



REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2024/1111 AL COMISIEI

din 10 aprilie 2024

de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1178/2011, a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012, a Regulamentului (UE) nr. 965/2012 și a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2017/373 în ceea ce privește stabilirea cerințelor pentru operarea aeronavelor cu pilot la bord cu capacitate de decolare și aterizare verticală

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 ⁽¹⁾, în special articolul 23 alineatul (1), articolul 31 alineatul (1) și articolul 44 alineatul (1) litera (a),

întrucât:

- (1) În ultimii ani au apărut noi concepte de mobilitate aeriană bazate pe tehnologii inovatoare, cum ar fi aeronavele cu pilot la bord cu capacitate de decolare și aterizare verticală, care prezintă în prezent niveluri diferite de maturitate. Odată cu progresele tehnologice și cu evoluția nevoilor în materie de transport, în anii următori ar putea apărea concepte și mai inovatoare.
- (2) Operațiunile cu proiecte inovatoare de aeronave prezintă provocări unice în materie de siguranță din cauza capacității lor de decolare și de aterizare verticală și a faptului că desfășoară operațiuni în medii urbane aglomerate. Un cadru de reglementare specific și cuprinzător ar trebui să garanteze că astfel de operațiuni se desfășoară în condiții de siguranță și că riscul pentru pasageri, echipaj și public este redus la minimum.
- (3) Aeronavele cu pilot la bord cu capacitate de decolare și aterizare verticală reprezintă o nouă tehnologie emergentă, fiind necesar să se stabilească proceduri clare de certificare și aprobare a operațiunilor lor, pentru a se asigura că respectă standardele de siguranță și performanță. Un cadru de reglementare specific și cuprinzător ar trebui să furnizeze un proces clar și transparent în ceea ce privește aspectele legate de certificarea și aprobarea operațiunilor cu astfel de aeronave, oferind operatorilor certitudinea necesară și facilitând dezvoltarea și comercializarea acestor aeronave.
- (4) Atât operațiunile comerciale, cât și cele necomerciale cu aeronave cu capacitate de decolare și aterizare verticală implică riscuri la adresa siguranței, care trebuie atenuate corespunzător pentru a garanta siguranța pasagerilor și a echipajului în aer și a persoanelor de la sol. Certificarea operatorilor acestor aeronave este, prin urmare, o măsură care poate contribui la atenuarea riscurilor cunoscute și potențiale în materie de siguranță care decurg din exploatarea acestor tehnologii noi și la construirea unei culturi adecvate a siguranței.
- (5) Pe măsură ce operațiunile cu aeronave cu pilot la bord cu capacitate de decolare și aterizare verticală devin mai frecvente, este necesar să se asigure integrarea lor sigură și eficientă în sistemul de spațiu aerian existent. Prin urmare, un cadru de reglementare specific și cuprinzător ar trebui să stabilească norme și proceduri clare pentru integrarea acestor operațiuni în spațiul aerian, contribuind astfel la reducerea la minimum a riscului de coliziune și a altor incidente de siguranță.

⁽¹⁾ JO L 212, 22.8.2018, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj>.

- (6) Pentru integrarea viitoare a aeronavelor cu pilot la bord cu capacitate de decolare și aterizare verticală în sistemele de transport ale statelor membre, este oportun să se aplice același cadru de reglementare disponibil în prezent pentru operațiunile cu avioane și elicoptere, aplicându-se modificările necesare din perspectiva noilor concepte de mobilitate aeriană ale operațiunilor cu aeronave cu pilot la bord cu capacitate de decolare și aterizare verticală, a limitărilor în materie de performanță și de operare și a riscurilor specifice. Prin urmare, Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 ⁽²⁾, Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 ⁽³⁾, Regulamentul (UE) nr. 965/2012 ⁽⁴⁾ și Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/373 ⁽⁵⁾ ale Comisiei trebuie modificate în consecință.
- (7) În special, pentru a asigura disponibilitatea piloților calificați corespunzător în timpul fazei inițiale a operațiunilor cu aeronave cu capacitate de decolare și aterizare verticală, titularilor de licențe de pilot comercial pentru avioane sau elicoptere trebuie să li se ofere posibilitatea de a adăuga la licența lor o calificare de tip pentru aeronavele cu pilot la bord cu capacitate de decolare și aterizare verticală, inclusiv privilegii de operare a aeronavelor respective în conformitate cu regulile de zbor instrumental, dacă este necesar. În cazul în care dețin și certificate de instructor sau de examinator pentru avioane sau elicoptere, acestor piloți trebuie să li se ofere, de asemenea, posibilitatea de a obține privilegii suplimentare de instructor sau examinator pentru aeronava respectivă. Prin urmare, Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 trebuie modificat în consecință.
- (8) Regulamentul (UE) nr. 923/2012 trebuie, de asemenea, modificat pentru a se asigura un management al traficului aerian sigur, ordonat și eficient pentru aeronavele cu pilot la bord cu capacitate de decolare și aterizare verticală și pentru a se evita evenimentele de tip *mid-air collision*.
- (9) În plus, Regulamentul (UE) nr. 965/2012 trebuie modificat în consecință pentru a prevedea, printre altele, o nouă anexă cu cerințe detaliate privind operațiunile aeronavelor cu pilot la bord cu capacitate de decolare și aterizare verticală. Anexa I la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 trebuie modificată pentru a include o nouă categorie de aeronave, cu precizarea definițiilor existente. Anexele II și III trebuie modificate pentru a extinde domeniul de aplicare al cerințelor de certificare existente pentru transportul aerian comercial, iar anexa V trebuie să includă noi dispoziții care să permită derularea serviciilor medicale de urgență și a operațiunilor de salvare cu aeronave cu pilot la bord cu capacitate de decolare și aterizare verticală.
- (10) În plus, transportul aerian de mărfuri periculoase trebuie să se desfășoare în conformitate cu standardele internaționale și cu practicile recomandate cuprinse în anexa 18 la Convenția de la Chicago și în instrucțiunile tehnice aplicabile. Cerințele pentru operarea aeronavelor cu pilot la bord cu capacitate de decolare și aterizare verticală trebuie să țină seama de cele mai recente evoluții tehnologice în ceea ce privește proiectarea și operarea aeronavelor, precum și de cele mai bune practici și standarde internaționale. Prin urmare, Regulamentul (UE) nr. 965/2012 trebuie modificat în consecință.
- (11) Pentru a oferi părților interesate suficient timp să asigure conformitatea cu noul cadru de reglementare, este necesar ca prezentul regulament să se aplice de la 1 mai 2025.

⁽²⁾ Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei din 3 noiembrie 2011 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului, JO L 311, 25.11.2011, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/1178/oj>.

⁽³⁾ Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 al Comisiei din 26 septembrie 2012 de stabilire a regulilor comune ale aerului și a dispozițiilor operaționale privind serviciile și procedurile din navigația aeriană și de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 1035/2011 și a Regulamentelor (CE) nr. 1265/2007, (CE) nr. 1794/2006, (CE) nr. 730/2006, (CE) nr. 1033/2006 și (UE) nr. 255/2010 (JO L 281, 13.10.2012, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2012/923/oj).

⁽⁴⁾ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj>).

⁽⁵⁾ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/373 al Comisiei din 1 martie 2017 de stabilire a unor cerințe comune pentru furnizorii de management al traficului aerian/servicii de navigație aeriană și de alte funcții ale rețelei de management al traficului aerian și pentru supravegherea acestora, de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 482/2008, a Regulamentelor de punere în aplicare (UE) nr. 1034/2011, (UE) nr. 1035/2011 și (UE) 2016/1377, precum și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 677/2011 (JO L 62, 8.3.2017, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/373/oj).

- (12) Pentru a se asigura că sunt adecvate și eficiente, cerințele pentru operarea aeronavelor cu pilot la bord cu capacitate de decolare și aterizare verticală au fost elaborate în consultare cu părțile interesate relevante, inclusiv cu producătorii de aeronave, cu operatorii și cu organismele de reglementare.
- (13) Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației a pregătit un proiect de norme de punere în aplicare pe care l-a transmis împreună cu avizul nr. 03/2023 ⁽⁶⁾, în conformitate cu articolul 75 alineatul (2) literele (b) și (c) și cu articolul 76 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2018/1139.
- (14) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul comitetului instituit în temeiul articolului 127 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2018/1139,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Modificări aduse Regulamentului (UE) nr. 1178/2011

Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 se modifică după cum urmează:

1. La articolul 2, se adaugă următoarele puncte:
 - „8a. «giravion» înseamnă o aeronavă acționată de motor, mai grea decât aerul, a cărei sustentăție în zbor depinde în principal de portanța generată de maximum două rotoare;
 - 8b. «aeronavă cu capacitate de decolare și aterizare verticală (VTOL) (VCA)» înseamnă o aeronavă acționată de motor, mai grea decât aerul, alta decât aeroplanul sau giravionul, capabilă să efectueze decolarea și aterizarea verticală cu ajutorul unor unități de portanță și de propulsie utilizate pentru a genera portanța în timpul decolării și aterizării;”.
2. Se introduce următorul articol:

„Articolul 4f

Calificări de tip pentru VCA

- (1) Solicitanții care dețin o licență de pilot comercial pentru avioane [CPL(A)] sau elicoptere [CPL(H)] în conformitate cu anexa I (partea FCL) au dreptul să li se acorde o calificare de tip pentru o VCA și exercită privilegiile unei astfel de calificări de tip, cu condiția să îndeplinească toate cerințele următoare:
 - (a) condițiile prealabile specificate în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa I (partea 21) la Regulamentul (UE) nr. 748/2012;
 - (b) subpartea H secțiunea 1 din anexa I (partea FCL) și dispozițiile prezentului articol.
- (2) Examenul teoretic se susține în scris, iar numărul de întrebări cu variante multiple de răspuns depinde de complexitatea aeronavei.
- (3) Pregătirea pentru calificarea de tip, testele de îndemănare și verificările competenței pentru aeronavele menționate la alineatul (1):
 - (a) respectă următoarele cerințe din apendicele 9 la anexa I (partea FCL):
 - (i) secțiunea A;
 - (ii) secțiunile B, C sau D, astfel cum s-a stabilit și cu excepția cazului în care se specifică altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa I (partea 21) la Regulamentul (UE) nr. 748/2012; și
 - (b) în condițiile și în măsura specificate în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa I (partea 21) la Regulamentul (UE) nr. 748/2012, include cursuri de pregătire și teste suplimentare pentru a permite solicitanților să obțină competența de a opera VCA relevante.

⁽⁶⁾ Avizul nr. 03/2023 – *Introduction of a regulatory framework for the operation of drones – Enabling innovative air mobility with MVCA, the initial airworthiness of UAS subject to certification, and the continuing airworthiness of those UAS operated in the 'specific' category*, EASA (Introducerea unui cadru de reglementare pentru operarea dronelor – Facilitarea unei mobilități aeriene inovatoare cu MVCA, navigabilitatea inițială a UAS care face obiectul certificării și menținerea navigabilității UAS-urilor operate în categoria „specifică”, AESA (Avizul nr. 03/2023).

(4) Prin derogare de la punctele de mai sus, solicitanților care dețin o CPL(A) sau o CPL(H) și care au fost implicați în zboruri de încercare pentru un anumit tip de VCA li se eliberează o calificare de tip pentru aeronava respectivă, cu condiția să îndeplinească toate cerințele următoare:

- (a) să respecte condițiile de zbor pentru a acționa ca pilot de încercare pe tipul de VCA relevant, astfel cum sunt stabilite în conformitate cu anexa I (partea 21) la Regulamentul (UE) nr. 748/2012;
- (b) să fi efectuat fie 50 de ore timp total de zbor, fie 10 ore timp de zbor în calitate de pilot comandant pe zboruri de încercare pe tipul de VCA relevant;
- (c) să îndeplinească condițiile prelabile menționate la alineatul (1) litera (a).

(5) Perioada de valabilitate a calificărilor de tip emise în conformitate cu prezentul articol este de 1 an. Titularii trebuie să facă tot ceea ce urmează:

- (a) pentru a revalida calificarea de tip:
 - (i) în perioada de valabilitate a calificării, să efectueze cel puțin două ore timp de zbor ca pilot pe tipul de VCA relevant;
 - (ii) în cele 3 luni imediat anterioare datei de expirare a calificării și pe tipul de VCA relevant sau pe un echipament de pregătire sintetică (FSTD) reprezentând aeronava respectivă, să promoveze o verificare a competenței în conformitate cu alineatul (3), a cărei durată poate fi luată în calcul pentru timpul de zbor prevăzut la litera (a) punctul (i). Dacă solicitanții aleg să promoveze verificarea competenței mai devreme decât în acest termen de trei luni, noua perioadă de valabilitate începe de la data verificării competenței;
- (b) pentru reînnoirea calificării de tip, să respecte punctul FCL.740 litera (b) din anexa I (partea FCL).

