

**REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2021/2237 AL COMISIEI****din 15 decembrie 2021****de modificare a Regulamentului (UE) nr. 965/2012 în ceea ce privește cerințele referitoare la operațiunile în toate condițiile meteorologice și la pregătirea și verificarea echipajelor de zbor**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018 privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 2111/2005, (CE) nr. 1008/2008, (UE) nr. 996/2010, (UE) nr. 376/2014 și a Directivelor 2014/30/UE și 2014/53/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 552/2004 și (CE) nr. 216/2008 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentului (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului <sup>(1)</sup>, în special articolul 23 alineatul (1), articolul 27 alineatul (1) și articolul 31,

întrucât:

- (1) Operatorii și personalul implicat în operarea aeronavelor, precum și autoritățile naționale competente trebuie să respecte cerințele esențiale relevante pentru operațiunile aeriene prevăzute în Regulamentul (UE) 2018/1139.
- (2) Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei <sup>(2)</sup> stabilește norme detaliate pentru operațiunile aeriene. Normele existente care reglementează operațiunile în toate condițiile meteorologice trebuie actualizate pentru a se asigura faptul că acestea reflectă progresele tehnologice recente în ceea ce privește noile sisteme de bord și cele mai bune practici din domeniul operațiunilor aeriene.
- (3) Pentru a se asigura un nivel ridicat de siguranță a aviației civile în Uniune, este necesar să se abordeze operațiunile în toate condițiile meteorologice din toate domeniile relevante ale aviației, inclusiv navigabilitatea inițială, operațiunile aeriene, acordarea de licențe pentru echipajele de zbor și aerodromurile, și să se țină seama de experiența în domeniul aviației de la nivel mondial și de progresele științifice și tehnice în ceea ce privește operațiunile aeriene. Prin urmare, noile norme trebuie să îmbunătățească armonizarea cu cerințele Administrației Federale a Aviației din Statele Unite și să includă în dreptul Uniunii, pe cât de mult posibil, cele mai recente modificări ale standardelor adoptate de Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI), și anume anexa 6 a OACI, partea I (ediția a 11-a), partea II (ediția a 10-a) și partea III (ediția a 9-a), referitoare la operațiunile în toate condițiile meteorologice și la terminologia aferentă apropierei instrumentale.
- (4) În plus, trebuie permise operațiuni sigure cu elicopterul în conformitate cu regulile de zbor instrumental (IFR), inclusiv utilizarea apropiierilor de și a plecărilor de la un punct în spațiu (PinS). Până în prezent, operațiunile cu elicoptere s-au desfășurat în principal în conformitate cu regulile de zbor la vedere, prin urmare normele de operare cu elicopterul au fost dezvoltate și mai mult. Cu toate acestea, în prezent sunt disponibile noi apropieri de și plecări de la un punct în spațiu (PinS) specifice elicopterelor, precum și rute la altitudine mică pentru elicoptere, care permit elicopterelor să zboare în condiții IFR. Prin urmare, normele de operare trebuie modificate în consecință.
- (5) Pentru a îmbunătăți siguranța într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor, trebuie stabilite noi cerințe de pregătire privind operațiunile specializate (SPO), operațiunile multipilot cu elicoptere, utilizarea pe scară mai largă a simulatoarelor, precum și o mai mare varietate de evenimente utilizate pentru pregătirea și verificarea în transportul aerian comercial cu elicoptere (CAT).
- (6) Noile norme trebuie să fie bazate pe performanță și pe riscuri, pentru a fi reziliente față de progresele tehnologice continue. Ele nu trebuie să depindă de tehnologie și să trebuie să poată ține seama de schimbările viitoare, evitând astfel dependența de anumite soluții tehnologice.

<sup>(1)</sup> JO L 212, 22.8.2018, 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).

- (7) Noile norme trebuie să permită creșteri ale eficienței pe baza progreselor tehnologice și a utilizării operaționale a noilor tehnologii avansate cum ar fi sistemele de vizualizare îmbunătățită în zbor (EFVS), precum și aplicarea unor noi proceduri operaționale avansate, care sprijină operațiunile în toate condițiile meteorologice. De asemenea, trebuie să se urmărească utilizarea unor instrumente inovatoare de pregătire în scopul pregătirii și al verificării echipajelor de zbor.
- (8) Noile norme privind operațiunile în toate condițiile meteorologice și pregătirea și verificarea echipajelor de zbor trebuie să contribuie la crearea unor condiții de concurență echitabile pentru toți actorii de pe piața internă a aviației din Uniune și să îmbunătățească competitivitatea industriei aviatice a Uniunii.
- (9) Minimele de operare pe aerodromuri trebuie aliniate cât mai mult posibil între operațiunile CAT, operațiunile necomerciale cu aeronave motorizate complexe (NCC) și operațiunile specializate. Cerințele privind operațiunile în toate condițiile meteorologice pentru operațiuni necomerciale cu alte aeronave decât cele motorizate complexe (NCO) trebuie de asemenea simplificate pentru a stimula utilizarea regulilor de zbor instrumental.
- (10) Pe baza experienței operaționale și având în vedere natura operațiunilor și riscurile mai scăzute implicate, unele simplificări ale cerințelor privind pregătirea și verificarea echipajelor de zbor, care erau disponibile anterior numai pentru CAT, trebuie extinse la operațiunile SPO și NCC. Evoluțiile operaționale au arătat că nivelul necesar de siguranță poate fi menținut cu cerințe mai puțin stricte și mai flexibile. În mod similar, operatorii de elicoptere mici trebuie să beneficieze de o anumită flexibilitate în ceea ce privește operațiunile cu diferite tipuri sau variante de aeronave. Tipurile de elicoptere monomotor mici simple care se comportă în mod similar în condiții normale și de urgență trebuie, de asemenea, să beneficieze de unele dintre simplificările disponibile în prezent în cadrul unei calificări de clasă pentru avioane.
- (11) Prin urmare, Regulamentul (UE) nr. 965/2012 trebuie modificat în consecință pentru a implementa cerințele esențiale pentru operațiunile aeriene din anexa V la Regulamentul (UE) 2018/1139.
- (12) Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației a pregătit un proiect de norme de punere în aplicare pe care l-a înaintat Comisiei, împreună cu avizul nr. 2/2021 <sup>(3)</sup>, în conformitate cu articolul 76 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2018/1139.
- (13) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul comitetului instituit în conformitate cu articolul 127 din Regulamentul (UE) 2018/1139,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

#### *Articolul 1*

### **Modificări aduse Regulamentului (UE) nr. 965/2012**

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

1. la articolul 5 alineatul (2), litera (a) punctul (iv) se înlocuiește cu următorul text:  
„(iv) operațiuni în condiții de vizibilitate redusă (LVO) sau operațiuni cu credite operaționale;”;
2. anexele I, II, III, IV, V, VI, VII și VIII se modifică în conformitate cu anexa la prezentul regulament.

#### *Articolul 2*

### **Intrare în vigoare și aplicare**

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

Se aplică de la 30 octombrie 2022.

<sup>(3)</sup> <https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions>

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

Adoptat la Bruxelles, 15 decembrie 2021.

*Pentru Comisie*  
*Președintele*  
Ursula VON DER LEYEN

---

## ANEXĂ

Anexele I, II, III, IV, V, VI, VII și VIII la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 se modifică după cum urmează:

1. Anexa I se modifică după cum urmează:

(a) se introduce următorul punct 6:

„6. «minime de operare pe aerodrom» înseamnă limitele de utilizare ale unui aerodrom pentru:

- (a) decolare, exprimate ca distanță vizuală în lungul pistei (RVR) și/sau vizibilitate și, dacă este necesar, plafon;
- (b) aterizare în operațiuni de apropiere instrumentală 2D, exprimate ca vizibilitate și/sau RVR, altitudine/înălțime minimă de coborâre (MDA/H) și, dacă este necesar, plafon;
- (c) aterizare în operațiuni de apropiere instrumentală 3D, exprimate ca vizibilitate și/sau RVR și altitudinea/înălțimea de luare a deciziei (DA/H), în funcție de tipul și/sau de categoria operațiunii”;

(b) punctul 11 se elimină;

(c) punctele 13-16 se elimină;

(d) se introduce următorul punct 18a:

„18a. «plafon» înseamnă înălțimea deasupra solului sau a apei a bazei celui mai de jos strat de nori sub 6 000 m (20 000 ft) care acoperă mai mult de jumătate din suprafața cerului”;

(e) punctul 20 se înlocuiește cu următorul text:

„20. «apropiere cu manevre la vedere» înseamnă faza de zbor la vedere a unei operațiuni de apropiere cu manevre la vedere”;

(f) se introduce următorul punct 20a:

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

(g) punctul 27 se înlocuiește cu următorul text:

„27. «apropiere finală prin coborâre continuă (CDFA)» înseamnă o tehnică, conformă cu procedurile de apropiere stabilizată, pentru operarea segmentului de apropiere finală (FAS) al unei proceduri de apropiere de neprecizie (NPA) instrumentală ca o coborâre continuă, fără palier, de la o altitudine/înălțime mai mare sau egală cu altitudinea/înălțimea punctului de apropiere finală:

- (a) în cazul operațiunilor de apropiere directă, la un punct situat la aproximativ 15 m (50 ft) deasupra pragului pistei de aterizare sau a punctului în care începe manevra de redresare; sau
- (b) în cazul operațiunilor de apropiere cu manevre la vedere, până când se atinge MDA/H sau altitudinea/înălțimea de manevră de zbor la vedere”;

(h) se introduce următorul punct 35a:

„35a. «altitudinea de luare a deciziei (DA) sau înălțimea de luare a deciziei (DH)» înseamnă o altitudine sau o înălțime specificată, în cadrul unei operațiuni de apropiere instrumentală 3D, la care trebuie inițiată o procedură de întrerupere a apropierii în cazul în care reperul vizual necesar pentru continuarea apropierii nu a fost stabilit”;

(i) punctul 46 se înlocuiește cu următorul text:

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

- (j) se introduc următoarele puncte 46a și 46b:
- „46a. «operațiune EFVS» înseamnă o operațiune în care condițiile de vizibilitate necesită utilizarea unui EFVS în locul vederii naturale pentru a efectua o apropiere sau o aterizare, pentru a identifica reperele vizuale necesare sau pentru a efectua o rulare la aterizare;
- 46b. «operațiune EFVS 200» înseamnă o operațiune cu un credit operațional în care condițiile de vizibilitate impun utilizarea unui EFVS cu până la 200 ft deasupra pragului FATO sau al pistei. De la punctul respectiv până la sol se utilizează viziunea naturală. RVR trebuie să fie mai mică de 550 m;”;
- (k) punctul 47 se înlocuiește cu următorul text:
- „47. «sistem de vizualizare îmbunătățită (EVS)» înseamnă un mijloc electronic care furnizează echipajului de zbor o imagine în timp real a topografiei reale a peisajului exterior (caracteristicile naturale sau antropice ale unui loc sau ale unei regiuni, în special într-un mod care să indice cota și pozițiile lor relative) prin utilizarea unor senzori de imagine;”;
- (l) se introduce următorul punct 48b:
- „48b. «segment de apropiere finală (FAS)» înseamnă acel segment al unei proceduri de apropiere instrumentală (IAP) în care se realizează alinierea și coborârea în vederea aterizării;”;
- (m) se introduce următorul punct 52a:
- „52a. «manevră *go-around*» înseamnă o trecere de la o operațiune de apropiere la o urcare stabilizată. Aceasta include manevrele efectuate la sau peste MDA/H sau DA/H sau sub DA/H (aterizări întrerupte);”;
- (n) punctul 55 se înlocuiește cu următorul text:
- „55. «sistem de aterizare cu ajutorul afișajului HUD (HUDLS)» înseamnă ansamblul sistemului aflat la bord care asigură ghidarea pilotului cu ajutorul unui afișaj HUD, permițându-i acestuia fie să controleze aeronava, fie să monitorizeze pilotul automat în timpul decolării (dacă este cazul), al apropierii și aterizării (și al rulării la aterizare, dacă este cazul) sau al manevrei *go-around*. Acesta include toți senzorii, computerele, sursele de alimentare, indicațiile și comenzile;”;
- (o) punctul 56 se elimină;
- (p) se introduc următoarele puncte 69d și 69e:
- „69d. «operațiune de apropiere instrumentală» înseamnă apropierea și aterizarea cu ajutorul instrumentelor de ghidare a navigației pe baza unei proceduri de apropiere instrumentală (IAP). Există două metode de executare a operațiunilor de apropiere instrumentală:
- (a) o operațiune de apropiere instrumentală bidimensională (2D), care utilizează numai ghidarea laterală a navigației; și
- (b) o operațiune de apropiere instrumentală tridimensională (3D), care utilizează atât ghidarea laterală, cât și cea verticală a navigației;
- 69e. «procedură de apropiere instrumentală (IAP)» înseamnă o serie de manevre predeterminate efectuate cu ajutorul instrumentelor de bord, cu o marjă specificată de protecție față de obstacole, începând de la reperul apropierii inițiale sau, acolo unde este aplicabil, de la începutul unei rute de sosire definite, până un punct de la care aterizarea poate fi finalizată și, în continuare, dacă nu se efectuează aterizarea, până la o poziție în care se aplică criteriile de trecere peste obstacole pentru zona de așteptare sau pentru zborul pe rută. IAP-urile sunt clasificate după cum urmează:
- (a) procedură de apropiere de neprecizie (NPA), care înseamnă o IAP concepută pentru operațiuni de apropiere instrumentală 2D de tip A;
- (b) procedură de apropiere cu ghidare verticală (APV) înseamnă o IAP de navigație bazată pe performanțe (PBN) concepută pentru operațiuni de apropiere instrumentală 3D de tip A;
- (c) procedură de apropiere de precizie (PA) înseamnă o IAP bazată pe sisteme de navigație, concepută pentru operațiuni de apropiere instrumentală 3D de tip A sau B;”;

