

## II

(Acte fără caracter legislativ)

## REGULAMENTE

## REGULAMENTUL (UE) NR. 379/2014 AL COMISIEI

din 7 aprilie 2014

**de modificare a Regulamentului (UE) nr. 965/2012 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**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației și de abrogare a Directivei 91/670/CEE a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 și a Directivei 2004/36/CE <sup>(1)</sup>, în special articolul 8 alineatul (5),

întrucât:

- (1) Operatorii și personalul implicat în operarea anumitor aeronave trebuie să respecte cerințele esențiale aplicabile prevăzute în anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008.
- (2) În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008, Comisia Europeană ar trebui să adopte normele de aplicare necesare pentru a stabili condițiile de operare în siguranță a aeronavelor. Aceste reguli ar trebui să țină cont în primul rând de complexitatea aeronavelor, a organizațiilor și a operațiunilor cu aeronave, precum și de riscurile asociate diverselor tipuri de operațiuni.
- (3) Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei <sup>(2)</sup> stabilește normele de aplicare pentru operațiunile de transport aerian comercial cu avioane și elicoptere. Ar trebui prevăzute, de asemenea, o serie de norme pentru operațiunile de transport aerian comercial cu baloane și planoare, cu scopul de a respecta principiile de bază și aplicabilitatea Regulamentului (CE) nr. 216/2008. Mai mult, particularitățile anumitor operațiuni comerciale cu avioane și elicoptere, cu punctul de plecare și punctul de sosire pe același aerodrom sau în același loc de operare, trebuie abordate în mod corespunzător, în funcție de amploarea și sfera de aplicare a acestora și de riscul aferent.
- (4) Regulamentul (UE) nr. 800/2013 al Comisiei <sup>(3)</sup> modifică Regulamentul (UE) nr. 965/2012 astfel încât (acesta) să includă norme pentru operațiuni necomerciale în funcție de complexitatea aeronavei. De asemenea, este necesar să se modifice Regulamentul (UE) nr. 965/2012 pentru a reflecta nivelul actual al tehnologiei și pentru a asigura măsuri proporționale pentru anumite activități strict definite cu aeronave altele decât cele complexe, precum și pentru organizațiile implicate.

<sup>(1)</sup> JO L 79, 19.3.2008, p. 1.

<sup>(2)</sup> 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).

<sup>(3)</sup> Regulamentul (UE) nr. 800/2013 al Comisiei din 14 august 2013 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 965/2012 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 227, 24.8.2013, p. 1).

- (5) Ar trebui să se includă, de asemenea, o serie de norme pentru operațiunile specializate cu avioane, elicoptere, baloane și planoare, ținând seama de aspectele specifice acestor operațiuni și de riscul aferent. Din motive de proporționalitate, nu ar fi adecvat ca toți operatorii comerciali, în special operatorii comerciali specializați, să facă obiectul certificării. În pofida caracterului lor comercial, acești operatori ar trebui să facă obiectul unei declarații de capacitate și nu al unui certificat. Cu toate acestea, ar trebui ca, din motive de siguranță, să se indice condițiile pentru anumite operațiuni comerciale specializate cu risc ridicat, care pun în pericol părțile terțe aflate la sol, și, prin urmare, aceste operațiuni ar trebui să facă obiectul autorizării.
- (6) Prin urmare, Regulamentul (UE) nr. 965/2012 ar trebui modificat în consecință.
- (7) Pentru a se asigura o tranziție ușoară și un nivel înalt de siguranță a aviației civile în Uniune, normele de aplicare ar trebui să reflecte stadiul actual al tehnologiei, inclusiv cele mai bune practici, precum și progresul științific și tehnic în domeniul operațiunilor aeriene. În consecință, ar trebui să se aibă în vedere cerințele tehnice și procedurile administrative convenite sub auspiciile Organizației Aviației Civile Internaționale și ale Autorităților Aeronautice Comune Europene până la 30 iunie 2009, precum și legislațiile naționale specifice existente.
- (8) Este necesar să se acorde un interval de timp suficient pentru ca industria aeronautică și administrațiile statelor membre să se adapteze la noul cadru de reglementare.
- (9) Agenția Europeană de Siguranță a Aviației a pregătit un proiect de norme de aplicare, pe care l-a prezentat Comisiei sub forma unui aviz în conformitate cu articolul 19 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008.
- (10) Măsurile prevăzute de prezentul regulament sunt conforme cu avizul comitetului instituit în temeiul articolului 65 din Regulamentul (CE) nr. 216/2008,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

#### *Articolul 1*

Regulamentul (UE) nr. 965/2012 se modifică după cum urmează:

1. Articolul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 1

#### **Obiect și domeniu de aplicare**

(1) Prezentul regulament stabilește norme detaliate privind operațiunile aeriene cu avioane, elicoptere, baloane și planoare, inclusiv privind inspecțiile la platformă efectuate în cazul aeronavelor operatorilor aflați, în ceea ce privește supravegherea siguranței, sub jurisdicția altui stat, atunci când aterizează pe aerodromuri aflate pe teritoriul care face obiectul dispozițiilor tratatului.

(2) Prezentul regulament stabilește și norme detaliate referitoare la condițiile de eliberare, menținere, modificare, limitare, suspendare sau revocare a certificatelor operatorilor de aeronave menționate la articolul 4 alineatul (1) literele (b) și (c) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 implicați în operațiuni de transport aerian comercial, la privilegiile și responsabilitățile titularilor de certificate, precum și la condițiile în care operațiunile sunt interzise, limitate sau supuse anumitor condiții din motive de siguranță.

(3) Prezentul regulament stabilește, de asemenea, norme detaliate privind condițiile și procedurile referitoare la declarațiile date de operatorii implicați în operațiuni comerciale specializate și în operarea necomercială a aeronavelor complexe motorizate, inclusiv în operațiuni necomerciale specializate cu aeronave complexe motorizate, precum și condițiile și procedurile referitoare la supravegherea acestor operatori.

(4) Prezentul regulament stabilește, de asemenea, norme detaliate privind condițiile în care anumite operațiuni comerciale specializate cu risc ridicat fac obiectul autorizării din motive de siguranță, precum și privind condițiile pentru emiterea, menținerea, modificarea, limitarea, suspendarea sau revocarea autorizațiilor.

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

(6) Prezentul regulament nu se aplică operațiunilor aeriene cu baloane captive și dirijabile și nici zborurilor cu baloane captive.”

2. Articolul 2 se modifică după cum urmează:

(a) la alineatul (1), se adaugă următoarele puncte:

- „7. «operațiune specializată» înseamnă orice operațiune, alta decât transportul aerian comercial, în cadrul căreia aeronava este utilizată pentru activități specializate din domeniul precum agricultura, construcții, fotografiere, supraveghere, observare și patrulare, publicitate aeriană;
8. «operațiuni comerciale specializate cu risc ridicat» înseamnă orice operațiune comercială specializată cu aeronave, desfășurată într-o zonă unde siguranța părților terțe aflate la sol ar putea fi pusă în pericol în cazul unei situații de urgență, sau, conform prevederilor autorității competente din locul în care se desfășoară operațiunea, orice operațiune comercială specializată cu aeronave care, din cauza caracterului său specific și a condițiilor locale în care se desfășoară, prezintă un risc ridicat, în special pentru părțile terțe aflate la sol;
9. «zbor introductiv» înseamnă orice zbor efectuat în schimbul unei remunerații sau al unui titlu oneros, constând într-un tur aerian de scurtă durată, oferit de o organizație de pregătire autorizată sau de o organizație creată cu scopul de a promova sporturile aeriene sau aviația de agrement, pentru a atrage noi doritori de pregătire sau noi membri;
10. «zbor de competiție» înseamnă orice activitate de zbor în cadrul căreia aeronava este utilizată în întreceri sau competiții aeriene, precum și în vederea pregătirii pentru întreceri sau competiții aeriene și a efectuării de zboruri spre și dinspre întreceri sau competiții;
11. «demonstrație de zbor» înseamnă orice activitate de zbor efectuată în mod deliberat în scop demonstrativ sau de divertisment cu ocazia unui eveniment anunțat în prealabil și deschis publicului, inclusiv atunci când aeronava este utilizată în vederea pregătirii pentru o demonstrație de zbor și a efectuării de zboruri spre și dinspre un eveniment anunțat în prealabil.”;

(b) la alineatul (2), „VII” se înlocuiește cu „VIII”.

3. Articolul 5 se modifică după cum urmează:

(a) Se introduce următorul alineat (1a):

„(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) alineatele (3), (4) și (5) se înlocuiesc cu următorul text:

„(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.

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

(5) Atunci când efectuează pregătire practică spre, pe sau dinspre teritoriul Uniunii, organizațiile de pregătire care își au sediul principal de activitate într-un stat membru și care sunt autorizate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 operează:

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

(b) avioane și elicoptere motorizate altele decât cele complexe, precum și baloane și planoare în conformitate cu dispozițiile specificate în anexa VII.”;

(c) se adaugă următoarele alineate (6) și (7):

„(6) Operatorii exploatează o aeronavă numai în scopul operațiunilor comerciale specializate, conform prevederilor din anexele III și VIII.

(7) Zborurile care au loc imediat înainte, în timpul sau imediat după desfășurarea de operațiuni specializate și aflate în directă legătură cu aceste operațiuni sunt efectuate în conformitate cu alineatele (3), (4) și (6), după caz. Cu excepția operațiunilor cu parașute, la bord se transportă maximum șase persoane indispensabile misiunii, cu excepția membrilor echipajului.”

4. Articolul 6 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (1) se elimină;

(b) se introduce următorul alineat (4a):

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

(a) zboruri ale căror costuri sunt împărțite între persoane particulare, cu condiția ca toți ocupanții aeronavei, inclusiv pilotul, să împartă costurile directe și ca numărul persoanelor care împart costurile directe să fie de maximum șase;

(b) zboruri de competiție sau demonstrații de zbor, cu condiția ca remunerația sau orice titlu oneros oferit pentru astfel de zboruri să se limiteze la recuperarea costurilor directe și la o contribuție proporțională cu costurile anuale, precum și la premii de cel mult o valoare specificată de autoritatea competentă;

(c) zboruri introductive, lansări cu parașuta, remorcări ale planoarelor sau zboruri acrobatice efectuate fie de o organizație de pregătire care își are sediul principal de activitate într-un stat membru și care este aprobată în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 1178/2011, fie de o organizație înființată cu scopul de a promova sporturile aeriene sau aviația de agrement, cu condiția ca aeronava să fie exploatată de organizația respectivă pe baza dreptului de proprietate sau al unui contract de închiriere de aeronave fără echipaj, 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.”

5. Articolul 8 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

„(3) Operațiunile CAT cu elicoptere, operațiunile CAT cu baloane și operațiunile CAT cu planoare respectă cerințele naționale.”;

(b) se adaugă următorul alineat (4):

„(4) Operațiunile necomerciale, inclusiv operațiunile necomerciale specializate, cu avioane și elicoptere complexe motorizate, precum și operațiunile comerciale specializate cu avioane, elicoptere, baloane și planoare sunt efectuate în continuare în conformitate cu legislația națională aplicabilă în ceea ce privește limitarea timpului de zbor până la adoptarea și aplicarea normelor de aplicare conexe.”

6. La articolul 10, alineatul (3) se modifică după cum urmează:

- (a) la litera (a), cuvântul „anexa III” se înlocuiește cu cuvintele „anexele II și III”;
- (b) la litera (b), cuvintele „anexa V, VI și VII” se înlocuiesc cu cuvintele „anexele II, V, VI și VII”.

7. La articolul 10, se adaugă următoarele alineate (4), (5), (6) și (7):

„(4) Prin derogare de la alineatul (1) al doilea paragraf, statele membre pot decide să nu aplice dispozițiile din anexele II, III, VII și VIII în cazul operațiunilor specializate până la 21 aprilie 2017.

(5) Prin derogare de la alineatul (1) al doilea paragraf, statele membre au posibilitatea de a decide să nu aplice dispozițiile din anexele II, III și IV în cazul:

- (a) operațiunilor 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 elicoptere altele decât cele complexe până la 21 aprilie 2017; și
- (b) operațiunilor CAT cu baloane și planoare până la 21 aprilie 2017.

(6) Dacă un stat membru decide să aplice derogarea prevăzută la alineatul (5) litera (a), se aplică următoarele dispoziții:

- (a) în cazul avioanelor, anexa III la Regulamentul (CEE) nr. 3922/91 și derogările naționale conexe în conformitate cu articolul 8 alineatul (2) din Regulamentul (CEE) nr. 3922/91;
- (b) în cazul elicopterelor, cerințele naționale.

(7) Dacă un stat membru decide să aplice derogările prevăzute la alineatele (3), (4) și (5), acesta trebuie să notifice Comisia și agenția. Această notificare trebuie să descrie motivele care stau la baza derogării și durata acesteia, precum și programul de implementare care cuprinde acțiunile prevăzute și calendarul aferent.”

8. Anexele I-VII la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 se modifică în conformitate cu anexa I la prezentul regulament.

9. Anexa VIII (partea SPO) se adaugă la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 în conformitate cu anexa II la prezentul regulament.

#### Articolul 2

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

Se aplică de la 1 iulie 2014.

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

Adoptat la Bruxelles, 7 aprilie 2014.

Pentru Comisie  
Președintele  
José Manuel BARROSO

## ANEXA I

1. Anexa I la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 se modifică după cum urmează:

(a) Titlul se înlocuiește cu „Definițiile termenilor utilizați în anexele II-VIII”.

(b) Se introduce următorul punct:

„11a. «masa balonului gol» înseamnă masa determinată prin cântărirea balonului cu toate echipamentele instalate, astfel cum se specifică în manualul de zbor al aeronavei (AFM);”.

(c) Punctul 40 se înlocuiește cu următorul text:

„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 operațiunilor comerciale altele decât CAT, sub responsabilitatea locatarului;”.

(d) Se introduce următorul punct:

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

(e) Punctul 120 se înlocuiește cu următorul text:

„120. «încărcătură transportată» înseamnă masa totală de pasageri, bagaje, mărfuri și echipamente specializate transportate la bord și, cu excepția baloanelor, inclusiv orice balast;”.

(f) Punctul 127 se înlocuiește cu următorul text:

„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 locatarului; sau
- în cazul operațiunilor comerciale altele decât operațiunile CAT, între operatori, în temeiul căruia o aeronavă este operată sub responsabilitatea locatarului.”

2. Anexa II la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 se modifică după cum urmează:

(a) În ARO.GEN.120 litera (d) punctul 1, după cuvântul „autorizației” se introduc o virgulă și cuvintele „a autorizației pentru operațiuni specializate”.

(b) În ARO.GEN.200 litera (c), cuvintele „sau autorizate” se introduc după cuvântul „certificate”.

(c) În ARO.GEN.205 litera (a), după cuvintele „certificarea inițială” se introduc o virgulă și cuvintele „de autorizarea pentru operațiuni specializate”.

(d) În ARO.GEN.205 litera (b), după cuvântul „certificare” se introduc o virgulă și cuvintele „de autorizare”.

(e) În ARO.GEN.220 litera (a):

(i) se adaugă următorul punct:

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

(ii) punctul 7 se înlocuiește cu următorul text:

„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;”;

(iii) la punctul 9, după cuvântul „certificare” se introduc cuvintele „sau autorizare”.

(f) În ARO.GEN.220, litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(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.”

(g) În ARO.GEN.300 litera (a), punctele 1 și 2 se înlocuiesc cu următorul text:

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

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

(h) În ARO.GEN.305, se introduc următoarele schimbări:

(i) litera (d) se înlocuiește cu următorul text:

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

(ii) litera (d1) se introduce după cum urmează:

„(d1) Pentru organizațiile care dețin o autorizație pentru operațiuni specializate, programul de supraveghere se stabilește în conformitate cu dispozițiile de la litera (d) și trebuie să țină seama, de asemenea, de procesul de autorizare anterior și actual și de perioada de valabilitate a autorizației.”

(i) ARO.GEN.350 litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(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.”

(j) În ARO.GEN.350 litera (b) punctul 2 și, respectiv, 3, cuvintele „sau a autorizației pentru operațiuni specializate” se introduc după cuvintele „certificatului organizației”.

(k) ARO.GEN.350 litera (c) se înlocuiește cu următorul text:

„(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.”

(l) În ARO.GEN.350 litera (d) punctul 1, după cuvântul „certificatului” se introduc o virgulă și cuvintele „a autorizației pentru operațiuni specializate”.

(m) În ARO.GEN.350 litera (e), după cuvintele „unei organizații certificate” se introduc cuvintele „sau autorizate de”.

(n) În ARO.GEN.355 litera (a), trimiterea la Regulamentul (UE) nr. 290/2012 se înlocuiește cu o trimitere la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011.

(o) Se adaugă următorul punct ARO.GEN.360:

**„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.”

(p) În ARO.OPS.100, se adaugă următoarea literă (c):

„(c) Autoritatea competentă poate stabili limitări operaționale specifice. Astfel de limitări trebuie să fie documentate în specificațiile operațiunilor.”

(q) În SUBPARTEA OPS se introduce următoarea SECȚIUNE Ia:

„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).

(b) În cazul în care este satisfăcută de evaluarea riscurilor și de SOP, autoritatea competentă a operatorului eliberează autorizația prevăzută în apendicele VI. Autorizația poate fi eliberată pentru o durată 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.