(6) Titularii unei licențe și ai unei calificări de tip, astfel cum se specifică la alineatul (1), au dreptul de a opera VCA relevante în conformitate cu regulile de zbor instrumental, cu condiția să respecte toate cerințele următoare:

- (a) să dețină o IR(A) sau o IR(H), după caz;
- (b) să fi efectuat, pe tipul relevant de VCA, testul de îndemânare sau verificarea competenței, după caz, în conformitate cu alineatul (3), inclusiv conținutul relevant pentru zborul instrumental.

(7) În pofida dispozițiilor de la punctul FCL.900 litera (b) din anexa I (partea FCL), solicitanților care dețin un certificat de instructor în conformitate cu anexa I (partea FCL) cu privilegiul de a furniza pregătire pentru calificări de tip pentru avioane sau elicoptere li se acordă privilegiul de a furniza pregătire pentru calificările de tip menționate la alineatul (1), cu condiția ca aceștia:

- (a) să dețină o calificare de tip în conformitate cu alineatul (1) pentru tipul de VCA relevant;
- (b) cu excepția cazului în care se prevede altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa I (partea 21) la Regulamentul (UE) nr. 748/2012, să fi finalizat, în cele 12 luni anterioare cererii, cel puțin 30 segmente de rută, inclusiv decolări și aterizări, în calitate de pilot comandant pe tipul de VCA relevant, existând posibilitatea ca 15 dintre aceste segmente de rută să fie finalizate într-un FSTD reprezentând respectivul tip de VCA;
- (c) să fi urmat, în cadrul unei ATO, o pregătire teoretică și practică pentru extinderea privilegiilor de instructor la tipul respectiv de VCA, inclusiv elemente de pregătire obligatorii, astfel cum se specifică în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa I (partea 21) la Regulamentul (UE) nr. 748/2012;
- (d) să promoveze secțiunile relevante ale evaluării competenței în conformitate cu punctul FCL.935 din anexa I (partea FCL).

Prin derogare de la literele (b), (c) și (d), solicitanții care dețin un certificat de TRI(A) sau un certificat de TRI(H) și cărora li s-a eliberat o calificare de tip pentru o VCA în conformitate cu alineatul (4) primesc o extindere a privilegiilor lor TRI la respectivul tip de VCA.

- (8) Titularii privilegiilor de instructor menționate la alineatul (7) beneficiază de revalidarea sau de reînnoirea, după caz, a acestor privilegii atunci când îndeplinesc cerințele relevante de revalidare sau de reînnoire prevăzute în subpartea J din anexa I (partea FCL), astfel cum se aplică pentru certificatul de instructor deținut, și, în plus, îndeplinesc oricare dintre următoarele cerințe:
- (a) să urmeze, în cadrul unei ATO, un curs de perfecționare a cunoștințelor pentru instructori, axat pe privilegiile menționate la alineatul (7);
 - (b) să promoveze secțiunile relevante ale evaluării competenței în conformitate cu punctul FCL.935 din anexa I (partea FCL) pe tipul de VCA relevant specificat la alineatul (1) sau pe un FSTD reprezentând tipul respectiv.
- (9) În pofida dispozițiilor de la punctul FCL.1000 litera (b) din anexa I (partea FCL), solicitanților care dețin un certificat de examinator în conformitate cu anexa I (partea FCL) cu privilegii de acțiune în calitate de examinator pentru calificările de tip pentru avion sau pentru elicopter li se acordă privilegii de a desfășura teste de îndemânare și verificări ale competenței pentru un tip de VCA specificat la alineatul (1), cu condiția să dețină privilegii de instructor în conformitate cu alineatul (7) pentru tipul de VCA relevant și să respecte toate condițiile următoare în cazul tipului VCA relevant sau al unui FSTD care reprezintă tipul respectiv:
- (a) să realizeze standardizarea examinatorului în conformitate cu punctul FCL.1015 din anexa I (partea FCL), inclusiv efectuarea a cel puțin unui test de îndemânare sau a unei verificări a competenței;
 - (b) să promoveze secțiunile relevante ale evaluării competenței în conformitate cu punctul FCL.1020 din anexa I (partea FCL).
- (10) Titularii privilegiilor de examinator menționate la alineatul (9) beneficiază de revalidarea sau de reînnoirea, după caz, a acestor privilegii atunci când îndeplinesc părțile relevante de la punctul FCL.1025 din anexa I (partea FCL), și, în plus, îndeplinesc oricare dintre următoarele cerințe:
- (a) să urmeze un curs de perfecționare pentru examinatori în conformitate cu punctul FCL.1025 litera (b) punctul (2) din anexa I (partea FCL), care se axează pe privilegiile prevăzute la alineatul (9);
 - (b) să promoveze secțiunile relevante ale evaluării competenței în conformitate cu punctul FCL.1020 din anexa I (partea FCL) pe tipul de VCA relevant sau pe un FSTD reprezentând tipul respectiv.”
3. Anexa I (partea FCL) se modifică în conformitate cu anexa I la prezentul regulament.

Articolul 2

Modificări aduse Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012

Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 se modifică după cum urmează:

1. Articolul 2 se modifică după cum urmează:
 - (a) punctul 85 se înlocuiește cu următorul text:

„85. «giravion» înseamnă o aeronavă acționată de motor, mai grea decât aerul, a cărei sustentare depinde în principal de portanța generată de maximum două rotoare;”;
 - (b) se introduc următoarele puncte:

„85a. «elicopter» înseamnă un tip de giravion susținut în zbor în principal de reacțiile aerului pe cel mult două rotoare acționate de motor pe axe substanțial verticale;

85b. «aeronavă cu capacitate de decolare și aterizare verticală (VTOL) (VCA)» înseamnă o aeronavă acționată de motor, mai grea decât aerul, alta decât aeroplanul sau giravionul, capabilă să efectueze decolarea și aterizarea verticală cu ajutorul unor unități de portanță și de propulsie utilizate pentru a genera portanța în timpul decolării și aterizării;”;
 - (c) se introduce următorul punct:

„94a. «combustibil minim» este un termen utilizat pentru a descrie o situație în care rezerva de combustibil/energie a unei aeronave a atins un stadiu în care zborul este obligat să aterizeze pe un anumit aerodrom și nu se poate accepta nicio întârziere suplimentară;”.
2. Anexa se modifică în conformitate cu anexa II la prezentul regulament.

Articolul 3

Modificări aduse Regulamentului (UE) nr. 965/2012

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

1. La articolul 1, se adaugă următorul alineat (1a):

„(1a) Prezentul regulament stabilește norme detaliate pentru operațiunile de mobilitate aeriană inovatoare în conformitate cu normele de zbor la vedere pe timp de zi, efectuate cu suprafața la vedere și cu aeronave cu un singur pilot la bord, cu capacitate de decolare și aterizare verticală, menționate la articolul 2 alineatul (1) litera (b) punctele (i) și (ii) din Regulamentul (UE) 2018/1139.”

2. Articolul 2 se modifică după cum urmează:

(a) punctul 1a se înlocuiește cu următorul text:

„1a. «giravion» înseamnă o aeronavă acționată de motor, mai grea decât aerul, a cărei sustentajie depinde în principal de portanța generată de maximum două rotoare;”;

(b) se introduce următorul punct:

„1aa. «elicopter» înseamnă un tip de giravion susținut în zbor în principal de reacțiile aerului pe cel mult două rotoare acționate de motor pe axe substanțial verticale;”;

(c) se introduc următoarele puncte:

„12. «operațiuni de mobilitate aeriană inovatoare (IAM)» înseamnă orice operațiune cu aeronave cu capacitate de decolare și aterizare verticală (VTOL) în zone aglomerate și neaglomerate;

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

14. «zbor VEMS» înseamnă un zbor cu o VCA care desfășoară operațiuni în temeiul unei aprobări VEMS, în cazul căruia transportul imediat și rapid este esențial și al cărui scop este:

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

(i) personalului medical;

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

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

sau

(b) efectuarea oricăror operațiuni cu persoane supuse unui risc iminent sau anticipat la adresa sănătății, creat de mediu și fie:

(i) aceste persoane trebuie să fie salvate sau aprovizionate; fie

(ii) persoanele, animalele sau echipamentele trebuie transportate către și dinspre locul de operare VEMS.”

3. Articolul 5 se modifică după cum urmează:

(a) se introduce următorul alineat:

„(1b) Operatorii operează VCA numai în contextul operațiunilor IAM, astfel cum se specifică în anexele III și IX la prezentul regulament.”;

(b) la alineatul (2) se adaugă următoarea literă:

„(h) VCA utilizată pentru:

(i) transportul de mărfuri periculoase (DG);

(ii) VEMS.”;

(c) la alineatul (5) se adaugă următoarea literă:

„(c) VCA în conformitate cu cerințele specificate în anexa IX.”;

- (d) la alineatul (5) se adaugă al doilea paragraf, după cum urmează:
„În cazul literelor (a), (b) și (c) de la primul paragraf, organizațiile de pregătire respectă cerințele prevăzute în anexa VII (partea ORA) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 în loc de cerințele din anexa III (partea ORO) la prezentul regulament. Pregătirea pentru VCA este furnizată numai de organizații de pregătire aprobate.”;
4. Articolul 8 se modifică după cum urmează:
- (a) alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:
„(1) Operațiunile de transport aerian comercial cu avioane și elicoptere fac obiectul cerințelor din anexa III subpartea FTL.”;
- (b) se adaugă următorul alineat:
„(5) În ceea ce privește limitările timpului de zbor, operatorul IAM respectă cerințele prevăzute în legislația națională a statului membru în care operatorul își are sediul principal de activitate sau, în cazul în care operatorul nu are un sediu principal de activitate, a locului în care operatorul este stabilit sau își are reședința.”
5. Anexa I la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 se modifică în conformitate cu anexa III la prezentul regulament.
6. Anexa II la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 se modifică în conformitate cu anexa IV la prezentul regulament.
7. Anexa III la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 se modifică în conformitate cu anexa V la prezentul regulament.
8. Anexa V la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 se modifică în conformitate cu anexa VI la prezentul regulament.
9. Anexa IX la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 se adaugă astfel cum se prevede în anexa VII la prezentul regulament.

Articolul 4

Modificări ale Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2017/373

La punctul AT.S.TR.305 din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/373 la litera (a), se introduce următorul punct 7a:

„7a. informații privind aeronavele fără pilot la bord;”.

Articolul 5

Intrare în vigoare și aplicabilitate

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

Se aplică de la 1 mai 2025.

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

Adoptat la Bruxelles, 10 aprilie 2024.

Pentru Comisie
Președinta
Ursula VON DER LEYEN

ANEXA I

Anexa I la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 se modifică după cum urmează:

1. Punctul FCL.010 se modifică după cum urmează:

(a) la definiția termenului „timp de zbor”, al treilea paragraf privind dirijabilele se înlocuiește cu următorul text:

„pentru dirijabile, înseamnă timpul total de la momentul în care un dirijabil este dezlegat de la pilonul de ancorare cu scopul de a decola până în momentul în care dirijabilul se oprește la sfârșitul zborului și este ancorat de pilon;”;

(b) la definiția termenului „timp de zbor”, se adaugă al patrulea paragraf privind „aeronavele cu capacitate VTOL”, după cum urmează:

„pentru aeronavele cu capacitate VTOL (VCA), înseamnă timpul total de la momentul în care unitățile de portanță și de propulsie sunt acționate în scopul decolării până la momentul în care aeronava se oprește la sfârșitul zborului, iar unitățile de portanță și de propulsie sunt oprite;”;

(c) definiția termenului „elicopter” se înlocuiește cu următorul text:

„«Elicopter» înseamnă un tip de giravion susținut în zbor în principal de reacțiile aerului cu cel mult două rotoare acționate de motor pe axe substanțial verticale.”

2. La punctul FCL.060, teza introductivă de la litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) Avioane, elicoptere, aeronave cu decolare-aterizare verticală, dirijabile și aeronave cu capacitate VTOL (VCA).

Un pilot nu operează o aeronavă în transportul aerian comercial sau pentru transportul de pasageri.”

—

ANEXA II

Anexa la Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 se modifică după cum urmează:

1. La punctul SERA.2010, litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) Acțiune premergătoare zborului

Înainte de a începe un zbor, pilotul comandant al unei aeronave trebuie să se familiarizeze cu toate informațiile disponibile adecvate pentru operațiunea avută în vedere. Pentru zborurile din afara vecinătății unui aerodrom și pentru toate zborurile IFR, acțiunea premergătoare zborului trebuie să includă un studiu detaliat al buletinelor și prognozelor meteorologice curente disponibile, luarea în considerare a necesarului de combustibil/energie și un plan de acțiune alternativ pentru cazul în care zborul nu poate fi realizat cum s-a prevăzut.”