- (q) se introduce următorul punct 72b:
- „72b. «verificare în zbor de linie» înseamnă o verificare efectuată de operator și susținută de pilot sau de membrul personalului tehnic pentru a-și demonstra competența în ceea ce privește efectuarea operațiunilor normale de zbor de linie descrise în manualul de operațiuni;”;
- (r) punctele 74 și 75 se înlocuiesc cu următorul text:
- „74. «operațiuni în condiții de vizibilitate redusă (LVO)» înseamnă operațiuni de apropiere sau de decolare pe o pistă cu o distanță vizuală în lungul pistei mai mică de 550 m sau cu o înălțime de luare a deciziei mai mică de 200 ft;
75. «decolare cu vizibilitate redusă (LVTO)» înseamnă o decolare cu o RVR mai mică de 550 m;”;
- (s) punctul 76 se elimină;
- (t) se introduce următorul punct 78c:
- „78c. «altitudine minimă de coborâre (MDA) sau înălțime minimă de coborâre (MDH)» înseamnă o altitudine sau o înălțime specificată în cadrul unei operațiuni de apropiere instrumentală 2D sau al unei operațiuni de apropiere cu manevre la vedere sub care coborârea nu trebuie efectuată fără reperul vizual necesar;”;
- (u) punctul 83 se elimină;
- (v) se introduce următorul punct 85a:
- „85a. «altitudine de trecere peste obstacole (OCA) sau înălțime de trecere peste obstacole (OCH)» înseamnă cea mai joasă altitudine sau cea mai joasă înălțime peste cota pragului relevant al pistei sau peste cota aerodromului, după caz, utilizată pentru a stabili conformitatea cu criteriile corespunzătoare de trecere peste obstacole;”;
- (w) se introduce următorul punct 91a:
- „91a. «credit operațional» înseamnă un credit pentru operațiuni cu o aeronavă avansată care permite minime de operare pe aerodrom mai scăzute decât cele stabilite în mod normal de operator pentru o aeronavă de bază, fundamentat pe performanța sistemelor aeronavei avansate care utilizează infrastructura externă disponibilă. Minimele de operare mai scăzute pot include o înălțime/altitudine de luare a deciziei sau o înălțime/altitudine minimă de coborâre mai mică, cerințe de vizibilitate reduse sau instalații la sol reduse ori o combinație a acestora;”;
- (x) punctul 92 se înlocuiește cu următorul text:
- „92. «verificare a competenței la operator» înseamnă o verificare efectuată de operator și susținută de pilot sau de membrul personalului tehnic pentru a-și demonstra competența în ceea ce privește efectuarea de proceduri normale, anormale și de urgență;”;
- (y) se introduc următoarele puncte 120c, 120d și 120e:
- „120c. «pregătire pentru obținerea competenței» înseamnă pregătirea destinată atingerii unor obiective de performanță finale, oferind o asigurare suficientă că persoana care a urmat pregătirea este capabilă să îndeplinească în mod consecvent sarcini specifice în condiții de siguranță și cu eficacitate;
- 120d. «operațiune de apropiere instrumentală de tip A» înseamnă o operațiune de apropiere instrumentală cu o MDH sau o DH la 250 ft sau mai mare;
- 120e. «operațiune de apropiere instrumentală de tip B» înseamnă o operațiune cu o DH de sub 250 ft. Operațiunile de apropiere instrumentală de tip B sunt clasificate după cum urmează:
- (a) Categoria I (CAT I): o DH de minimum 200 ft și fie cu o vizibilitate de cel puțin 800 m, fie cu o RVR de cel puțin 550 m;
- (b) Categoria II (CAT II): o DH de sub 200 ft, dar nu mai mică de 100 ft, și o RVR de cel puțin 300 m;
- (c) Categoria III (CAT III): o DH de sub 100 ft sau nicio DH și o RVR mai mică de 300 m sau nicio limitare privind RVR;”;

(z) se introduce următorul punct 124a:

„124a. «vizibilitate (VIS)» înseamnă vizibilitatea în scopuri aeronautice, care este valoarea cea mai mare dintre:

- (a) distanța cea mai mare la care un obiect negru de dimensiuni corespunzătoare, situat în apropierea solului, poate fi văzut și recunoscut atunci când este observat pe un fond luminos; și
- (b) distanța cea mai mare la care pot fi observate și identificate, pe un fond neiluminat, lumini de aproximativ 1 000 de candel;

(aa) punctele 125 și 126 se înlocuiesc cu următorul text:

„125. «operațiune de apropiere la vedere» înseamnă o operațiune de apropiere executată de un zbor IFR în care nu se realizează fie întreaga IAP, fie o parte din aceasta, iar operațiunea de apropiere se execută cu repere vizuale de la sol;

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

2. În anexa II, apendicele II se înlocuiește cu următorul text:

„Apendicele II

<b>SPECIFICAȚII PRIVIND OPERAȚIUNILE</b> (sub rezerva condițiilor aprobate din manualul de operațiuni)				
Datele de contact ale autorității emitente Telefon <sup>(1)</sup> : _____; Fax: _____; E-mail: _____				
AOC <sup>(2)</sup> : _____ Numele operatorului <sup>(3)</sup> : _____ Data <sup>(4)</sup> : _____ Semnătura: _____				
Nume comercial «DbA»				
Specificații privind operațiunile #:				
Modelul de aeronavă <sup>(5)</sup> : _____ Însemnele de înmatriculare <sup>(6)</sup> : _____				
Tipuri de operațiuni: Transport aerian comercial <input type="checkbox"/> Pasageri <input type="checkbox"/> Marfă <input type="checkbox"/> Altele <sup>(7)</sup> : _____				
Zona de operare <sup>(8)</sup> : _____				
Limitări speciale <sup>(9)</sup> : _____				
Aprobări specifice:	Da	Nu	Specificații <sup>(10)</sup>	Observații
Mărfuri periculoase:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operațiuni în condiții de vizibilitate redusă				
Decolare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	RVR <sup>(11)</sup> :... m	
Apropiere și aterizare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT <sup>(12)</sup> :... DA/H: ft, RVR:... m	
Credite operaționale	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT <sup>(13)</sup> :...DA/H: ft, RVR:... m	
RVSM <sup>(14)</sup> <input type="checkbox"/> N/A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
ETOPS <sup>(15)</sup> <input type="checkbox"/> N/A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Timp maxim de deviere <sup>(16)</sup> : minute	
Specificații de navigație complexe pentru operațiuni PBN <sup>(17)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<sup>(18)</sup>
Specificații privind performanțele minime de navigație	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operațiuni cu avioane monomotor cu turbină efectuate pe timp de noapte sau în condiții IMC (SET-IMC)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<sup>(19)</sup>	
Operațiuni cu elicopterul cu ajutorul sistemelor de redare a imaginii pe timp de noapte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operațiuni cu încărcături suspendate efectuate cu elicopterul	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operațiuni de servicii medicale de urgență efectuate cu elicopterul	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operațiuni deasupra mării efectuate cu elicopterul	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Pregătirea echipajului de cabină <sup>(20)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		



Eliberarea atestatului CC <sup>(21)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Utilizarea aplicațiilor EFB de tip B	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<sup>(22)</sup>	
Menținerea navigabilității	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<sup>(23)</sup>	
Altele <sup>(24)</sup>				

(<sup>1</sup>) Numărul de telefon al autorității competente, inclusiv codul de țară. A se include și adresa de e-mail, precum și numărul de fax, dacă este disponibil.

(<sup>2</sup>) Se introduce numărul certificatului de operator aerian (AOC) aferent.

(<sup>3</sup>) Introducerea denumirii înregistrate și a denumirii comerciale a operatorului, dacă sunt diferite. Introduceți «Dba» (pentru «care își desfășoară activitatea sub denumirea de») înainte de numele comercial.

(<sup>4</sup>) Data emiterii specificațiilor privind operațiunile (zz.ll.aaaa) și semnătura reprezentantului autorității competente.

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

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

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

(<sup>8</sup>) Lista zonei sau zonelor geografice în care este autorizată operarea (după coordonatele geografice sau rutele specifice, regiunea de informare a zborurilor sau frontierele naționale ori regionale).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(<sup>19</sup>) Se introduce combinația specifică de corp de aeronavă sau de motor.

(<sup>20</sup>) Aprobarea de a desfășura cursul de pregătire și examenele care trebuie susținute de solicitantul unui atestat de membru al echipajului de cabină, în conformitate cu anexa V (partea CC) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011.

(<sup>21</sup>) Aprobarea de a elibera atestate de membru al echipajului de cabină, în conformitate cu anexa V (partea CC) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011.

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

(<sup>23</sup>) Numele persoanei sau denumirea organizației responsabile cu asigurarea menținerii navigabilității aeronavei și o trimitere la regulamentul care impune activitatea respectivă, și anume subpartea G din anexa I (partea M) la Regulamentul (UE) nr. 1321/2014.

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

Formularul 139 al AESA Versiunea 7"

3. Anexa III se modifică după cum urmează:

(a) punctul ORO.FC.100 se modifică după cum urmează:

(i) se introduce următoarea literă (f):

„(f) Cerințe specifice pentru operațiunile cu elicoptere

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

1. să dețină un certificat de absolvire a unui curs de cooperare în echipaj multiplu (MCC) pe elicoptere în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 1178/2011, fie
2. să fi efectuat cel puțin 500 de ore timp de zbor ca pilot în operațiuni multipilot;”;

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

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

(b) punctul ORO.FC.105 se înlocuiește cu următorul text:

**„ORO.FC.105 Desemnarea ca pilot comandant/comandant**

(a) În conformitate cu punctul 8.6 din anexa V la Regulamentul (UE) nr. 2018/1139, un pilot din echipajul de zbor, calificat ca pilot comandant în conformitate cu anexa I (partea FCL) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011, este desemnat de operator ca pilot comandant sau, pentru operațiunile de transport aerian comercial, comandant.

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

1. Membrul echipajului de zbor are nivelul minim de experiență specificat în manualul de operațiuni.
2. Membrul echipajului de zbor cunoaște în mod adecvat ruta sau zona vizată de zbor și aerodromurile, inclusiv aerodromurile de rezervă, instalațiile și procedurile care urmează să fie utilizate.
3. În cazul operațiunilor cu echipaj multiplu, membrul echipajului de zbor a urmat un curs de comandă al unui operator dacă trece de la copilot la pilot comandant/comandant.

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

1. Valabilitatea cunoștințelor referitoare la aerodrom se menține efectuând cel puțin o dată operațiuni pe aerodromul respectiv în decursul unei perioade de 12 luni calendaristice.
2. Cunoștințele referitoare la rută sau la zonă se mențin prin operarea cel puțin o dată pe ruta sau în zona respectivă în decursul unei perioade de 36 de luni. În plus, este necesară o pregătire de reîmprospătare a cunoștințelor privind ruta sau zona în cazul în care nu operează pe o rută sau într-o zonă timp de 12 luni în decursul perioadei de 36 luni.

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

(c) punctul ORO.FC.125 se înlocuiește cu următorul text:

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

(a) Membrii echipajului de zbor urmează cursuri de pregătire pentru diferențe sau de familiarizare atunci când acest lucru este prevăzut în anexa I (partea FCL) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011.

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

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

(d) la punctul ORO.FC.130, litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

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

(e) punctul ORO.FC.140 se înlocuiește cu următorul text:

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

(a) Membrii echipajului de zbor care operează pe mai mult de un tip sau o variantă de aeronavă respectă cerințele prevăzute în prezenta subparte pentru fiecare tip sau variantă, cu excepția cazului în care, pentru tipurile sau variantele de aeronave relevante, sunt definite credite legate de cerințele privind pregătirea, verificarea și experiența recentă în partea obligatorie a datelor privind conformitatea operațională instituite în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 748/2012.