(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.”
- (r) În ARO.OPS.200 litera (b) punctul 2, cuvintele „și operațiuni specializate” se introduc după cuvintele „operațiuni necomerciale”.
- (s) ARO.OPS.210 se înlocuiește cu următorul text:

#### **„ARO.OPS.210 Stabilirea distanței sau a zonei locale**

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

- (t) În subpartea OPS, se introduce următoarea SECȚIUNE III:

#### **„SECȚIUNEA III**

#### ***Supravegherea operațiunilor***

#### **ARO.OPS.300 Zboruri introductive**

Autoritatea competentă poate stabili condiții suplimentare pentru zborurile introductive efectuate în conformitate cu partea NCO pe teritoriul statului membru. Aceste condiții trebuie să garanteze siguranța operațiunilor și să fie proporționale.”

- (u) În apendicele I:
  - (i) subtitlul se înlocuiește cu „(Programul de autorizare pentru operatorii de transport aerian)”;
  - (ii) cuvintele „operațiuni comerciale specializate (SPO)” și nota de subsol 2 se elimină.
- (v) În apendicele II, se elimină cuvântul „decolare” care se repetă, iar nota de subsol 10 se înlocuiește cu următorul text:

„10. Introducerea categoriei aplicabile de apropiere de precizie: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB sau CAT IIIC. Introducerea distanței vizuale în lungul pistei (RVR) minime în metri (m) și a înălțimii de decizie (DH) în picioare (ft). Se folosește un rând pentru fiecare categorie de apropiere din listă.”
- (w) În apendicele V, cuvintele „Operațiuni specializate” se adaugă sub cuvintele „Operațiuni necomerciale”.
- (x) Se adaugă următorul apendice VI:

## „Apendicele VI

<b>AUTORIZAȚIE PENTRU OPERAȚIUNI COMERCIALE SPECIALIZATE CU RISC RIDICAT</b>	
Autoritatea emitentă <sup>(1)</sup> :	
Autorizație nr. <sup>(2)</sup> :	
Numele operatorului <sup>(3)</sup> :	
Adresa operatorului <sup>(4)</sup> :	
Telefon <sup>(5)</sup> :	
Fax:	
E-mail:	
Modelul aeronavei și însemnele de înmatriculare <sup>(6)</sup> :	
Operațiuni specializate autorizate <sup>(7)</sup> :	
Zona sau locul de operare autorizat <sup>(8)</sup> :	
Limitări speciale <sup>(9)</sup> :	
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 IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și cu normele sale de aplicare.	
Data eliberării <sup>(10)</sup> :	Numele și semnătura <sup>(11)</sup> :
	Funcție:

FORMULARUL AESA 151 Versiunea 1

(1) Numele și datele de contact al autorității responsabile

(2) Introducerea numărului de autorizație asociat.

(3) Introducerea denumirii înregistrate și a denumirii comerciale a operatorului, dacă sunt diferite. Introduceți „Dba” (pentru „care desfășoară activități prin intermediul”) înainte de denumirea comercială.

(4) Adresa sediului principal de activitate al operatorului.

(5) Detaliile privind numerele de telefon și fax de la sediul principal de activitate al operatorului, inclusiv codul de țară. E-mail pus la dispoziție dacă există.

(6) Introducerea denumirii stabilite 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/H>.

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

(7) Specificați tipul de operațiune, de exemplu agricultură, construcții, fotografiere, supraveghere, observare și patrulare, publicitate aeriană.

(8) Lista zonelor geografice sau a locurilor în care se desfășoară operațiunea autorizată (în funcție de coordonatele geografice, de regiunea de informare a zborurilor sau de frontierele naționale sau regionale).

(9) Lista limitărilor speciale aplicabile (de exemplu doar VFR, doar 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.”

3. Anexa III la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 se modifică după cum urmează:

- (a) Toate trimerile la Regulamentul (CE) nr. 1702/2003 se înlocuiesc cu trimeri la Regulamentul (UE) nr. 748/2012 al Comisiei <sup>(1)</sup>.
- (b) Toate trimerile la Regulamentul (CE) nr. 290/2012 se înlocuiesc cu trimeri la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011.
- (c) ORO.GEN.005 se înlocuiește cu următorul text:

„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.”

(d) În ORO.GEN.105, cuvintele „sau unei autorizații pentru operațiuni specializate” se introduc după „declarare”.

(e) În ORO.GEN.110, litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(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.”

(f) În ORO.GEN.110 litera (c), cuvintele „sau din autorizația pentru operațiuni specializate” se introduc după cuvintele „certificatul său”.

(g) În ORO.GEN.110, se adaugă următorul punct:

„(k) Fără a aduce atingere literei (j), operatorul unui planor sau al unui balon sau al zborurilor care decolează și aterizează pe același aerodrom sau loc de operare, în condiții VFR pe timp de zi, cu:

(i) avioane monomotor cu elice cu o masă maximă certificată la decolare de 5 700 kg sau mai puțin și cu o MOPSC de 5 sau mai puțin; sau cu:

(ii) elicoptere monomotor altele decât cele complexe, cu o MOPSC de 5 sau mai puțin,

se asigură că echipajul de zbor a beneficiat de o pregătire sau o informare adecvată care să îi permită să recunoască mărfurile periculoase nedeclarate aduse la bord de pasageri sau sub formă de mărfuri.”

(h) În ORO.GEN.115:

(i) titlul se înlocuiește cu următorul text: „Solicitarea unui AOC”;

(ii) la litera (a), cuvântul „aerian” se introduce după cuvintele „certificat de operator”.

<sup>(1)</sup> 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 organizațiilor de proiectare și producție (JO L 224, 21.8.2012, p. 1).

- (i) În ORO.GEN.120, se adaugă următorul punct:
- „(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.”
- (j) Titlul ORO.GEN.125 se înlocuiește cu următorul text: **„Condiții de aprobare și privilegiile unui titular de AOC”**.
- (k) Titlul ORO.GEN.130 se înlocuiește cu următorul text: **„Schimbări legate de titularul unui AOC”**.
- (l) Titlul ORO.GEN.135 se înlocuiește cu următorul text: **„Menținerea valabilității unui AOC”**.
- (m) În ORO.GEN.140 litera (a), după cuvântul „certificării” se introduc o virgulă și cuvintele „al autorizației SPO”.
- (n) În ORO.GEN.140 litera (b), după cuvintele „Accesul la aeronave menționat la litera (a) include” se introduc, încadrate de virgule, cuvintele „în cazul CAT”.
- (o) ORO.GEN.205 se înlocuiește cu următorul text:

**„ORO.GEN.205 Activități contractate**

- (a) Atunci când contractează sau achiziționează orice parte a activității sale, operatorul se asigură că serviciul contractat sau achiziționat este conform cu cerințele aplicabile.
- (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.”
- (p) În ORO.AOC.100 litera (a), cuvintele „de transport” se introduc după cuvântul „comerciale”.
- (q) În ORO.AOC.100, literele (b) și (c) se înlocuiesc cu următoarele:

„(b) Operatorul pune la dispoziția autorității competente următoarele informații:

1. denumirea oficială și denumirea comercială, adresa și adresa de corespondență a solicitantului;
2. o descriere a operațiunii propuse, inclusiv tipul (tipurile) și numărul aeronavei care urmează a fi exploatată;
3. o descriere a sistemului de management, inclusiv a structurii organizatorice;
4. numele managerului responsabil;
5. numele persoanelor desemnate în conformitate cu ORO.AOC.135 litera (a), precum și calificările și experiența acestora;
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:
1. îndeplinesc toate cerințele aplicabile din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008, din prezenta anexă, din anexa IV (partea CAT) și din anexa V (partea SPA) la prezentul regulament;
  2. toate aeronavele exploatate dețin un certificat de navigabilitate (CofA) în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 748/2012; și
  3. organizarea și managementul său sunt adecvate și adaptate corespunzător amplitudinii și domeniului de aplicare al operațiunii.”
- (r) În ORO.AOC.125 litera (a) punctul 1 subpunctul (ii), cuvintele „de transport aerian” se introduc înaintea cuvintelor „comerciale și necomerciale”.
- (s) În ORO.DEC.100, prima teză se înlocuiește cu următorul text:
- „Operatorul de aeronave complexe motorizate implicat în operațiuni necomerciale sau în operațiuni specializate necomerciale, precum și operatorul comercial specializat trebuie:”.
- (t) După SUBPARTEA DEC – DECLARAȚIA, se introduce următoarea subparte:

„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).
- (c) Un operator comercial specializat trebuie să obțină aprobarea prealabilă a autorității competente și să îndeplinească următoarele condiții:
1. dacă închiriază o aeronavă cu echipaj aparținând unui operator dintr-o țară terță:
    - (i) standardele de siguranță pe care operatorul dintr-o țară terță le aplică în domeniul menținerii navigabilității și al operațiunilor aeriene sunt echivalente cerințelor aplicabile stabilite de Regulamentul (CE) nr. 2042/2003 și de prezentul regulament;
    - (ii) aeronava aparținând unui operator dintr-o țară terță dispune de un CofA eliberat în conformitate cu anexa 8 a OACI;
    - (iii) durata închirierii cu echipaj nu depășește șapte luni în nicio perioadă de 12 luni consecutive; sau
  2. dacă închiriază o aeronavă fără echipaj înmatriculată într-o țară terță:
    - (i) a fost identificată o nevoie operațională la care nu se poate răspunde prin închirierea unei aeronave înmatriculate în UE;
    - (ii) durata închirierii aeronavei fără echipaj nu depășește șapte luni în nicio perioadă de 12 luni consecutive;
    - (iii) se asigură conformitatea cu cerințele aplicabile din Regulamentul (CE) nr. 2042/2003;

(iv) Aeronava este echipată în conformitate cu anexa VIII [partea SPO].

#### **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.
- (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. autoritățile 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.”

(u) ORO.MLR.100 litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(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.”

(v) În ORO.MLR.100, se introduce următoarea literă (g1):

„(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.”

(w) În ORO.MLR.100 litera (h), cuvintele „și literei (g1)” se introduc după cuvintele „Fără a aduce atingere literei (g)”.

(x) În ORO.MLR.101, prima teză se înlocuiește cu următorul text:

„Cu excepția operațiunilor cu avioane monomotor cu elice cu o MOPSC de 5 sau cu elicoptere monomotor necomplexe cu o MOPSC de 5, care decolează și aterizează pe același aerodrom sau loc de operare, în condiții VFR pe timp de zi, și pentru operațiuni cu planoare și baloane, structura principală a OM este următoarea:”.

(y) În ORO.MLR.115, litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(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.”

(z) În ORO.MLR.115 litera (b) punctul 4, după cuvintele „bunurilor periculoase” se introduc o virgulă și cuvintele „dacă este cazul”.

(aa) În ORO.SEC.100.A, titlul se înlocuiește cu următorul text:

**„ORO.SEC.100 Securitatea compartimentului echipajului de zbor – avioane”.**

(ab) În ORO.SEC.100.H, titlul se înlocuiește cu următorul text:

**„ORO.SEC.105 Securitatea compartimentului echipajului de zbor – elicoptere”.**

(ac) ORO.FC.005 se înlocuiește cu următorul text:

**„ORO.FC.005 Domeniu de aplicare**

Prezenta subparte stabilește cerințele care trebuie îndeplinite de către operator în legătură cu pregătirea, experiența și calificarea echipajului de zbor și cuprinde:

(a) SECȚIUNEA 1, care specifică cerințele comune aplicabile atât operațiunilor necomerciale cu aeronave complexe motorizate, cât și oricărei operațiuni comerciale;

(b) SECȚIUNEA 2, care specifică cerințele suplimentare aplicabile operațiunilor de transport aerian comercial, cu excepția:

1. operațiunilor de transport aerian comercial cu planoare sau baloane; sau

2. operațiunilor de transport aerian comercial de pasageri în condiții de zbor la vedere (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

— avioane monomotor cu elice cu o masă maximă certificată la decolare de 5 700 kg sau mai puțin și cu o MOPSC de 5; sau

— elicoptere monomotor altele decât cele complexe motorizate, cu o MOPSC de 5.

(c) SECȚIUNEA 3, care specifică cerințele suplimentare pentru operațiuni comerciale specializate și pentru cele menționate la litera (b) punctele 1 și 2.”

(ad) În ORO.FC.105:

(i) la litera (c) prima teză, la începutul tezei, se introduc cuvintele „În cazul operațiunilor comerciale cu avioane și elicoptere”, urmate de o virgulă;

(ii) litera (d) se înlocuiește cu următorul text:

„(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.”

(ae) În ORO.FC.145, litera (c) se înlocuiește cu următorul text:

„(c) În cazul operațiunilor CAT, programele de pregătire și de verificare, inclusiv programa și folosirea echipamentelor individuale de pregătire sintetică pentru zbor (FSTD), se aprobă de către autoritatea competentă.”



(af) După ORO.FC.H.250, se adaugă următoarea SECȚIUNE:

„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.”
- (ag) În ORO.CC.100 litera (a) a doua teză, la începutul tezei, se introduc cuvintele „Exceptând baloanele”, urmate de o virgulă.
- (ah) Apendicele I se înlocuiește cu următorul text:

## „Apendicele I

<b>DECLARAȚIE</b>
În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 965/2012 al Comisiei privind operațiunile aeriene
<b>Operatorul</b> Nume: Locul unde este stabilit sau își are reședința operatorul și locul de unde sunt coordonate operațiunile: Numele și datele de contact al managerului responsabil:
<b>Întreprindere cu atribuții de management al menținerii navigabilității în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2042/2003</b> Numele și adresa întreprinderii și numărul de referință al aprobării (în conformitate cu formularul 14 al AESA)
<b>Operarea aeronavei</b>
Data de începere a operării/data intrării în vigoare a schimbării:
Tipul (tipurile) de operațiuni: <input type="checkbox"/> Partea NCC: (specificați dacă este vorba de pasageri și/sau de mărfuri) <input type="checkbox"/> Partea SPO: (specificați tipul de activitate)
Tipul (tipurile) de aeronavă, însemnele de înmatriculare și baza principală:
Detaliile aprobărilor deținute (atașați la declarație o listă cu aprobările specifice, dacă este cazul)
Detalii privind autorizațiile pentru operațiunile specializate deținute (a se atașa autorizațiile, dacă este cazul)
Lista mijloacelor de conformitate alternative cu trimitere la AMC-urile pe care le înlocuiesc (se atașează la declarație)
<b>Declarații</b> <input type="checkbox"/> Documentația privind sistemul de management, inclusiv manualul de operațiuni, reflectă cerințele aplicabile prevăzute în partea ORO, în partea NCC, în partea SPO și în partea SPA. Toate zborurile se vor desfășura în conformitate cu procedurile și instrucțiunile specificate în manualul de operațiuni. <input type="checkbox"/> Toate aeronavele operate au un certificat de navigabilitate valabil și sunt în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2042/2003. <input type="checkbox"/> Toți membrii echipajului de zbor și ai echipajului de cabină, după caz, sunt pregătiți în conformitate cu cerințele aplicabile. <input type="checkbox"/> (Dacă este cazul) Operatorul a pus în aplicare și a demonstrat conformitatea cu un standard recunoscut oficial în domeniu. Referința standardului: Organismul de certificare: Data ultimului audit privind conformitatea:
<input type="checkbox"/> Orice schimbare în ceea ce privește operarea, care afectează informațiile puse la dispoziție în prezenta declarație, va fi adusă la cunoștința autorității competente.
<input type="checkbox"/> Operatorul confirmă că informațiile puse la dispoziție în prezenta declarație sunt corecte.
Data, numele și semnătura managerului responsabil"

4. Anexa IV la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 se modifică după cum urmează:

- (a) Toate trimerile la Regulamentul (CE) nr. 1702/1992 se înlocuiesc cu trimeri la Regulamentul (UE) nr. 748/2012.
- (b) Se adaugă următorul punct CAT.GEN.105:

**„CAT.GEN.105 Motoplanoare de agrement, planoare motorizate și baloane mixte**

- (a) Planoarele motorizate, cu excepția motoplanoarelor de agrement, trebuie să fie operate și echipate în conformitate cu cerințele aplicabile planoarelor.
- (b) Motoplanoarele de agrement (TMG) sunt exploatate în conformitate cu cerințele pentru:
1. avioane, dacă acestea sunt acționate cu ajutorul unui motor; și
  2. planoare, dacă acestea sunt operate fără a utiliza un motor.
- (c) Motoplanoarele de agrement se echipează în conformitate cu cerințele aplicabile pentru avioane, cu excepția cazului în care CAT.IDE.A prevede altfel.
- (d) Baloanele mixte se operează în conformitate cu cerințele pentru baloanele cu aer cald.”
- (c) În CAT.GEN.MPA.180 litera (a) punctele 5 și 6 se înlocuiesc cu următorul text:
- „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;”.
- (d) În SUBPARTEA A – CERINȚE GENERALE, se inserează următoarea SECȚIUNE:

„SECȚIUNEA 2

**Aeronave nemotorizate**

**CAT.GEN.NMPA.100 Responsabilitățile comandantului**

- (a) Comandantul:
1. răspunde de siguranța tuturor membrilor echipajului și a pasagerilor aflați la bord, din momentul în care comandantul sosește la bordul aeronavei și până în momentul în care acesta părăsește aeronava la încheierea zborului;
  2. răspunde de operarea și siguranța aeronavei:
    - (i) pentru baloane, de la momentul demarării procesului de umflare a anvelopei până când anvelopa este golită de aer, cu excepția cazului în care comandantul a delegat responsabilitatea unei alte persoane calificate, în timpul fazei de umflare până la sosirea comandantului așa cum se specifică în manualul de operațiuni (OM);
    - (ii) pentru planoare, de la momentul inițierii procedurii de lansare până când planorul se oprește la încheierea zborului;
  3. are autoritatea de a da toate comenzile și de lua toate măsurile necesare în scopul asigurării siguranței 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 nu îmbarce sau să debarce orice persoană care poate reprezenta un pericol potențial pentru siguranța aeronavei sau a ocupanților acesteia;
  5. nu permite transportul în aeronavă al niciunei persoane care pare să se afle sub influența alcoolului sau a drogurilor, în măsura în care siguranța aeronavei sau a ocupanților acesteia ar putea fi pusă în pericol;
  6. se asigură că toți pasagerii au primit informații privind siguranța;
  7. se asigură că toate procedurile operaționale și listele de verificare sunt respectate în conformitate cu manualul de operațiuni;
  8. se asigură că s-a efectuat inspecția înainte de zbor în conformitate cu cerințele din anexa I (partea M) la Regulamentul (CE) nr. 2042/2003;
  9. se asigură că echipamentul de urgență relevant rămâne ușor accesibil în vederea unei folosiri imediate;
  10. respectă cerințele relevante ale sistemelor de raportare a evenimentelor stabilite de operator;
  11. respectă toate limitările privind timpul de zbor și de serviciu (FTL) și cerințele privind timpul de odihnă aplicabile activităților proprii;
  12. dacă îndeplinește sarcini pentru mai mult de un operator:
    - (i) menține la zi dosarul său individual cu privire la timpul de zbor și de serviciu și perioadele de odihnă, așa cum se menționează în cerințele FTL aplicabile; și
    - (ii) pune la dispoziția fiecărui operator datele necesare pentru programarea activităților în conformitate cu cerințele FTL aplicabile.
- (b) Comandantul nu este autorizat să îndeplinească sarcini pe o aeronavă:
1. dacă se află sub influența unor substanțe psihoactive sau a alcoolului sau dacă este inapt din cauza unei vătămări corporale, a oboselii, a unor medicamente, a unei boli sau din alte cauze similare;
  2. dacă nu a trecut o perioadă de timp rezonabilă de la scufundarea la mare adâncime sau în urma unei donări de sânge;
  3. dacă nu sunt îndeplinite cerințele medicale aplicabile;
  4. dacă el/ea are dubii în ceea ce privește capacitatea sa de a-și îndeplini sarcinile atribuite; sau
  5. dacă el/ea știe sau suspectează că suferă de oboseală, așa cum se menționează la punctul 7f din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008, sau dacă se simte inapt(ă) din alte motive, într-o așa măsură încât zborul poate fi pus în pericol.
- (c) Într-o situație de urgență care necesită decizii și reacții imediate, comandantul ia toate măsurile pe care le consideră necesare în circumstanțele date, 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.
- (d) Comandantul unui balon:
1. răspunde de activitatea de informare înainte de zbor a acelor persoane care asistă la umflarea și dezumflarea anvelopei;

2. se asigură că nicio persoană nu fumează la bord sau în vecinătatea imediată a balonului; și
3. se asigură că persoanele care asistă la umflarea și dezumflarea anvelopei poartă îmbrăcăminte de protecție adecvată.

#### **CAT.GEN.NMPA.105 Membrul suplimentar al echipajului unui balon**

- (a) Atunci când un balon transportă mai mult de 19 pasageri, cel puțin un membru suplimentar al echipajului cu experiență și pregătire corespunzătoare trebuie să fie prezent la bord pentru a ajuta pasagerii în caz de urgență.
- (b) Membrul suplimentar al echipajului nu este autorizat să îndeplinească sarcini la bordul unui balon:
  1. dacă se află sub influența unor substanțe psihoactive sau a alcoolului;
  2. dacă este inapt să le îndeplinească din cauza unor vătămări corporale, a oboselii, a unor medicamente, a unei boli sau din alte cauze similare; sau
  3. dacă nu a trecut o perioadă de timp rezonabilă de la scufundarea la mare adâncime sau în urma unei donări de sânge.

#### **CAT.GEN.NMPA.110 Autoritatea comandantului**

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

#### **CAT.GEN.NMPA.115 Limbă comună**

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

#### **CAT.GEN.NMPA.120 Dispozitive electronice portabile**

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

#### **CAT.GEN.NMPA.125 Informații privind echipamentele de urgență și de supraviețuire transportate**

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

#### **CAT.GEN.NMPA.130 Alcool și droguri**

Operatorul ia toate măsurile rezonabile pentru a se asigura că nu se permite accesul sau prezența la bordul unei aeronave a niciunei persoane aflate sub influența alcoolului sau a drogurilor, în măsura în care siguranța aeronavei sau a ocupanților acesteia ar putea fi pusă în pericol.

#### **CAT.GEN.NMPA.135 Periclitarea siguranței**

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

- (a) să pună în pericol aeronava sau persoanele aflate la bordul acesteia sau la sol; sau
- (b) să cauzeze sau să permită ca aeronava să pună în pericol orice persoană sau bunuri materiale.

**CAT.GEN.NMPA.140 Documente, manuale și informații care trebuie păstrate la bord**

(a) Următoarele documente, manuale și informații în original sau copii ale acestora trebuie să se afle la bord în timpul fiecărui zbor, cu excepția unor prevederi 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, dacă este cazul;
5. o copie a certificatului de operator aerian (AOC);
6. specificațiile de operare relevante pentru tipul de aeronavă, eliberate în conformitate cu AOC, 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;
10. jurnalul tehnic al aeronavei, în conformitate cu anexa I (partea M) la Regulamentul (CE) nr. 2042/2003, dacă este cazul;
11. MEL sau CDL, dacă este cazul;
12. informații detaliate privind planul de zbor al serviciului de trafic aerian (ATS) depus, dacă este cazul;
13. 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;
14. procedurile și informațiile privind semnalele vizuale care trebuie utilizate de aeronava interceptoare și de aeronava interceptată;
15. informații privind serviciile de căutare și salvare pentru zona zborului avut în vedere;
16. avize corespunzătoare către navigatori (NOTAM) și documentația de informare privind serviciile de informare aeronautică (AIS);
17. informații meteorologice corespunzătoare;
18. listele de pasageri, dacă este cazul;
19. pentru planoare, documentația privind masa și centrul de greutate, iar pentru baloane, documentația privind masa;
20. planul operațional de zbor, dacă este cazul; precum și
21. orice altă documentație care poate fi relevantă pentru zbor sau care este solicitată de statele interesate de zbor.

(b) Fără a aduce atingere literii (a), documentele, manualele și informațiile specificate la respectiva literă pot fi transportate în vehiculul de recuperare sau păstrate la aerodrom sau la locul de operare în cazul zborurilor care sunt prevăzute:

1. să decoleze și să aterizeze pe același aerodrom sau loc de operare; sau

2. să rămână într-o zonă locală specificată în manualul de operațiuni.

#### **CAT.GEN.NMPA.145 Furnizarea de documente și înregistrări**

La cererea unei persoane autorizate de o autoritate, comandantul îi prezintă acesteia, într-o perioadă rezonabilă de timp de la primirea cererii, documentele care trebuie păstrate la bord.

#### **CAT.GEN.NMPA.150 Transportul de bunuri periculoase**

- (a) Transportul de bunuri periculoase nu este permis, cu excepția cazurilor în care:
  1. ele nu fac obiectul Instrucțiunilor tehnice privind siguranța transportului aerian de bunuri periculoase (Doc 9284-AN/905 al OACI), în conformitate cu partea 1 a acestor instrucțiuni; sau
  2. sunt transportate de pasageri sau de membri ai echipajului sau se află în bagaje, în conformitate cu partea 8 a Instrucțiunilor tehnice.
- (b) Operatorul instituie proceduri care să asigure luarea tuturor măsurilor rezonabile pentru prevenirea transportului neintenționat de bunuri periculoase la bord.
- (c) Operatorul pune la dispoziția membrilor personalului informațiile necesare care să le permită îndeplinirea responsabilităților.”
- (e) În CAT.OP.MPA.151, se introduce următoarea literă (a1):

„(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.”
- (f) În SUBPARTEA B – PROCEDURI OPERAȚIONALE, se inserează următoarea SECȚIUNE:

#### *„SECȚIUNEA 2*

#### *Aeronave nemotorizate*

#### **CAT.OP.NMPA.100 Utilizarea aerodromurilor și a locurilor de operare**

Operatorul utilizează doar aerodromuri sau locuri de operare care corespund tipului (tipurilor) de aeronave și operațiunii (operațiunilor) prevăzute.

#### **CAT.OP.NMPA.105 Proceduri de reducere a zgomotului – baloane și planoare motorizate**

Comandantul ține seama de efectele zgomotului produs de aeronavă, asigurând în același timp prioritatea siguranței față de reducerea zgomotului.

#### **CAT.OP.NMPA.110 Aprovizionarea cu combustibil sau balast și planificarea - baloane**

- (a) Operatorul se asigură că balastul sau combustibilul transportate sunt suficiente pentru durata prevăzută a zborului, plus o rezervă pentru 30 de minute de zbor.
- (b) Calculele pentru aprovizionarea cu combustibil sau balast trebuie să se bazeze cel puțin pe următoarele condiții de operare în care urmează să se desfășoare zborul:
  1. datele furnizate de producătorul balonului;
  2. masele anticipate;

3. condițiile meteorologice preconizate; și
4. procedurile și restricțiile furnizorului (furnizorilor) de servicii de navigație aeriană.

(c) Calculele sunt documentate într-un plan de zbor operațional.

#### **CAT.OP.NMPA.115 Transportul categoriilor speciale de pasageri (SCP)**

Persoanele care necesită condiții, asistență și/sau dispozitive speciale atunci când se află la bordul unei aeronave sunt considerate SCP și sunt transportate în condiții care să asigure siguranța aeronavei și a ocupanților săi, în conformitate cu procedurile stabilite de operator.

#### **CAT.OP.NMPA.120 Informarea pasagerilor**

Operatorul se asigură că pasagerii primesc informații referitoare la siguranță înainte sau, după caz, în timpul zborului.

#### **CAT.OP.NMPA.125 Pregătirea zborului**

Înainte de a iniția zborul, comandantul:

- (a) se asigură prin orice mijloace rezonabile disponibile că instalațiile de la sol, inclusiv mijloacele de comunicare și de navigație disponibile și necesare în mod direct unui astfel de zbor pentru exploatarea în siguranță a aeronavei, sunt adecvate pentru tipul de operațiune în cadrul căreia se execută zborul; și
- (b) ia cunoștință de toate informațiile meteorologice disponibile corespunzătoare pentru zborul prevăzut. Pregătirea pentru un zbor în afara vecinătății locului de plecare cuprinde:
  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 astfel cum s-a prevăzut, din cauza condițiilor meteorologice.

#### **CAT.OP.NMPA.130 Depunerea planului de zbor ATS**

- (a) Dacă nu se depune un plan de zbor ATS deoarece acest lucru nu este cerut de reglementările aeronautice, se păstrează informații adecvate care să permită activarea, în caz de necesitate, a serviciilor de alertă.
- (b) Dacă se operează de pe o bază de operare unde depunerea unui plan de zbor ATS este imposibilă, acesta se transmite cât mai curând posibil după decolare de către comandant sau operator.

#### **CAT.OP.NMPA.135 Securizarea compartimentelor pentru pasageri și pentru piloți – baloane**

Comandantul se asigură că, înainte de decolare și aterizare și ori de câte ori se consideră necesar în interesul siguranței:

- (a) toate echipamentele și bagajele sunt asigurate corespunzător; și că
- (b) evacuarea de urgență rămâne posibilă.

#### **CAT.OP.NMPA.140 Fumatul la bord**

Nicio persoană nu are voie să fumeze la bordul unui planor sau al unui balon.



**CAT.OP.NMPA.145 Condiții meteorologice**

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

**CAT.OP.NMPA.150 Gheața și alți contaminanți – proceduri la sol**

Comandantul poate să inițieze decolarea numai atunci când aeronava este curățată de orice depunere care ar putea afecta negativ performanța sau maniabilitatea aeronavei, cu excepția cazurilor permise în conformitate cu AFM.

**CAT.OP.NMPA.155 Condiții de decolare**

Înainte de inițierea decolării, comandantul se asigură că, în conformitate cu informațiile de care dispune, condițiile meteorologice de la aerodrom sau de la locul de operare nu ar putea împiedica decolarea și plecarea în condiții de siguranță.

**CAT.OP.NMPA.160 Simularea în zbor a situațiilor anormale**

Comandantul se asigură că, atunci când transportă pasageri, nu se simulează situații anormale sau de urgență care să necesite aplicarea procedurilor pentru situații anormale sau de urgență.

**CAT.OP.NMPA.165 Gestionarea combustibilului și a balastului în timpul zborului – baloane**

Comandantul verifică la intervale regulate dacă cantitatea de combustibil utilizabil și cantitatea de balast rămasă în timpul zborului nu este mai mică decât cantitatea de combustibil și de balast necesară pentru a încheia zborul avut în vedere și decât rezerva prevăzută pentru aterizare.

**CAT.OP.NMPA.170 Utilizarea oxigenului suplimentar**

Comandantul se asigură că membrii echipajului de zbor implicați în îndeplinirea de sarcini esențiale pentru operarea în siguranță a aeronavei în zbor folosesc continuu oxigen suplimentar atunci când altitudinea barometrică depășește 10 000 ft pentru o perioadă mai mare de 30 de minute, precum și ori de câte ori altitudinea barometrică depășește 13 000 ft.

**CAT.OP.NMPA.175 Condiții de apropiere și de aterizare**

Înainte de inițierea unei apropieri în vederea aterizării, comandantul se asigură că, în conformitate cu informațiile de care dispune, condițiile meteorologice de la aerodromul sau de la locul de operare avut în vedere și starea suprafeței care urmează a fi utilizată nu ar putea împiedica apropierea și aterizarea în condiții de siguranță.

**CAT.OP.NMPA.180 Restricții de operare – baloane cu aer cald**

(a) Un balon cu aer cald nu trebuie să aterizeze pe timp de noapte, cu excepția situațiilor de urgență.

(b) Un balon cu aer cald poate decola pe timp de noapte, cu condiția să transporte suficient combustibil pentru o aterizare pe timp de zi.

**CAT.OP.NMPA.185 Limitări de operare – planoare**

Un planor se operează doar pe timp de zi.”

(g) În CAT.POLA.240 litera (b) punctul 4, „ORO.OPS” se înlocuiește cu „ORO.FC”.

(h) În CAT.POLA.310, se adaugă următoarea literă (e):

„(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.”

(i) În CAT.POLA.405 litera (b), trimiterea la „CAT.POLA.405 litera (b) sau litera (c)” se înlocuiește cu o trimitere la „CAT.POLA.400 litera (b) sau litera (c)”.

- (j) În SUBPARTEA C – PERFORMANȚELE ȘI LIMITĂRILE DE OPERARE ALE AERONAVELOR se inserează următoarele SECȚIUNI 4 și 5:

„SECȚIUNEA 4

**Planoare**

**CAT.POLS.100 Limitări de operare**

- (a) În orice fază de operare, încărcarea, masa și poziția centrului de greutate (CG) ale planorului sunt conforme cu orice limitare specificată în AFM sau în manualul de operațiuni (OM), în cazul în care acesta este mai restrictiv.
- (b) Plăcile, listele, marcajele de pe instrumente sau combinațiile acestora care conțin respectivele limitări de operare prevăzute în AFM pentru prezentarea vizuală trebuie afișate în interiorul planorului.

**CAT.POLS.105 Cântărire**

- (a) Operatorul se asigură că masa și CG ale planorului au fost stabilite prin cântărire efectivă înainte de darea în folosință inițială. Efectele cumulate ale schimbărilor și reparațiilor asupra masei și centrajului trebuie să fie luate în considerare și documentate corespunzător. Astfel de informații se pun la dispoziția comandantului. Planorul trebuie recântărit dacă efectul schimbărilor asupra masei și centrajului nu se cunoaște cu precizie.
- (b) Cântărirea se realizează de către producătorul aeroplanului sau în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2042/2003, după caz.

**CAT.POLS.110 Performanța**

Comandantul operează planorul numai în cazul în care performanța se ridică la un nivel corespunzător pentru a se conforma reglementărilor aeronautice aplicabile și oricăror altor restricții aplicabile zborului, spațiului aerian sau aerodromurilor sau locurilor de operare utilizate, ținând seama de precizia graficelor și a hărților utilizate.

SECȚIUNEA 5

**Baloane**

**CAT.POL.B.100 Limitări de operare**

- (a) În orice fază de operare, încărcarea și masa balonului sunt conforme cu orice limitare specificată în AFM sau în manualul de operațiuni (OM), în cazul în care acesta este mai restrictiv.
- (b) Plăcile, listele, marcajele de pe instrumente sau combinațiile acestora care conțin respectivele limitări de operare prevăzute în AFM pentru prezentarea vizuală trebuie afișate în interiorul balonului.

**CAT.POL.B.105 Cântărire**

- (a) Operatorul se asigură că masa balonului a fost stabilită prin cântărire efectivă înainte de darea în folosință inițială. Efectele cumulate ale schimbărilor și reparațiilor asupra masei trebuie să fie luate în considerare și documentate corespunzător. Astfel de informații se pun la dispoziția comandantului. Balonul se recântărește atunci când efectul schimbărilor asupra masei nu se cunoaște cu precizie.
- (b) Cântărirea se realizează de către producătorul balonului sau în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2042/2003, după caz.