2. La punctul SERA.4005 litera (a), punctul 12 se înlocuiește cu următorul text:

„12. autonomia combustibilului/energiei”.

3. La punctul SERA.4015, litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) Dacă informațiile transmise înainte de plecare cu privire la autonomia de combustibil sau autonomia energetică ori la numărul total de persoane la bord sunt incorecte la momentul plecării, acestea constituie o modificare semnificativă a planului de zbor și, ca urmare, trebuie raportate.”

4. La punctul SERA.8015, litera (b) subpunctul 4 se înlocuiește cu următorul text:

„4. *Posibilitatea reautorizării în zbor.* În cazul în care, înainte de plecare, se anticipează că, în funcție de autonomia de combustibil sau de autonomia energetică și sub rezerva reautorizării în zbor, se poate decide ca aeronava să se îndrepte spre un nou aerodrom de destinație, unitățile de control al traficului aerian competente trebuie notificate în consecință prin includerea în planul de zbor a informațiilor referitoare la ruta modificată (dacă se cunoaște) și la destinația modificată.”

5. La punctul SERA.8020, litera (d) subpunctele 1 și 2 se înlocuiesc cu următorul text:

„(d) *Deteriorarea condițiilor meteorologice sub valorile VMC.* Atunci când devine evident că nu va fi posibil zborul în VMC în conformitate cu planul de zbor curent, un zbor VFR efectuat ca zbor controlat:

1. solicită o autorizare modificată care să permită aeronavei să continue zborul în VMC către destinație sau către un aerodrom sau un loc de operare de rezervă ori să părăsească spațiul aerian în care este necesară o autorizare ATC; sau
2. dacă nu se poate obține o autorizare în conformitate cu subpunctul 1, continuă să opereze în VMC și notifică unității ATC competente măsurile luate, fie pentru a părăsi respectivul spațiu aerian, fie pentru a ateriza la cel mai apropiat aerodrom sau loc de operare corespunzător; sau”.

6. La punctul SERA.9005 se adaugă subpunctul 7a cu următorul text:

„7a. privind aeronavele fără pilot la bord;”.

7. La punctul SERA.11005, litera (ab) se înlocuiește cu următorul text:

„(ab) În cazul în care o aeronavă este supusă unei intervenții ilicite, pilotul comandant trebuie să încerce să aterizeze cât mai repede posibil la cel mai apropiat aerodrom sau loc de operare adecvat ori la un aerodrom sau loc de operare specific desemnat de autoritatea competentă, cu excepția cazului în care situația de la bordul aeronavei impune alte măsuri.”

8. La punctul SERA.11012, literele (a) și (b) se înlocuiesc cu următorul text:

„(a) Atunci când un pilot raportează o situație de combustibil minim/energie minimă, controlorul informează respectivul pilot cât mai curând posibil cu privire la orice întârziere anticipată sau la faptul că nu se anticipează întârzieri.

(b) Atunci când nivelul combustibilului/energiei impune declararea unei situații de pericol, pilotul face o astfel de declarație, în conformitate cu punctul SERA.14095, cu ajutorul semnalului radiotelefonice de pericol (MAYDAY), rostit de preferință de trei ori, urmat de natura situației de pericol (FUEL).”

9. Punctul SERA.11015 se modifică după cum urmează:

(a) în tabelul S11-1, „Seria 3” se înlocuiește cu următorul text:

„3	ZIUA sau NOAPTEA – Coboară trenul de aterizare (dacă are în dotare), aprinde continuu luminile de aterizare și survolează pista în serviciu sau, dacă aeronava interceptată este un elicopter/aeronavă cu capacitate VTOL, survolează zona de aterizare pentru elicoptere/aerona ve cu capacitate VTOL. În cazul elicopterelor/aerona velor cu capacitate VTOL, elicopterul interceptor/aeronava cu capacitate VTOL interceptoare execută o apropiere pentru aterizare, zburând la punct fix în apropierea zonei de aterizare.	Aterizați la acest aerodrom.	ZIUA sau NOAPTEA – Coboară trenul de aterizare (dacă are în dotare), aprinde continuu luminile de aterizare, urmează aeronava interceptoare și, dacă după survolarea pistei în serviciu sau a zonei de aterizare pentru elicoptere/aerona ve cu capacitate VTOL, se consideră că aterizarea este sigură, aterizează.	Am înțeles. Mă voi conforma.”
----	--	------------------------------	--	-------------------------------

(b) în tabelul S11-2, „Seria 4” se înlocuiește cu următorul text:

„4	ZIUA sau NOAPTEA – Escamotează trenul de aterizare (dacă are în dotare) și aprinde intermitent luminile de aterizare în timp ce survolează pista în serviciu sau zona de aterizare a elicopterelor/aerona velor cu capacitate VTOL la o înălțime mai mare de 300 m (1 000 ft), dar nu mai mare de 600 m (2 000 ft) [în cazul unui elicopter, la o înălțime mai mare de 50 m (170 ft), dar nu mai mare de 100 m (330 ft)] peste nivelul aerodromului și continuând să se rotească în jurul pistei în serviciu sau al zonei de aterizare a elicopterelor/aerona velor cu capacitate VTOL. Dacă nu este posibilă utilizarea intermitentă a luminilor de aterizare, aprinde alte lumini disponibile.	Aerodromul pe care l-ați desemnat este inadecvat.	ZIUA sau NOAPTEA – Dacă se dorește ca aeronava interceptată să urmeze aeronava interceptoare la un aerodrom de rezervă, aeronava interceptoare escamotează trenul de aterizare (dacă are în dotare) și utilizează semnalele de la seria 1 prevăzute pentru aeronava interceptoare. Dacă se decide eliberarea aeronavei interceptate, aeronava interceptoare utilizează semnalele de la seria 2 prevăzute pentru aeronava interceptoare.	Am înțeles. Urmați-mă. Am înțeles. Puteți continua.”
----	--	---	---	--

(c) în apendicele 1 „Semnale”, punctul „4. SEMNALE PENTRU DIRIJAREA LA SOL” se modifică după cum urmează:

(1) la punctul 4.1.1, litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) pentru elicoptere/aerona ve cu capacitate VTOL, în locul în care dispecerul semnalizator/dispecerul de sol poate fi văzut cel mai bine de către pilot.”;

(2) la subpunctele 16-20 de la punctul 4.1.2, textul notelor de subsol 1-3 se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Se utilizează pentru elicopterele care zboară la punct fix/aerona vele cu capacitate VTOL.

(2) Se utilizează pentru elicopterele care zboară la punct fix/aerona vele cu capacitate VTOL.

(3) Se utilizează pentru elicopterele care zboară la punct fix/aerona vele cu capacitate VTOL.”;

- (d) în apendicele 5 „Specificații tehnice referitoare la observațiile aeronavei și rapoartele prin comunicații de voce”, secțiunea „A. INSTRUCȚIUNI DE RAPORTARE” se modifică după cum urmează:

la punctul 2 „INSTRUCȚIUNI DETALIATE DE RAPORTARE”, [elementul 8] din secțiunea 2 se înlocuiește cu următorul text:

„*Elementul 8 –AUTONOMIE.* Raportați «AUTONOMIE», urmat de autonomia combustibilului/energiei în ore și minute (4 cifre).”

ANEXA III

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

1. Titlul anexei I se înlocuiește cu titlul următor:
„Anexa I – Definițiile termenilor utilizați în anexele II-IX”.
2. Punctul 21 se înlocuiește cu următorul text:
„21. «prelungire degajată» înseamnă o suprafață dreptunghiulară delimitată pe sol sau pe apă, aflată sub controlul autorității competente, aleasă sau amenajată corespunzător, peste care o aeronavă poate efectua o parte din urcarea inițială la o înălțime specificată;”.
3. Punctul 26 se înlocuiește cu următorul text:
„26. «rezervă operațională de combustibil/energie» înseamnă combustibilul/energia necesar(ă) pentru a compensa o serie de factori neprevăzuți care ar putea influența consumul de combustibil/energie până la aerodromul sau vertiportul de destinație;”.
4. Punctul 31 se înlocuiește cu următorul text:
„31. «faze critice ale zborului» înseamnă:
 - (a) în cazul elicopterelor, rulajul, zborul la punct fix, decolarea, apropierea finală, apropierea întreruptă, aterizarea și orice alte faze ale zborului determinate de pilotul comandant sau de comandant;
 - (b) în cazul VCA, rularea la sol cu pasageri în scopul zborului sau după aterizare, rularea aeriană, zborul la punct fix, decolarea, apropierea finală, apropierea întreruptă (manevra «go-around»), aterizarea și orice altă fază a zborului determinată de pilotul comandant;”.
5. Punctul 39 se înlocuiește cu următorul text:
„39. «distanța DR» înseamnă distanța orizontală pe care elicopterul sau VCA a parcurs-o de la sfârșitul distanței de decolare disponibile;”.
6. Punctul 48 se înlocuiește cu următorul text:
„48. «zonă de apropiere finală și de decolare (FATO)» înseamnă o zonă definită pentru operațiunile cu elicoptere sau VCA, deasupra căreia se execută faza finală a manevrei de apropiere pentru zbor la punct fix și aterizare și de pe care se inițiază manevra de decolare; în cazul elicopterelor care operează în clasa de performanță 1 și a VCA care desfășoară operațiuni în categoria «avansate» sau într-o categorie echivalentă, zona definită cuprinde zona disponibilă pentru decolare întreruptă;”.
7. Punctul 50a se înlocuiește cu următorul text:
„50a. «timp de zbor» înseamnă:
 - (a) pentru avioane, timpul total din momentul în care un avion se pune în mișcare în scopul decolării și până în momentul în care avionul se oprește la sfârșitul zborului;
 - (b) pentru elicoptere, timpul total dintre momentul în care palele rotorului elicopterului încep să se învârtă în scopul decolării și momentul în care elicopterul se oprește la sfârșitul zborului, iar palele rotorului sunt oprite;
 - (c) pentru VCA, timpul total de la momentul în care unitățile de portanță și de propulsie sunt acționate în scopul decolării până la momentul în care aeronava se oprește la sfârșitul zborului, iar unitățile de portanță și de propulsie sunt oprite.”
8. Punctul 53 se înlocuiește cu următorul text:
„53. «personal al serviciilor de urgență de la sol» înseamnă orice personal al serviciilor de urgență de la sol (cum ar fi polițiștii, pompierii etc.) implicat în servicii medicale de urgență cu elicopterul (HEM) sau în servicii medicale de urgență cu VCA (VEMS), ale cărui atribuții sunt într-o oarecare măsură legate de operațiune;”.

9. La punctul 69 litera (a), subpunctul (ii) se înlocuiește cu următorul text:
- „(ii) ocupanții elicopterului sau ocupanții VCA nu pot fi în mod adecvat protejați de elementele naturii; sau”.
10. Punctul 70 se înlocuiește cu următorul text:
- „70. «punct de decizie pentru aterizare (*Landing Decision Point – LDP*)» înseamnă:
- (a) pentru elicoptere, punctul folosit pentru a determina performanțele de aterizare de la care, în cazul cedării confirmate a unui motor în acel punct, se poate continua aterizarea în condiții de siguranță sau se poate iniția o aterizare întreruptă;
 - (b) pentru VCA, punctul folosit pentru a determina performanțele de aterizare de la care se poate continua aterizarea în condiții de siguranță sau se poate iniția o aterizare întreruptă, în urma unei CFP;”.
11. Punctul 71 se înlocuiește cu următorul text:
- „71. «distanța de aterizare disponibilă» (*landing distance available – LDA*) înseamnă:
- (a) pentru avioane (LDAA), lungimea pistei care este declarată disponibilă de statul pe teritoriul căruia se află aerodromul și care este adaptată pentru rulajul la sol al unui avion care aterizează;
 - (b) pentru elicoptere (LDAH), lungimea FATO plus orice suprafață suplimentară declarată disponibilă de statul aerodromului și adecvată pentru ca elicopterul să finalizeze manevra de aterizare de la o înălțime definită; și
 - (c) pentru VCA (LDAV), lungimea FATO plus orice suprafață suplimentară declarată disponibilă și adecvată pentru ca VCA să finalizeze manevra de aterizare de la o înălțime definită;”.
12. Se inserează următorul punct 71a:
- „71a. «distanța de aterizare necesară (LDR)» înseamnă:
- (a) pentru elicoptere (LDRH), distanța orizontală necesară pentru aterizarea și oprirea completă de la un punct de 15 m (50 ft) deasupra suprafeței de aterizare; și
 - (b) pentru VCA (LDRV), distanța orizontală necesară pentru aterizarea și oprirea completă de la un punct de 15 m (50 ft) deasupra suprafeței de aterizare;”.
13. Punctul 78 se înlocuiește cu următorul text:
- „78. «pasager cu pregătire medicală» înseamnă o persoană cu pregătire medicală aflată la bordul elicopterului în timpul unui zbor HEMS sau la bordul unei VCA în timpul unui zbor VEMS, inclusiv medici, asistente medicale și paramedici;”.
14. La punctul 82, litera (b) se înlocuiește cu următorul text:
- „(b) ocupanții elicopterului sau ocupanții VCA pot fi protejați de elementele naturii; și”.
15. Punctul 96 se înlocuiește cu următorul text:
- „96. «pilot comandant» (*Pilot-in-command – PIC*) înseamnă pilotul desemnat la comandă și responsabil cu derularea în siguranță a zborului; în cazul operațiunilor de transport aerian comercial cu avioane și elicoptere, «pilotul comandant» se numește «comandant»”.
16. Punctul 102 se înlocuiește cu următorul text:
- „102. «distanță disponibilă pentru decolare întreruptă (RTODA)» înseamnă:
- (a) pentru elicoptere (RTODAH) înseamnă lungimea apropierei finale și a zonei de decolare declarate disponibile și corespunzătoare pentru elicoptere care operează în clasa de performanță 1 în scopul finalizării unei decolări întrerupte; sau
 - (b) pentru VCA (RTODAV), lungimea apropierei finale și a zonei de decolare declarate disponibile și corespunzătoare pentru ca VCA să finalizeze o decolare întreruptă în conformitate cu categoria în care sunt operate;”.