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

1. Grupul fie include numai elicoptere monomotor cu turbină operate în condiții VFR, fie include numai elicoptere monomotor cu cilindri operate în condiții VFR.
2. Pentru operațiunile CAT, se efectuează cel puțin două verificări ale competenței la operator per tip în cadrul unui ciclu de 3 ani.

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

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

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

(f) punctul ORO.FC.145 se modifică după cum urmează:

(i) literele (c) și (d) se înlocuiesc cu următorul text:

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

(d) FSTD utilizat pentru a îndeplini cerințele din prezenta subparte trebuie să fie calificat în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 și trebuie să reproducă, în măsura posibilului, aeronava folosită de operator. Diferențele dintre FSTD și aeronavă trebuie descrise și abordate printr-un instructaj sau un curs de pregătire, după caz.”;

(ii) se adaugă următoarele litere (f) și (g):

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

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

(g) punctul ORO.FC.146 se modifică după cum urmează:

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

„(b) În cazul pregătirii practice și al pregătirii sintetice pentru zbor, precum și al verificării și evaluării aferente, personalul care asigură pregătirea și desfășoară verificarea sau evaluarea trebuie să fie calificat în conformitate cu anexa I (partea FCL) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011. În plus, personalul care asigură pregătirea și care desfășoară verificarea cu privire la operațiuni specializate trebuie să fie calificat în mod corespunzător pentru operațiunea relevantă.”;

- (ii) litera (d) se înlocuiește cu următorul text:
- „(d) În pofida literei (b), evaluarea în zbor de linie a competenței se efectuează de către un comandant calificat în mod corespunzător, desemnat de operator, care a urmat un program de standardizare în ceea ce privește conceptele EBT și evaluarea competențelor (evaluatorul în zbor de linie).”;
- (iii) se adaugă următoarele litere (e), (f), (g) și (h):
- „(e) În pofida literei (b), pregătirea pentru aeronavă/FSTD și verificarea competenței la operator pot fi efectuate de un comandant calificat în mod corespunzător care deține un certificat de FI/TRI/SFI și este desemnat de operator pentru oricare dintre următoarele operațiuni:
1. Operațiuni CAT cu elicoptere care îndeplinesc criteriile definite la punctul ORO.FC.005 litera (b) punctul 2.
  2. Operațiuni CAT cu alte elicoptere decât cele motorizate complexe, pe timp de zi și pe rute pe care se navighează după repere vizuale terestre.
  3. Operațiuni CAT cu avioane din clasa de performanță B care nu îndeplinesc criteriile definite la punctul ORO.FC.005 litera (b) punctul 1.
- (f) În pofida literei (b), pregătirea pentru aeronavă/FSTD și demonstrarea competenței / verificarea competenței la operator pot fi efectuate de un pilot comandant / comandant calificat în mod corespunzător și desemnat de operator pentru oricare dintre următoarele operațiuni:
1. Operațiuni specializate.
  2. Operațiuni CAT cu avioane care îndeplinesc criteriile definite la punctul ORO.FC.005 litera (b) punctul 2.
- (g) În pofida literei (b), verificarea în zbor de linie poate fi efectuată de un comandant calificat în mod corespunzător și desemnat de operator.
- (h) Operatorul informează autoritatea competentă cu privire la persoanele desemnate în temeiul literelor (e)-(g).”;
- (h) la punctul ORO.FC.200, litera (d) se înlocuiește cu următorul text:
- „(d) Cerințe specifice pentru operațiunile cu elicoptere
- Pentru toate operațiunile cu elicoptere cu o MOPSC mai mare de 19 și pentru operațiunile în condiții IFR cu elicoptere cu o MOPSC mai mare de 9, echipajul de zbor minim este de doi piloți.”;
- (i) punctul ORO.FC.202 se modifică după cum urmează:
- (i) partea introductivă se înlocuiește cu următorul text:
- „Pentru a putea zbura în condiții IFR sau pe timp de noapte cu un echipaj de zbor minim format dintr-un singur pilot, trebuie respectate următoarele cerințe.”;
- (ii) litera (b) se înlocuiește cu următorul text:
- „(b) LĂSAT LIBER ÎN MOD INTENȚIONAT”;
- (j) punctul ORO.FC.220 se modifică după cum urmează:
- (i) litera (b) se înlocuiește cu următorul text:
- „(b) Odată început un curs de conversie la operator, membrul echipajului de zbor nu primește sarcini de pilotaj pe alt tip sau pe altă clasă de aeronavă până la finalizarea sau încetarea cursului. Membrii echipajului care își desfășoară activitatea doar pe avioane din clasa de performanță B pot fi repartizați pentru zboruri pe alte tipuri de avioane din clasa de performanță B pe durata cursurilor de conversie, în măsura în care acest lucru este necesar pentru menținerea operării. Membrii echipajului pot fi alocați pentru zboruri pe elicoptere monomotor în timpul unui curs de conversie la operator pe un elicopter monomotor, cu condiția ca pregătirea să nu fie afectată.”;
- (ii) se adaugă următoarea literă (f):
- „(f) Dacă există circumstanțe operaționale, precum solicitarea unui nou AOC sau adăugarea în flotă a unui nou tip sau a unei noi clase de aeronavă, care nu permit operatorului să respecte cerințele de la litera (d), operatorul poate crea un curs de conversie specific, care să fie utilizat temporar pentru un număr limitat de piloți.”;

(k) punctul ORO.FC.230 se înlocuiește cu următorul text:

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

- (a) Fiecare membru al echipajului de zbor trebuie să efectueze pregătirea și verificarea periodică relevante pentru tipul sau varianta respectivă și pentru echipamentele asociate ale aeronavei pe care operează.
- (b) *Verificarea competenței la operator*
1. Fiecare membru al echipajului de zbor este supus verificărilor competenței la operator ca parte a efectivului normal al echipajului de la bord.
  2. Dacă membrul echipajului de zbor va trebui să opereze în condiții IFR, verificarea competenței la operator se realizează fără repere vizuale externe, după caz.
  3. Perioada de valabilitate a unei verificări a competenței la operator este de șase luni calendaristice. Pentru operațiuni în condiții VFR pe timp de zi cu avioane din clasa de performanță B care sunt desfășurate în cursul unor sezoane ce nu depășesc opt luni consecutive, este suficientă o singură verificare a competenței la operator. Verificarea competenței se efectuează înainte de începerea operațiunilor CAT.
- (c) *Verificarea în zbor de linie*
- Fiecare membru al echipajului de zbor efectuează o verificare în zbor de linie pe aeronavă. Perioada de valabilitate a verificării în zbor de linie este de 12 luni calendaristice.
- (d) *Pregătirea referitoare la echipamentele de urgență și de siguranță și verificarea aferentă*
- Fiecare membru al echipajului de zbor efectuează pregătirea și verificarea periodică la fața locului și utilizează toate echipamentele de urgență și de siguranță de la bordul aeronavei. Perioada de valabilitate a unei pregătiri și verificări referitoare la echipamentele de urgență și de siguranță este de 12 luni calendaristice.
- (e) *Pregătirea CRM*
1. În toate etapele corespunzătoare ale pregătirii periodice sunt integrate elemente CRM.
  2. Fiecare membru al echipajului de zbor urmează o pregătire CRM modulară specifică. Toate subiectele principale ale pregătirii CRM sunt parcurse de-a lungul unor sesiuni de pregătire modulare distribuite cât se poate de uniform pe fiecare perioadă de trei ani.
- (f) Fiecare membru al echipajului de zbor urmează o pregătire la sol și o pregătire pentru zbor pe un FSTD sau pe o aeronavă ori o pregătire combinată pe un FSTD și o aeronavă cel puțin o dată la fiecare 12 luni calendaristice.”;
- (l) punctul ORO.FC.235 se înlocuiește cu următorul text:

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

- (a) Comandanții de avioane ale căror sarcini le impun să opereze în oricare dintre posturile de pilotaj și să îndeplinească sarcinile de copilot sau comandanții care trebuie să îndeplinească sarcini de pregătire sau de verificare trebuie să efectueze o pregătire și o verificare suplimentare pentru a se asigura faptul că sunt competenți în ceea ce privește desfășurarea procedurilor normale, anormale și de urgență relevante din oricare dintre cele două posturi de pilotaj. Această pregătire și verificare se specifică în manualul de operațiuni. Verificarea poate fi efectuată odată cu verificarea competenței la operator prevăzută la punctul ORO.FC.230 litera (b) sau în programul EBT prevăzut la punctul ORO.FC.231.
- (b) Pregătirea și verificarea suplimentare trebuie să includă cel puțin următoarele:
1. cedarea unui motor în timpul decolării;
  2. o apropiere și o manevră *go-around* cu un motor inoperant; și
  3. o aterizare cu un motor inoperant.

- (c) Perioada de valabilitate este de 12 luni calendaristice. Pentru operatorii cu un program EBT aprobat, valabilitatea este determinată de temele de evaluare și de pregătire în conformitate cu punctul ORO.FC.232.
  - (d) La operarea în postul de pilotaj al copilotului, verificările prevăzute la punctul ORO.FC.230 sau evaluarea și pregătirea prevăzute la punctul ORO.FC.231 pentru operarea în postul de pilotaj al comandantului trebuie, de asemenea, să fie valabile și actuale.
  - (e) Pilotul care înlocuiește comandantul trebuie să fi demonstrat, în paralel cu verificările competenței la operator prevăzute la punctul ORO.FC.230 litera (b) sau cu evaluarea și pregătirea prevăzute la punctul ORO.FC.231, efectuarea practică de exerciții și de proceduri care, în mod normal, nu ar intra în responsabilitatea sa. În cazurile în care nu sunt diferențe semnificative între postul de pilotaj din dreapta și cel din stânga, se poate face practică pe oricare dintre posturile de pilotaj.
  - (f) Pilotul, altul decât comandantul, care ocupă postul de pilotaj al comandantului trebuie să demonstreze, în paralel cu verificările competenței la operator prevăzute la punctul ORO.FC.230 litera (b) sau cu evaluarea și pregătirea prevăzute la punctul ORO.FC.231, efectuarea practică de exerciții și de proceduri ce intră în responsabilitatea comandantului care acționează în calitate de pilot care monitorizează progresul zborului. În cazurile în care nu sunt diferențe semnificative între postul de pilotaj din dreapta și cel din stânga, se poate face practică pe oricare dintre posturile de pilotaj.”;
- (m) se introduce următorul punct ORO.FC.236:

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

- (a) Piloții de elicoptere ale căror sarcini le impun să opereze în oricare dintre posturile de pilotaj trebuie să efectueze o pregătire și o verificare suplimentare pentru a se asigura faptul că sunt competenți în ceea ce privește desfășurarea procedurilor normale, anormale și de urgență relevante din oricare dintre cele două posturi de pilotaj. Perioada de valabilitate a acestei calificări este de 12 luni calendaristice.
  - (b) Se consideră că FI sau TRI actuale pe tipul relevant îndeplinesc cerința de la litera (a) dacă au desfășurat o activitate de FI sau TRI în ultimele șase luni pe tipul respectiv și pe elicopter.”;
- (n) punctul ORO.FC.240 se modifică după cum urmează:
- (i) litera (b) se înlocuiește cu următorul text:  
„(b) LĂSAT LIBER ÎN MOD INTENȚIONAT”;
  - (ii) litera (c) se înlocuiește cu următorul text:  
„(c) Litera (a) nu se aplică operațiunilor cu avioane din clasa de performanță B dacă acestea se limitează la clasele de avioane cu motoare cu piston cu un singur pilot în condiții VFR pe timp de zi.”;
- (o) punctul ORO.FC.A.245 se modifică după cum urmează:
- (i) litera (a) se înlocuiește cu următorul text:  
„(a) Operatorul de avioane cu o experiență corespunzătoare poate înlocui una sau mai multe dintre următoarele cerințe de pregătire și de verificare aplicabile echipajului de zbor cu un program alternativ de pregătire și de verificare (ATQP) aprobat de autoritatea competentă:
    1. cerințele stabilite la punctul SPA.LVO.120 privind pregătirea și calificările echipajului de zbor;
    2. cerințele stabilite la punctul ORO.FC.220 privind pregătirea de conversie și verificarea aferentă;
    3. cerințele stabilite la punctul ORO.FC.125 privind pregătirea pentru diferențe și pregătirea de familiarizare și privind echipamentele și procedurile;
    4. cerințele stabilite la punctul ORO.FC.205 privind cursul de comandă.
    5. cerințele stabilite la punctul ORO.FC.230 privind pregătirea și verificarea periodică; și
    6. cerințele stabilite la punctul ORO.FC.240 privind operarea pe mai multe tipuri sau variante.”;
  - (ii) literele (d) și (e) se înlocuiesc cu următorul text:  
„(d) În plus față de verificările impuse de punctul ORO.FC.230 și de punctul FCL.060 din anexa I (partea FCL) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011, fiecare membru al echipajului de zbor trebuie să se supună unei evaluări orientate pe zborul de linie (LOE), efectuate pe un FSTD. Perioada de valabilitate a unei evaluări LOE este de 12 luni calendaristice. LOE este finalizată atunci când sunt îndeplinite ambele condiții de mai jos:
    1. programa LOE este finalizată; și