**CAT.POL.B.110 Sistemul de determinare a masei**

- (a) Operatorul unui balon instituie un sistem care specifică modul în care următoarele elemente sunt stabilite cu acuratețe pentru fiecare zbor, astfel încât să permită comandantului să verifice respectarea limitărilor prevăzute de AFM:

1. masa balonului gol;

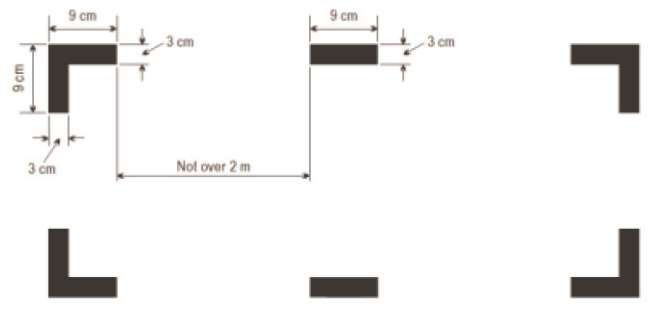
2. masa încărcăturii transportate;
  3. masa combustibilului sau a încărcăturii de balast;
  4. masa la decolare;
  5. încărcarea balonului efectuată sub supravegherea comandantului sau a personalului calificat;
  6. pregătirea și punerea la dispoziție a întregii documentații.
- (b) Calculul masei pe baza calculelor electronice trebuie să poată fi reprodus de către comandant.
- (c) Documentația privind masa se pregătește înainte de fiecare zbor și se documentează într-un plan de zbor operațional.

### CAT.POL.B.115 Performanța

Comandantul operează planorul numai în cazul în care performanța se ridică la un nivel corespunzător pentru a se conforma reglementărilor aeronautice aplicabile și oricăror altor restricții aplicabile zborului, spațiului aerian sau aerodromurilor sau locurilor de operare utilizate, ținând seama de precizia graficelor și a hărților utilizate.”

- (k) În CAT.IDE.A.100 litera (c), cuvintele „trebuie să fie utilizabil” se înlocuiesc cu cuvintele „este operabil” și cuvintele „trebuie să fie instalat” se înlocuiesc cu cuvintele „se instalează”; în CAT.IDE.A.215 litera (d), cuvintele „trebuie menținută” se înlocuiesc cu cuvintele „se menține”, iar în CAT.IDE.H.100 litera (c), cuvintele „trebuie să fie utilizabil” se înlocuiesc cu cuvintele „este operabil” și cuvintele „trebuie să fie instalat” se înlocuiesc cu cuvintele „se instalează”.
- (l) În CAT.IDE.A.260, figura 1 se înlocuiește cu figura următoare:

Figura 1



- (m) În SUBPARTEA D – INSTRUMENTE, DATE ȘI ECHIPAMENTE se inserează următoarele SECȚIUNI 3 și 4:

„SECȚIUNEA 3

**Planoare**

### CAT.IDE.S.100 Instrumente și echipamente – generalități

- (a) Instrumentele și echipamentele prevăzute de prezenta subparte se aprobă în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 748/2012, dacă sunt:
1. utilizate de echipajul de zbor pentru a controla traiectoria de zbor;
  2. utilizate pentru a respecta prevederile CAT.IDE.S.140;
  3. utilizate pentru a respecta prevederile CAT.IDE.S.145; sau
  4. instalate în planor.

- (b) Următoarele elemente, atunci când sunt obligatorii conform prezentei subpărți, nu necesită aprobarea echipamentelor:
1. lanternă autonomă;
  2. mijloc precis de indicare a timpului; și
  3. echipamente de supraviețuire și de semnalizare.
- (c) Instrumentele și echipamentele care nu sunt obligatorii conform prezentei subpărți, precum și orice alte echipamente care nu sunt obligatorii conform altor anexe, dar se transportă la bord în timpul unui zbor, trebuie să respecte următoarele cerințe:
1. informațiile furnizate de aceste instrumente sau echipamente nu se folosesc de către echipajul de zbor pentru a se conforma anexei I la Regulamentul (CE) nr. 216/2008; și
  2. instrumentele și echipamentele nu afectează navigabilitatea planorului, chiar și în cazul unor defecțiuni sau al proastei funcționări.
- (d) Instrumentele și echipamentele sunt ușor operabile sau accesibile de la postul unde este așezat membrul echipajului care are nevoie să le utilizeze.
- (e) Toate echipamentele de urgență impuse sunt ușor accesibile pentru o utilizare imediată.

#### **CAT.IDE.S.105 Echipamentul minim de zbor**

Un zbor nu se inițiază în momentul în care oricare dintre instrumentele, echipamentele sau funcțiile planorului necesare pentru zborul prevăzut este nefuncțional(ă) sau lipsește, cu excepția cazului în care planorul se exploatează în conformitate cu lista echipamentului minim (MEL).

#### **CAT.IDE.S.110 Operațiuni în condiții VFR – instrumente de zbor și de navigație**

- (a) Planoarele operate în condiții VFR pe timp de zi se echipează cu un mijloc de măsurare și de afișare a următoarelor elemente:
1. în cazul planoarelor motorizate, capul magnetic;
  2. timpul în ore, minute și secunde;
  3. altitudinea barometrică; și
  4. viteza față de aer indicată.
- (b) Planoarele care operează în condiții în care planorul nu poate fi menținut într-o atitudine dorită fără a utiliza unul sau mai multe instrumente suplimentare, se echipează, în plus față de cele prevăzute la litera (a), cu un mijloc de măsurare și de afișare a următoarelor elemente:
1. viteza verticală;
  2. atitudinea sau virajul și glisada; și
  3. capul magnetic.

#### **CAT.IDE.S.115 Zborul în nori – instrumente de zbor și de navigație**

Planoarele care execută un zbor în nori sunt echipate cu un mijloc de măsurare și de afișare a următoarelor elemente:

- (a) capul magnetic;

- (b) timpul în ore, minute și secunde;
- (c) altitudinea barometrică;
- (d) viteza față de aer indicată;
- (e) viteza verticală; și
- (f) atitudinea sau virajul și glisada.

#### **CAT.IDE.S.120 Scaunele și sistemele de reținere**

- (a) Planoarele se echipează cu:
  - 1. un scaun pentru fiecare persoană aflată la bord; și
  - 2. o centură de siguranță cu un sistem de reținere a părții superioare a trunchiului pentru fiecare scaun în conformitate cu AFM.
- (b) O centură de siguranță cu un sistem de reținere a părții superioare a trunchiului trebuie să aibă un singur punct de eliberare.

#### **CAT.IDE.S.125 Oxigenul suplimentar**

Planoarele exploatare la altitudini barometrice de peste 10 000 ft trebuie dotate cu echipamente de stocare și de distribuire a oxigenului, care transportă suficient oxigen respirabil pentru a alimenta:

- (a) membrii echipajului, pentru orice perioadă mai mare de 30 de minute în care altitudinea barometrică se va situa între 10 000 ft și 13 000 ft; și
- (b) toți membrii echipajului și pasagerii, pentru orice perioadă în care altitudinea barometrică va fi mai mare de 13 000 ft.

#### **CAT.IDE.S.130 Zborul deasupra apei**

Comandantul unui planor exploatat deasupra apei stabilește riscurile pentru supraviețuirea ocupanților planorului în eventualitatea amerizării de urgență, pe baza cărora decide transportul:

- (a) unei veste de salvare sau al unui dispozitiv de flotabilitate individual echivalent pentru fiecare persoană aflată la bord, care se îmbracă sau se depozitează într-o poziție accesibilă imediat de pe scaunul persoanei căreia îi este destinat(ă);
- (b) unui emițător pentru localizare în caz de urgență (ELT) sau al unei balize de localizare personale (PLB), transportat(ă) de un membru al echipajului sau de un pasager, capabil(ă) să transmită simultan pe frecvențele de 121,5 MHz și 406 MHz; și
- (c) echipamente de producere a semnalelor de ajutor, în cazul unui zbor:
  - 1. deasupra apei la o distanță față de uscat mai mare decât distanța de planare; sau
  - 2. în cazul căruia traiectoria de decolare sau de apropiere este dispusă deasupra apei în așa fel încât, în eventualitatea unei probleme, există probabilitatea unei amerizări de urgență.

#### **CAT.IDE.S.135 Echipamente de supraviețuire**

Planoarele exploatare deasupra unor zone în care operațiunile de căutare și salvare ar fi deosebit de dificile se echipează cu dispozitive de semnalizare și echipamente de salvare adecvate pentru zona survolată.

**CAT.IDE.S.140 Echipamente de comunicații radio**

- (a) Atunci când spațiul aerian survolat necesită acest lucru, planoarele se echipează cu echipamente de comunicații radio capabile să desfășoare comunicații bilaterale cu stațiile aeronautice sau pe frecvențele necesare pentru a îndeplini cerințele spațiului aerian.
- (b) Echipamentul de comunicații radio, dacă este prevăzut la litera (a), asigură comunicații pe frecvența aeronautică de urgență 121,5 MHz.

**SPO.IDE.S.145 Echipamente de navigație**

Planoarele se echipează cu orice echipament de navigație necesar pentru a se acționa în conformitate cu:

- (a) planul de zbor ATS, dacă este cazul; și
- (b) cerințele spațiului aerian aplicabil.

**CAT.IDE.S.150 Transponderul**

Atunci când spațiul aerian survolat necesită acest lucru, planoarele se echipează cu un transponder radar secundar de supraveghere (SSR), care dispune de toate capacitățile necesare.

## SECȚIUNEA 4

**Baloane****CAT.IDE.B.100 Instrumente și echipamente – generalități**

- (a) Instrumentele și echipamentele prevăzute de prezenta subparte se aprobă în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 748/2012, dacă ele sunt:
1. utilizate de echipajul de zbor pentru a determina traiectoria de zbor;
  2. utilizate pentru a respecta prevederile CAT.IDE.B.155; sau
  3. instalate în balon.
- (b) Următoarele elemente, atunci când sunt obligatorii conform prezentei subpărți, nu necesită o aprobare specifică echipamentelor:
1. lanternă autonomă;
  2. mijloc precis de indicare a timpului;
  3. trusă de prim-ajutor;
  4. echipamente de supraviețuire și de semnalizare;
  5. sursă alternativă de aprindere;
  6. pătură împotriva incendiilor sau o prelată ignifugă;
  7. cablu de manevră; și
  8. cuțit.

- (c) Instrumentele și echipamentele care nu sunt obligatorii conform prezentei subpărți, precum și orice alte echipamente care nu sunt obligatorii conform altor anexe, dar se transportă la bord în timpul unui zbor, trebuie să respecte următoarele cerințe:
1. informațiile furnizate de aceste instrumente sau echipamente nu se folosesc de către echipajul de zbor pentru a se conforma anexei I la Regulamentul (CE) nr. 216/2008; și
  2. instrumentele și echipamentele nu afectează navigabilitatea balonului, nici măcar în cazul unor defecțiuni sau al proastei funcționări.
- (d) Instrumentele și echipamentele sunt operabile imediat sau ușor accesibile de la postul unde este așezat membrul echipajului de zbor care are nevoie să le utilizeze.
- (e) Toate echipamentele de urgență impuse sunt ușor accesibile pentru o utilizare imediată.

#### **CAT.IDE.B.105 Echipamentul minim de zbor**

Un zbor nu se inițiază în momentul în care oricare dintre instrumentele, echipamentele sau funcțiile balonului necesare pentru zborul prevăzut este nefuncțional(ă) sau lipsește, cu excepția cazului în care balonul este exploatat în conformitate cu lista echipamentului minim (MEL).

#### **CAT.IDE.B.110 Luminile de operare**

Baloanele operate pe timp de noapte sunt echipate cu:

- (a) lumini anticolidiziune;
- (b) un mijloc de asigurare a iluminării adecvate a tuturor instrumentelor și echipamentelor esențiale pentru operarea în siguranță a balonului; și
- (c) o lanternă autonomă;

#### **CAT.IDE.B.115 Operațiuni în condiții VFR – instrumente de zbor și de navigație și echipamente asociate**

Baloanele operate în condiții VFR se echipează cu:

- (a) un mijloc de afișare a direcției de derivă; și
- (b) un mijloc de măsurare și de afișare a:
  1. timpului în ore, minute și secunde;
  2. vitezei verticale, dacă este prevăzută de AFM;
  3. altitudinii barometrice, dacă este prevăzută de AFM și de cerințele spațiului aerian sau atunci când altitudinea trebuie controlată pentru utilizarea de oxigen; și
  4. cu excepția baloanelor cu gaz, a presiunii din fiecare circuit de alimentare cu gaz de ardere.

#### **CAT.IDE.B.120 Sistemele de reținere**

Baloanele cu un compartiment separat pentru comandant se echipează cu un sistem de reținere pentru comandant.

**CAT.IDE.B.125 Trusa de prim ajutor**

- (a) Baloanele se echipează cu o trusă de prim ajutor.
- (b) În vehiculul de recuperare se transportă o trusă de prim ajutor suplimentară.
- (c) Trusa de prim ajutor trebuie să fie:
  - 1. ușor accesibilă pentru utilizare; și
  - 2. menținută în termenul de valabilitate.

**CAT.IDE.B.130 Oxigenul suplimentar**

Baloanele exploatate la altitudini barometrice de peste 10 000 ft trebuie dotate cu echipamente de stocare și de distribuire a oxigenului, care transportă suficient oxigen respirabil pentru a alimenta:

- (a) membrii echipajului, pentru orice perioadă mai mare de 30 de minute în care altitudinea barometrică se va situa între 10 000 ft și 13 000 ft; și
- (b) toți membrii echipajului și pasagerii, pentru orice perioadă în care altitudinea barometrică va fi mai mare de 13 000 ft.

**CAT.IDE.B.135 Stingătoarele manuale de incendiu**

Baloanele cu aer cald se echipează cu cel puțin un stingător manual de incendiu, în conformitate cu codul de navigabilitate aplicabil.

**CAT.IDE.B.140 Zborul deasupra apei**

Comandantul unui balon exploatat deasupra apei stabilește riscurile pentru supraviețuirea ocupanților balonului, în eventualitatea amerizării de urgență, pe baza cărora decide transportul:

- (a) unei veste de salvare pentru fiecare persoană de la bord sau a unui dispozitiv de flotabilitate individual echivalent pentru fiecare persoană de la bord cu vârsta sub 24 de luni, care este purtat sau se depozitează într-o poziție ușor accesibilă de la postul persoanei căreia îi este destinat(ă);
- (b) unui emițător pentru localizare în caz de urgență (ELT) sau al unei balize de localizare personale (PLB), transportat(ă) de un membru al echipajului sau de un pasager, capabil(ă) să transmită simultan pe frecvențele de 121,5 MHz și 406 MHz; și
- (c) echipamente pentru producerea de semnale de ajutor.

**CAT.IDE.B.145 Echipamente de supraviețuire**

Baloanele operate deasupra zonelor în care operațiunile de căutare și salvare ar fi deosebit de dificile se echipează cu dispozitive de semnalizare și echipamente de salvare adecvate pentru zona survolată.

**CAT.IDE.B.150 Diverse alte echipamente**

- (a) Baloanele se echipează cu mănuși de protecție pentru fiecare membru al echipajului.
- (b) Baloanele cu aer cald se echipează cu:
  - 1. o sursă alternativă de aprindere;
  - 2. un dispozitiv de măsurare și indicare a cantității de combustibil;



3. o pătură împotriva incendiilor sau o prelată ignifugă; și
4. un cablu de manevră cu o lungime de cel puțin 25 m.

(c) Baloanele cu gaz se echipează cu:

1. un cuțit; și
2. un cablu de manevră cu o lungime de cel puțin 20 m fabricat din fibre naturale sau dintr-un material bun conductor electric.

#### **CAT.IDE.B.155 Echipamente de comunicații radio**

- (a) În cazul în care cerințele spațiului aerian prevăd astfel, baloanele se echipează cu dispozitive de comunicații radio la postul pilotului, care pot să stabilească comunicații bilaterale cu stațiile aeronautice sau pe frecvențele necesare pentru a îndeplini cerințele spațiului aerian.
- (b) Echipamentul de comunicații radio, dacă este prevăzut la litera (a), asigură comunicarea pe frecvența aeronautică de urgență 121,5 MHz.

#### **CAT.IDE.B.160 Transponderul**

„În cazul în care spațiul aerian survolat necesită acest lucru, baloanele se echipează cu un transponder radar secundar de supraveghere (SSR), care dispune de toate capacitățile necesare.”

5. Anexa V la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 se modifică după cum urmează:

- (a) Toate trimerile la Regulamentul (CE) nr. 1702/2003 se înlocuiesc cu trimiteri la Regulamentul (UE) nr. 748/2012.
- (b) În SPA.GEN.100 litera (a) punctul 1, cuvintele „de transport aerian” se elimină.
- (c) SPA.DG.100 se înlocuiește cu următorul text:

#### **„SPA.DG.100 Transportul bunurilor periculoase**

Cu excepția dispozițiilor 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 obținut aprobarea din partea autorității competente.”

6. În anexa VI la Regulamentul (UE) nr. 965/2012, litera (b) de la NCC.POL.125 se înlocuiește cu următorul text:

- „(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 NCC.POL.130.”

7. Anexa VII la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 se modifică după cum urmează:

- (a) Toate trimerile la Regulamentul (CE) nr. 1702/2003 se înlocuiesc cu trimiteri la Regulamentul (UE) nr. 748/2012.

(b) NCO.GEN.102 se modifică după cum urmează:

(i) titlul se înlocuiește cu următorul text:

**„Motoplanoare de agrement, planoare motorizate și baloane mixte”;**

(ii) se adaugă următoarea literă (d):

„(d) Baloanele mixte se operează în conformitate cu cerințele pentru baloanele cu aer cald.”