17. Punctul 103 se înlocuiește cu următorul text:

„103. «distanță necesară pentru decolare întreruptă (RTODR)» înseamnă:

- (a) pentru elicoptere (RTODRH), înseamnă distanța orizontală necesară de la începutul decolării până la punctul în care elicopterul se oprește complet ca urmare a cedării unui motor sau a întreruperii unei decolări la punctul de decizie pentru decolare;
- (b) pentru VCA (RTODRV), distanța orizontală necesară de la începutul decolării până la punctul în care VCA se oprește complet prin finalizarea unei decolări întrerupte în urma recunoașterii unei CFP la punctul de decizie pentru decolare”.

18. Punctul 104a se înlocuiește cu următorul text:

„104a. «aterizare în condiții de siguranță» înseamnă, în contextul politicii de combustibil/energie sau al schemelor de combustibil/energie, o aterizare pe un aerodrom sau loc de operare adecvat sau pe un vertiport adecvat sau într-o locație prevăzută pentru deviere, cu cel puțin rezerva finală de combustibil/energie rămasă și în conformitate cu procedurile operaționale aplicabile și cu minimele de operare pe aerodrom;”.

19. Punctul 111 se înlocuiește cu următorul text:

„111. «punct de decizie pentru decolare (*Take-Off Decision Point – TDP*)» înseamnă:

- (a) pentru elicoptere, punctul folosit pentru determinarea performanțelor de decolare de la care, în cazul cedării confirmate a unui motor în acel punct, se poate face o decolare întreruptă sau se poate continua decolarea în condiții de siguranță;
- (b) pentru VCA, primul punct definit de combinația dintre viteză și altitudine, de la care se poate efectua o decolare continuă, respectând performanța minimă certificată (CMP) în urma unei CFP, și ultimul punct de pe traiectoria de decolare de la care se asigură o decolare întreruptă;”.

20. Punctul 113 se înlocuiește cu următorul text:

„113. «distanța de decolare disponibilă (TODA)» înseamnă:

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

21. Punctul 114 se înlocuiește cu următorul text:

„114. «distanța necesară pentru decolare (*take-off distance required – TODR*)» înseamnă:

- (a) pentru elicoptere, distanța orizontală necesară din momentul începerii decolării până în punctul în care se atinge viteza de siguranță la decolare (V_{Toss}), o înălțime selectată și un gradient de urcare pozitiv, în urma defectării motorului critic confirmate la TDP, restul motoarelor funcționând în limitele operaționale aprobate;
- (b) pentru VCA (TODRV), distanța orizontală necesară din momentul începerii decolării până la punctul în care se atinge distanța sigură de trecere peste obstacole și un gradient de urcare pozitiv, în urma unei defecțiuni critice pentru performanță (CFP) recunoscute la TDP;”.

22. Punctul 115 se înlocuiește cu următorul text:

„115. «traiectorie de decolare» înseamnă:

- (a) traiectoria pe verticală și pe orizontală cu motorul critic inoperant de la un punct specificat în timpul decolării până la 1 500 ft deasupra suprafeței în cazul avioanelor și până la 1 000 ft deasupra suprafeței în cazul elicopterelor;
- (b) pentru VCA, traiectoria verticală și orizontală cu o defecțiune critică pentru performanță (CFP), care se extinde de la punctul de decolare până la un punct în care VCA se află la o înălțime deasupra elevației pentru decolare care este compatibilă cu profilul pe rută și nu mai mare de 305 m (1 000 ft);”.

23. Punctul 116 se înlocuiește cu următorul text:
- „116. «masă la decolare» înseamnă masa care include toate obiectele și toate persoanele aflate la bord la începutul decolării, în cazul elicopterelor sau al VCA, și al rulării la decolare, în cazul avioanelor;”.
24. Punctul 118 se înlocuiește cu următorul text:
- „118. «membru al personalului tehnic» înseamnă un membru al echipajului implicat în operațiuni de transport aerian comercial HEMS, VEMS, HHO sau NVIS, altul decât un membru al echipajului de zbor sau de cabină, desemnat de operator să îndeplinească sarcini în aeronavă sau la sol în scopul de a asista pilotul în timpul operațiunilor HEMS, VEMS, HHO sau NVIS, care pot necesita operarea de echipamente specializate de la bord;”.
25. Se adaugă următoarele puncte 130, 131, 132, 133, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142 și 143:
- „130. «mișcare la sol» înseamnă deplasarea unei aeronave pe suprafața de mișcare a unui aerodrom sau a unui vertiport cu ajutorul unui echipament extern sau al unui accesoriu care nu este acționat de aeronavă;
131. «personal de la sol» înseamnă personalul, altul decât membrii echipajului de zbor sau membrii echipajului tehnic, căruii îi sunt atribuite sarcini legate de mișcarea la sol a VCA sau orice alt tip de asistență la sol furnizată aeronavei și care a beneficiat de pregătire în ceea ce privește procedurile operaționale și de siguranță relevante;
132. «categoria „avansate”» (*Enhanced*) înseamnă o categorie pentru certificarea și operarea VCA conform căreia aeronava îndeplinește cerințele pentru continuarea zborului și aterizării în siguranță în urma unei defecțiuni critice pentru performanță (CFP);
133. «performanță minimă certificată (CMP)» înseamnă, în ceea ce privește VCA, setul de date privind performanța obținute prin luarea în considerare a efectului defecțiunilor unice și al combinațiilor de defecțiuni care nu sunt extrem de improbabile asupra parametrilor de performanță nominală;
134. «continuarea zborului și aterizării în siguranță (CSFL)» înseamnă, în legătură cu o VCA operată în categoria «avansate», că aeronava este capabilă să continue zborul controlat și să aterizeze la un vertiport, eventual utilizând proceduri de urgență, fără a necesita competențe excepționale de pilotaj sau utilizarea unei forțe excepționale;
135. «defecțiune critică pentru performanță (CFP)» înseamnă, în legătură cu VCA, o defecțiune sau o combinație de defecțiuni care duce la degradarea maximă a unei anumite faze de zbor și a unui anumit parametru de performanță; setul de defecțiuni critice pentru performanță este utilizat pentru a stabili performanța minimă certificată (CMP);
136. «operațiune limitată peste apă» înseamnă o operațiune IAM cu o VCA, efectuată pe o durată limitată de zbor deasupra apei;
137. «membru al echipajului tehnic VEMS» înseamnă un membru al echipajului tehnic (TCM) care este afectat unui zbor VEMS cu scopul de a asista pilotul în timpul operațiunii de zbor și de a asista orice persoană care are nevoie de asistență medicală;
138. «bază de operare VEMS» înseamnă un vertiport la care VCA, echipajul său de zbor și membrii echipajului VEMS se află în perioada de rezervă pentru operațiuni VEMS;
139. «loc de operare VEMS» înseamnă un loc de operare selectat de pilotul comandant pentru operațiuni, aterizări și decolări VEMS;
140. «vertiport» înseamnă o zonă de uscat, de apă sau o structură, utilizată sau destinată a fi utilizată la aterizarea și decolarea VCA și pentru deplasarea VCA;
141. «vertiport adecvat» înseamnă un vertiport la care pot fi operate VCA, ținând seama de dimensiunile, greutatea, traiectoriile de apropiere și de plecare ale aeronavei, care este dotat cu serviciile și facilitățile necesare pentru operațiunea avută în vedere și care este disponibil la momentul preconizat al utilizării;
142. «viteza de siguranță la decolare VTOL (V_{TOS})» înseamnă viteza minimă la care urcarea trebuie realizată cu o CFP recunoscută la TDP în cazul VCA operate în categoria «avansate»;
143. «VCA cu pilot la bord» înseamnă o VCA pilotată de cel puțin un pilot aflat la bord;”.

ANEXA IV

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

1. Titlul secțiunii I din subpartea OPS „Operațiuni aeriene” se înlocuiește cu următorul text:

„SECȚIUNEA I

Certificarea operatorilor de transport aerian comercial (CAT) și a operatorilor de mobilitate aeriană inovatoare (IAM)”.

2. La punctul ARO.OPS.200, litera (b), subpunctul 1 se înlocuiește cu următorul text:

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

3. După punctul ARO.OPS.220 se inserează următorul punct ARO.OPS.224:

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

- (a) Autoritatea competentă aprobă schema de combustibil/energie propusă de un operator IAM dacă acesta demonstrează conformitatea cu cerințele de la punctele UAM.OP.VCA.190, UAM.OP.VCA.191, UAM.OP.VCA.192 și UAM.OP.VCA.195 din anexa IX.
 - (b) În plus, autoritatea competentă:
 1. evaluează dacă sistemul de management al operatorului IAM și procesul de management al riscurilor în materie de siguranță pot sprijini implementarea schemei individuale de combustibil/energie care a fost propusă; și
 2. stabilește un plan de supraveghere pentru a efectua evaluări periodice ale schemei actuale de combustibil/energie a operatorului IAM pentru a verifica conformitatea schemei cu cerințele aplicabile sau pentru a decide dacă schema trebuie modificată sau revocată.”
4. Titlul punctului ARO.OPS.225 se înlocuiește cu următorul text:

„ARO.OPS.225 Aprobarea schemelor de combustibil/energie – avioane și elicoptere”.