2. membrul echipajului de zbor a demonstrat un nivel acceptabil de performanță.
- (e) După doi ani de operare pe baza unui ATQP aprobat, operatorul poate extinde, cu aprobarea autorității competente, perioadele de valabilitate ale verificărilor menționate la punctul ORO.FC.230 după cum urmează:
1. Verificarea competenței la operator, la 12 luni calendaristice.
  2. Verificarea în zbor de linie, la 24 de luni calendaristice.
  3. Verificarea referitoare la echipamentele de urgență și de siguranță, la 24 de luni calendaristice.”;
- (iii) se adaugă următoarele litere (f) și (g):
- „(f) Fiecare membru al echipajului de zbor urmează o pregătire CRM modulară specifică. Toate subiectele principale ale pregătirii CRM sunt parcurse de-a lungul unor sesiuni de pregătire modulare distribuite cât se poate de uniform pe fiecare perioadă de trei ani.
- (g) Programul ATQP include 48 de ore pe un FSTD pentru fiecare membru al echipajului de zbor, distribuite uniform de-a lungul unui program de 3 ani. Operatorul poate reduce numărul de ore FSTD, dar nu la mai puțin de 36 de ore, cu condiția să demonstreze că nivelul de siguranță atins este echivalent cu cel al programului pe care îl poate înlocui ATQP în conformitate cu litera (a).”;
- (p) la punctul ORO.FC.H.250, litera (a) punctul 1 se înlocuiește cu următorul text:
- „(a) Titularii unei CPL(H) (elicoptere) acționează drept comandanți în operațiuni CAT pe un elicopter cu un singur pilot numai dacă:
1. atunci când operează în condiții IFR, ei au minimum 700 de ore de timp total de zbor pe elicoptere, dintre care 300 de ore în funcția de pilot comandant. Timpul total de zbor pe elicoptere trebuie să includă 100 de ore în condiții IFR. Până la 50 ore de timp instrumental efectuate în cadrul unei calificări FFS(H) de nivel B sau FTD de nivel 3 sau la un nivel superior de calificare pentru pregătirea instrumentală pot fi creditate pentru atingerea acestor 100 de ore. Cele 300 de ore în funcția de pilot comandant pot fi înlocuite cu ore de zbor în funcția de copilot într-un sistem de echipaj multipilot stabilit, prevăzut în manualul de operațiuni, echivalându-se două ore de timp de zbor în calitate de copilot cu o oră de timp de zbor ca pilot comandant;”;
- (q) înainte de punctul ORO.FC.330 se adaugă următoarele puncte ORO.FC.320 și ORO.FC.325:

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

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

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

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

- (r) punctul ORO.FC.330 se înlocuiește cu următorul text:

#### **„ORO.FC.330 Pregătirea și verificarea periodică – verificarea competenței la operator**

- (a) Fiecare membru al echipajului de zbor efectuează o pregătire și verificări ale competenței la operator periodice. În cazul operațiunilor specializate, pregătirea și verificarea periodică acoperă aspectele relevante asociate cu sarcinile specializate descrise în manualul de operațiuni.
- (b) Se acordă atenția necesară în cazul în care operațiunile se desfășoară în condiții IFR sau pe timp de noapte.
- (c) Perioada de valabilitate a verificării competenței la operator este de 12 luni calendaristice.”;

(s) apendicele I se înlocuiește cu următorul text:

„Apendicele I

<b>DECLARAȚIE</b>					
<b>în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei privind operațiunile aeriene</b>					
<b>Operator</b>					
Numele:					
Locul în care operatorul își are sediul principal de activitate sau, dacă operatorul nu are un sediu principal de activitate, locul în care operatorul este stabilit sau își are reședința și locul din care sunt coordonate operațiunile:					
Numele și datele de contact ale managerului responsabil:					
<b>Operarea aeronavelor</b>					
Data de începere a operării și data intrării în vigoare a schimbării:					
Informații privind aeronava, operarea și întreprinderea de management al menținerii navigabilității <sup>(1)</sup> :					
Tipul (tipurile) de aeronavă, însemnele de înmatriculare și baza principală:					
Numărul de serie al aeronavei <sup>(2)</sup>	Tipul de aeronavă	Însemnele de înmatriculare ale aeronavei <sup>(3)</sup>	Baza principală	Tipul (tipurile) de operațiuni <sup>(4)</sup>	Întreprinderea responsabilă cu managementul menținerii navigabilității <sup>(5)</sup>
Operatorul trebuie să obțină o aprobare prealabilă <sup>(6)</sup> sau o aprobare specifică <sup>(7)</sup> pentru anumite operațiuni înainte de a efectua operațiunile respective.					
După caz, detalii privind aprobările deținute. A se anexa lista aprobărilor specifice. A se include: — aprobările specifice acordate de o țară terță, dacă este cazul; — denumirea operațiunilor efectuate cu credite operaționale (de exemplu EFVS 200, SA CAT I etc.).					
După caz, detaliile autorizațiilor pentru operațiuni specializate deținute (atașați autorizația sau autorizațiile, dacă este cazul).					
După caz, lista mijloacelor de conformare alternative (AltMoC) cu trimitere la AMC-urile pe care le înlocuiesc (atașați AltMoC).					
<b>Declarații</b>					
<input type="checkbox"/> Operatorul respectă și continuă să respecte cerințele esențiale prevăzute în anexa V la Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului și cerințele din Regulamentul (UE) nr. 965/2012.					
<input type="checkbox"/> Documentația privind sistemul de management, inclusiv manualul de operațiuni, respectă cerințele din anexa III (partea ORO), din anexa V (partea SPA), din anexa VI (partea NCC) sau din anexa VIII (partea SPO) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei, iar toate zborurile se desfășoară în conformitate cu dispozițiile din manualul de operațiuni, astfel cum se prevede la punctul ORO.GEN.110 litera (b) din partea ORO.					
<input type="checkbox"/> Toate aeronavele operate trebuie să dețină: <ul style="list-style-type: none"> <li>— un certificat de navigabilitate valabil în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 748/2012 al Comisiei sau, în cazul aeronavelor înmatriculate într-o țară terță, în conformitate cu anexa 8 a OACI; și</li> <li>— atunci când sunt utilizate pentru activități SPO, un contract de închiriere valabil conform punctului ORO.SPO.100.</li> </ul>					



<input type="checkbox"/>	Toți membrii echipajului de zbor trebuie să dețină o licență în conformitate cu anexa I la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei, astfel cum se prevede la punctul ORO.FC.100 litera (c) din partea ORO, iar membrii echipajului de cabină, dacă este cazul, sunt pregătiți în conformitate cu subpartea CC din partea ORO.
<input type="checkbox"/>	(Dacă este cazul) Operatorul pune în aplicare și demonstrează conformitatea cu un standard recunoscut în domeniu. Referința standardului: Organismul de certificare: Data ultimului audit privind conformitatea:
<input type="checkbox"/>	Operatorul notifică autorității competente orice modificare a circumstanțelor care îi afectează conformitatea cu cerințele esențiale stabilite în anexa V la Regulamentul (UE) 2018/1139 și cu cerințele din Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei, astfel cum a fost declarată autorității competente prin prezenta declarație, precum și orice modificări ale informațiilor și ale listelor AltMoC incluse în prezenta declarație și atașate la aceasta, după cum se prevede la punctul ORO.GEN.120 litera (a) din partea ORO.
<input type="checkbox"/>	Operatorul confirmă că informațiile furnizate în prezenta declarație sunt corecte.
Data, numele și semnătura managerului responsabil”	
( <sup>1</sup> )	Dacă în declarație nu există suficient spațiu pentru a include informațiile obligatorii, respectivele informații se includ într-o anexă separată. Anexa trebuie să fie datată și semnată.
( <sup>2</sup> )	Număr de serie dat de constructor.
( <sup>3</sup> )	Dacă aeronava este înmatriculată și pe lângă un titular de AOC, indicați numărul AOC-ului titularului de AOC.
( <sup>4</sup> )	«Tipul (tipurile) de operațiuni» se referă la tipurile de operațiuni efectuate cu această aeronavă, de exemplu operațiuni necomerciale sau operațiuni specializate, cum ar fi zboruri de fotografiere aeriană, zboruri de publicitate aeriană, zboruri pentru transmiterea știrilor, zboruri pentru televiziune și film, operațiuni cu parașuta, skydiving, zboruri de verificare a întreținerii.
( <sup>5</sup> )	Informațiile privind întreprinderea responsabilă cu managementul menținerii navigabilității trebuie să includă numele întreprinderii, adresa acesteia și referința aprobării.
( <sup>6</sup> )	(a) operațiuni cu orice instrument, echipament, element sau funcție defect(ă), în conformitate cu o listă a echipamentului minim (MEL) [punctele ORO.MLR.105 literele (b), (f) și (j), NCC.IDE.A.105, NCC.IDE.H.105, SPO.IDE.A.105 și SPO.IDE.H.105];
	(b) operațiuni care necesită autorizare sau aprobare prealabilă, inclusiv toate operațiunile următoare: — pentru operațiuni specializate, închirierea cu echipaj și închirierea fără echipaj a aeronavelor înmatriculate într-o țară terță [punctul ORO.SPO.100 litera (c)]; — operațiuni comerciale specializate cu risc ridicat (punctul ORO.SPO.110); — operațiuni necomerciale cu aeronave cu o MOPSC mai mare de 19, care sunt efectuate fără prezența la bord a unui membru al echipajului de cabină în exercițiul funcției [punctul ORO.CC.100 litera (d)]; — utilizarea unor minime de operare IFR mai scăzute decât cele publicate de statul respectiv (punctele NCC.OP.110 și SPO.OP.110); — realimentarea cu motorul (motoarele) și/sau cu rotoarele în funcțiune (punctul NCC.OP.157); — operațiuni specializate (SPO) fără oxigen la o altitudine de peste 10 000 ft (punctul SPO.OP.195).
( <sup>7</sup> )	Operațiuni în conformitate cu anexa V (partea SPA) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012, inclusiv subpărțile B «Operațiuni de navigație bazată pe performanțe (PBN)», C «Operațiuni cu specificații de performanțe de navigație minime (MNPS)», D «Operațiuni în spațiul aerian cu eșalonare verticală minimă (RVSM)», E «Operațiuni în condiții de vizibilitate redusă (LVO) și operațiuni cu credite operaționale», G «Transportul bunurilor periculoase», K «Operațiuni deasupra mării cu elicoptere» și N «Apropieri de și plecări de la un punct în spațiu cu elicoptere, în condițiile unor minime VFR reduse».

4. Anexa IV se modifică după cum urmează:

(a) punctul CAT.GEN.MPA.100 se înlocuiește cu următorul text:

**„CAT.GEN.MPA.100 Responsabilitățile echipajului**

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

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

(b) Membrul echipajului trebuie:

1. să raporteze comandantului orice pană, cedare, funcționare necorespunzătoare sau defectare care, în opinia sa, ar putea afecta starea de navigabilitate sau operarea în siguranță a aeronavei, inclusiv a sistemelor de urgență, dacă nu au fost raportate deja de un alt membru al echipajului;
2. să raporteze comandantului orice incident care a pus sau ar fi putut pune în pericol siguranța operării, dacă nu a fost raportat deja de un alt membru al echipajului;
3. să respecte cerințele relevante ale sistemelor de raportare a evenimentelor stabilite de operator;
4. să respecte toate limitările timpului de zbor și de serviciu (FTL) și cerințele de odihnă aplicabile activităților sale;
5. dacă îndeplinește sarcini pentru mai mult de un operator:
  - (i) să își mențină la zi evidențele individuale privind timpul de zbor și de serviciu și perioadele de odihnă, astfel cum se menționează în cerințele FTL aplicabile;
  - (ii) să pună la dispoziția fiecărui operator datele necesare pentru programarea activităților în conformitate cu cerințele FTL aplicabile; și
  - (iii) să pună la dispoziția fiecărui operator datele necesare privind operațiunile pe mai mult de un tip sau o variantă.