(c) Se introduce punctul NCO.GEN.103 următor:

**„NCO.GEN.103 Zboruri introductive**

Zborurile introductive menționate la articolul 6 alineatul (5) litera (c) din prezentul regulament, în cazul în care sunt efectuate în conformitate cu prezenta anexă:

(a) încep și se încheie pe același aerodrom sau loc de operare, cu excepția baloanelor și a planoarelor;

(b) se operează în condiții VFR pe timp de zi;

(c) sunt supravegheate de o persoană desemnată a fi responsabilă pentru siguranța lor; și

(d) respectă orice alte condiții stipulate de autoritatea competentă.”

(d) NCO.GEN.106 se înlocuiește cu următorul text:

**„NCO.GEN.106 Responsabilitățile și autoritatea pilotului comandant – baloane**

Pilotul comandant al unui balon îndeplinește următoarele sarcini, pe lângă cele specificate la NCO.GEN.105:

(a) răspunde de activitatea de informare înaintea zborului a acelor persoane care asistă la umflarea și dezumflarea anvelopei;

(b) se asigură că nicio persoană nu fumează la bord sau în vecinătatea imediată a balonului; și

(c) se asigură că persoanele care asistă la umflarea și dezumflarea anvelopei poartă îmbrăcăminte de protecție adecvată.”

(e) În NCO.GEN.135 litera (a) punctul 10, cuvintele „pentru ruta” se înlocuiesc cu cuvintele „pentru zona rutei”.

(f) În NCO.OP.110 litera (c) prima teză, cuvântul „numai” se inserează înaintea cuvântului „dacă”.

(g) Titlul NCO.OP.113 se înlocuiește cu următorul text: **„Minime de operare pentru aerodromuri – operațiuni de apropiere cu manevre la vedere pe uscat cu elicoptere”.**

(h) În NCO.OP.127 literele (a) și (b), cuvântul „gaz” se elimină.

(i) NCO.OP.215 se înlocuiește cu următorul text:

**„NCO.OP.215 Limitări operaționale – baloane cu aer cald**

(a) Un balon cu aer cald nu este autorizat să aterizeze pe timp de noapte, cu excepția situațiilor de urgență.

(b) Un balon cu aer cald poate decola pe timp de noapte, cu condiția să transporte suficient combustibil pentru o aterizare pe timp de zi.”

(j) NCO.POL.105 litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) Cântărirea se efectuează:

1. în cazul avioanelor și al elicopterelor, de către producătorul aeronavei sau de către o organizație de întreținere aprobată; și
2. în cazul planoarelor și al baloanelor, de către producătorul aeronavei sau în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2042/2003, în funcție de caz.”

(k) NCO.IDE.B.110 se înlocuiește cu următorul text:

**„NCO.IDE.B.110 Lumini de operare**

Baloanele operate pe timp de noapte sunt echipate cu:

- (a) lumini anticoliziune;
- (b) un mijloc de asigurare a iluminării adecvate a tuturor instrumentelor și echipamentelor esențiale pentru operarea în siguranță a balonului; și
- (c) o lanternă autonomă.”

(l) NCO.IDE.B.125 se înlocuiește cu următorul text:

**„NCO.IDE.B.125 Stingătoare de incendiu manuale**

Baloanele cu aer cald sunt echipate cu cel puțin un stingător de incendiu manual, dacă acest lucru este obligatoriu conform specificațiilor de certificare aplicabile.”

(m) NCO.IDE.B.140 se înlocuiește cu următorul text:

**„NCO.IDE.B.140 Diverse alte echipamente**

(a) Baloanele se echipează cu mănuși de protecție pentru fiecare membru al echipajului.

(b) Baloanele cu aer cald se echipează cu:

1. o sursă alternativă de aprindere;
2. un mijloc de măsurare și indicare a cantității de combustibil;
3. o pătură împotriva incendiilor sau o prelată ignifugă; și
4. un cablu de manevră de cel puțin 25 de metri (m) lungime.

(c) Baloanele cu gaz se echipează cu:

1. un cuțit; și
2. un cablu de manevră cu o lungime de cel puțin 20 m fabricat din fibre naturale sau dintr-un material bun conductor electric.”

- (n) Se adaugă următoarea SUPBARTE E:

„SUBPARTEA E

**CERINȚE SPECIFICE**

SECȚIUNEA 1

**Generalități**

**NCO.SPEC.100 Domeniu de aplicare**

Prezenta subparte stabilește cerințe specifice care trebuie respectate de un pilot comandant care efectuează operațiuni specializate necomerciale cu aeronave altele decât cele complexe motorizate.

**NCO.SPEC.105 Lista de verificare**

- (a) Înainte de a iniția o operațiune specializată, pilotul comandant efectuează o evaluare a riscurilor prin care evaluează complexitatea activității în vederea determinării pericolelor și a riscurilor asociate inerente din cadrul operațiunii, precum și a stabilirii de măsuri de reducere a acestor riscuri.
- (b) O operațiune specializată se efectuează în conformitate cu o listă de verificare. Pe baza evaluării riscurilor pilotul comandant întocmește astfel de liste de verificare corespunzătoare activității specializate și aeronavei utilizate, luând în considerare orice secțiune a prezentei subpărți.
- (c) Lista de verificare relevantă pentru sarcinile pilotului comandant, ale membrilor echipajului și ale specialiștilor în executarea anumitor sarcini trebuie să fie ușor accesibilă în cazul fiecărui zbor.
- (d) Lista de verificare trebuie revizuită și actualizată periodic, după caz.

**NCO.SPEC.110 Responsabilitățile și autoritatea pilotului comandant**

Ori de câte ori membrii echipajului sau specialiștii în executarea anumitor sarcini sunt implicați în operațiune, pilotul comandant

- (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 inițiază niciun zbor în cazul în care vreun membru al echipajului sau vreun specialist în executarea anumitor sarcini se află în incapacitatea de a-și exercita atribuțiile din cauze precum vătămare corporală, boală, oboseală sau consumul de substanțe psihoactive;
- (c) nu continuă un zbor dincolo de cel mai apropiat aerodrom sau loc de operare cu condiții meteorologice admisibile în cazul în care capacitatea de exercitare a atribuțiilor a oricărui membru al echipajului sau a oricărui specialist în executarea anumitor sarcini este semnificativ redusă din cauze precum oboseală, boală sau lipsă de oxigen;
- (d) se asigură că membrii echipajului și specialiștii în executarea anumitor sarcini respectă legislația, reglementările și procedurile statelor în care se derulează operațiunile;
- (e) se asigură că toți membrii echipajului și specialiștii în executarea anumitor sarcini pot comunica între ei într-o limbă comună; și
- (f) 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.

**NCO.SPEC.115 Responsabilitățile echipajului**

- (a) Membrul echipajului este responsabil de executarea corespunzătoare a atribuțiilor sale. Atribuțiile echipajului sunt specificate în lista de verificare.

- (b) Exceptând baloanele, în timpul fazelor critice de zbor 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.
- (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
  2. dacă se află sub influența unor substanțe psihoactive sau a alcoolului ori din alte motive, așa cum se menționează la punctul 7g din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008.
- (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.

#### **NCO.SPEC.120 Responsabilitățile specialiștilor în executarea anumitor sarcini**

- (a) Specialistul în executarea anumitor sarcini este responsabil de executarea corespunzătoare a atribuțiilor sale. Atribuțiile specialistului în executarea anumitor sarcini sunt specificate în lista de verificare.
- (b) Exceptând baloanele, în timpul fazelor critice ale zborului sau ori de câte ori pilotul comandant consideră necesar din motive de siguranță, specialistul în executarea anumitor sarcini este reținut la postul său alocat dacă lista de verificare nu specifică altceva.
- (c) Specialistul în executarea anumitor sarcini se asigură că este reținut atunci când efectuează sarcini specializate cu ușile exterioare deschise sau demontate.
- (d) Specialistul în executarea anumitor sarcini 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.

#### **NCO.SPEC.125 Informare privind siguranța**

- (a) Înainte de decolare, pilotul comandant informează specialiștii în executarea anumitor sarcini în legătură cu:
1. echipamentele și procedurile în caz de urgență;
  2. procedurile operaționale aferente sarcinii specializate înainte de fiecare zbor sau serie de zboruri.

- (b) Informarea menționată la litera (a) punctul 2 poate să nu fie obligatorie dacă specialiștii în executarea anumitor sarcini au fost instruiți cu privire la procedurile operaționale înainte de începerea sezonului de operare din respectivul an calendaristic.

#### **NCO.SPEC.130 Altitudini minime de trecere a obstacolelor – zboruri în condiții IFR**

Pilotul comandant stabilește altitudini minime de zbor pentru fiecare zbor, asigurând distanța necesară pentru depășirea obstacolelor de la sol pentru toate segmentele de rută care urmează să fie parcurse în condiții IFR. Altitudinile minime de zbor trebuie să nu fie mai mici decât cele publicate de statul survolat.

#### **NCO.SPEC.135 Aprovizionarea cu combustibil și ulei – avioane**

NCO.OP.125 litera (a) punctul 1 subpunctul (i) nu se aplică în cazul activităților de remorcare a planoarelor, al demonstrațiilor de zbor, al zborurilor acrobatice sau al zborurilor de competiție.

#### **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 iniția un zbor în condiții VFR pe timp de zi numai cu condiția să rămână în raza a 25 MN față de aerodromul/locul de operare de plecare cu combustibil de rezervă pentru a zbura nu mai puțin de 10 minute la viteza optimă.

#### **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.

- (b) Pilotul comandant trebuie:

1. să fi instituit proceduri operaționale pentru a reduce la minimum consecințele unei defecțiuni a motorului; și
2. să fi informat toți membrii echipajului și specialiștii în executarea anumitor sarcini aflați la bord cu privire la procedurile care trebuie executate în cazul unei aterizări forțate.

- (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 funcționând la puterea nominală corespunzătoare; sau
2. în cazul în care predomină condiții astfel încât nu este probabil să se realizeze un HOGE, masa elicopterului nu trebuie să depășească masa maximă specificată pentru un zbor la punct fix cu efect de sol (HIGE) cu toate motoarele funcționând la puterea nominală corespunzătoare, în situația în care condițiile predominante permit un zbor la punct fix cu efect de sol la masa maximă specificată.

#### SECȚIUNEA 2

#### ***Operațiuni de transport cu elicopterul al unei încărcături acroșate (HESLO)***

#### **NCO.SPEC.HESLO.100 Listă de verificare**

Lista de verificare pentru HESLO trebuie să conțină:

- (a) procedurile normale, anormale și de urgență;
- (b) datele relevante referitoare la performanță;
- (c) echipamentele necesare;
- (d) orice limitări; și
- (e) responsabilitățile și atribuțiile pilotului comandant, și, dacă este cazul, ale membrilor echipajului și ale specialiștilor în executarea anumitor sarcini.

#### **NCO.SPEC.HESLO.105 Echipamente specifice pentru HESLO**

Elicopterul se echipează cu cel puțin:

- (a) o oglindă de siguranță pentru încărcătură sau un mijloc alternativ de vizualizare a cârligului (cârligelor)/ încărcăturii; și
- (b) un dispozitiv de măsurare a încărcăturii, cu excepția cazului în care există o altă metodă de determinare a greutateii încărcăturii.

#### **NCO.SPEC.HESLO.110 Transportul bunurilor periculoase**

Operatorul care transportă bunuri periculoase în/din zone fără personal sau locuri îndepărtate solicită autorității competente o derogare de la dispozițiile din instrucțiunile tehnice în cazul în care intenționează să nu respecte cerințele respectivelor instrucțiuni.

## SECȚIUNEA 3

**Operațiuni de transport de persoane la exterior (HEC)****NCO.SPEC.HEC.100 Listă de verificare**

Lista de verificare pentru HEC trebuie să conțină:

- (a) procedurile normale, anormale și de urgență;
- (b) datele relevante referitoare la performanță;
- (c) echipamentele necesare;
- (d) orice limitări; și
- (e) responsabilitățile și atribuțiile pilotului comandant, și, dacă este cazul, ale membrilor echipajului și ale specialiștilor în executarea anumitor sarcini.

**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 greutateii încărcăturii.

(b) Instalarea tuturor echipamentelor de ridicare și a cârligelor de suspendare a încărcăturii, precum și orice schimbări ulterioare trebuie să fie acoperite de o certificare de navigabilitate corespunzătoare pentru funcția prevăzută.

## 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 specialiștilor 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.

**NCO.SPEC.PAR.120 Eliberarea de bunuri periculoase**

Fără a aduce atingere NCO.SPEC.160, parașutiștii pot ieși din aeronavă cu scopul de a efectua demonstrații de parașutism deasupra zonelor dens populate ale orașelor sau ale altor așezări ori deasupra unor adunări de persoane în aer liber purtând dispozitive de producere a dărelor de fum, cu condiția ca acestea să fie fabricate în acest scop.

## SECȚIUNEA 5

**Zborurile acrobatice (ABF)****NCO.SPEC.ABF.100 Listă de verificare**

Lista de verificare pentru ABF 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.ABF.105 Documente și informații**

Următoarele documente și informații 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) 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; și
- (c) procedurile și informațiile 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 cerințe privind echipamentele:

- (a) trusa de prim-ajutor prevăzută la NCO.IDE.A.145 și NCO.IDE.H.145;
- (b) stingătoarele de incendiu manuale prevăzute la NCO.IDE.A.160 și NCO.IDE.H.180; și
- (c) emițătoarele pentru localizare în caz de urgență sau balizele de localizare personale prevăzute la NCO.IDE.A.170 și NCO.IDE.H.170.”

## ANEXA II

## „ANEXA VIII

## OPERAȚIUNI SPECIALIZATE

## [PARTEA-SPO]

**SPO.GEN.005 Domeniul de aplicare**

- (a) Prezenta anexă se aplică oricărei operațiuni specializate în cadrul căreia aeronava este utilizată pentru activități specializate din domenii precum agricultură, construcții, fotografiere, supraveghere, observare și patrulare, publicitate aeriană.
- (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;
  2. lansări cu parașuta, remorcări ale planoarelor sau zboruri acrobatice efectuate fie de o organizație de pregătire care își are sediul principal de activitate într-un stat membru și care este aprobată în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 1178/2011, fie de o organizație înființată cu scopul de a promova sporturile aeriene sau aviația de agrement, cu condiția ca aeronava să fie exploatată de organizația respectivă pe baza dreptului de proprietate sau al unui contract de închiriere de aeronave fără echipaj, 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.

## SUBPARTEA A

**CERINȚE GENERALE****SPO.GEN.100 Autoritatea competentă**

Autoritatea competentă este autoritatea desemnată de statul membru în care operatorul își are sediul principal de activitate sau reședința.

**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.

**SPO.GEN.102 Motoplanoare de agrement, planoare motorizate și baloane mixte**

(a) Motoplanoarele de agrement se operează în conformitate cu cerințele pentru:

1. avioane, dacă acestea sunt acționate cu ajutorul unui motor; și
2. planoare, dacă acestea sunt operate fără a utiliza un motor.

(b) Motoplanoarele de agrement trebuie echipate în conformitate cu cerințele aplicabile avioanelor, cu excepția cazului în care se specifică altfel în subpartea D.

- (c) Planoarele motorizate, cu excepția motoplanoarelor de agrement, trebuie să fie operate și echipate în conformitate cu cerințele aplicabile planoarelor.
- (d) Baloanele mixte se operează în conformitate cu cerințele pentru baloanele cu aer cald.

#### **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.
- (b) Exceptând cazul baloanelor, în timpul fazelor critice ale zborului sau ori de câte ori pilotul comandant consideră necesar din motive de siguranță, membrul echipajului este reținut la postul său dacă SOP nu specifică altceva.
- (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-și executa atribuțiile din alte motive; sau
  - 2. dacă se află sub influența unor substanțe psihoactive sau a alcoolului ori din alte motive, așa cum se menționează la punctul 7g din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008.
- (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.

#### **SPO.GEN.106 Responsabilitățile specialiștilor în executarea anumitor sarcini**

- (a) Specialistul în executarea anumitor sarcini este responsabil de executarea corespunzătoare a atribuțiilor sale. Atribuțiile specialiștilor în executarea anumitor sarcini sunt specificate în SOP.
- (b) Exceptând cazul baloanelor, în timpul fazelor critice ale zborului sau ori de câte ori pilotul comandant consideră necesar din motive de siguranță, specialistul în executarea anumitor sarcini este reținut la postul său alocat dacă SOP nu specifică altceva.

- (c) Specialistul în executarea anumitor sarcini se asigură că este reținut atunci când efectuează sarcini specializate cu ușile exterioare deschise sau demontate.
- (d) Specialistul în executarea anumitor sarcini 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.