5. Apendicele I la anexa II (partea ARO) se înlocuiește cu următorul text:

„Apendicele I

CERTIFICAT DE OPERATOR AERIAN		
(Programul de autorizare pentru operatorii de transport aerian)		
Tipuri de operațiuni:		
Transport comercial aerian (CAT) <input type="checkbox"/> Pasageri; <input type="checkbox"/> Marfă; <input type="checkbox"/> Altele ⁽¹⁾ :		
Mobilitate aeriană inovatoare (IAM) <input type="checkbox"/> Pasageri; <input type="checkbox"/> Marfă; <input type="checkbox"/> Altele ⁽¹⁾ :		
⁽⁴⁾	Statul operatorului ⁽²⁾	⁽⁵⁾
	Autoritatea emitentă ⁽³⁾ :	
AOC # ⁽⁶⁾ :	Numele operatorului ⁽⁷⁾ : Numele comercial DbA ⁽⁸⁾ : Adresa poștală a operatorului ⁽¹⁰⁾ : Telefon ⁽¹¹⁾ : Fax: E-mail:	Puncte operaționale de contact ⁽⁹⁾ : Datele de contact pentru comunicarea, fără întârzieri nejustificate, cu conducerea operațională figurează în ⁽¹²⁾ .
<input type="checkbox"/> Prezentul certificat atestă că ⁽¹³⁾ este autorizat să desfășoare operațiuni comerciale de transport aerian, conform specificațiilor de operare anexate, în conformitate cu manualul de operațiuni, cu anexa V la Regulamentul (UE) 2018/1139 și cu actele sale delegate și de punere în aplicare.		
<input type="checkbox"/> Prezentul certificat atestă că ⁽¹³⁾ este autorizat să desfășoare operațiuni de mobilitate aeriană inovatoare (IAM), conform specificațiilor de operare anexate, în conformitate cu manualul de operațiuni, cu anexa V la Regulamentul (UE) 2018/1139 și cu actele sale delegate și de punere în aplicare.		
Data eliberării ⁽¹⁴⁾ :	Numele și semnătura ⁽¹⁵⁾ : Funcție:	
⁽¹⁾ Precizați celelalte tipuri de transport. ⁽²⁾ Înlocuit de numele statului operatorului. ⁽³⁾ Înlocuit de datele de identificare ale autorității competente emitente. ⁽⁴⁾ Pentru uzul autorității competente. ⁽⁵⁾ Pentru uzul autorității competente. ⁽⁶⁾ Referința aprobării, așa cum a fost eliberată de autoritatea competentă. ⁽⁷⁾ Înlocuit de numele înregistrat al operatorului. ⁽⁸⁾ Numele comercial al operatorului, dacă este diferit. Introduceți «DbA» (pentru «care își desfășoară activitatea sub denumirea») înainte de numele comercial. ⁽⁹⁾ Datele de contact cuprind numerele de telefon și de fax, inclusiv codul de țară și adresa de e-mail (dacă există) la care conducerea operațională poate fi contactată fără întârzieri nejustificate pentru probleme legate de operațiunile de zbor, navigabilitate, competența membrilor echipajului de zbor și de cabină, bunuri periculoase și alte aspecte, după caz. ⁽¹⁰⁾ Adresa operatorului la locul principal de desfășurare a activității. ⁽¹¹⁾ Detaliile privind numerele de telefon și fax de la sediul principal de activitate al operatorului, inclusiv codul de țară. Se indică adresa de e-mail dacă există. ⁽¹²⁾ Introducerea documentului verificat, păstrat la bord, în care figurează datele de contact, cu mențiunea paragrafului sau a paginii corespunzătoare. De exemplu, «Datele de contact ... figurează în manualul de operațiuni, generalități/elemente de bază, capitolul 1, 1.1» sau «...figurează în specificațiile de operare, pagina 1» sau «...figurează în anexa la prezentul document». ⁽¹³⁾ Numele înregistrat al operatorului. ⁽¹⁴⁾ Data eliberării AOC (zz.ll.aaaa). ⁽¹⁵⁾ Funcția, numele și semnătura reprezentantului autorității competente. În plus, pe AOC se poate aplica o ștampilă oficială.		
Formularul EASA 138 – Versiunea 3”		

6. Apendicele II la anexa II (partea ARO) se înlocuiește cu următorul text:

„Apendicele II

SPECIFICAȚII PRIVIND OPERAȚIUNILE (sub rezerva condițiilor aprobate din manualul de operațiuni)				
Datele de contact ale autorității emitente Telefon (1) : _____; Fax: _____; E-mail: _____				
AOC (2) :	Numele operatorului (3) :	Data (4) :	Semnătura:	
Nume comercial Dba				
Specificații privind operațiunile #:				
Modelul de aeronavă (5) : Însemnele de înmatriculare (6) :				
Tipuri de operațiuni: Transport comercial aerian (CAT) <input type="checkbox"/> Pasageri <input type="checkbox"/> Marfă <input type="checkbox"/> Altele (7) : _____ Mobilitate aeriană inovatoare (IAM) <input type="checkbox"/> Pasageri <input type="checkbox"/> Marfă <input type="checkbox"/> Altele (7) : _____				
Zona de operare (8) :				
Limitări speciale (9) :				
Aprobări specifice:	Da	Nu	Specificație (10)	Observații
Mărfuri periculoase	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operațiuni în condiții de vizibilitate redusă				
Decolare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	RVR (11) : ... m	
Apropiere și aterizare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT (12) DA/H: ...ft, RVR: ...m	
Credite operaționale	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT (13) DA/H: ...ft, RVR: ...m	
RVSM (14) <input type="checkbox"/> N/A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
ETOPS (15) <input type="checkbox"/> N/A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Timp maxim de deviere (16) : ... minute	
Specificații de navigație complexe pentru operațiuni PBN (17)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		(18)
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"/>	(19)	
Operațiuni cu elicopterul efectuate 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"/>		

Operațiuni de servicii medicale de urgență ale aeronavelor cu capacitate VTOL (VEMS)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Pregătire a echipajului de cabină ⁽²⁰⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Eliberare a atestatului CC ⁽²¹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Utilizarea aplicațiilor EFB de tip B	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽²²⁾	
Continuitatea navigabilității	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽²³⁾	
Altele ⁽²⁴⁾				

(¹) Numărul de telefon al autorității competente, inclusiv codul de țară. Se include și adresa de e-mail, precum și numărul de fax, dacă este disponibil.

(²) Se introduce numărul certificatului de operator aerian (AOC) aferent.

(³) Se introduce numele înregistrat și numele comercial al operatorului, dacă sunt diferite. Se introduce «Dba» (pentru «care își desfășoară activitatea sub denumirea») înainte de numele comercial.

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

(⁵) 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) sau se introduce, după caz, marca, modelul sau seria aeronavei cu capacitate VTOL.

(⁶) 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 «Observații» a aprobării specifice aferente.

(⁷) Se specifică alt tip de transport (de exemplu, serviciul medical de urgență).

(⁸) Lista cu zona sau zonele geografice în care este autorizată operarea (după coordonatele geografice sau rutele specifice, regiunea de informare a zborurilor sau frontierele naționale sau regionale).

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

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

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

(¹²) 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.

(¹³) 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.

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

(¹⁵) 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.

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

(¹⁷) 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.

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

(¹⁹) Se introduce combinația specifică de corp de aeronavă sau de motor.

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

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

(²²) 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.

(²³) Referința aprobării întreprinderii responsabile cu managementul continuității navigabilității aeronavei și o trimitere la regulamentul relevant [de exemplu, anexa Vc (partea CAMO) la Regulamentul (UE) nr. 1321/2014].

(²⁴) 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 EASA 139 – Versiunea 8

ANEXA V

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

1. Punctul ORO.GEN.005 se înlocuiește cu următorul text:

„ORO.GEN.005 Domeniul de aplicare

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

- (a) operațiuni de transport aerian comercial (CAT);
- (b) operațiuni comerciale specializate;
- (c) operațiuni necomerciale cu aeronave complexe motorizate;
- (d) operațiuni necomerciale specializate cu aeronave complexe motorizate;
- (e) operațiuni de mobilitate aeriană inovatoare (IAM).”

2. La punctul ORO.GEN.140, litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

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

- (i) pentru operațiunile CAT cu avioane și elicoptere, include posibilitatea de a urca și de a rămâne la bordul aeronavei în timpul operațiunilor de zbor, cu excepția cazului în care, din motive de siguranță, comandantul decide altfel în privința compartimentului echipajului de zbor în conformitate cu punctul CAT.GEN.MPA.135;
- (ii) pentru operațiunile IAM cu VCA, include posibilitatea de a urca și de a rămâne la bordul aeronavei în timpul operațiunilor de zbor, cu excepția cazului în care, din motive de siguranță, pilotul comandant decide altfel în conformitate cu punctul CAT.GEN.MPA.135.”

3. Punctul ORO.GEN.310 se înlocuiește cu următorul text:

„ORO.GEN.310 Utilizarea pentru operațiuni necomerciale și pentru operațiuni specializate a avioanelor sau a elicopterelor înscrise pe un AOC

- (a) Un avion sau un elicopter înscris pe AOC-ul unui operator poate rămâne pe AOC-ul respectiv dacă este operat în oricare dintre următoarele situații:
 1. de către însuși titularul AOC-ului, pentru operațiuni specializate în conformitate cu anexa VIII (partea SPO);
 2. de către alți operatori, pentru operațiuni necomerciale cu aeronave motorizate sau pentru operațiuni specializate efectuate în conformitate cu anexa VI (partea NCC), cu anexa VII (partea NCO) sau cu anexa VIII (partea SPO), cu condiția ca aeronava să fie utilizată pe o perioadă neîntreruptă de cel mult 30 de zile.
- (b) Atunci când se utilizează un avion sau un elicopter în conformitate cu litera (a) subpunctul 2, titularul AOC-ului care furnizează avionul sau elicopterul și operatorul care utilizează avionul sau elicopterul stabilesc o procedură:
 1. care să identifice clar operatorul care răspunde de controlul operațional al fiecărui zbor și care să descrie modul în care se transferă controlul operațional între aceștia;
 2. care să descrie procedura de predare a avionului sau a elicopterului la returnarea acestuia către titularul AOC-ului.

Procedura respectivă se include în manualul de operațiuni al fiecărui operator sau într-un contract încheiat între titularul AOC-ului și operatorul care utilizează avionul sau elicopterul în conformitate cu litera (a) subpunctul 2. Titularul AOC-ului întocmește un model de astfel de contract. Acestor contracte li se aplică punctul ORO.GEN.220.

Titularul AOC-ului și operatorul care utilizează avionul sau elicopterul în conformitate cu litera (a) subpunctul 2 se asigură că procedura este comunicată personalului relevant.

- (c) Titularul AOC-ului înaintează procedura menționată la litera (b) autorității competente spre aprobare prealabilă. Titularul AOC-ului convine cu autoritatea competentă asupra mijloacelor și frecvenței de furnizare a informațiilor referitoare la transferurile de control operațional în conformitate cu punctul ORO.GEN.130 litera (c).
- (d) Continuitatea navigabilității avionului sau a elicopterului utilizat în conformitate cu litera (a) este gestionată de organizația responsabilă de continuitatea navigabilității avionului sau a elicopterului inclus în AOC, în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 1321/2014.
- (e) Titularul AOC-ului care furnizează avionul sau elicopterul în conformitate cu litera (a) are următoarele obligații:
1. să indice în manualul său de operațiuni însemnele de înmatriculare ale avionului sau elicopterului furnizat, precum și tipul de operațiuni efectuate cu avionul sau elicopterul respectiv;
 2. să se mențină informat în orice moment și să țină evidența fiecărui operator care deține controlul operațional al avionului sau al elicopterului în orice moment, până când avionul sau elicopterul este returnat titularului AOC-ului;
 3. să se asigure că măsurile de identificare a pericolelor, de evaluare și de atenuare a riscurilor pe care le-a instituit abordează toate operațiunile efectuate cu avionul sau elicopterul respectiv.
- (f) În cazul operațiunilor efectuate în temeiul anexei VI (partea NCC) și al anexei VIII (partea SPO), operatorul care utilizează avionul sau elicopterul în conformitate cu litera (a) se asigură că sunt îndeplinite toate cerințele enumerate mai jos:
1. fiecare zbor efectuat sub controlul său operațional este înregistrat în sistemul de jurnal tehnic al avionului sau al elicopterului;
 2. nu se aduc modificări sistemelor avionului sau elicopterului și nici configurației acestora;
 3. orice defecțiune tehnică sau defect care apare în timp ce avionul sau elicopterul se află sub controlul său operațional este raportat organizației menționate la litera (d);
 4. titularul AOC-ului primește o copie a oricărui raport de eveniment legat de zborurile efectuate cu avionul sau cu elicopterul, întocmit în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 376/2014 și cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1018 al Comisiei (*).

(*) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1018 al Comisiei din 29 iunie 2015 de stabilire a unei liste de clasificare a evenimentelor de aviație civilă care trebuie raportate în mod obligatoriu în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 376/2014 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 163, 30.6.2015, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1018/oj).

4. Punctul ORO.AOC.100 se înlocuiește cu următorul text:

„ORO.AOC.100 Solicitarea unui certificat de operator aerian (AOC)

- (a) Fără a aduce atingere Regulamentului (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (*), înainte de a începe operațiuni CAT cu avioane sau elicoptere sau operațiuni IAM cu VCA, operatorul trebuie să solicite și să obțină un AOC eliberat de autoritatea competentă.
- (b) Operatorul pune la dispoziția autorității competente următoarele informații:
1. denumirea oficială și denumirea comercială, adresa și adresa de corespondență a solicitantului;
 2. o descriere a operațiunii propuse, inclusiv tipul (tipurile) și numărul aeronavei care urmează a fi exploatată;
 3. o descriere a sistemului de management, inclusiv a structurii organizatorice;
 4. numele managerului responsabil;
 5. numele persoanelor desemnate, astfel cum se prevede la punctul ORO.AOC.135 litera (a), precum și calificările și experiența acestora;
 6. o copie a manualului de operațiuni, astfel cum se prevede la punctul ORO.MLR.100;

7. o declarație din care să reiasă că întreaga documentație prezentată autorității competente a fost verificată de solicitant, iar acesta a constatat că este în conformitate cu cerințele aplicabile.