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

1. atunci când se află sub influența unor substanțe psihoactive sau când este inapt din cauza unei vătămări corporale, a oboselii, a acțiunii unor medicamente, a unei boli sau în alte asemenea cazuri;
2. dacă nu a trecut o perioadă de timp rezonabilă de la scufundarea la mare adâncime sau în urma unei donări de sânge;
3. dacă nu sunt îndeplinite cerințele medicale aplicabile;
4. dacă are dubii în ceea ce privește capacitatea de a-și îndeplini sarcinile atribuite; sau
5. dacă știe sau suspectează că suferă de oboseală, astfel cum se menționează la punctul 7.5 din anexa V la Regulamentul (UE) nr. 2018/1139, sau dacă se simte inapt(ă) din alte motive, într-o așa măsură încât zborul poate fi pus în pericol.”;

(b) se introduce următorul punct CAT.OP.MPA.101:

**„CAT.OP.MPA.101 Verificarea și calarea altimetrelor**

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

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

(c) punctul CAT.OP.MPA.107 se înlocuiește cu următorul text:

**„CAT.OP.MPA.107 Aerodrom adecvat**

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

(d) punctul CAT.OP.MPA.110 se înlocuiește cu următorul text:

**„CAT.OP.MPA.110 Minime de operare pe aerodrom**

- (a) Operatorul stabilește minimele de operare pe aerodrom pentru fiecare aerodrom de plecare, de destinație sau de rezervă care este planificat a fi utilizat, pentru a asigura separarea aeronavei de teren și de obstacole și pentru a reduce riscul pierderii reperelor vizuale în timpul segmentului de zbor la vedere al operațiunilor de apropiere instrumentală.
- (b) Metoda utilizată pentru stabilirea minimelor de operare pe aerodrom trebuie să țină seama de toate elementele următoare:
1. tipul, performanța și caracteristicile de maniabilitate ale aeronavei;
  2. echipamentele disponibile pe aeronavă pentru navigație, pentru găsirea reperelor vizuale și/sau pentru controlul traiectoriei de zbor în timpul decolării, al apropierii, al aterizării, precum și al apropierii ratate;
  3. toate condițiile sau limitările menționate în manualul de zbor al aeronavei (AFM);
  4. experiența operațională relevantă a operatorului;
  5. dimensiunile și caracteristicile pistelor/zonelor de apropiere finală și de aterizare (FATO) care pot fi selectate în vederea utilizării;
  6. adecvarea și performanța infrastructurii și mijloacelor vizuale și nevizuale disponibile;
  7. altitudinea/înălțimea de trecere peste obstacole (OCA/H) pentru procedurile de apropiere instrumentală (IAP);
  8. obstacolele din zonele de urcare și marjele de trecere liberă necesare;
  9. componența, competența și experiența echipajului de zbor;
  10. IAP;
  11. caracteristicile aerodromului și serviciile de navigație aeriană (ANS) disponibile;
  12. toate minimele care este posibil să fie promulgate de statul aerodromului;
  13. condițiile prevăzute în specificațiile privind operațiunile, inclusiv orice aprobări specifice pentru operațiuni în condiții de vizibilitate redusă (LVO) sau pentru operațiuni cu credite operaționale;
  14. orice caracteristici nestandardizate ale aerodromului, ale IAP sau ale mediului înconjurător.
- (c) Operatorul specifică o metodă de determinare a minimelor de operare pe aerodrom în manualul de operațiuni.
- (d) Metoda utilizată de operator pentru stabilirea minimelor de operare pe aerodrom și orice modificare a metodei respective trebuie aprobate de autoritatea competentă.”;
- (e) punctul CAT.OP.MPA.115 se înlocuiește cu următorul text:

**„CAT.OP.MPA.115 Tehnica de apropiere – avioane**

- (a) Toate operațiunile de apropiere se efectuează ca operațiuni de apropiere stabilizate, cu excepția cazului în care autoritatea competentă aprobă o procedură diferită pentru o apropiere anume spre o pistă anume.
- (b) Tehnica apropierii finale prin coborâre continuă (CDFA) se utilizează pentru operațiunile de apropiere care folosesc proceduri de apropiere de neprecizie (NPA), cu excepția pistelor anume pentru care autoritatea competentă a aprobat o altă tehnică de zbor.”;
- (f) punctele CAT.OP.MPA.245 și CAT.OP.MPA.246 se înlocuiesc cu următorul text:

**„CAT.OP.MPA.245 Condiții meteorologice – toate aeronavele**

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

numai atunci când sunt disponibile informații care indică faptul că, la momentul sosirii, condițiile meteorologice prevăzute la aerodromul (aerodromurile) de destinație și/sau de rezervă necesar(e) sunt conforme cu minimele pentru planificarea zborului sau superioare acestora.

- (b) În cazul zborurilor IFR, comandantul continuă zborul către aerodromul de destinație planificat numai atunci când cele mai recente informații disponibile indică faptul că, la ora estimată de sosire, condițiile meteorologice la aerodromul de destinație sau la cel puțin un aerodrom de rezervă la destinație sunt egale cu minimele de operare aplicabile pe aerodrom sau superioare acestora.
- (c) În cazul zborurilor VFR, comandantul nu inițiază zborul decât dacă rapoartele și/sau prognozele meteorologice corespunzătoare indică faptul că, de-a lungul acelei părți a rutei pe care urmează să se zboare în condiții VFR, condițiile meteorologice vor fi, la momentul corespunzător, egale cu limitele VFR sau superioare acestora.

#### **CAT.OP.MPA.246 Condiții meteorologice – avioane**

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

- (a) punctul de decizie, atunci când se folosește procedura pentru rezerva operațională de combustibil/energie redusă (RCF) sau
  - (b) punctul de ne-întoarcere, atunci când se folosește procedura aerodromului izolat;
- numai atunci când sunt disponibile informații care indică faptul că, la momentul sosirii, condițiile meteorologice prevăzute la aerodromul (aerodromurile) de destinație și/sau de rezervă necesar(e) sunt conforme cu minimele de operare aplicabile pe aerodrom sau superioare acestora.”;
- (g) la punctul CAT.OP.MPA.247, litera (a) se înlocuiește cu următorul text:
    - „(a) În cazul zborurilor cu elicopterul în condiții VFR deasupra întinderilor de apă fără a vedea țărmul, comandantul nu trebuie să inițieze decolarea decât dacă rapoartele și/sau prognozele meteorologice corespunzătoare indică faptul că plafonul va fi situat la mai mult de 600 ft pe timp de zi sau 1 200 ft pe timp de noapte.”;
  - (h) punctul CAT.OP.MPA.265 se înlocuiește cu următorul text:

#### **„CAT.OP.MPA.265 Condiții de decolare**

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

- (a) condițiile meteorologice la aerodrom sau la locul de operare și starea pistei/FATO care urmează a fi utilizată nu vor împiedica decolarea și plecarea în condiții de siguranță și
- (b) minimele de operare pe aerodromul selectat sunt conforme cu toate elementele următoare:
  1. echipamentele operaționale de la sol;
  2. sistemele operaționale ale aeronavei;
  3. performanța aeronavei;
  4. calificările echipajului de zbor.”;
- (i) punctul CAT.OP.MPA.300 se înlocuiește cu următorul text:

#### **CAT.OP.MPA.300 „Condiții de apropiere și de aterizare**

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

- (a) condițiile meteorologice la aerodrom sau la locul de operare și starea pistei/FATO care urmează a fi utilizată nu vor împiedica efectuarea în condiții de siguranță a unei apropieri, aterizări sau manevre *go-around* în condiții de siguranță, având în vedere informațiile privind performanța cuprinse în manualul de operațiuni; și
- (b) minimele de operare pe aerodromul selectat sunt conforme cu toate elementele următoare:
  1. echipamentele operaționale de la sol;
  2. sistemele operaționale ale aeronavei;
  3. performanța aeronavei;
  4. calificările echipajului de zbor.”;

- (j) punctul CAT.OP.MPA.305 se înlocuiește cu următorul text:

**„CAT.OP.MPA.305 Inițierea și continuarea apropierii**

- (a) În cazul avioanelor, dacă vizibilitatea raportată (VIS) sau RVR de control aferentă pistei care urmează să fie utilizată pentru aterizare este mai mică decât minima aplicabilă, o operațiune de apropiere instrumentală nu trebuie continuată:
1. dincolo de un punct în care avionul este cu 1 000 ft deasupra cotei aerodromului sau
  2. în segmentul de apropiere finală (FAS), dacă DH sau MDH este mai mare de 1 000 ft.
- (b) În cazul elicopterelor, dacă RVR raportată este mai mică de 550 m și RVR de control aferentă pistei care urmează să fie utilizată pentru aterizare este mai mică decât minima aplicabilă, o operațiune de apropiere instrumentală nu trebuie continuată:
1. dincolo de un punct în care elicopterul este cu 1 000 ft deasupra cotei aerodromului sau
  2. în FAS, dacă DH sau MDH este mai mare de 1 000 ft.
- (c) Dacă reperul vizual necesar nu este stabilit, se execută o apropiere întreruptă la DA/H sau MDA/H sau înainte de aceasta.
- (d) Dacă reperul vizual necesar nu este menținut după DA/H sau MDA/H, se execută imediat o manevră *go-around*.
- (e) În pofida literei (a), în cazul în care nu se raportează nicio RVR, iar VIS raportată este mai mică decât minima aplicabilă, dar vizibilitatea meteorologică convertită (CMV) este mai mare sau egală cu minima aplicabilă, apropierea instrumentală poate fi continuată până la DA/H sau MDA/H.”;
- (k) punctul CAT.OP.MPA.310 se înlocuiește cu următorul text:

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

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

- (l) se introduce următorul punct CAT.OP.MPA.312:

**„CAT.OP.MPA.312  
Operațiuni EFVS 200**

- (a) Un operator care intenționează să efectueze operațiuni EFVS 200 se asigură că:
1. aeronava este certificată pentru operațiunile avute în vedere;
  2. se folosesc numai piste, FATO și proceduri de apropiere instrumentală (IAP) adecvate pentru operațiuni EFVS;
  3. membrii echipajului de zbor au competența de a efectua operațiunea avută în vedere și este stabilit un program de pregătire și de verificare a membrilor echipajului de zbor și a personalul relevant implicat în pregătirea zborului;
  4. sunt stabilite proceduri de operare;
  5. toate informațiile relevante sunt documentate în lista echipamentului minim (MEL);
  6. toate informațiile relevante sunt documentate în programul de întreținere;
  7. sunt realizate evaluări ale siguranței și se stabilesc indicatori de performanță pentru a monitoriza nivelul de siguranță al operațiunii și
  8. minimele de operare pe aerodrom țin cont de capacitatea sistemului utilizat.
- (b) Operatorul nu efectuează operațiuni EFVS 200 atunci când efectuează LVO.
- (c) În pofida literei (a) punctul 1, operatorul poate utiliza EVS-uri care îndeplinesc criteriile minime pentru a efectua operațiuni EFVS 200, cu condiția ca acest lucru să fie aprobat de autoritatea competentă.”
5. Anexa V se modifică după cum urmează:
- (a) titlul subpărții E se înlocuiește cu următorul text: „Operațiuni în condiții de vizibilitate redusă (LVO) și operațiuni cu credite operaționale”;

- (b) punctul SPA.LVO.100 se înlocuiește cu următorul text:

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

Operatorul efectuează următoarele operațiuni numai dacă sunt aprobate de autoritatea competentă:

- (a) operațiuni la decolare în condiții de vizibilitate cu o RVR de sub 400 m;
  - (b) operațiuni de apropiere instrumentală în condiții de vizibilitate redusă; și
  - (c) operațiuni cu credite operaționale, cu excepția operațiunilor EFVS 200, care nu fac obiectul unei aprobări specifice.”;
- (c) punctul SPA.LVO.105 se înlocuiește cu următorul text:

**„SPA.LVO.105 Criterii pentru aprobarea specifică**

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

- (a) în cazul operațiunilor de apropiere în condiții de vizibilitate redusă, al operațiunilor LVTO cu o RVR mai mică de 125 m și al operațiunilor cu credite operaționale, aeronava a fost certificată pentru operațiunile avute în vedere;
  - (b) membrii echipajului de zbor au competența de a efectua operațiunea avută în vedere și a fost stabilit un program de pregătire și de verificare a membrilor echipajului de zbor și a personalul relevant implicat în pregătirea zborului, în conformitate cu punctul SPA.LVO.120;
  - (c) au fost stabilite proceduri operaționale pentru operațiunile avute în vedere;
  - (d) au fost efectuate toate modificările relevante ale listei echipamentului minim (MEL);
  - (e) au fost efectuate toate modificările relevante ale programului de întreținere;
  - (f) au fost stabilite proceduri pentru a se asigura faptul că aerodromurile, inclusiv procedurile de zbor instrumental, sunt adecvate pentru operațiunile avute în vedere, în conformitate cu punctul SPA.LVO.110; și
  - (g) pentru operațiunile avute în vedere, s-a realizat o evaluare a siguranței și au fost stabiliți indicatori de performanță pentru monitorizarea nivelului de siguranță.”;
- (d) punctul SPA.LVO.110 se înlocuiește cu următorul text:

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

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

- (e) punctul SPA.LVO.115 se elimină;
- (f) punctul SPA.LVO.120 se înlocuiește cu următorul text:

**„SPA.LVO.120 Competența echipajului de zbor**

- (a) Operatorul se asigură că echipajul de zbor are competența de a desfășura operațiunile avute în vedere.
- (b) Operatorul se asigură că fiecare membru al echipajului de zbor finalizează cu succes pregătirea și verificarea pentru toate tipurile de LVO și de operațiuni cu credite operaționale pentru care a fost acordată o aprobare. Această pregătire și verificare trebuie:
  1. să includă pregătirea și verificarea inițială și cea periodică;
  2. să includă proceduri pentru situații normale, anormale și de urgență;
  3. să fie adaptată la tipul de tehnologii utilizate în operațiunile avute în vedere; și
  4. să țină seama de riscurile legate de factorul uman care sunt asociate cu operațiunile avute în vedere.