#### **SPO.GEN.107 Responsabilitățile și autoritatea pilotului comandant**

(a) Pilotul comandant răspunde de:

1. siguranța aeronavei și a tuturor membrilor echipajului, a specialiștilor în executarea anumitor sarcini și a încărcăturii aflate la bord în timpul operațiunilor cu aeronava;
2. inițierea, continuarea, terminarea sau devierea unui zbor din motive de siguranță;
3. garantarea faptului că toate procedurile operaționale și listele de verificare sunt respectate în conformitate cu manualul corespunzător;
4. inițierea unui zbor numai în cazul în care este convins că toate limitările operaționale menționate la 2.a.3 din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008 sunt respectate, după cum urmează:
  - (i) aeronava îndeplinește condițiile de navigabilitate;
  - (ii) aeronava este înmatriculată corespunzător;
  - (iii) instrumentele și echipamentele necesare pentru efectuarea respectivului zbor sunt instalate în aeronavă și sunt funcționale, cu excepția cazului în care lista echipamentului minim (MEL) sau un document echivalent permite funcționarea cu echipamente inoperante, dacă este cazul, așa cum este prevăzut în SPO.IDE.A.105, SPO.IDE.H.105, SPO.IDE.S.105 sau SPO.IDE.B.105;
  - (iv) masa aeronavei și, cu excepția cazului baloanelor, poziția centrului său de greutate permit efectuarea zborului în limitele prescrise în documentația privind navigabilitatea;
  - (v) toate echipamentele și bagajele sunt încărcate și asigurate corespunzător; și
  - (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;
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
9. garantarea faptului că, atunci când sunt instalate, înregistratoarele de zbor:
- (i) nu sunt dezactivate sau oprite pe timpul zborului; și
  - (ii) în cazul unui accident sau incident care trebuie să fie obligatoriu raportat:
    - (A) nu sunt șterse intenționat;
    - (B) sunt dezactivate imediat după încheierea zborului; și
    - (C) sunt reactivate numai cu acordul autorității responsabile cu ancheta.
- (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.
- (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.

#### **SPO.GEN.108 Responsabilitățile și autoritatea pilotului comandant – baloane**

Pilotul comandant al unui balon îndeplinește următoarele sarcini, pe lângă cele specificate în SPO.GEN.107:

- (a) răspunde de activitatea de informare înaintea zborului a acelor persoane care asistă la umflarea și dezumflarea anvelopei;
- (b) se asigură că nicio persoană nu fumează la bord sau în vecinătatea imediată a balonului; și
- (c) se asigură că persoanele care asistă la umflarea și dezumflarea anvelopei poartă îmbrăcăminte de protecție adecvată.

#### **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.

**SPO.GEN.120 Rularea la sol a avioanelor**

Operatorul se asigură că un avion rulează pe suprafața de mișcare a unui aerodrom doar în cazul în care în care persoana aflată la comenzi:

(a) este un pilot calificat corespunzător; sau

(b) a fost desemnată de operator și:

1. este competentă să efectueze rulajul la sol al avionului;
2. este competentă să folosească radiotelefonie dacă sunt necesare radiocomunicații;
3. a fost instruită cu privire la configurația, rutele, semnele, marcajele, luminile aerodromului, precum și la semnalele, instrucțiunile, frazeologia și procedurile de control al traficului aerian (ATC); și
4. se poate conforma standardelor operaționale necesare pentru deplasarea în siguranță a avionului pe aerodrom.

**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.

**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;
  10. jurnalul tehnic al aeronavei, în conformitate cu anexa I (partea M) la Regulamentul (CE) nr. 2042/2003, dacă este cazul;
  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;
  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.
- (c) Fără a aduce atingere literei (a), în cazul zborurilor cu baloane sau planoare, cu excepția motoplanoarelor de agrement (TMG), documentele și informațiile de la litera (a) punctele 1-10 și 13-19 pot fi transportate în vehiculul de recuperare.
- (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.

**SPO.GEN.145 Păstrarea, prezentarea și utilizarea înregistrărilor de pe înregistratorul de date de zbor – operațiuni cu aeronave complexe motorizate**

- (a) După un accident sau un incident care trebuie obligatoriu raportat, operatorul unei aeronave păstrează datele înregistrate originale timp de 60 de zile, cu excepția cazului în care autoritatea responsabilă cu ancheta dă indicații contrare.
- (b) Operatorul desfășoară verificări și evaluări operaționale ale înregistrărilor de pe înregistratorul de date de zbor (FDR), ale înregistrărilor de pe înregistratorul de voce din carlingă (CVR) și ale înregistrărilor transmisiilor prin legături de date (*data link*) pentru a asigura funcționarea neîntreruptă a acestor înregistratoare.
- (c) Operatorul păstrează înregistrările pe perioada de funcționare a FDR conform cerințelor de la SPO.IDE.A.145 sau SPO.IDE.H.145, însă, în scopul testării și al întreținerii FDR, se poate șterge până la o oră din cel mai vechi material înregistrat la momentul testării.
- (d) Operatorul trebuie să păstreze și să țină la zi documentația care prezintă informațiile necesare pentru transformarea datelor FDR neprelucrate în parametri exprimați prin unități operabile.
- (e) Operatorul trebuie să pună la dispoziție orice înregistrare a unui înregistrator de date de zbor care a fost păstrată, dacă autoritatea competentă decide astfel.
- (f) Înregistrările CVR se utilizează în alte scopuri decât investigarea unui accident sau a unui incident care face obiectul raportării obligatorii, numai dacă toți membrii echipajului și întregul personal de întreținere implicat își dau acordul.
- (g) Înregistrările FDR sau înregistrările transmisiilor prin legături de date se utilizează în alte scopuri decât investigarea unui accident sau a unui incident care face obiectul raportării obligatorii, numai dacă aceste înregistrări sunt:
1. folosite de operator exclusiv în scopuri de navigabilitate sau de întreținere;
  2. făcute anonime; sau
  3. divulgate în condițiile unor proceduri de securitate.

**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.



- (c) Operatorul instituie proceduri care să asigure luarea tuturor măsurilor rezonabile pentru prevenirea transportului neintenționat de bunuri periculoase la bord.
- (d) Operatorul pune la dispoziția membrilor personalului informațiile necesare care să le permită îndeplinirea responsabilităților, așa cum se prevede în instrucțiunile tehnice.
- (e) În conformitate cu instrucțiunile tehnice, operatorul trebuie să raporteze fără întârziere autorității competente și autorității corespunzătoare a statului în care a avut loc evenimentul în cazul:
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 instrucțiunilor tehnice.
- (f) Operatorul se asigură că specialiștilor în executarea anumitor sarcini li se oferă informații în legătură cu bunurile periculoase.
- (g) Operatorul se asigură că la punctele de acceptare a încărcăturii sunt disponibile afișe care oferă informații despre transportul bunurilor periculoase, conform prevederilor din Instrucțiunile tehnice.

#### **SPO.GEN.155 Eliberarea de bunuri periculoase**

În timpul eliberării de bunuri periculoase, operatorul nu operează o aeronavă deasupra zonelor dens populate ale orașelor sau ale altor așezări ori deasupra unor adunări de persoane în aer liber.

#### **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 siguranță, accesul în compartimentul echipajului de zbor nu distrage atenția și/sau nu împiedică efectuarea zborului; și
- (b) toate persoanele transportate în compartimentul echipajului de zbor sunt familiarizate cu procedurile de siguranță relevante.

### SUBPARTEA B

#### **PROCEDURI OPERAȚIONALE**

#### **SPO.OP.100 Folosirea aerodromurilor și a locurilor de operare**

Operatorul utilizează numai aerodromuri sau locuri de operare care sunt adecvate tipului de aeronavă și operațiunii în cauză.

#### **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 destinație 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.

#### **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.

#### **SPO.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;
  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 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

**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**

	Categorie 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.

**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.

**SPO.OP.121 Proceduri de reducere a zgomotului – baloane**

Pentru a reduce la minimum efectul zgomotului sistemului de încălzire, pilotul comandant trebuie să utilizeze, dacă sunt instituite, proceduri de operare, asigurând în același timp prioritatea siguranței față de reducerea zgomotului.

**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;
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.

#### **SPO.OP.132 Planificarea și aprovizionarea cu combustibil și balast – baloane**

(a) Pilotul comandant inițiază un zbor numai în cazul în care cantitatea de combustibil sau balast de rezervă este suficientă pentru 30 de minute de zbor.

(b) Calculele pentru aprovizionarea cu combustibil sau balast trebuie să se bazeze cel puțin pe următoarele condiții de operare în care urmează să se desfășoare zborul:

1. datele furnizate de producătorul balonului;
2. masele anticipate;
3. condițiile meteorologice preconizate; și
4. procedurile și restricțiile furnizorului de servicii de navigație aeriană.

#### **SPO.OP.135 Informare privind siguranța**

(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 urgență;
2. procedurile operaționale aferente sarcinii specializate înainte de fiecare zbor sau serie de zboruri.

(b) Informarea menționată la litera (a) punctul 2 poate fi înlocuită cu un program de pregătire inițială și periodică. Într-un astfel de caz, operatorul definește și cerințele privind experiența recentă.

#### **SPO.OP.140 Pregătirea zborului**

(a) Înainte de a iniția un zbor, pilotul comandant se asigură prin orice mijloace rezonabile disponibile că echipamentele de la sol și/sau de pe apă, inclusiv mijloacele de comunicare și 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 se execută zborul.

(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.

#### **SPO.OP.145 Aerodromuri de rezervă la decolare – avioane motorizate complexe**

(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.

#### **SPO.OP.150 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 prevăzut 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 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:

(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.

**SPO.OP.151 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.

**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.

**SPO.OP.160 Utilizarea căștii**

Cu excepția cazului baloanelor, 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.

**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 literale (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 antiijivrare 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 jivrare 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 jivrul depășește intensitatea pentru care aeronava este certificată sau dacă o aeronavă necertificată pentru zborul în condiții cunoscute de jivrare se confruntă cu condiții de jivrare, pilotul comandant părăsește fără întârziere zona cu condiții de jivrare, printr-o modificare de nivel și/sau de rută, declarând, dacă este necesar, o urgență la ATC.
- (c) În cazul operațiunilor cu aeronave complexe motorizate, operatorul instituie proceduri pentru zboruri în condiții de jivrare 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.

#### **SPO.OP.181 Condiții de decolare – baloane**

Înainte de a iniția decolarea, pilotul comandant trebuie să se asigure că, în conformitate cu informațiile disponibile, condițiile meteorologice la locul de operare sau la aerodrom nu ar împiedica decolarea și plecarea în condiții de siguranță.

#### **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;
  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)**

- (a) Atunci când ACAS este instalat și în stare de funcțiune, operatorul instituie proceduri operaționale și programe de pregătire. Atunci când se folosește ACAS II, procedurile și pregătirea menționate trebuie să fie în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 1332/2011.
- (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.

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

Înainte de a iniția o apropiere în vederea aterizării, pilotul comandant trebuie să se asigure că, 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 o apropiere, o aterizare sau o apropiere întreruptă în condiții de siguranță.

**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.
- (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 determinată.

**SPO.OP.225 Limitări operaționale – baloane cu aer cald**

- (a) Un balon cu aer cald nu trebuie să aterizeze pe timp de noapte, cu excepția situațiilor de urgență.
- (b) Un balon cu aer cald poate decola pe timp de noapte, cu condiția să transporte suficient combustibil pentru o aterizare pe timp de zi.

**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**

- (a) În orice fază a operării, încărcarea, masa și, cu excepția baloanelor, poziția centrului de greutate (CG) ale aeronavei trebuie să respecte orice limitare specificată în manualul corespunzător.
- (b) Plăcile, listele, marcajele instrumentelor sau combinațiile acestora care conțin respectivele limitări de operare prevăzute în AFM pentru prezentarea vizuală trebuie afișate în aeronavă.

**SPO.POL.105 Masa și centrajul**

- (a) Operatorul se asigură că masa și, cu excepția baloanelor, centrul de greutate ale aeronavei au fost stabilite prin cântărire efectivă înainte de darea în exploatare inițială. Efectele cumulate ale modificărilor și reparațiilor asupra masei și centrului 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 centrului nu se cunoaște cu precizie.
- (b) Cântărirea se efectuează:
1. în cazul avioanelor și al elicopterelor, de către producătorul aeronavei sau de către o organizație de întreținere aprobată; și
  2. în cazul planoarelor și al baloanelor, de către producătorul aeronavei sau în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2042/2003, în funcție de caz.

**SPO.POL.110 Sistemul de masă și centraj – operațiuni comerciale cu avioane și elicoptere și operațiuni necomerciale cu aeronave complexe motorizate**

- (a) Operatorul instituie un sistem de masă și centraj pentru fiecare zbor sau serie de zboruri:
1. masa operațională a aeronavei goale;
  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; și
  6. pozițiile aplicabile ale CG al aeronavei.
- (b) Echipajului de zbor i se furnizează un mijloc de reproducere și de verificare a calculului masei și centrului 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 centrului 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.

(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
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.
- (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 predominante 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.
- (b) Pentru următoarele elemente, atunci când sunt obligatorii conform 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, și
  7. o ancoră plutitoare și echipamente pentru amarare.
- (c) Instrumentele și echipamentele care nu sunt obligatorii conform prezentei subpărți, precum și alte echipamente care nu sunt obligatorii conform altor anexe aplicabile, dar se transportă la bord în timpul unui zbor, trebuie să respecte următoarele:
1. informațiile furnizate de aceste instrumente, echipamente sau accesorii nu se folosesc de către echipajul de zbor pentru a se conforma anexei I la Regulamentul (CE) nr. 216/2008 sau SPO.IDE.A.215 și SPO.IDE.A.220;
  2. instrumentele și echipamentele nu afectează navigabilitatea avionului, nici în cazul defectării sau al proastei funcționări.
- (d) Instrumentele și echipamentele trebuie să fie utilizabile rapid sau ușor accesibile din postul la care este așezat membrul echipajului de zbor care are nevoie să le utilizeze.
- (e) Acele instrumente care sunt folosite de un membru al echipajului de zbor trebuie dispuse astfel încât să permită membrului echipajului de zbor să vadă rapid indicațiile de la postul său, cu devierea minimă posibilă a poziției și a direcției privirii adoptate în mod normal de acesta atunci când privește înainte, în sensul traiectoriei de zbor.
- (f) Toate echipamentele de urgență obligatorii trebuie să fie ușor accesibile pentru utilizare imediată.

#### **SPO.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), dacă aceasta este stabilită;
- (b) pentru avioanele complexe motorizate 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); sau
- (c) avionul dispune de o autorizație de zbor emisă în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile.

#### **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 anticolidiziune;
- (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;
  - 3. altitudinea barometrică;
  - 4. viteza față de aer indicată;
  - 5. numărul Mach, ori de câte ori limitările de viteză se exprimă cu ajutorul numărului Mach; și
  - 6. glisada pentru avioane complexe motorizate.
- (b) Avioanele care operează în condiții VMC pe timp de noapte trebuie să fie echipate, în plus față de cele prevăzute la litera (a), cu:
  - 1. un mijloc de măsurare și de 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.
- (c) Avioanele complexe motorizate care operează în condiții VMC deasupra apei și fără a vedea țărmul trebuie să fie echipate, în plus față de cele prevăzute la literele (a) și (b), cu un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase, din cauza condensului sau a jivrajului, a sistemului de indicare a vitezei față de aer.
- (d) 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 prevăzute la literele (a) și (b), cu un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase, din cauza condensului sau jivrajului, a sistemului de indicare a vitezei față de aer obligatoriu conform literei (a) punctul 4.

(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:

1. altitudinea barometrică;
2. viteza față de aer indicată;
3. glisada sau virajul și glisada, după caz;
4. atitudinea, dacă este cazul;
5. viteza verticală, dacă este cazul;
6. direcția stabilizată, dacă este cazul; și
7. numărul Mach, ori de câte ori limitările de viteză se exprimă cu ajutorul numărului Mach, dacă este cazul.

**SPO.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 de afișare a următoarelor:

1. capul magnetic;
2. timpul în ore, minute și secunde;
3. altitudinea barometrică;
4. viteza față de aer indicată;
5. viteza verticală;
6. 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;

(c) în cazul în care sunt necesari doi piloți pentru exploatare, un mijloc separat suplimentar care să afișeze pentru al doilea pilot:

1. altitudinea barometrică;
2. viteza față de aer indicată;
3. viteza verticală,

4. virajul și glisada;
  5. atitudinea;
  6. direcția stabilizată; și
  7. numărul Mach, ori de câte ori limitările de viteză se exprimă cu ajutorul numărului Mach, dacă este cazul;
- (d) un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase, din cauza condensului sau jivrajului, a sistemului de indicare a vitezei față de aer obligatoriu conform literei (a) punctul 4 și literei (c) punctul 2; și
- (e) atunci când sunt exploatate în condiții IFR, avioanele complexe motorizate trebuie să fie echipate, în plus față de cele prevăzute la literele (a), (b), (c) și (d), cu:
1. o sursă alternativă de presiune statică;
  2. un suport pentru hărți într-o poziție ușor de citit, care poate fi iluminat pentru operațiuni pe timp de noapte;
  3. un mijloc de rezervă independent de măsurare și de afișare a altitudinii, cu excepția cazului în care este deja instalat pentru a respecta litera (e) punctul 1; și
  4. o sursă de alimentare de urgență cu energie electrică, separată de generatorul electric principal, pentru operarea și iluminarea unui sistem de indicare a altitudinii timp de minimum 30 de minute. Sursa de alimentare de urgență intră în funcțiune în mod automat după defectarea totală a generatorului electric principal, iar pe instrument trebuie să se semnaleze în mod clar faptul că indicatorul de altitudine funcționează pe baza sursei de alimentare de urgență.

#### **SPO.IDE.A.126 Echipamente suplimentare pentru operațiuni cu un singur pilot în condiții IFR**

Avioanele complexe motorizate operate în condiții IFR cu un singur pilot trebuie să fie echipate cu un pilot automat care să dispună cel puțin de modulele de menținere a altitudinii și a capului-compass.

#### **SPO.IDE.A.130 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 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 fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2011 sau înainte de această dată.

#### **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
  - (iii) al căror certificat de tip a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată.

- (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 compartimentul echipajului de zbor, incluzând, fără întrerupere, semnalele audio recepționate de la fiecare microfon de cască și de mască în uz; și
4. semnalele vocale sau audio de identificare a echipamentelor de navigație sau de apropiere transmise într-o cască sau într-un difuzor.