(c) Solicitanții dovedesc autorității competente că:

1. operațiunile CAT cu avioane și elicoptere respectă cerințele esențiale din anexa V la Regulamentul (UE) 2018/1139, din prezenta anexă (partea ORO), din anexa IV (partea CAT) și din anexa V (partea SPA) la prezentul regulament, precum și din anexa I (partea 26) la Regulamentul (UE) 2015/640 al Parlamentului European și al Consiliului (**);
- 1a. pentru operațiunile IAM cu VCA, respectă cerințele esențiale din anexa V la Regulamentul (UE) 2018/1139, din prezenta anexă III (partea ORO), din anexa V (partea SPA) și din anexa IX (partea IAM) la prezentul regulament, precum și din anexa I (partea 26) la Regulamentul (UE) 2015/640;
2. tuturor aeronavelor exploatare li s-a emis un certificat de navigabilitate (CofA) în conformitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 748/2012 sau sunt luate cu chirie fără echipaj în conformitate cu punctul ORO.AOC.110 litera (d); și
3. organizarea și managementul lor sunt adecvate și adaptate corespunzător amplitudinii și domeniului de aplicare al operațiunii avute în vedere.

(*) Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 septembrie 2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate (JO L 293, 31.10.2008, p. 3, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj>).

(**) Regulamentul (UE) 2015/640 al Comisiei din 23 aprilie 2015 privind specificații de navigabilitate suplimentare pentru un anumit tip de operațiuni și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 965/2012 (JO L 106, 24.4.2015, p. 18, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/640/oj>)."

5. Punctul ORO.AOC.125 se înlocuiește cu următorul text:

„ORO.AOC.125 Operațiuni necomerciale ale unui titular de AOC cu avioane sau elicoptere enumerate în AOC-ul său

- (a) Titularul unui AOC poate desfășura operațiuni necomerciale în conformitate cu anexa VI (partea NCC) sau cu anexa VII (partea NCO) cu avioanele sau elicopterele enumerate în specificațiile operaționale ale AOC-ului său sau în manualul său de operațiuni, cu condiția ca titularul AOC-ului să descrie aceste operațiuni în detaliu în manualul de operațiuni, cu includerea următoarelor elemente:
 1. o identificare a cerințelor aplicabile;
 2. o descriere a tuturor diferențelor dintre procedurile de operare utilizate la desfășurarea operațiunilor CAT și a operațiunilor necomerciale;
 3. un mijloc de garantare a faptului că tot personalul implicat în operațiuni este pe deplin familiarizat cu procedurile asociate.
- (b) Un titular de AOC are obligația de a respecta:
 1. anexa VIII (partea SPO) atunci când efectuează zboruri de verificare a întreținerii cu aeronave motorizate complexe;
 2. anexa VII (partea NCO) atunci când efectuează zboruri de verificare a întreținerii cu alte aeronave decât cele motorizate complexe.
- (c) Titularul unui AOC care desfășoară operațiunile menționate la literele (a) și (b) nu are obligația de a depune o declarație în conformitate cu prezenta anexă.
- (d) Titularul AOC-ului precizează tipul de zbor, astfel cum figurează în manualul său de operațiuni, în documentele aferente zborului (planul de zbor operațional, fișa de încărcare și alte documente pertinente)."

6. La punctul ORO.MLR.100, litera (b) se înlocuiește cu următorul text:
- „(b) Conținutul OM trebuie să reflecte cerințele stabilite în prezenta anexă, în anexa IV (partea CAT), în anexa V (partea SPA), în anexa VI (partea NCC), în anexa VIII (partea SPO) și în anexa IX (partea IAM), după caz, și să nu contravină condițiilor cuprinse în specificațiile de operare anexate la certificatul de operator aerian (AOC), în autorizația SPO sau în declarație și în lista aprobărilor specifice, după caz.”
7. Punctul ORO.MLR.101 se înlocuiește cu următorul text:

„ORO.MLR.101 Manualul de operațiuni – structură pentru operațiuni CAT și IAM

Cu excepția operațiunilor efectuate cu avioane monomotor cu elice cu o MOPSC de 5 locuri sau mai puțin sau cu elicoptere monomotor ne complexe cu o MOPSC de 5 locuri sau mai puțin, care decolează și aterizează pe același aerodrom sau loc de operare, în condiții VFR pe timp de zi, structura principală a manualului de operațiuni (OM) este următoarea:

- (a) partea A: Generalități/Fundamente, care cuprinde toate politicile, instrucțiunile și procedurile de operare care nu sunt legate de tipul de avion;
- (b) partea B: Aspecte legate de exploatarea aeronavei, care cuprinde toate instrucțiunile și procedurile legate de tipul aeronavei, ținând cont de diferențele dintre tipurile/clasele, variantele sau aeronavele individuale folosite de operator;
- (c) partea C: Operațiuni CAT cu avioane și elicoptere, care cuprind instrucțiuni și informații privind ruta/rolul/zona și aerodromul/locul de operare, sau operațiuni IAM cu VCA, care cuprind instrucțiuni și informații privind ruta/rolul/zona și vertiportul/locația prevăzută pentru deviere/locul de operare;
- (d) partea D: Pregătire, care cuprinde toate instrucțiunile de pregătire a personalului necesare pentru asigurarea desfășurării operațiunilor în condiții de siguranță.”
8. La punctul ORO.MLR.115, litera (a) se înlocuiește cu următorul text:
- „(a) Următoarele documente trebuie păstrate timp de cel puțin cinci ani:
1. pentru operatorii CAT de avioane și elicoptere și pentru operatorii IAM ai VCA, evidențele activităților menționate la punctul ORO.GEN.200;
 2. pentru operatorii declarați, o copie a declarației operatorului, detalii privind aprobările deținute și manualul de operațiuni;
 3. pentru titularii de autorizații SPO, în plus față de documentele menționate la litera (a) punctul 2, evidențele privind evaluarea riscurilor efectuată în conformitate cu punctul SPO.OP.230 și procedurile standard de operare conexe.”
9. Punctul ORO.FC.005 se înlocuiește cu următorul text:

„ORO.FC.005 Domeniul de aplicare

Prezenta subparte stabilește cerințele privind pregătirea, experiența și calificările echipajului de zbor pe care trebuie să le îndeplinească un operator aerian și cuprinde:

- (a) SECȚIUNEA 1, care specifică cerințele comune.
- (b) SECȚIUNEA 2, care precizează cerințele suplimentare aplicabile operațiunilor CAT cu avioane și elicoptere, cu excepția operațiunilor CAT cu pasageri în condiții VFR pe timp de zi, cu punctul de plecare și punctul de sosire pe același aerodrom sau loc de operare și în cadrul unei zone locale precizate de autoritatea competentă, cu:
1. avioane monomotor cu elice care au o MCTOM de 5 700 kg sau mai puțin și cu o MOPSC de 5 locuri sau mai puțin; sau
 2. elicoptere monomotor, altele decât cele complexe, cu o MOPSC de 5 locuri sau mai puțin.
- (c) SECȚIUNEA 3, care specifică cerințele suplimentare pentru operațiuni comerciale specializate și pentru operațiunile menționate la litera (b) punctele 1 și 2.
- (d) SECȚIUNEA 4, care specifică cerințele suplimentare pentru operațiunile IAM cu aeronave cu capacitate VTOL cu pilot la bord (VCA).”

10. 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) 2018/1139, un pilot din echipajul de zbor, calificat ca pilot comandant în conformitate cu anexa I (partea FCL) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011, este desemnat de operator ca pilot comandant sau, pentru operațiunile CAT cu avioane și elicoptere, comandant.
- (b) Operatorul desemnează un membru al echipajului de zbor să îndeplinească funcția de pilot comandant sau de comandant numai dacă se aplică toate condițiile următoare:
1. membrul echipajului de zbor are nivelul minim de experiență specificat în manualul de operațiuni;
 2. membrul echipajului de zbor cunoaște în mod adecvat ruta sau zona vizată de zbor și aerodromurile, inclusiv aerodromurile de rezervă, vertiporturile, instalațiile și procedurile care urmează să fie utilizate;
 3. în cazul operațiunilor cu echipaj multiplu, membrul echipajului de zbor a urmat un curs de comandă al unui operator dacă a fost promovată de la copilot la pilot comandant/comandant.
- (c) Atât în cazul operațiunilor comerciale cu avioane și elicoptere, cât și în cazul operațiunilor IAM cu VCA, pilotul comandant/comandantul sau pilotul căruia i se poate delega desfășurarea unui zbor a urmat în prealabil pregătirea inițială de familiarizare cu ruta sau cu zona vizată de zbor și cu aerodromurile, vertiporturile, locațiile prevăzute pentru deviere, instalațiile și procedurile care urmează să fie utilizate și își menține aceste cunoștințe după cum urmează:
1. cunoștințele referitoare la aerodromuri sau vertiporturi se mențin prin operarea cel puțin o dată, la un aerodrom sau la un vertiport, într-o perioadă de 12 luni calendaristice;
 2. cunoștințele referitoare la rută sau zonă ori la locația prevăzută pentru deviere trebuie menținute prin operarea cel puțin o dată, pe o rută sau pe o zonă ori la o locație prevăzută pentru deviere, într-o perioadă de 36 luni calendaristice; în plus, este necesară o pregătire de reîmprospătare a cunoștințelor privind ruta sau zona în cazul în care nu operează pe o rută sau într-o zonă timp de 12 luni în decursul perioadei de 36 de luni calendaristice.
- (d) În pofida literei (c), în cazul operațiunilor desfășurate în condiții VFR pe timp de zi cu avioane și cu elicoptere din clasele de performanță B și C, pregătirea de familiarizare privind rutele și aerodromurile poate fi înlocuită cu pregătirea de familiarizare privind zona.”

11. La punctul ORO.FC.120, litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

- „(a) Membrul echipajului de zbor trebuie să efectueze un curs de pregătire de conversie furnizat de operator înainte de a începe zboruri de linie fără supraveghere:
1. atunci când trece pe o aeronavă pentru care este necesară o nouă calificare de tip sau de clasă;
 2. de fiecare dată când membrul echipajului de zbor se angajează la un operator.”

12. La punctul ORO.FC.140, litera (d) se înlocuiește cu următorul text:

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

13. La punctul ORO.FC.145, litera (c) se înlocuiește cu următorul text:

- „(c) Atât pentru operațiunile CAT cu avioane și elicoptere, cât și pentru operațiunile IAM cu VCA, programele de pregătire și verificare, inclusiv programa și mijloacele de realizare a programului, cum ar fi echipamentele individuale de pregătire sintetică pentru zbor (FSTD) și alte soluții de pregătire, se aprobă de către autoritatea competentă.”

14. La punctul ORO.FC.146, litera (e) se înlocuiește cu următorul text:

- „(e) În pofida literei (b), pregătirea pentru aeronavă/FSTD și verificarea competenței la operator pot fi efectuate de un comandant calificat în mod corespunzător sau de un pilot comandant pentru operațiuni IAM care deține un certificat de FI/TRI/SFI și este desemnat de operator pentru oricare dintre următoarele operațiuni:
1. operațiuni CAT cu elicoptere care îndeplinesc criteriile definite la punctul ORO.FC.005 litera (b) punctul 2;

2. operațiuni CAT cu alte elicoptere decât cele motorizate complexe, pe timp de zi și pe rute pe care se navighează după repere vizuale terestre;
 3. operațiuni CAT cu avioane din clasa de performanță B care nu îndeplinesc criteriile definite la punctul ORO.FC.005 litera (b) punctul 1;
 4. operațiuni IAM cu VCA pe timp de zi și pe rute pe care se navighează după repere vizuale terestre.”
15. În subpartea FC – Echipajul de zbor, se adaugă [secțiunea 4] după cum urmează:

„SECȚIUNEA 4

Cerințe suplimentare pentru operațiunile IAM cu aeronave cu capacitate VTOL cu pilot la bord (VCA)

ORO.FC.400 Componența echipajului de zbor

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

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

- (a) Membrul echipajului de zbor trebuie să efectueze un curs de pregătire inițială în domeniul CRM înainte de a începe zboruri de linie fără supraveghere.
- (b) Cursul de pregătire inițială în domeniul CRM este ținut de cel puțin un instructor CRM calificat corespunzător, care poate fi asistat de experți pentru tratarea domeniilor specifice de pregătire.