- (c) Operatorul ține evidențe privind pregătirea și calificările membrilor echipajului de zbor.
- (d) Pregătirea și verificarea se efectuează de către personal calificat în mod corespunzător. În cazul pregătirii practice și al pregătirii sintetice pentru zbor, precum și al verificării aferente, personalul care asigură pregătirea și desfășoară verificările trebuie să fie calificat în conformitate cu anexa I (partea FCL) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011.”;
- (g) la punctul SPA.NVIS.120, litera (a) se înlocuiește cu următorul text:
- „(a) Nu se desfășoară operațiuni sub minimele meteorologice pentru tipul de operațiuni pe timp de noapte desfășurate.”;
- (h) la punctul SPA.HOFO.120, litera (a) se înlocuiește cu următorul text:
- „(a) *Aerodrom de rezervă la destinație pe uscat.* În pofida punctelor CAT.OP.MPA.192, NCC.OP.152 și SPO.OP.151, pilotul comandant/comandantul nu trebuie să specifice un aerodrom de rezervă la destinație în planul de zbor operațional atunci când efectuează zboruri dintr-un loc aflat în larg către un aerodrom de destinație terestru, cu condiția să existe suficiente măsuri operaționale în caz de urgență pentru a asigura o revenire în siguranță din larg.”;
- (i) punctul SPA.HOFO.125 se înlocuiește cu următorul text:

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

- (a) Un operator stabilește proceduri pentru a se asigura că se urmează procedurile de apropiere standard în larg (OSAP) numai dacă:
1. elicopterul este capabil să furnizeze informații de navigație și privind obstacolele din împrejurimi în timp real, pentru trecerea peste obstacole și
  2. fie:
    - (i) înălțimea minimă de coborâre (MDH) este determinată de un radioaltimetru sau de un dispozitiv care asigură performanțe echivalente, fie
    - (ii) se aplică altitudinea minimă de coborâre (MDA), care include o marjă adecvată.
- (b) Dacă operatorul urmează OSAP pentru un zbor către platforme sau către nave aflate în tranzit, zborul se efectuează în operare multipilot.
- (c) Distanța de decizie trebuie să asigure o distanță corespunzătoare de trecere peste obstacole în cazul unei apropieri întrerupte de la orice destinație pentru care este planificată o OSAP.
- (d) Apropierea se continuă dincolo de distanța de decizie sau sub altitudinea/înălțimea minimă de coborâre (MDA/H) numai dacă s-a stabilit contactul vizual cu destinația.
- (e) Pentru operațiunile cu un singur pilot se fac adăugiri corespunzătoare la MDA/H și la distanța de decizie.
- (f) Atunci când se urmează o OSAP pentru un zbor către un loc fix din larg (și anume o instalație fixă sau o navă ancorată), iar în sistemul de navigație este disponibilă o poziție GNSS fiabilă pentru locul respectiv, se utilizează sistemul de navigație GNSS/de suprafață, pentru a se spori siguranța OSAP.
- (g) Operatorul include OSAP în programele sale de pregătire și de verificare inițială și periodică.”;
- (j) se adaugă următoarea subparte N:

„SUBPARTEA N

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

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

- (a) Operatorul utilizează minime de operare VFR reduce doar dacă operatorul a primit o aprobare din partea autorității competente.

- (b) Minimele de operare VFR reduse se aplică numai unui zbor cu elicopterul care include un segment de zbor în condiții IFR și numai în unul dintre următoarele cazuri:
1. segmentul de zbor efectuat în condiții VFR are loc imediat după o apropiere PinS cu elicopterul în vederea aterizării la un heliport sau la un loc de operare din apropiere;
  2. segmentul de zbor efectuat în condiții VFR are loc imediat după o apropiere PinS cu elicopterul în vederea efectuării unor operațiuni cu încărcături suspendate la un amplasament HEC sau HHO din apropiere;
  3. segmentul de zbor efectuat în condiții VFR este o plecare cu intenția de a trece la IFR la un reper inițial de plecare din apropiere.
- (c) Operatorul definește procedurile de operare care se aplică zborurilor cu minime de operare VFR reduse.
- (d) Operatorul se asigură că membrii echipajului de zbor au experiența și pregătirea necesare pentru a opera în condițiile unor minime de operare VFR reduse.”
6. Anexa VI se modifică după cum urmează:
- (a) se introduce următorul punct NCC.OP.101:

**„NCC.OP.101 Verificarea și calarea altimetrelor**

- (a) Operatorul stabilește proceduri pentru verificarea altimetrelor înainte de fiecare plecare.
- (b) Operatorul stabilește proceduri pentru calarea altimetrelor pentru toate fazele de zbor, ținând seama de procedurile stabilite de statul aerodromului sau de statul spațiului aerian, dacă este cazul.”;
- (b) punctul NCC.OP.110 se înlocuiește cu următorul text:

**„NCC.OP.110 Minime de operare pe aerodrom – generalități**

- (a) Operatorul stabilește minimele de operare pe aerodrom pentru fiecare aerodrom de plecare, de destinație sau de rezervă care este planificat a fi utilizat, pentru a asigura separarea aeronavei de teren și de obstacole și pentru a reduce riscul pierderii reperelor vizuale în timpul segmentului de zbor la vedere al operațiunilor de apropiere instrumentală.
- (b) Metoda utilizată pentru stabilirea minimelor de operare pe aerodrom trebuie să țină seama de toate elementele următoare:
1. tipul, performanța și caracteristicile de maniabilitate ale aeronavei;
  2. echipamentele disponibile pe aeronavă pentru navigație, pentru găsirea reperelor vizuale și/sau pentru controlul traiectoriei de zbor în timpul decolării, al apropierii, al aterizării, precum și al apropierii ratate;
  3. toate condițiile sau limitările menționate în manualul de zbor al aeronavei (AFM);
  4. dimensiunile și caracteristicile pistelor/zonelor de apropiere finală și de aterizare (FATO) care pot fi selectate în vederea utilizării;
  5. adecvarea și performanța infrastructurii și mijloacelor vizuale și nevizuale disponibile;
  6. altitudinea/înălțimea de trecere peste obstacole (OCA/H) pentru procedurile de apropiere instrumentală (IAP);
  7. obstacolele din zonele de urcare și marjele de trecere liberă necesare;
  8. orice caracteristici nestandardizate ale aerodromului, ale IAP sau ale mediului înconjurător;
  9. componența, competența și experiența echipajului de zbor;
  10. IAP;
  11. caracteristicile aerodromului și serviciile de navigație aeriană (ANS) disponibile;
  12. toate minimele care este posibil să fie promulgate de statul aerodromului;



13. condițiile prevăzute în orice aprobări specifice pentru operațiuni în condiții de vizibilitate redusă (LVO) sau pentru operațiuni cu credite operaționale; și
14. experiența operațională relevantă a operatorului.
- (c) Operatorul specifică o metodă de determinare a minimelor de operare pe aerodrom în manualul de operațiuni.”;
- (c) punctul NCC.OP.111 se elimină;
- (d) punctul NCC.OP.112 se înlocuiește cu următorul text:

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

- (a) MDH pentru o operațiune de apropiere cu manevre la vedere cu avioane nu trebuie să fie mai mică decât cea mai mare dintre următoarele:
1. OCH publicată pentru apropierea cu manevre la vedere aferentă categoriei de avion respective;
  2. înălțimea minimă pentru apropierea cu manevre la vedere determinată pe baza tabelului 1; sau
  3. DH/MDH a IAP precedente.
- (b) Vizibilitatea minimă pentru o operațiune de apropiere cu manevre la vedere cu avioane trebuie să fie cea mai mare dintre următoarele:
1. vizibilitatea pentru apropierea cu manevre la vedere aferentă categoriei de avion respective, dacă este publicată; sau
  2. vizibilitatea minimă determinată pe baza tabelului 1.

Tabelul 1

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

	Categorია de avion			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
VIS minimă (m)	1 500	1 600	2 400	3 600”;

- (e) la punctul NCC.OP.145, litera (b) se înlocuiește cu următorul text:
- „(b) Înainte de a iniția un zbor, pilotul comandant trebuie să cunoască toate informațiile meteorologice disponibile pertinente pentru zborul avut în vedere. Pregătirea pentru un zbor în afara vecinătății locului de plecare, precum și pentru fiecare zbor în condiții IFR trebuie să cuprindă:
1. un studiu al rapoartelor și prognozelor meteorologice actuale disponibile; și
  2. un plan de acțiune alternativ pentru cazul în care zborul nu se poate efectua cum s-a prevăzut din cauza condițiilor meteorologice.”;
- (f) se introduc următoarele puncte NCC.OP.147 și NCC.OP.148:

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

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

- (a) în cazul unui aerodrom de rezervă cu o operațiune de apropiere instrumentală disponibilă cu DH mai mică de 250 ft,
1. un plafon de cel puțin 200 ft deasupra DH sau MDH asociate cu operațiunea de apropiere instrumentală; și
  2. o vizibilitate cel puțin egală cu cea mai mare dintre valorile de 1 500 m și 800 m deasupra minimelor RVR/VIS ale operațiunii de apropiere instrumentală sau,

- (b) în cazul unui aerodrom de rezervă cu o operațiune de apropiere instrumentală cu DH sau MDH de 250 ft sau mai mult,
  - 1. un plafon de cel puțin 400 ft deasupra DH sau MDH asociate cu operațiunea de apropiere instrumentală; și
  - 2. o vizibilitate de cel puțin 3 000 m sau,
- (c) în cazul unui aerodrom de rezervă fără procedură de apropiere instrumentală,
  - 1. un plafon cel puțin egal cu cea mai mare dintre valorile de 2 000 ft și înălțimea minimă de siguranță în condiții IFR; și
  - 2. o vizibilitate de cel puțin 5 000 m.

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

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

- (a) în cazul unui aerodrom de rezervă cu o procedură de apropiere instrumentală (IAP),
  - 1. un plafon de cel puțin 200 ft deasupra DH sau MDH asociate cu IAP și
  - 2. o vizibilitate de cel puțin 1 500 m pe timp de zi sau 3 000 m pe timp de noapte sau,
- (b) în cazul unui aerodrom de rezervă fără IAP,
  - 1. un plafon de cel puțin 2 000 ft sau egal cu înălțimea minimă de siguranță în condiții IFR – oricare dintre acestea este mai mare și
  - 2. o vizibilitate de cel puțin 1 500 m pe timp de zi sau 3 000 m pe timp de noapte.”;
- (g) la punctul NCC.OP.150, litera (a) se înlocuiește cu următorul text:
  - „(a) Pentru zborurile în condiții IFR, pilotul comandant trebuie să specifice în planul de zbor cel puțin un aerodrom de rezervă la decolare cu condiții meteorologice admisibile, în cazul în care condițiile meteorologice de la aerodromul de plecare sunt la nivelul sau sub nivelul minimelor de operare pe aerodrom aplicabile sau în cazul în care revenirea la aerodromul de plecare nu ar fi posibilă din alte motive.”;
- (h) la punctul NCC.OP.180, literele (a) și (b) se înlocuiesc cu următorul text:
  - „(a) Pilotul comandant inițiază sau continuă un zbor în condiții VFR numai dacă cele mai recente informații meteorologice disponibile indică faptul că, de-a lungul rutei și la destinația avută în vedere, în momentul estimat al utilizării, condițiile meteorologice vor fi la nivelul sau peste nivelul minimelor de operare VFR aplicabile.
  - (b) Pilotul comandant inițiază sau continuă un zbor în condiții IFR către aerodromul de destinație planificat numai dacă cele mai recente informații meteorologice disponibile indică faptul că, la ora estimată de sosire, condițiile meteorologice la aerodromul de destinație sau la cel puțin un aerodrom de rezervă la destinație sunt la nivelul sau peste nivelul minimelor de operare pe aerodrom aplicabile.”
- (i) punctul NCC.OP.195 se înlocuiește cu următorul text:

**„NCC.OP.195 Condiții de decolare – avioane și elicoptere**

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

- (a) condițiile meteorologice la aerodrom sau la locul de operare și starea pistei/FATO care urmează a fi utilizată nu vor împiedica decolarea și plecarea în condiții de siguranță și
- (b) minimele de operare pe aerodromul selectat sunt conforme cu toate elementele următoare:
  - 1. echipamentele operaționale de la sol;
  - 2. sistemele operaționale ale aeronavei;
  - 3. performanța aeronavei;
  - 4. calificările echipajului de zbor.”;

- (j) punctul NCC.OP.225 se înlocuiește cu următorul text:

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

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

- (a) condițiile meteorologice la aerodrom sau la locul de operare și starea pistei/FATO care urmează a fi utilizată nu vor împiedica o apropiere, o aterizare sau o manevră *go-around* în condiții de siguranță, având în vedere informațiile privind performanța cuprinse în manualul de operațiuni și
- (b) minimele de operare pe aerodromul selectat sunt conforme cu toate elementele următoare:
1. echipamentele operaționale de la sol;
  2. sistemele operaționale ale aeronavei;
  3. performanța aeronavei; și
  4. calificările echipajului de zbor.”;
- (k) punctul NCC.OP.230 se înlocuiește cu următorul text:

**„NCC.OP.230 Inițierea și continuarea apropierii**

- (a) În cazul avioanelor, dacă vizibilitatea raportată (VIS) sau RVR de control aferentă pistei care urmează să fie utilizată pentru aterizare este mai mică decât minima aplicabilă, o operațiune de apropiere instrumentală nu trebuie continuată:
1. dincolo de un punct în care avionul este cu 1 000 ft deasupra cotei aerodromului sau
  2. în segmentul de apropiere finală (FAS), dacă DH sau MDH este mai mare de 1 000 ft.
- (b) În cazul elicopterelor, dacă RVR raportată este mai mică de 550 m și RVR de control aferentă pistei care urmează să fie utilizată pentru aterizare este mai mică decât minima aplicabilă, o operațiune de apropiere instrumentală nu trebuie continuată:
1. dincolo de un punct în care elicopterul este cu 1 000 ft deasupra cotei aerodromului sau
  2. în FAS, dacă DH sau MDH este mai mare de 1 000 ft.
- (c) Dacă reperul vizual necesar nu este stabilit, se execută o apropiere întreruptă la DA/H sau MDA/H sau înainte de aceasta.
- (d) Dacă reperul vizual necesar nu este menținut după DA/H sau MDA/H, se execută imediat o manevră *go-around*.
- (e) În pofida literei (a), în cazul în care nu se raportează nicio RVR, iar VIS raportată este mai mică decât minima aplicabilă, dar vizibilitatea meteorologică convertită (CMV) este mai mare sau egală cu minima aplicabilă, apropierea instrumentală poate fi continuată până la DA/H sau MDA/H.
- (f) În pofida literelor (a) și (b), dacă nu se intenționează efectuarea unei aterizări, apropierea instrumentală poate fi continuată până la DA/H sau MDA/H. La DA/H sau MDA/H sau înainte de aceasta se execută o apropiere întreruptă.”;
- (l) se adaugă următorul punct NCC.OP.235:

**„NCC.OP.235 Operațiuni EFVS 200**

- (a) Un operator care intenționează să efectueze operațiuni EFVS 200 cu credite operaționale și fără o aprobare specifică trebuie să se asigure că:
1. aeronava este certificată pentru operațiunile avute în vedere;
  2. se folosesc numai piste, FATO și IAP adecvate pentru operațiuni EFVS;
  3. membrii echipajului de zbor au competența de a efectua operațiunea avută în vedere și este stabilit un program de pregătire și de verificare a membrilor echipajului de zbor și a personalul relevant implicat în pregătirea zborului;
  4. sunt stabilite proceduri de operare;
  5. toate informațiile relevante sunt documentate în lista echipamentului minim (MEL);
  6. toate informațiile relevante sunt documentate în programul de întreținere;

7. sunt realizate evaluări ale siguranței și se stabilesc indicatori de performanță pentru a monitoriza nivelul de siguranță al operațiunii și
  8. minimele de operare pe aerodrom țin cont de capacitatea sistemului utilizat.
- (b) Operatorul nu efectuează operațiuni EFVS 200 atunci când efectuează LVO.
- (c) În pofida literei (a) punctul 1, operatorul poate utiliza EVS-uri care îndeplinesc criteriile minime pentru a efectua operațiuni EFVS 200, cu condiția ca acest lucru să fie aprobat de autoritatea competentă.”.
7. Anexa VII se modifică după cum urmează:
- (a) se introduce următorul punct NCO.OP.101:

**„NCO.OP.101 Verificarea și calarea altimetrelor**

- (a) Pilotul comandant trebuie să verifice buna funcționare a altimetrului înainte de fiecare plecare.
- (b) Pilotul comandant utilizează calaje altimetrice corespunzătoare pentru toate fazele zborului, ținând seama de toate procedurile prevăzute de statul aerodromului sau de statul spațiului aerian.”;
- (b) punctul NCO.OP.105 se elimină;
- (c) punctele NCO.OP.110, NCO.OP.111 și NCO.OP.112 se înlocuiesc cu următorul text:

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

- (a) Pentru zborurile în conformitate cu regulile de zbor instrumental (IFR), pilotul comandant stabilește minimele de operare pe aerodrom pentru fiecare aerodrom de plecare, de destinație sau de rezervă care este planificat a fi utilizat, pentru a asigura separarea aeronavei de teren și de obstacole și pentru a reduce riscul pierderii reperelor vizuale în timpul segmentului de zbor la vedere al operațiunilor de apropiere instrumentală.
- (b) Minimele de operare pe aerodrom trebuie să țină seama de următoarele elemente, dacă este relevant:
1. tipul, performanța și caracteristicile de maniabilitate ale aeronavei;
  2. echipamentele disponibile pe aeronavă pentru navigație, pentru găsirea reperelor vizuale și/sau pentru controlul traiectoriei de zbor în timpul decolării, al apropierii, al aterizării, precum și al apropierii ratate;
  3. toate condițiile sau limitările menționate în manualul de zbor al aeronavei (AFM);
  4. dimensiunile și caracteristicile pistelor/zonelor de apropiere finală și de aterizare (FATO) care pot fi selectate în vederea utilizării;
  5. adecvarea și performanța infrastructurii și mijloacelor vizuale și nevizuale disponibile;
  6. altitudinea/înălțimea de trecere peste obstacole (OCA/H) pentru procedurile de apropiere instrumentală (IAP), dacă este stabilită;
  7. obstacolele din zonele de urcare și marjele de trecere liberă;
  8. competența și experiența operațională relevantă a pilotului comandant;
  9. IAP, dacă este stabilită;
  10. caracteristicile aerodromului și tipurile de servicii de navigație aeriană (ANS) disponibile, dacă este cazul;
  11. toate minimele care este posibil să fie promulgate de statul aerodromului;
  12. condițiile prevăzute în orice aprobări specifice pentru operațiuni în condiții de vizibilitate redusă (LVO) sau pentru operațiuni cu credite operaționale.

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

- (a) Înălțimea de luare a deciziei (DH) care trebuie utilizată pentru o operațiune de apropiere 3D sau pentru o operațiune de apropiere 2D efectuată cu tehnica apropierii finale prin coborâre continuă (CDFA) nu trebuie să fie mai mică decât cea mai mare dintre următoarele:
1. înălțimea de trecere peste obstacole (OCH) pentru categoria de aeronavă respectivă;

2. DH sau înălțimea minimă de coborâre (MDH) publicată pentru procedura de apropiere, dacă este cazul;
  3. minimele de sistem specificate în tabelul 1;
  4. DH minimă specificată în AFM sau într-un document echivalent, dacă este precizată.
- (b) MDH pentru o operațiune de apropiere 2D efectuată fără tehnica CDFA nu trebuie să fie mai mică decât cea mai mare dintre următoarele:
1. OCH pentru categoria de aeronavă respectivă;
  2. MDH publicată pentru procedura de apropiere, dacă este cazul;
  3. minimele de sistem specificate în tabelul 1 sau
  4. MDH minimă specificată în AFM, dacă este precizată.

Tabelul 1

**Minime de sistem**

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

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

- (a) MDH pentru o operațiune de apropiere cu manevre la vedere cu avioane nu trebuie să fie mai mică decât cea mai mare dintre următoarele:
1. OCH publicată pentru apropierea cu manevre la vedere aferentă categoriei de avion respective;
  2. înălțimea minimă pentru apropierea cu manevre la vedere determinată pe baza tabelului 1 sau
  3. DH/MDH a IAP precedente.
- (b) Vizibilitatea minimă pentru o operațiune de apropiere cu manevre la vedere cu avioane trebuie să fie cea mai mare dintre următoarele:
1. vizibilitatea pentru apropierea cu manevre la vedere aferentă categoriei de avion respective, dacă este publicată, sau
  2. vizibilitatea minimă determinată pe baza tabelului 1.

Tabelul 1

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

	Categorია de avion			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
VIS minimă (m)	1 500	1 500	2 400	3 600”;

(d) la punctul NCO.OP.135, litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

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

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

(e) punctele NCO.OP.140, NCO.OP.141 și NCO.OP.142 se înlocuiesc cu următorul text:

**„NCO.OP.140 Aerodromuri de rezervă la destinație – avioane**

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

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

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

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

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

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

- (f) se introduc următoarele puncte NCO.OP.143 și NCO.OP.144:

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

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

- (a) în cazul unui aerodrom de rezervă cu o operațiune de apropiere instrumentală disponibilă cu DH mai mică de 250 ft,
1. un plafon de cel puțin 200 ft deasupra înălțimii de luare a deciziei (DH) sau a înălțimii minime de coborâre (MDH) asociate cu operațiunea de apropiere instrumentală și
  2. o vizibilitate de cel puțin 1 500 m sau,
- (b) în cazul unui aerodrom de rezervă cu o operațiune de apropiere instrumentală cu DH sau MDH de 250 ft sau mai mult,
1. un plafon de cel puțin 400 ft deasupra DH sau MDH asociate cu operațiunea de apropiere instrumentală și
  2. o vizibilitate de cel puțin 3 000 m sau,
- (c) în cazul unui aerodrom de rezervă fără IAP,
1. un plafon cel puțin egal cu cea mai mare dintre valorile de 2 000 ft și înălțimea minimă de siguranță în condiții IFR și
  2. o vizibilitate de cel puțin 5 000 m.

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

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

- (a) în cazul unui aerodrom de rezervă cu IAP,
1. un plafon de cel puțin 200 ft deasupra DH sau MDH asociate cu IAP și
  2. o vizibilitate de cel puțin 1 500 m pe timp de zi sau 3 000 m pe timp de noapte sau,
- (b) în cazul unui aerodrom de rezervă fără IAP,
1. un plafon cel puțin egal cu cea mai mare dintre valorile de 2 000 ft și înălțimea minimă de siguranță în condiții IFR și
  2. o vizibilitate de cel puțin 1 500 m pe timp de zi sau 3 000 m pe timp de noapte.”;
- (g) la punctul NCO.OP.160, literele (a) și (b) se înlocuiesc cu următorul text:
- „(a) Pilotul comandant inițiază sau continuă un zbor în condiții VFR numai dacă cele mai recente informații meteorologice disponibile indică faptul că, de-a lungul rutei și la destinația avută în vedere, în momentul estimat al utilizării, condițiile meteorologice vor fi la nivelul sau peste nivelul minimelor de operare VFR aplicabile.
- (b) Pilotul comandant inițiază sau continuă un zbor în condiții IFR către aerodromul de destinație planificat numai dacă cele mai recente informații meteorologice disponibile indică faptul că, la ora estimată de sosire, condițiile meteorologice la aerodromul de destinație sau la cel puțin un aerodrom de rezervă la destinație sunt la nivelul sau peste nivelul minimelor de operare pe aerodrom aplicabile.”;
- (h) punctul NCO.OP.175 se înlocuiește cu următorul text:

**„NCO.OP.175 Condiții de decolare – avioane și elicoptere**

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

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

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

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

(i) punctele NCO.OP.205 și NCO.OP.206 se înlocuiesc cu următorul text:

**„NCO.OP.205 Condiții de apropiere și de aterizare – avioane**

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

- (a) potrivit informațiilor disponibile, condițiile meteorologice la aerodrom sau la locul de operare și starea pistei care urmează a fi utilizată nu vor împiedica efectuarea în condiții de siguranță a unei apropieri, aterizări sau apropieri întrerupte și
- (b) minimele de operare pe aerodromul selectat sunt conforme cu toate elementele următoare:
  1. echipamentele operaționale de la sol;
  2. sistemele operaționale ale aeronavei;
  3. performanța aeronavei și
  4. calificările echipajului de zbor.