- (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 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.

- (f) CVR trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă.

**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 parametri necesari pentru determinarea cu acuratețe a traiectoriei de zbor, vitezei, atitudinii, puterii motorului, configurației și funcționării avionului și să aibă capacitatea de a păstra cel puțin datele înregistrate în timpul ultimelor 25 de ore.
- (c) Datele se obțin de la sursele avionului care permit corelarea cu acuratețe cu informațiile 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.
- (e) FDR trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă.

**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;
  - 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.
- (d) Înregistratorul trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă.

- (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;
- (c) pentru alte avioane decât cele complexe motorizate, o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului, instalată pe fiecare scaun al echipajului de zbor, cu un singur punct de eliberare.
- (d) pentru avioane complexe motorizate, o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului, cu un singur punct de eliberare, incluzând un dispozitiv care va reține automat trunchiul ocupantului în cazul decelerării rapide:
1. pentru fiecare scaun pentru echipajul de zbor și pentru orice scaun situat lângă scaunul pilotului; și
  2. pentru fiecare scaun pentru observatori aflat în compartimentul echipajului de zbor.

**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.
- (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**

- (a) Avioanele, cu excepția motoplanoarelor de agrement (TMG) și a 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 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.

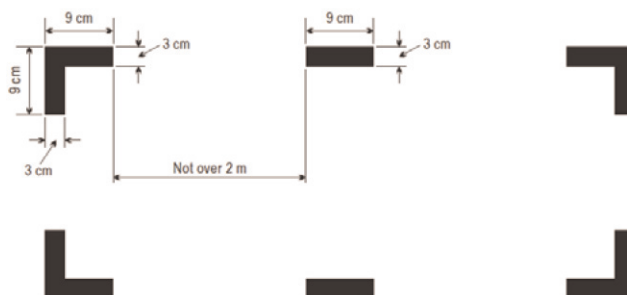
#### **SPO.IDE.A.181 Topoare de siguranță și răngi de fier**

Avioanele cu o MCTOM de peste 5 700 kg trebuie să fie echipate cu cel puțin un topor de siguranță sau o răngă 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)**

(a) Avioanele trebuie să fie echipate cu:

1. un ELT de orice tip, dacă li s-a eliberat prima dată un CofA individual la 1 iulie 2008 sau înainte de această dată;
2. un ELT automat, dacă li s-a eliberat prima dată un CofA individual după 1 iulie 2008; sau
3. un ELT de supraviețuire [ELT(S)] sau o baliză de localizare personală (PLB) transportată de un membru al echipajului sau de un specialist în executarea anumitor sarcini, atunci când sunt certificate pentru o configurație maximă a locurilor de șase sau mai puține locuri.

(b) ELT-urile de orice tip și PLB-urile trebuie să aibă capacitatea de a transmite simultan pe frecvențele de 121,5 MHz și 406 MHz.

**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 poziție 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 distanță față de uscat mai mare decât distanța 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 urgență;

2. hidroavioane operate deasupra apei; și

3. avioane operate la o distanță față de uscat, unde este posibilă o aterizare de urgență, mai mare decât cea corespunzătoare unui timp de zbor de 30 de 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, greutateii și caracteristicilor sale de manevrare; și



2. echipamente pentru producerea semnalelor sonore prevăzute în reglementările internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, după caz.

(d) Pilotul comandant al unui avion operat la o distanță față de uscat, unde este posibilă o aterizare de urgență, mai mare decât cea corespunzătoare unui timp de zbor de 30 de minute la viteza normală de croazieră sau 50 MN, luându-se în considerare valoarea mai mică, trebuie să determine riscurile pentru supraviețuirea ocupanților avionului în eventualitatea unei amerizări de urgență, pe baza cărora decide transportul de:

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.

#### **SPO.IDE.A.200 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.

#### **SPO.IDE.A.205 Echipamentul individual de protecție**

Fiecare persoană aflată la bord trebuie să poarte echipamentul individual de protecție care este adecvat pentru tipul de operațiune care se derulează.

#### **SPO.IDE.A.210 Casca**

- (a) Avioanele trebuie să fie echipate cu o cască cu microfon sau cu un dispozitiv echivalent pentru fiecare membru al echipajului de zbor, la postul acestuia din compartimentul echipajului de zbor.
- (b) Avioanele operate în condiții IFR sau pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu un buton de transmisie pe comanda manuală a tangajului și ruliului pentru fiecare membru al echipajului de zbor necesar.

**SPO.IDE.A.215 Echipamentul de radiocomunicații**

- (a) Avioanele operate în condiții IFR sau pe timp de noapte, sau atunci când acest lucru este impus de cerințele spațiului aerian 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.

**SPO.IDE.A.220 Echipamente de navigație**

- (a) Avioanele 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) Avioanele trebuie să dispună de suficiente echipamente de navigație pentru a se asigura că, în eventualitatea defectării unui element al echipamentului în orice etapă a zborului, restul echipamentului permite navigarea în siguranță în conformitate cu litera (a) sau executarea în siguranță a unei acțiuni de urgență corespunzătoare.
- (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.

**SPO.IDE.A.225 Transponderul**

În cazul în care este necesar pentru spațiul aerian în care se desfășoară zborul, avioanele trebuie să fie echipate cu un transponder radar secundar de supraveghere (SSR) cu toate capacitățile necesare.

## SECȚIUNEA 2

***Elicoptere*****SPO.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 SPO.IDE.H.215;
  3. utilizate pentru a respecta SPO.IDE.H.220; 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, și
  6. o ancoră plutitoare și echipamente pentru amarare.
- (c) Instrumentele și echipamentele care nu sunt obligatorii conform prezentei subpărți, precum și alte echipamente care nu sunt obligatorii conform altor anexe aplicabile, dar se transportă la bord în timpul unui zbor, trebuie să respecte următoarele:
1. informațiile furnizate de aceste instrumente, echipamente sau accesorii nu se folosesc de către echipajul de zbor pentru a se conforma anexei I la Regulamentul (CE) nr. 216/2008 sau SPO.IDE.H.215 și SPO.IDE.H.220; și
  2. instrumentele și echipamentele nu afectează navigabilitatea elicopterului, nici în cazul defectării sau al proastei funcționări.
- (d) Instrumentele și echipamentele trebuie să fie utilizabile rapid sau ușor accesibile din postul la care este așezat membrul echipajului de zbor care are nevoie să le utilizeze.
- (e) Acele instrumente care sunt folosite de un membru al echipajului de zbor trebuie dispuse astfel încât să permită membrului echipajului de zbor să vadă rapid indicațiile de la postul său, cu devierea minimă posibilă a poziției și a direcției privirii adoptate în mod normal de acesta atunci când privește înainte, în sensul traiectoriei de zbor.
- (f) Toate echipamentele de urgență obligatorii trebuie să fie ușor accesibile pentru utilizare imediată.

#### **SPO.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 este operat în conformitate cu lista echipamentului minim (MEL), dacă aceasta este stabilită;
- (b) pentru elicopterele complexe motorizate 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); sau
- (c) elicopterul dispune de o autorizație de zbor emisă în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile.

#### **SPO.IDE.H.115 Lumini de operare**

Elicopterele operate pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu:

- (a) un sistem de lumini anticolidiziune;

- (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;
- (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 internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, dacă elicopterul este amfibiu.

**SPO.IDE.H.120 Operațiuni în condiții VFR – instrumente de zbor și de navigație și echipamente asociate**

- (a) Elicopterele 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;
  - 3. altitudinea barometrică;
  - 4. viteza față de aer indicată; și
  - 5. glisada.
- (b) Elicopterele operate în condiții VMC deasupra apei și fără a vedea țărmul sau în condiții VMC pe timp de noapte trebuie să fie echipate, în plus față de cele prevăzute la litera (a), cu:
  - 1. un mijloc de măsurare și de afișare a:
    - (i) altitudinii;
    - (ii) vitezei verticale; și
    - (iii) direcției stabilizate;
  - 2. un mijloc de indicare a momentului în care alimentarea cu energie electrică a instrumentelor giroscopice nu este corespunzătoare; și
  - 3. pentru elicopterele complexe motorizate, un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase, din cauza condensului sau jivrajului, a sistemului de indicare a vitezei față de aer obligatoriu conform literei (a) punctul 4.
- (c) Elicopterele operate atunci când vizibilitatea este mai mică de 1 500 m sau în condiții în care nu pot fi menținute pe o traiectorie de zbor dorită fără a se recurge la unul sau mai multe instrumente suplimentare trebuie să fie echipate, în plus față de cele prevăzute la literele (a) și (b), cu un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase, din cauza condensului sau jivrajului, a sistemului de indicare a vitezei față de aer obligatoriu conform literei (a) punctul 4.
- (d) În cazul în care sunt necesari doi piloți pentru exploatare, elicopterele trebuie să fie echipate cu un mijloc separat suplimentar de afișare a:
  - 1. altitudinii barometrice;

2. vitezei față de aer indicate;
3. glisadei;
4. atitudinii, dacă este cazul;
5. vitezei verticale, dacă este cazul; și
6. direcției stabilizate, dacă este cazul.

**SPO.IDE.H.125 Operațiuni în condiții IFR – instrumente de zbor și de navigație și echipamente asociate**

Elicopterele operate în condiții IFR trebuie să fie echipate cu:

(a) un mijloc de măsurare și de afișare a:

1. capului magnetic;
2. timpului în ore, minute și secunde;
3. altitudinii barometrice;
4. vitezei față de aer indicate;
5. vitezei verticale;
6. glisadei;
7. atitudinii;
8. direcției 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 piloți pentru exploatare, un mijloc separat suplimentar care să afișeze:

1. altitudinea barometrică;
2. viteza față de aer indicată;
3. viteza verticală;
4. glisada;
5. atitudinea; și
6. direcția stabilizată;

(d) un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase, din cauza condensului sau jivrajului, a sistemului de indicare a vitezei față de aer obligatoriu conform literei (a) punctul 4 și literei (c) punctul 2;

- (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 hărți într-o poziție ușor de citit, care poate fi iluminat pentru operațiuni pe timp de noapte.

#### **SPO.IDE.H.126 Echipamente suplimentare pentru operațiuni cu un singur pilot în condiții IFR**

Elicopterele operate în condiții IFR cu un singur pilot trebuie să fie echipate cu un pilot automat care să dispună cel puțin de modurile de menținere a altitudinii și a capului-compas.

#### **SPO.IDE.H.132 Echipamentul radar meteorologic la bord – elicoptere complexe motorizate**

Elicopterele operate în condiții IFR sau pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu un echipament radar meteorologic la bord atunci când buletinele meteorologice curente indică faptul că sunt probabile, de-a lungul rutei pe care urmează să se zboare, furtuni sau alte condiții meteorologice potențial periculoase considerate detectabile cu ajutorul unui echipament radar meteorologic la bord.

#### **SPO.IDE.H.133 Echipamente suplimentare pentru operațiuni în condiții de jivraj pe timp de noapte – elicoptere complexe motorizate**

- (a) Elicopterele operate în condiții probabile sau certe de jivraj pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu un mijloc de iluminare sau de detectare a jivrajului.
- (b) Tipul de mijloc de iluminare a jivrajului utilizat trebuie să nu producă orbirea sau reflexia, ceea ce ar împiedica membrii 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 toți 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 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 întreruperi, 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.
- (f) CVR trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă.

#### **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 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.
- (e) FDR trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă.

#### **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 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 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
  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.H.140.
- (d) Înregistratorul trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă.
- (e) Cerințele aplicabile pentru pornirea și oprirea funcționării înregistratorului sunt aceleași cu cerințele aplicabile pentru pornirea și oprirea funcționării CVR cuprinse la SPO.IDE.H.140 literele (d) și (e).

**SPO.IDE.H.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 poate fi obținută 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 siguranță ale scaunelor și sisteme de reținere**

- (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 siguranță pe fiecare scaun și dispozitive de reținere pentru fiecare post;
  - 3. pentru elicopterele al căror CofA individual a fost eliberat pentru prima dată după 31 decembrie 2012, o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului pentru fiecare scaun; și
  - 4. o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului, incluzând un dispozitiv care va reține automat trunchiul ocupantului în cazul decelerării rapide, pentru fiecare scaun al membrilor echipajului de zbor.
- (b) O centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului trebuie să aibă un singur punct de eliberare.

**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.

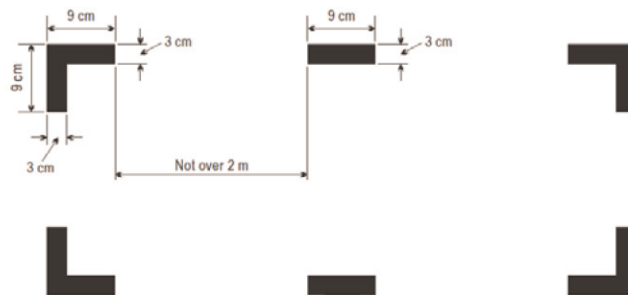
- (b) Tipul și cantitatea agentului de stingere pentru stingătoarele de incendiu obligatorii trebuie să fie adecvate tipurilor de incendii care ar putea să se producă în compartimentul în care este destinat a fi utilizat stingătorul, iar pentru compartimentele ocupate de persoane, trebuie să reducă riscul 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



#### 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:
1. zboară deasupra apei la o distanță față de uscat echivalentă cu un timp de zbor la viteza normală de croazieră de peste 10 minute, unde, în eventualitatea unei defecțiuni a motorului critic, elicopterul își poate menține zborul orizontal;
  2. zboară deasupra apei, dincolo de distanța de aterizare în autorotație față de uscat, unde, în eventualitatea unei defecțiuni a motorului critic, elicopterul nu își poate menține zborul orizontal; sau
  3. decolează sau aterizează pe un aerodrom sau un loc de operare unde traiectoria de decolare sau de apropiere este dispusă deasupra apei în așa fel încât, în eventualitatea unei probleme, există probabilitatea unei amerizări de urgență.
- (b) Fiecare vestă de salvare trebuie să fie echipată cu un mijloc de iluminare electrică pentru a facilita localizarea persoanelor.

#### **SPO.IDE.H.198 Costumele de supraviețuire – elicoptere complexe motorizate**

Fiecare persoană de la bord trebuie să poarte un costum de supraviețuire când efectuează operațiuni:

- (a) într-un zbor deasupra apei în sprijinul unor operațiuni deasupra mării, la o distanță 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 și când:
1. buletinele sau prognozele meteorologice aflate la dispoziția pilotului comandant indică o temperatură a apei mării mai mică de 10 °C pe durata zborului; sau
  2. timpul estimat necesar salvării depășește timpul estimat de supraviețuire; sau

(b) dacă pilotul comandant decide astfel pe baza unei evaluări a riscurilor ținând seama de următoarele condiții:

1. zboruri deasupra apei la o distanță față de uscat mai mare decât distanța de aterizare în autorotație sau distanța de aterizare forțată în siguranță, atunci când, în eventualitatea unei defecțiuni a motorului critic, elicopterul nu își poate menține zborul orizontal; și
2. buletinele sau prognozele meteorologice aflate la dispoziția pilotului comandant indică o temperatură a apei mării mai mică de 10 °C pe durata zborului.

**SPO.IDE.H.199 Plute de salvare, ELT de supraviețuire și echipamente de supraviețuire pentru zborurile extinse deasupra întinderilor de apă – elicoptere complexe motorizate**

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. cel puțin o plută de salvare cu o capacitate nominală nu mai mică decât numărul maxim de persoane de la bord, depozitată astfel încât să poată fi utilizată imediat în caz de urgență;
  2. cel puțin un ELT de supraviețuire [ELT(S)] pentru fiecare plută de salvare obligatorie; și
  3. echipamente de salvare, inclusiv mijloace de susținere a vieții, adecvate zborului care urmează a fi efectuat.

**SPO.IDE.H.200 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.

**SPO.IDE.H.201 Cerințe suplimentare pentru elicopterele care desfășoară operațiuni deasupra mării într-o zonă maritimă ostilă – elicoptere complexe motorizate**

Elicopterele exploatate în operațiuni deasupra mării într-o zonă maritimă ostilă, la o distanță față de uscat echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră, trebuie să respecte următoarele cerințe:

- (a) Dacă buletinele sau prognozele meteorologice aflate la dispoziția pilotului comandant indică o temperatură a apei mării mai mică de 10 °C pe durata zborului sau dacă timpul estimat necesar salvării depășește timpul estimat de supraviețuire sau zborul este planificat a fi executat pe timpul nopții, toți membrii echipajului și specialiștii în executarea anumitor sarcini aflați la bord trebuie să poarte un costum de supraviețuire.
- (b) Toate plutele de salvare transportate în conformitate cu SPO.IDE.H.199 trebuie instalate în așa fel încât să fie utilizabile în condițiile de pe mare în care au fost evaluate caracteristicile de amerizare de urgență, flotabilitate și echilibru ale elicopterului în vederea conformării cu cerințele de amerizare de urgență pentru certificare.
- (c) 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.