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

- (a) Pregătirea CRM se integrează în cursul de pregătire de conversie oferit de operator.
- (b) Odată început un curs de conversie IAM oferit de operator, membrul echipajului de zbor nu primește sarcini în decursul zborului pe alt tip sau pe altă clasă de aeronavă până la finalizarea sau încetarea cursului de pregătire.
- (c) Volumul de pregătire necesar membrului echipajului de zbor în cadrul cursului de conversie oferit de operatorul IAM se determină în conformitate cu standardele de calificare și experiență specificate în manualul de operațiuni, luându-se în considerare experiența și pregătirile sale anterioare.
- (d) Membrul echipajului de zbor trebuie să efectueze:
 1. verificarea competenței la operatorul IAM, precum și pregătirea referitoare la echipamentele de urgență și de siguranță și verificarea aferentă înainte de începerea zborurilor de linie sub supraveghere (LIFUS); și
 2. verificarea în zbor de linie la finalizarea LIFUS.
- (e) Dacă există circumstanțe operaționale, precum solicitarea unui nou AOC sau adăugarea în flotă a unui nou tip sau a unei noi clase de aeronavă, care nu permit operatorului IAM să respecte cerințele de la litera (d), respectivul operator poate crea un curs de conversie specific, care să fie utilizat temporar pentru un număr limitat de membri ai echipajului de zbor.

ORO.FC.430 Pregătirea și verificarea periodică

- (a) Fiecare membru al echipajului de zbor trebuie să finalizeze pregătirea și verificarea periodică relevantă pentru tipul sau varianta de VCA pe care își desfășoară activitatea și pentru echipamentele asociate.
- (b) Verificarea competenței la operatorul IAM
 1. Fiecare membru al echipajului de zbor trebuie să finalizeze verificările competenței efectuate de operatorul IAM ca parte a efectivului normal al echipajului pentru a-și demonstra competența la aplicarea procedurilor normale, anormale și de urgență, vizând aspectele relevante asociate sarcinilor descrise în manualul de operațiuni.
 2. Rezervat.
 3. Perioada de valabilitate a verificării competenței de către operatorul IAM este de 6 luni calendaristice.

(c) Verificarea în zbor de linie

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

(d) Pregătirea referitoare la echipamentele de urgență și de siguranță și verificarea aferentă

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

(e) Pregătirea CRM

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

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

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

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

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

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

16. Punctul ORO.TC.100 se înlocuiește cu următorul text:

„ORO.TC.100 Domeniul de aplicare

Prezenta subparte stabilește cerințele pe care trebuie să le îndeplinească un operator aerian atunci când operează o aeronavă cu membri ai echipajului tehnic în operațiuni de transport aerian comercial pentru servicii medicale de urgență cu elicoptere (HEMS), operațiuni de servicii medicale de urgență cu VCA (VEMS), operațiuni cu sisteme de redare a imaginii pe timp de noapte (NVIS) sau operațiuni încărcături suspendate (HHO).”

17. La punctul ORO.TC.105, litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) Membrilor personalului tehnic implicați în operațiuni de transport aerian comercial HEMS, VEMS, HHO sau NVIS li se atribuie sarcini numai dacă:

1. au cel puțin 18 ani;
2. sunt apti din punct de vedere fizic și mental pentru a-și executa sarcinile atribuite și pentru a-și îndeplini responsabilitățile în siguranță;
3. au urmat toate pregătirile aplicabile impuse de prezenta subparte în scopul executării sarcinilor atribuite;
4. în urma verificării, sunt considerați competenți pentru a executa toate sarcinile atribuite în conformitate cu procedurile specificate în manualul de operațiuni.”

18. La punctul ORO.TC.110, litera (d) se înlocuiește cu următorul text:

„(d) Verificările ulterioare pregătirii de conversie oferite de operator și oricăror zboruri de familiarizare necesare au loc înainte ca membrul personalului tehnic să își desfășoare activitatea ca membru al personalului tehnic necesar în operațiuni HEMS, VEMS, HHO sau NVIS.”

19. La punctul ORO.TC.120, litera (b) se înlocuiește cu următorul text:
- „(b) Pregătirea de conversie oferită de operator trebuie să cuprindă:
1. amplasarea și utilizarea tuturor echipamentelor de siguranță și de supraviețuire transportate la bordul aeronavei;
 2. toate procedurile normale și de urgență;
 3. echipamentele de la bord folosite pentru îndeplinirea sarcinilor în interiorul aeronavei sau pe sol în scopul asistării pilotului în timpul operațiunilor HEMS, VEMS, HHO sau NVIS.”
20. Punctul ORO.FTL.100 se înlocuiește cu următorul text:

„ORO.FTL.100 Domeniul de aplicare

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

ANEXA VI

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

1. Punctul SPA.GEN.100 se înlocuiește cu următorul text:

„SPA.GEN.100 Autoritatea competentă

- (a) Autoritatea competentă pentru eliberarea unei aprobări specifice este:

1. pentru un operator comercial de avioane sau elicoptere, autoritatea statului membru în care operatorul își are sediul principal de activitate;
2. pentru un operator necomercial de avioane sau elicoptere, autoritatea din statul membru în care operatorul își are sediul principal de activitate, este stabilit sau își are reședința;
3. pentru un operator IAM de aeronave cu capacitate VTOL (VCA), autoritatea din statul membru în care operatorul își are sediul principal de activitate sau în care își are reședința.

- (b) În pofida dispozițiilor de la litera (a) subpunctul 2, pentru operatorii necomerciali care folosesc un avion sau un elicopter înmatriculat într-o țară terță, cerințele aplicabile în temeiul prezentei anexe pentru aprobarea următoarelor operațiuni nu se aplică dacă aprobarea în cauză este eliberată de un stat de înmatriculare terț:

1. navigația bazată pe performanțe (PBN);
2. specificații privind performanțele minime de navigație (MNPS);
3. spațiul aerian în care se aplică o eșalonare verticală minimă redusă (RVSM);
4. operațiunile în condiții de vizibilitate redusă (LVO).”

2. Punctul SPA.MNPS.100 se înlocuiește cu următorul text:

„SPA.MNPS.100 Operațiuni MNPS

Avioanele și elicopterele se exploatează numai în cadrul spațiului aerian desemnat cu specificații de performanțe de navigație minime (MNPS) în conformitate cu procedurile suplimentare regionale, în care se prevăd MNPS, dacă operatorul a primit o aprobare pentru desfășurarea unor astfel de operațiuni din partea autorității competente.”

3. Punctul SPA.RVSM.100 se înlocuiește cu următorul text:

„SPA.RVSM.100 Operațiuni RVSM

Avioanele și elicopterele se exploatează numai în spațiul aerian desemnat în cazul căruia se aplică o eșalonare verticală minimă de 300 m (1 000 ft) între nivelul de zbor (FL) 290 și FL 410, inclusiv, dacă operatorul a primit o aprobare pentru desfășurarea unor astfel de operațiuni din partea autorității competente.”

4. Punctul SPA.LVO.100 se înlocuiește cu următorul text:

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

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

- (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.”

5. Punctul SPA.DG.100 se înlocuiește cu următorul text:

„SPA.DG.100 Transportul bunurilor periculoase

Cu excepția dispozițiilor din anexa IV (partea CAT), din anexa VI (partea NCC), din anexa VII (partea NCO), din anexa VIII (partea SPO) și din anexa IX (partea IAM) la prezentul regulament, operatorul transportă bunuri periculoase pe calea aerului numai dacă a obținut aprobarea din partea autorității competente.”

6. La punctul SPA.EFB.100, litera (a) se înlocuiește cu următorul text:
- „(a) Un operator de transport aerian comercial de avioane sau elicoptere sau un operator IAM trebuie să utilizeze o cerere EFB de tip B numai dacă operatorul a primit o aprobare din partea autorității competente pentru o astfel de utilizare.”
7. Se adaugă următoarea subparte [Subpartea O]:

„SUBPARTEA O

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

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

- (a) Operatorul IAM efectuează operațiuni pentru servicii medicale de urgență cu aeronave cu capacitate VTOL cu pilot la bord (VEMS) numai dacă a primit o aprobare din partea autorității competente pentru astfel de operațiuni.
- (b) Pentru a obține o astfel de aprobare din partea autorității competente, operatorul IAM trebuie:
1. să dețină un AOC în conformitate cu anexa III (partea ORO);
 2. să desfășoare operațiuni în conformitate cu cerințele relevante din anexa IX (partea IAM); și
 3. să demonstreze autorității competente conformitatea cu cerințele din prezenta subparte.
- (c) Operatorul IAM utilizează vertiporturi adecvate pentru baza sa de operare VEMS și pentru unitățile spitalicești, cu excepția cazului în care autoritatea competentă a aprobat utilizarea unei zone de interes public (PIS) într-o unitate spitalicească.
- (d) Operatorul IAM poate utiliza locuri de operare adecvate în scopul misiunilor VEMS sau al zborurilor de pregătire VEMS, luând în considerare:
1. cerințele privind performanța aeronavei, aplicabile la decolare și aterizare;
 2. caracteristicile locului de operare, inclusiv dimensiunile, obstacolele și starea suprafeței;
 3. separarea în siguranță a aeronavelor cu capacitate VTOL (VCA) de persoanele de la sol; și
 4. protecția vieții private, protecția datelor, răspunderea, asigurarea, securitatea și cerințele de protecție a mediului.

SPA.VEMS.110 Cerințe referitoare la echipamente pentru operațiuni VEMS

- (a) Instalarea pe o aeronavă cu capacitate VTOL (VCA) a tuturor echipamentelor medicale specifice și orice modificări ulterioare aduse respectivei instalări și, dacă este cazul, operarea acestora trebuie să fie aprobate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 748/2012.
- (b) Pentru zborurile VFR pe timp de zi deasupra unor rute sau zone pe care se navighează după repere vizuale terestre, VCA trebuie să fie echipată cu instrumente care să afișeze poziția proprie a aeronavei și obstacolele pe un ecran cu hartă mobilă. Harta și baza (bazele) de date privind obstacolele trebuie să fie actualizate.
- (c) Pentru zborurile VFR pe timp de zi, VCA trebuie să fie echipată cu un mijloc de măsurare și de afișare a atitudinii și a direcției stabilizate sau cu alte instrumente echivalente, vizibile de către pilot, pentru a atenua dezorientarea pilotului în cazul unor repere vizuale insuficiente.
- (d) Orice VCA utilizată în misiunile VEMS trebuie să fie echipată cu instrumente cu capacitate de ieșire ADS-B.
- (e) Instrumentele și echipamentele necesare în temeiul literei (f) se certifică în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile.
- (f) Operatorul IAM se asigură că toate informațiile relevante sunt documentate în lista echipamentului minim (MEL).

SPA.VEMS.115 Comunicații

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

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

Minimele pentru faza de trimitere în operațiune și pentru faza de zbor pe rută ale zborului VEMS sunt cele stabilite în conformitate cu punctul SERA.5001. În cazul în care, în timpul fazei de zbor pe rută, condițiile meteorologice scad sub minimele aplicabile:

- (a) VCA certificate pentru zboruri numai în condiții VFR pe timp de zi aterizează cât mai curând posibil sau se întorc la baza VEMS.
- (b) Rezervat.

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

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

SPA.VEMS.130 Cerințe privind echipajul

- (a) *Selecție.* Operatorul IAM stabilește criterii de selecție a membrilor echipajului de zbor pentru operațiunile VEMS, ținând cont de experiența lor anterioară.
- (b) *Pregătirea operațională.* Membrii echipajului trebuie să finalizeze cu succes pregătirea operațională în conformitate cu procedurile VEMS cuprinse în manualul de operațiuni.
- (c) Rezervat.
- (d) *Componenta echipajului*
 1. *Zbor pe timp de zi.* Componenta minimă a echipajului la momentul trimiterii în operațiune pentru un zbor VEMS în condiții VFR pe timp de zi este de doi piloți sau de un pilot și un membru al echipajului tehnic VEMS.

După aterizarea la locul de operare VEMS, zborurile ulterioare pot fi efectuate doar de un pilot:

- (i) dacă este nevoie de articole medicale suplimentare, de alimentare/incărcare a bateriei sau de reparații în timp ce membrul echipajului tehnic VEMS oferă asistență medicală la sol; sau
 - (ii) dacă membrul personalului tehnic al VEMS oferă asistență medicală pacientului medical în zbor sau în timpul transportului cu un alt vehicul.
2. Rezervat.
 3. Operatorul IAM asigură menținerea continuității conceptului de echipaj pe întreaga durată a misiunii VEMS.
- (e) *Pregătirea și verificarea echipajului de zbor și echipajului tehnic*
 1. Pregătirea și verificarea sunt efectuate de personal calificat în mod corespunzător, în conformitate cu o programă inclusă în manualul de operațiuni și aprobată de autoritatea competentă.

2. Membrii echipajului

- (i) Toate elementele relevante ale programului de pregătire a echipajului îmbunătățesc cunoștințele echipajului cu privire la mediul de lucru și echipamentele VEMS, îmbunătățesc coordonarea echipajului și includ măsuri de reducere la minimum a riscurilor asociate tranzitului pe rută în condiții de vizibilitate redusă, selectarea locurilor de operare VEMS și profilurile de apropiere și plecare.
- (ii) Măsurile menționate la subpunctul (i) sunt evaluate pe parcursul ambelor tipuri de verificări de mai jos:
 - A. verificări ale competenței VMC pe timp de zi;
 - B. verificări în zbor de linie.
- (iii) Componentele VEMS ale verificărilor competenței și ale verificărilor în zbor de linie menționate la subpunctul (ii) au o perioadă de valabilitate de 6 și, respectiv, de 12 luni calendaristice.