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

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

- (a) potrivit informațiilor disponibile, condițiile meteorologice la aerodrom sau la locul de operare și starea zonei de apropiere finală și de decolare (FATO) care urmează a fi utilizată nu vor împiedica efectuarea în condiții de siguranță a unei apropieri, aterizări sau apropieri întrerupte și
- (b) minimele de operare pe aerodromul selectat sunt conforme cu toate elementele următoare:
  1. echipamentele operaționale de la sol;
  2. sistemele operaționale ale aeronavei;
  3. performanța aeronavei;
  4. calificările echipajului de zbor.”

(j) punctul NCO.OP.210 se înlocuiește cu următorul text:

**„NCO.OP.210 Inițierea și continuarea apropierii – avioane și elicoptere**

- (a) Dacă RVR de control aferentă pistei care urmează să fie utilizată pentru aterizare este mai mică de 550 m (sau orice valoare inferioară stabilită în conformitate cu o aprobare în temeiul SPA.LVO), o operațiune de apropiere instrumentală nu trebuie continuată:
  1. dincolo de un punct în care aeronava este cu 1 000 ft deasupra cotei aerodromului sau
  2. în segmentul de apropiere finală, dacă DH sau MDH este mai mare de 1 000 ft.
- (b) Dacă reperul vizual necesar nu este stabilit, se execută o apropiere întreruptă la DA/H sau MDA/H sau înainte de aceasta.
- (c) Dacă reperul vizual necesar nu este menținut după DA/H sau MDA/H, se execută imediat o manevră *go-around*.”

8. Anexa VIII se modifică după cum urmează:

(a) se introduce următorul punct SPO.OP.101:

**„SPO.OP.101 Verificarea și calarea altimetrelor**

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



(b) punctul SPO.OP.110 se înlocuiește cu următorul text:

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

- (a) Operatorul stabilește minimele de operare pe aerodrom pentru fiecare aerodrom de plecare, de destinație sau de rezervă care este planificat a fi utilizat, pentru a asigura separarea aeronavei de teren și de obstacole și pentru a reduce riscul pierderii reperelor vizuale în timpul segmentului de zbor la vedere al operațiunilor de apropiere instrumentală.
- (b) Metoda utilizată pentru stabilirea minimelor de operare pe aerodrom trebuie să țină seama de toate elementele următoare:
1. tipul, performanța și caracteristicile de maniabilitate ale aeronavei;
  2. echipamentele disponibile pe aeronavă pentru navigație, pentru găsirea reperelor vizuale și/sau pentru controlul traiectoriei de zbor în timpul decolării, al apropierii, al aterizării, precum și al apropierii ratate;
  3. toate condițiile sau limitările menționate în manualul de zbor al aeronavei (AFM);
  4. dimensiunile și caracteristicile pistelor/zonelor de apropiere finală și de aterizare (FATO) care pot fi selectate în vederea utilizării;
  5. adecvarea și performanța infrastructurii și mijloacelor vizuale și nevizuale disponibile;
  6. altitudinea/înălțimea de trecere peste obstacole (OCA/H) pentru procedurile de apropiere instrumentală (IAP);
  7. obstacolele din zonele de urcare și marjele de trecere liberă necesare;
  8. orice caracteristici nestandardizate ale aerodromului, ale IAP sau ale mediului înconjurător local;
  9. componența, competența și experiența echipajului de zbor;
  10. IAP;
  11. caracteristicile aerodromului și serviciile de navigație aeriană (ANS) disponibile;
  12. toate minimele care este posibil să fie promulgate de statul aerodromului;
  13. condițiile prevăzute în orice aprobări specifice pentru operațiuni în condiții de vizibilitate redusă (LVO) sau pentru operațiuni cu credite operaționale și
  14. experiența operațională relevantă a operatorului.
- (c) Operatorul specifică o metodă de determinare a minimelor de operare pe aerodrom în manualul de operațiuni.”;
- (c) punctul SPO.OP.111 se elimină;
- (d) punctul SPO.OP.112 se înlocuiește cu următorul text:

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

- (a) Înălțimea minimă de coborâre (MDH) pentru o operațiune de apropiere cu manevre la vedere cu avioane trebuie să nu fie mai mică decât cea mai mare dintre următoarele:
1. OCH publicată pentru apropierea cu manevre la vedere aferentă categoriei de avion respective;
  2. înălțimea minimă pentru apropierea cu manevre la vedere determinată pe baza tabelului 1 sau
  3. înălțimea de luare a deciziei (DH)/MDH a IAP precedente.
- (b) Vizibilitatea minimă pentru o operațiune de apropiere cu manevre la vedere cu avioane trebuie să fie cea mai mare dintre următoarele:
1. vizibilitatea pentru apropierea cu manevre la vedere aferentă categoriei de avion respective, dacă este publicată, sau
  2. vizibilitatea minimă determinată pe baza tabelului 1.

Tabelul 1

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

	Categorია de avion			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
VIS minimă (m)	1 500	1 600	2 400	3 600”;

(e) la punctul SPO.OP.140, litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

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

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

(f) se introduc următoarele puncte SPO.OP.143 și SPO.OP.144:

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

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

- (a) în cazul unui aerodrom de rezervă cu o operațiune de apropiere instrumentală disponibilă cu DH mai mică de 250 ft,
1. un plafon de cel puțin 200 ft deasupra DH sau MDH asociate cu operațiunea de apropiere instrumentală și
  2. o vizibilitate cel puțin egală cu cea mai mare dintre valorile de 1 500 m și 800 m deasupra minimelor RVR/VIS ale operațiunii de apropiere instrumentală sau,
- (b) în cazul unui aerodrom de rezervă cu o operațiune de apropiere instrumentală cu DH sau MDH de 250 ft sau mai mult,
1. un plafon de cel puțin 400 ft deasupra DH sau MDH asociate cu operațiunea de apropiere instrumentală și
  2. o vizibilitate de cel puțin 3 000 m sau,
- (c) în cazul unui aerodrom de rezervă fără procedură de apropiere instrumentală,
1. un plafon cel puțin egal cu cea mai mare dintre valorile de 2 000 ft și înălțimea minimă de siguranță în condiții IFR și
  2. o vizibilitate de cel puțin 5 000 m.

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

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

- (a) în cazul unui aerodrom de rezervă cu IAP,
1. un plafon de cel puțin 200 ft deasupra DH sau MDH asociate cu IAP și
  2. o vizibilitate de cel puțin 1 500 m pe timp de zi sau 3 000 m pe timp de noapte sau,

- (b) în cazul unui aerodrom de rezervă fără IAP,
1. un plafon de cel puțin 2 000 ft sau egal cu înălțimea minimă de siguranță în condiții IFR, oricare dintre acestea este mai mare și
  2. o vizibilitate de cel puțin 1 500 m pe timp de zi sau 3 000 m pe timp de noapte.”;
- (g) la punctul SPO.OP.145, litera (a) se înlocuiește cu următorul text:
- „(a) Pentru zborurile în condiții IFR, pilotul comandant trebuie să specifice în planul de zbor cel puțin un aerodrom de rezervă la decolare cu condiții meteorologice admisibile, în cazul în care condițiile meteorologice de la aerodromul de plecare sunt la nivelul sau sub nivelul minimelor de operare pe aerodrom aplicabile sau în cazul în care revenirea la aerodromul de plecare nu ar fi posibilă din alte motive.”;
- (h) la punctul SPO.OP.170, literele (a) și (b) se înlocuiesc cu următorul text:
- „(a) Pilotul comandant inițiază sau continuă un zbor în condiții VFR numai dacă cele mai recente informații meteorologice disponibile indică faptul că, de-a lungul rutei și la destinația avută în vedere, în momentul estimat al utilizării, condițiile meteorologice vor fi la nivelul sau peste nivelul minimelor de operare VFR aplicabile.
- (b) Pilotul comandant inițiază sau continuă un zbor în condiții IFR către aerodromul de destinație planificat numai dacă cele mai recente informații meteorologice disponibile indică faptul că, la ora estimată de sosire, condițiile meteorologice la aerodromul de destinație sau la cel puțin un aerodrom de rezervă la destinație sunt la nivelul sau peste nivelul minimelor de operare pe aerodrom aplicabile.”;
- (i) punctul SPO.OP.180 se înlocuiește cu următorul text:
- „SPO.OP.180 Condiții de decolare – avioane și elicoptere**
- Înainte de a iniția decolarea, pilotul comandant trebuie să se asigure că:
- (a) condițiile meteorologice la aerodrom sau la locul de operare și starea pistei/FATO care urmează a fi utilizată nu vor împiedica decolarea și plecarea în condiții de siguranță și
  - (b) minimele de operare pe aerodromul selectat sunt conforme cu toate elementele următoare:
1. echipamentele operaționale de la sol;
  2. sistemele operaționale ale aeronavei;
  3. performanța aeronavei;
  4. calificările echipajului de zbor.”;
- (j) punctul SPO.OP.210 se înlocuiește cu următorul text:
- „SPO.OP.210 Condiții de apropiere și de aterizare – avioane și elicoptere**
- Înainte de a iniția o operațiune de apropiere, pilotul comandant trebuie să se asigure că:
- (a) condițiile meteorologice la aerodrom sau la locul de operare și starea pistei/FATO care urmează a fi utilizată nu vor împiedica o apropiere, o aterizare sau o manevră *go-around* în condiții de siguranță, având în vedere informațiile privind performanța cuprinse în manualul de operațiuni și
  - (b) minimele de operare pe aerodromul selectat sunt conforme cu toate elementele următoare:
1. echipamentele operaționale de la sol;
  2. sistemele operaționale ale aeronavei;
  3. performanța aeronavei;
  4. calificările echipajului de zbor.”;
- (k) punctul SPO.OP.215 se înlocuiește cu următorul text:
- „SPO.OP.215 Inițierea și continuarea apropierii**
- (a) În cazul avioanelor, dacă vizibilitatea raportată (VIS) sau RVR de control aferentă pistei care urmează să fie utilizată pentru aterizare este mai mică decât minima aplicabilă, o operațiune de apropiere instrumentală nu trebuie continuată:
1. dincolo de un punct în care avionul este cu 1 000 ft deasupra cotei aerodromului sau

2. în segmentul de apropiere finală (FAS), dacă DH sau MDH este mai mare de 1 000 ft.
  - (b) În cazul elicopterelor, dacă RVR raportată este mai mică de 550 m și RVR de control aferentă pistei care urmează să fie utilizată pentru aterizare este mai mică decât minima aplicabilă, o operațiune de apropiere instrumentală nu trebuie continuată:
    1. dincolo de un punct în care elicopterul este cu 1 000 ft deasupra cotei aerodromului sau
    2. în FAS, dacă DH sau MDH este mai mare de 1 000 ft.
  - (c) Dacă reperul vizual necesar nu este stabilit, se execută o apropiere întreruptă la DA/H sau MDA/H sau înainte de aceasta.
  - (d) Dacă reperul vizual necesar nu este menținut după DA/H sau MDA/H, se execută imediat o manevră *go-around*.
  - (e) În pofida literei (a), în cazul în care nu se raportează nicio RVR, iar VIS raportată este mai scăzută, dar vizibilitatea meteorologică convertită (CMV) este mai mare decât minima aplicabilă, apropierea instrumentală poate fi continuată până la DA/H sau MDA/H.
  - (f) În pofida literelor (a) și (b), dacă nu se intenționează efectuarea unei aterizări, apropierea instrumentală poate fi continuată până la DA/H sau MDA/H. La DA/H sau MDA/H sau înainte de aceasta se execută o apropiere întreruptă.”;
- (l) se adaugă următorul punct SPO.OP.235:

**„SPO.OP.235 Operațiuni EFVS 200**

- (a) Un operator care intenționează să efectueze operațiuni EFVS 200 cu credite operaționale și fără o aprobare specifică trebuie să se asigure că:
    1. aeronava este certificată pentru operațiunile avute în vedere;
    2. se folosesc numai piste, FATO și IAP adecvate pentru operațiuni EFVS;
    3. membrii echipajului de zbor au competența de a efectua operațiunea avută în vedere și este stabilit un program de pregătire și de verificare a membrilor echipajului de zbor și a personalul relevant implicat în pregătirea zborului;
    4. sunt stabilite proceduri de operare;
    5. toate informațiile relevante sunt documentate în lista echipamentului minim (MEL);
    6. toate informațiile relevante sunt documentate în programul de întreținere;
    7. sunt realizate evaluări ale siguranței și se stabilesc indicatori de performanță pentru a monitoriza nivelul de siguranță al operațiunii și
    8. minimele de operare pe aerodrom țin cont de capacitatea sistemului utilizat.
  - (b) Operatorul nu efectuează operațiuni EFVS 200 atunci când efectuează LVO.
  - (c) În pofida literei (a) punctul 1, operatorul poate utiliza EVS-uri care îndeplinesc criteriile minime pentru a efectua operațiuni EFVS 200, cu condiția ca acest lucru să fie aprobat de autoritatea competentă.”
-