de a documenta un program de zbor.

SPO.SPEC.MCF.110 Manualul de zbor de verificare a întreținerii pentru un zbor de verificare a întreținerii de „nivel A”

Operatorul care efectuează un zbor de verificare a întreținerii de „nivel A” are obligația:

(a) de a descrie operațiunile în cauză și procedurile asociate în manualul de operațiuni menționat la punctul ORO.MLR.100 din anexa III sau într-un manual special de zbor de verificare a întreținerii;

(b) de a actualiza manualul atunci când este necesar;

(c) de a-i informa pe toți membrii personalului vizați cu privire la manual și la modificările acestuia care sunt relevante pentru atribuțiile lor;

(d) de a transmite autorității competente manualul și actualizările acestuia.

▼M15

SPO.SPEC.MCF.115 Cerințe privind echipajul de zbor al unui zbor de verificare a întreținerii de „nivel A”

(a) Operatorul selectează membri ai echipajului de zbor corespunzători în funcție de complexitatea aeronavei și de nivelul zborului de verificare a întreținerii. La selectarea membrilor echipajului de zbor al unui zbor de verificare a întreținerii de „nivel A” efectuat cu o aeronavă motorizată complexă, operatorul se asigură că se îndeplinesc în mod cumulativ următoarele cerințe:

1. pilotul comandant a urmat un curs de pregătire în conformitate cu punctul SPO.SPEC.MCF.120. Dacă pregătirea a avut loc într-un simulator, pilotul trebuie să efectueze cel puțin un zbor de verificare a întreținerii de „nivel A” în calitate de pilot care monitorizează sau de observator înainte de a putea acționa în calitate de pilot comandant într-un zbor de verificare a întreținerii de „nivel A”;

2. pilotul comandant a efectuat, pe o aeronavă din aceeași categorie de aeronave ca aeronava care urmează să fie pilotată, minimum 1 000 de ore de zbor, din care cel puțin 400 de ore ca pilot comandant pe o aeronavă motorizată complexă și cel puțin 50 de ore pe tipul respectiv de aeronavă.

În pofida dispozițiilor de la primul paragraf subpunctul 2, dacă operatorul începe să opereze un nou tip de aeronavă și a evaluat calificările pilotului pe baza unei proceduri de evaluare consacrate, respectivul operator poate selecta un pilot cu o experiență de mai puțin de 50 de ore pe tipul respectiv de aeronavă.

(b) Piloții care dețin o calificare de pilot de încercare în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 sunt creditați integral pentru cursul de pregătire prevăzut la litera (a) subpunctul 1, cu condiția ca piloții care dețin o calificare de pilot de încercare să fi primit pregătirea inițială și periodică necesară în domeniul managementului resurselor echipajului în conformitate cu punctele ORO.FC.115 și ORO.FC.215 din anexa III.

(c) Un pilot comandant nu efectuează un zbor de verificare a întreținerii de „nivel A” cu o aeronavă motorizată complexă, decât dacă pilotul comandant a efectuat un zbor de verificare a întreținerii de „nivel A” în perioada precedentă de 36 de luni.

(d) Experiența recentă de pilot comandant pe un zbor de verificare a întreținerii de „nivel A” este redobândită după efectuarea unui zbor de verificare a întreținerii de „nivel A” în calitate de observator sau de pilot care monitorizează sau după efectuarea într-un simulator a unui zbor de verificare a întreținerii de „nivel A” în calitate de pilot comandant.

SPO.SPEC.MCF.120 Cursul de pregătire a echipajului de zbor pentru zborurile de verificare a întreținerii de „nivel A”

(a) Cursul de pregătire necesar pentru un zbor de verificare a întreținerii de „nivel A” se desfășoară conform unei programe detaliate.

(b) Instruirea practică pentru cursul de pregătire se desfășoară în oricare dintre următoarele moduri:

1. într-un simulator care, în scopul pregătirii, redă în mod adecvat reacția aeronavei și a sistemelor sale la verificările efectuate;

2. în timpul unui zbor la bordul unei aeronave, în care se demonstrează tehnicile de zbor de verificare a întreținerii.

(c) Un curs de pregătire urmat pe o singură categorie de aeronave este considerat valabil pentru toate tipurile de aeronave din categoria respectivă.

(d) În funcție de aeronava utilizată pentru pregătire și de aeronava care urmează să fie pilotată în cadrul zborului de verificare a întreținerii, operatorul specifică dacă este necesară o pregătire pentru diferențe sau o pregătire de familiarizare și descrie conținutul respectivei pregătiri.

▼M15

SPO.SPEC.MCF.125 Componența echipajului și persoanele de la bord

(a) Operatorul stabilește proceduri de identificare a necesității de a suplimenta numărul specialiștilor în executarea anumitor sarcini.

(b) Pentru un zbor de verificare a întreținerii de „nivel A”, operatorul definește, în manualul său, politica aplicabilă altor persoane la bord.

(c) Pentru un zbor de verificare a întreținerii de „nivel A”, este necesară prezența, în compartimentul echipajului de zbor, a unui specialist în executarea anumitor sarcini sau a unui pilot suplimentar pentru a ajuta membrii echipajului de zbor, cu excepția cazului în care configurația aeronavei nu permite prezența respectivei persoane sau în care operatorul poate justifica, ținând seama de sarcina de lucru a membrilor echipajului de zbor pe baza programului de zbor, că membrii echipajului de zbor nu necesită ajutor suplimentar.

SPO.SPEC.MCF.130 Proceduri pentru situații anormale sau de urgență simulate în zbor

Prin derogare de la punctul SPO.OP.185, un specialist în executarea anumitor sarcini poate fi prezent la bordul unui zbor de verificare a întreținerii de „nivel A” dacă respectivul specialist în executarea anumitor sarcini este necesar pentru atingerea scopului zborului și dacă a fost identificat în programul de zbor.

SPO.SPEC.MCF.135 Limitările timpului de zbor și cerințe privind perioada de odihnă

La desemnarea membrilor echipajului pentru zborurile de verificare a întreținerii, operatorii care fac obiectul subpărții FTL din anexa III (partea ORO) aplică dispozițiile din subpartea respectivă.

SPO.SPEC.MCF.140 Sisteme și echipamente

În cazul în care un zbor de verificare a întreținerii are care scop verificarea bunei funcționări a unui sistem sau a unui echipament, respectivul sistem sau echipament este identificat ca fiind potențial nefiabil, iar înainte de zbor se convine asupra unor măsuri adecvate de diminuare a riscurilor pentru a reduce la minimum riscurile la adresa siguranței zborului.

SPO.SPEC.MCF.145 Cerințe aplicabile titularilor de AOC în ceea ce privește înregistratoarele de voce din carlingă, înregistratoarele de date de zbor și înregistrarea transmisiunilor prin legături de date

În cazul unui zbor de verificare a întreținerii efectuat de o aeronavă utilizată în mod obișnuit pentru operațiuni CAT, continuă să se aplice dispozițiile privind înregistratoarele de voce din carlingă (CVR), înregistratoarele de date de zbor (FDR) și înregistratoarele transmisiunilor prin legături de date (DLR) din anexa IV (partea CAT).