- (d) Toate ieșirile de urgență, inclusiv ieșirile de urgență pentru echipaj și mijloacele de deschidere a acestor ieșiri trebuie să fie marcate în mod vizibil pentru ghidarea ocupanților care folosesc ieșirile la lumina zilei sau pe întuneric. Astfel de marcaje trebuie să fie proiectate să rămână vizibile dacă elicopterul este răsturnat și cabina este sub apă.
- (e) Toate ușile care nu se pot desprinde și care sunt proiectate ca ieșiri de urgență în 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 nivelul maxim necesar pentru evaluarea privind amerizarea de urgență și flotabilitatea.
- (f) Toate ușile, ferestrele sau alte deschizături din compartimentul cabinei destinate să fie utilizate în scopul evacuării sub apă trebuie să fie echipate astfel încât să poată fi utilizate în caz de urgență.
- (g) Vestele de salvare trebuie purtate în permanență, cu excepția cazului în care specialistul în executarea anumitor sarcini sau membrul echipajului căruia îi este destinată vesta de salvare poartă un costum de supraviețuire integrat care răspunde cerinței combinate de costum de supraviețuire și vestă de salvare.

#### **SPO.IDE.H.202 Elicoptere certificate pentru operațiuni pe apă – diverse echipamente**

Elicopterele certificate pentru operațiuni 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, greutateii și caracteristicilor sale de manevrare; și
- (b) echipament pentru producerea semnalelor sonore prevăzute în reglementările internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, după caz.

#### **SPO.IDE.H.203 Toate elicopterele care efectuează zboruri deasupra apei – amerizarea de urgență**

Elicopterele complexe motorizate care efectuează zboruri deasupra apei într-un mediu ostil la o distanță față de uscat echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră și alte elicoptere decât cele complexe motorizate care efectuează zboruri deasupra apei într-un mediu ostil la o distanță față de uscat mai mare de 50 MN trebuie să fie:

- (a) proiectate pentru amerizare în conformitate cu codul de navigabilitate relevant;
- (b) certificate pentru amerizarea de urgență în conformitate cu codul de navigabilitate relevant; sau
- (c) dotate cu echipamente de flotabilitate pentru cazuri de urgență.

#### **SPO.IDE.H.205 Echipamentul individual de protecție**

Fiecare persoană aflată la bord trebuie să poarte echipamentul individual de protecție care este adecvat pentru tipul de operațiune care se derulează.

#### **SPO.IDE.H.210 Casca**

Ori de câte ori este obligatoriu un sistem de radiocomunicații și/sau un sistem de radio navigație, elicopterele trebuie să fie echipate cu o cască cu microfon sau un dispozitiv echivalent și un buton de transmitere pe comenzile de zbor, pentru fiecare pilot, membru al echipajului și/sau specialist în executarea anumitor sarcini necesar, la postul de lucru desemnat al acestuia.

#### **SPO.IDE.H.215 Echipamentul de radiocomunicații**

- (a) Elicopterele operate în condiții IFR sau pe timp de noapte sau atunci când acest lucru este impus de cerințele spațiului aerian aplicabil trebuie să fie echipate cu un echipament de radiocomunicații care, în condiții normale de propagare a undelor radio, să aibă capacitatea:
  1. de a realiza comunicația bidirecțională în scopul controlului de aerodrom;
  2. de a recepționa informații meteorologice;

3. de a realiza comunicația bidirecțională în orice moment în timpul zborului cu stațiile aeronautice și pe frecvențele prevăzute de autoritatea competentă; și
  4. de a asigura comunicații pe frecvența aeronautică de urgență 121,5 MHz.
- (b) Atunci când este necesară mai mult de o unitate de echipament de comunicații, fiecare unitate trebuie să fie independentă față de cealaltă sau celelalte, astfel încât o defecțiune a uneia să nu provoace defectarea alteia.
- (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.

#### **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.

### SECȚIUNEA 3

#### **Planoare**

#### **SPO.IDE.S.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.S.145;
  3. utilizate pentru a respecta SPO.IDE.S.150; sau
  4. instalate în planor.
- (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 și
  3. echipamente de supraviețuire și de semnalizare.
- (c) Instrumentele și echipamentele care nu sunt obligatorii conform prezentei subpărți, precum și alte echipamente care nu sunt obligatorii conform altor anexe aplicabile, dar se transportă la bord în timpul unui zbor, trebuie să respecte următoarele:
1. informațiile furnizate de aceste instrumente, echipamente sau accesorii nu se folosesc de către echipajul de zbor pentru a se conforma anexei I la Regulamentul (CE) nr. 216/2008; și
  2. instrumentele și echipamentele nu afectează navigabilitatea planorului, nici în cazul defectării sau al proastei funcționări.
- (d) Instrumentele și echipamentele trebuie să fie utilizabile rapid sau ușor accesibile din postul la care este așezat membrul echipajului de zbor care are nevoie să le utilizeze.
- (e) Toate echipamentele de urgență obligatorii trebuie să fie ușor accesibile pentru utilizare imediată.

#### **SPO.IDE.S.105 Echipamentul minim de zbor**

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

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

#### **SPO.IDE.S.115 Operațiuni în condiții VFR – instrumente de zbor și de navigație**

- (a) Planoarele operate în condiții VFR pe timp de zi trebuie să fie echipate cu un mijloc de măsurare și de afișare a următoarelor:
1. în cazul planoarelor motorizate, capul magnetic,
  2. timpul, în ore, minute și secunde,
  3. altitudinea barometrică și
  4. viteza față de aer indicată.
- (b) Planoarele care operează în condiții în care planorul nu poate fi menținut în altitudinea dorită fără a se recurge la unul sau mai multe instrumente suplimentare trebuie să fie echipate, în plus față de cele prevăzute la litera (a), cu un mijloc de măsurare și de afișare a:
1. vitezei verticale;
  2. atitudinii sau virajului și glisadei; precum și a
  3. capului magnetic.

#### **SPO.IDE.S.120 Zborul în nori – instrumente de zbor și de navigație**

Planoarele care efectuează zboruri în nori trebuie să fie echipate cu un mijloc de măsurare și de afișare a:

- (a) capului magnetic;

- (b) timpului, în ore, minute și secunde;
- (c) altitudinii barometrice;
- (d) vitezei față de aer indicate;
- (e) vitezei verticale; și
- (f) atitudinii sau virajului și glisadei.

#### **SPO.IDE.S.125 Scaune și sisteme de reținere**

(a) Planoarele trebuie să fie echipate cu:

1. un scaun pentru fiecare persoană aflată la bord; și
2. o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului, pentru fiecare scaun, în conformitate cu AFM.

(b) O centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului trebuie să aibă un singur punct de eliberare.

#### **SPO.IDE.S.130 Oxigen suplimentar**

Planoarele operate la altitudini barometrice mai mari de 10 000 ft trebuie să fie echipate cu un aparat de stocare și de distribuție a oxigenului care să conțină oxigen pentru respirație suficient pentru a alimenta:

- (a) membrii echipajului, pentru orice perioadă mai mare de 30 de minute în care altitudinea barometrică se va situa între 10 000 ft și 13 000 ft; și
- (b) toți membrii echipajului și specialiștii în executarea anumitor sarcini, pentru orice perioadă în care altitudinea barometrică va fi mai mare de 13 000 ft.

#### **SPO.IDE.S.135 Zborul deasupra apei**

Pilotul comandant al unui planor operat deasupra apei trebuie să stabilească riscurile pentru supraviețuirea ocupanților planorului în cazul unei amerizări de urgență, pe baza cărora decide transportul:

- (a) unei veste de salvare sau unui dispozitiv de flotabilitate individual echivalent pentru fiecare persoană aflată la bord, care trebuie purtat(ă) sau depozitat(ă) într-o poziție în care să fie ușor accesibil(ă) de pe scaunul persoanei pentru al cărei uz este prevăzut(ă);
- (b) unui emițător pentru localizare în caz de urgență (ELT) sau unei balize de localizare personale (PLB), transportat(ă) de un membru al echipajului sau de un specialist în executarea anumitor sarcini, capabil(ă) să transmită simultan pe frecvențele de 121,5 MHz și 406 MHz; și
- (c) de echipament pentru a produce semnale de ajutor, atunci când se efectuează un zbor:
  1. deasupra apei la o distanță față de uscat mai mare decât distanța de planare; sau
  2. în cazul căruia traiectoria de decolare sau de apropiere este dispusă deasupra apei în așa fel încât, în eventualitatea unei probleme, există probabilitatea unei amerizări de urgență.

#### **SPO.IDE.S.140 Echipamente de supraviețuire**

Planoarele operate peste zone în care operațiunile de căutare și salvare ar fi deosebit de dificile trebuie să fie echipate cu dispozitive de semnalizare și cu echipamente de salvare adecvate zonei survolate.

**SPO.IDE.S.145 Echipamentul de radiocomunicații**

- (a) În cazul în care este necesar pentru spațiul aerian în care se desfășoară zborul, planoarele trebuie să fie dotate cu un echipament de radiocomunicații capabil să realizeze comunicația bidirecțională cu stațiile aeronautice sau 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.

**SPO.IDE.S.150 Echipamente de navigație**

Planoarele trebuie să fie echipate cu toate echipamentele de navigație necesare pentru a acționa în conformitate cu:

- (a) planul de zbor ATS, dacă este cazul; și
- (b) cerințele spațiului aerian aplicabil.

**SPO.IDE.S.155 Transponderul**

În cazul în care este necesar pentru spațiul aerian în care se desfășoară zborul, planoarele trebuie să fie echipate cu un transponder radar secundar de supraveghere (SSR) cu toate capacitățile necesare.

## SECȚIUNEA 4

**Baloane****SPO.IDE.B.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 determina traiectoria de zbor;
  2. utilizate pentru a respecta SPO.IDE.B.145; sau
  3. instalate în balon.
- (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. trusă de prim ajutor; și
  4. echipamente de supraviețuire și de semnalizare.
- (c) Instrumentele și echipamentele care nu sunt obligatorii conform prezentei subpărți, precum și alte echipamente care nu sunt obligatorii conform altor anexe aplicabile, dar se transportă la bord în timpul unui zbor, trebuie să respecte următoarele:
1. informațiile furnizate de aceste instrumente, echipamente sau accesorii nu se folosesc de către echipajul de zbor pentru a se conforma anexei I la Regulamentul (CE) nr. 216/2008; și
  2. instrumentele și echipamentele nu afectează navigabilitatea balonului, nici în cazul defectării sau al proastei funcționări.



- (d) Instrumentele și echipamentele trebuie să fie utilizabile rapid sau ușor accesibile din postul la care este așezat membrul echipajului de zbor care are nevoie să le utilizeze.
- (e) Toate echipamentele de urgență obligatorii trebuie să fie ușor accesibile pentru utilizare imediată.

#### **SPO.IDE.B.105 Echipamentul minim de zbor**

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

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

#### **SPO.IDE.B.110 Lumini de operare**

Baloanele operate pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu:

- (a) lumini anticoliziune;
- (b) un mijloc de asigurare a iluminării adecvate a tuturor instrumentelor și echipamentelor esențiale pentru operarea în siguranță a balonului;
- (c) o lanternă autonomă.

#### **SPO.IDE.B.115 Operațiuni în condiții VFR – instrumente de zbor și de navigație și echipamente asociate**

Baloanele operate în condiții VFR pe timp de zi trebuie să fie echipate cu următoarele:

- (a) un mijloc de afișare a direcției de derivă; și
- (b) un mijloc de măsurare și de afișare a:
  - 1. timpului, în ore, minute și secunde;
  - 2. vitezei verticale, dacă este necesar conform AFM; și
  - 3. altitudinii barometrice, dacă este necesar conform AFM, dacă este necesar conform cerințelor spațiului aerian sau atunci când altitudinea trebuie controlată în vederea utilizării oxigenului.

#### **SPO.IDE.B.120 Trusa de prim ajutor**

- (a) Baloanele 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.B.121 Oxigen suplimentar**

Baloanele operate la altitudini barometrice mai mari de 10 000 ft trebuie să fie echipate cu un aparat de stocare și de distribuție a oxigenului care să conțină oxigen pentru respirație suficient pentru a alimenta:

- (a) membrii echipajului, pentru orice perioadă mai mare de 30 de minute în care altitudinea barometrică se va situa între 10 000 ft și 13 000 ft; și

- (b) toți membrii echipajului și specialiștii în executarea anumitor sarcini, pentru orice perioadă în care altitudinea barometrică va fi mai mare de 13 000 ft.

#### **SPO.IDE.B.125 Stingătoare de incendiu manuale**

Baloanele cu aer cald trebuie să fie echipate cu cel puțin un stingător de incendiu manual dacă acest lucru este obligatoriu conform specificațiilor de certificare aplicabile.

#### **SPO.IDE.B.130 Zborul deasupra apei**

Pilotul comandant al unui balon operat deasupra apei trebuie să stabilească riscurile pentru supraviețuirea ocupanților balonului în cazul unei amerizări de urgență, pe baza cărora decide transportul:

- (a) unei veste de salvare pentru fiecare persoană aflată la bord, care trebuie purtată sau depozitată într-o poziție în care să fie ușor accesibilă din postul persoanei pentru al cărei uz este prevăzută;
- (b) unui emițător pentru localizare în caz de urgență (ELT) sau unei balize de localizare personale (PLB), transportat(ă) de un membru al echipajului sau de un specialist în executarea anumitor sarcini, capabil(ă) să transmită simultan pe frecvențele de 121,5 MHz și 406 MHz; și
- (c) unor echipamente pentru a produce semnalele de ajutor.

#### **SPO.IDE.B.135 Echipamente de supraviețuire**

Baloanele 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 adecvate zonei survolate.

#### **SPO.IDE.B.140 Diverse alte echipamente**

Baloanele trebuie să fie echipate cu mănuși de protecție pentru fiecare membru al echipajului.

- (a) Baloanele cu aer cald trebuie să fie echipate cu:

1. o sursă alternativă de aprindere;
2. un mijloc de măsurare și indicare a cantității de combustibil;
3. o pătură împotriva incendiilor sau o prelată ignifugă; și
4. un cablu de manevră de cel puțin 25 metri (m) lungime.

- (b) Baloanele cu gaz trebuie să fie echipate cu:

1. un cuțit; și
2. un cablu de manevră de cel puțin 20 m lungime, din fibre naturale sau dintr-un material bun conductor electric.

#### **SPO.IDE.B.145 Echipamentul de radiocomunicații**

- (a) În cazul în care este necesar pentru spațiul aerian în care se desfășoară zborul, baloanele trebuie să fie dotate cu un echipament de radiocomunicații capabil să realizeze comunicația bidirecțională cu stațiile aeronautice sau 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.

#### **SPO.IDE.B.150 Transponderul**

În cazul în care este necesar pentru spațiul aerian în care se desfășoară zborul, baloanele trebuie să fie echipate cu un transponder radar secundar de supraveghere (SSR) cu toate capacitățile necesare.

### SUBPARTEA E

#### **CERINȚE SPECIFICE**

##### SECȚIUNEA 1

#### ***Operațiuni de transport cu elicopterul al unei încărcături acroșate (HESLO)***

#### **SPO.SPEC.HESLO.100 Proceduri de operare standard**

Procedurile de operare standard pentru HESLO 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 HESLO;
- (f) procedurile pentru situații normale, anormale și de urgență.

#### **SPO.SPEC.HESLO.105 Echipamente specifice pentru HESLO**

Elicopterul trebuie să fie echipat cu cel puțin:

- (a) o oglindă de siguranță pentru încărcătură sau un mijloc alternativ de vizualizare a cârligului (cârligelor)/încărcăturii; și
- (b) un dispozitiv de măsurare a încărcăturii, cu excepția cazului în care există o altă metodă de determinare a greutateii încărcăturii.

#### **SPO.SPEC.HESLO.110 Transportul bunurilor periculoase**

Operatorul care transportă bunuri periculoase către/dinspre zone fără personal sau locuri îndepărtate trebuie să solicite autorității competente o derogare de la dispozițiile din instrucțiunile tehnice în cazul în care intenționează să nu respecte alte cerințe ale respectivelor instrucțiuni.

### SECȚIUNEA 2

#### ***Operațiuni de transport de persoane la exterior (HEC)***

#### **SPO.SPEC.HEC.100 Proceduri de operare standard**

Procedurile de operare standard pentru HEC 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 HEC;
- (f) procedurile pentru situații normale, anormale și de urgență.

#### **SPO.SPEC.HEC.105 Echipamente specifice pentru HEC**

(a) Elicopterul trebuie să fie echipat cu:

1. echipamente pentru operațiuni cu încărcături suspendate sau cârlig de suspendare a încărcăturii;
2. o oglindă de siguranță pentru încărcătură sau un mijloc alternativ de vizualizare a cârligului; și
3. un dispozitiv de măsurare a încărcăturii, cu excepția cazului în care există o altă metodă de determinare a greutății încărcăturii.

(b) Instalarea tuturor echipamentelor de ridicare și a cârligelor de suspendare a încărcăturii, precum și orice modificări ulterioare trebuie să fie acoperite de o certificare de navigabilitate adecvată pentru funcția prevăzută.

### 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.

#### **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.

**SPO.SPEC.PAR.120 Zborul deasupra apei**

Atunci când transportă mai mult de 6 persoane, pilotul comandant al unui balon exploatat deasupra apei trebuie să stabilească riscurile pentru supraviețuirea ocupanților balonului în cazul unei amerizări de urgență, pe baza cărora decide transportul unui emițător pentru localizare în caz de urgență (ELT) capabil să transmită simultan pe frecvențele de 121,5 MHz și 406 MHz.

**SPO.SPEC.PAR.125 Eliberarea de bunuri periculoase**

Fără a aduce atingere dispozițiilor de la SPO.GEN.155, parașutiștii pot ieși din aeronavă în scopul unor demonstrații de parașutism deasupra zonelor dens populate ale orașelor sau ale altor așezări ori deasupra unor adunări de persoane în aer liber în timp ce transportă dispozitive de producere a dărelor de fum, cu condiția ca acestea să fie fabricate în acest scop.

## 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;
- (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.”
-