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

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

- (b) *Personalul serviciilor de urgență de la sol.* În cazul în care se recurge la angajarea de personal al serviciilor de urgență la sol, operatorul IAM ia toate măsurile necesare pentru a se asigura că acest personal este familiarizat cu mediul de lucru și cu echipamentele VEMS, precum și cu riscurile asociate operațiunilor la sol pe un loc de operare VEMS.
- (c) *Pacienți.* Fără a aduce atingere punctului UAM.OP.MVCA.170 din anexa IX (partea IAM), se organizează o sesiune de informare numai dacă starea de sănătate a pacientului face posibil acest lucru.

SPA.VEMS.140 Informații, proceduri și documentație

- (a) Operatorul IAM evaluează, atenuează și reduce la minimum riscurile asociate mediului VEMS ca parte a procesului său de analiză și gestionare a riscurilor. Operatorul IAM își descrie măsurile de atenuare, inclusiv procedurile operaționale, în manualul de operațiuni.
- (b) Operatorul IAM se asigură că pilotul comandant (PIC) evaluează riscurile specifice asociate unui anumit zbor VEMS.
- (c) Organizației pentru care se efectuează operațiuni VEMS i se pun la dispoziție extrase relevante din manualul de operațiuni.

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

- (a) Dacă membrilor echipajului li se cere să fie în perioada de rezervă, cu un timp de reacție mai mic de 45 de minute, li se pun la dispoziție spații adaptate specifice de cazare în apropierea fiecărei baze de operare VEMS.
- (b) La fiecare bază de operare VEMS, echipajului de zbor i se acordă acces la mijloace de a obține informații despre starea curentă și probabilă a vremii și li se asigură o legătură de comunicație adecvată cu unitățile de servicii de trafic aerian (ATS) corespunzătoare. Se pun la dispoziție mijloacele adecvate pentru planificarea tuturor sarcinilor aferente.

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

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

SPA.VEMS.155 Sistemul de urmărire a aeronavelor

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

ANEXA VII

La Regulamentul (UE) nr. 965/2012 se adaugă următoarea anexă IX:

„ANEXA IX

OPERAȚIUNI DE MOBILITATE AERIANĂ INOVATOARE**(PARTEA IAM)**

SUBPARTEA A

CERINȚE GENERALE**IAM.GEN.050 Domeniul de aplicare**

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

IAM.GEN.055 Autoritatea competentă

Autoritatea competentă a operatorului IAM este autoritatea desemnată de către statul membru în care operatorul respectiv își are sediul principal de activitate sau locul de reședință ori de către agenție în conformitate cu articolul 65 din Regulamentul (UE) 2018/1139.

SECȚIUNEA 1

Aeronave cu capacitate VTOL (VCA)**IAM.GEN.VCA.050 Domeniul de aplicare**

Prezenta secțiune conține cerințe generale pentru operațiunile cu VCA.

IAM.GEN.VCA.100 Responsabilitățile echipajului

- (a) Piloții și alți membri ai echipajului sunt responsabili de executarea corespunzătoare a sarcinilor lor care sunt:
1. legate de siguranța VCA și a ocupanților acesteia; și
 2. specificate în manualul de operațiuni (OM) al operatorului VCA.
- (b) Piloții și alți membri ai echipajului trebuie să respecte toate cerințele următoare:
1. raportează pilotului comandant (PIC), dacă nu s-a raportat deja, orice avarie, defecțiune, funcționare defectuoasă sau defect despre care consideră că ar putea afecta navigabilitatea sau operarea în siguranță a VCA, inclusiv a sistemelor de urgență;
 2. raportează PIC, dacă nu s-a raportat deja, orice incident care a pus în pericol sau ar fi putut pune în pericol siguranța funcționării VCA;
 3. respectă cerințele relevante ale sistemelor de raportare a evenimentelor stabilite de operator;
 4. respectă toate cerințele privind timpul de zbor, timpul de serviciu și timpul de odihnă aplicabile activităților sale;
 5. nu dezactivează și nu opresc înregistratoarele în timpul zborului și nici nu șterg intenționat înregistrările acestora.
- (c) Piloții și alți membri ai echipajului nu îndeplinesc sarcini legate de operarea VCA dacă se află în oricare dintre următoarele situații:
1. dacă se află sub influența unor substanțe psihoactive sau dacă sunt inapți din cauza unei vătămări corporale, a oboselii, a acțiunii unor medicamente, a unei boli sau în alte asemenea cazuri;
 2. atunci când nu îndeplinesc cerințele medicale aplicabile;
 3. atunci când au îndoeli cu privire la propria capacitate de a-și îndeplini sarcinile atribuite;
 4. atunci când știu sau suspectează că suferă de oboseală, astfel cum se menționează la punctul 7.5 din anexa V la Regulamentul (UE) 2018/1139, sau se simt inapți în alt mod, într-o măsură în care poate fi periclitată siguranța zborului.

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

- (a) Pe lângă respectarea punctului IAM.GEN.VCA.100, PIC trebuie, de îndată ce își asumă funcțiile de comandă la postul desemnat și până când predă funcțiile de comandă sau părăsește postul desemnat la sfârșitul zborului, să respecte toate cerințele următoare:
1. răspunde de siguranța tuturor membrilor echipajului, a pasagerilor și a mărfurilor aflate la bordul VCA;
 2. este responsabil de funcționarea și siguranța VCA atunci când unitățile de portanță și de propulsie sunt acționate;
 3. răspunde de inițierea, continuarea, încheierea sau devierea unui zbor din motive de siguranță;
 4. are autoritatea de a da toate comenzile și de a lua toate măsurile adecvate în scopul asigurării siguranței VCA și a persoanelor și/sau bunurilor transportate în VCA;
 5. se asigură că toți pasagerii sunt informați asupra amplasării ieșirilor de urgență, precum și asupra amplasării și a modului de utilizare a echipamentelor de siguranță și de urgență relevante, după caz;
 6. se asigură că toți pasagerii sunt informați cu privire la momentul și la modul de comunicare cu membrul (membrii) echipajului de zbor în timpul zborului;
 7. se asigură că toate procedurile operaționale și listele de verificare sunt respectate în conformitate cu manualul de operațiuni (OM) al operatorului VCA;
 8. nu permite niciunui membru al echipajului să desfășoare alte activități în timpul fazelor critice de zbor, cu excepția sarcinilor necesare pentru exploatarea în siguranță a VCA;
 9. se asigură că înregistratoarele nu sunt dezactivate și nici oprite în timpul zborului și că înregistrările acestora nu sunt șterse intenționat;
 10. decide dacă acceptă sau nu o VCA care prezintă elemente inutilizabile permise de lista derogărilor de configurație VCA (CDL) sau lista echipamentului minim (MEL) și de jurnalul tehnic al VCA;
 11. se asigură că inspecția premergătoare zborului a fost efectuată în conformitate cu cerințele aplicabile de continuitate a navigabilității;
 12. se asigură că echipamentul de urgență relevant rămâne ușor accesibil în vederea unei folosiri imediate;
 13. înregistrează, la încheierea zborului, în conformitate cu cerințele sistemului de evidență a continuității navigabilității, datele de utilizare și toate defectele cunoscute sau suspectate ale VCA pentru a asigura siguranța continuă a zborului.
- (b) Într-o situație de urgență care impune luarea unei decizii și acțiunea imediată, PIC ia orice măsură pe care o consideră necesară în condițiile date. În aceste cazuri, PIC se poate abate de la norme, proceduri și metode operaționale în interesul siguranței.
- (c) PIC raportează, de îndată ce poate face acest lucru, unității corespunzătoare de servicii de trafic aerian (ATS) orice condiții meteorologice sau condiții de zbor periculoase întâlnite pe durata zborului care ar putea afecta siguranța altor operațiuni VCA.

IAM.GEN.VCA.110 Autoritatea pilotului comandant

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

IAM.GEN.VCA.120 Limbă comună

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

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

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

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

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

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

- (a) Atunci când se utilizează EFB la bordul unei aeronave, operatorul IAM se asigură că EFB nu afectează negativ performanțele sistemelor sau ale echipamentelor VCA și nici capacitatea membrului echipajului de zbor de a opera VCA.
- (b) Operatorul IAM utilizează o aplicație EFB de tip B numai în cazul în care respectiva aplicație este aprobată în conformitate cu subpartea M din anexa V (partea SPA).

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

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

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

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

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

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

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

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

IAM.GEN.VCA.170 Substanțe psihoactive

- (a) Operatorul IAM ia toate măsurile rezonabile pentru a se asigura că nu se permite accesul și nici prezența la bordul unei VCA a oricărei persoane aflate sub influența substanțelor psihoactive în măsura în care poate fi periclitată siguranța VCA sau a ocupanților acesteia.
- (b) Operatorul IAM elaborează și implementează o politică și proceduri obiective, transparente și nediscriminatorii privind prevenirea și depistarea utilizării necorespunzătoare a substanțelor psihoactive de către piloți și de către alți membri ai personalului sensibil din punctul de vedere al siguranței aflați sub controlul direct al operatorului IAM, pentru a se asigura că siguranța VCA și a ocupanților săi nu este periclitată.
- (c) În cazul în care piloții sau alți membri ai personalului sensibil din punctul de vedere al siguranței sunt testați pozitiv la substanțe psihoactive, operatorul IAM informează autoritatea sa competentă și autoritatea responsabilă de piloți și personalul în cauză.

IAM.GEN.VCA.175 Periclitarea siguranței

- (a) Operatorul IAM ia toate măsurile rezonabile pentru a se asigura că nicio persoană nu acționează sau nu omite să acționeze, din imprudență, intenționat sau din neglijență, astfel încât:
 1. să periclitaze siguranța VCA sau siguranța persoanelor de la bordul VCA; sau
 2. să cauzeze sau să permită ca VCA să periclitaze persoane sau bunuri materiale.
- (b) Operatorul IAM se asigură că piloții sunt supuși unei evaluări psihologice înainte de începerea operațiunilor de zbor în următoarele scopuri:
 1. identificarea caracteristicilor psihologice și a adecvării piloților în ceea ce privește mediul lor de lucru; și
 2. reducerea probabilității ca piloții să intervină negativ în operarea în condiții de siguranță a VCA.

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

- (a) Operatorul IAM permite, facilitează și asigură accesul la un program de sprijin proactiv și nepunitiv care va asista și va sprijini piloții în ceea ce privește recunoașterea, combaterea și depășirea oricărei probleme care le-ar putea afecta negativ abilitatea de a-și exercita în siguranță privilegiile acordate prin licențe.
- (b) Fără a aduce atingere dreptului aplicabil al Uniunii privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și libera circulație a acestor date, protecția confidențialității datelor cu caracter personal constituie o condiție prealabilă pentru un program de sprijin eficace adresat piloților.

IAM.GEN.VCA.185 Informații păstrate la sol

- (a) Operatorul IAM se asigură că, pe durata fiecărui zbor sau a fiecărei serii de zboruri, informațiile relevante pentru zborul sau seria de zboruri și adecvate pentru tipul de operațiune:
 - 1. sunt păstrate la sol; și
 - 2. sunt ținute până când au fost copiate în locul unde vor fi arhivate; sau, în cazul în care acest lucru nu este posibil;
 - 3. sunt transportate într-un container ignifug în VCA.
- (b) Informațiile menționate la litera (a) includ toate elementele următoare:
 - 1. o copie după planul operațional de zbor;
 - 2. copii ale părții (părților) relevante din evidențele continuității navigabilității aeronavei;
 - 3. documentația NOTAM specifică rutei, dacă a fost editată în mod special de către operatorul IAM;
 - 4. documentația privind masa și centrul;
 - 5. notificarea încărcăturilor speciale.

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

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

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

- (a) În urma unui accident, a unui incident grav sau a unui eveniment identificat de autoritatea responsabilă cu investigația, operatorul IAM păstrează datele înregistrate în original ale înregistratorului, ținute în VCA în conformitate cu capitolul D din prezenta anexă, timp de 60 de zile sau până la emiterea unei alte instrucțiuni de către autoritatea responsabilă cu investigația.
- (b) Operatorul IAM efectuează verificări operaționale și evaluări ale înregistrărilor pentru a asigura buna funcționare continuă a înregistratorului.
- (c) Operatorul IAM se asigură că sunt păstrate înregistrările parametrilor de zbor care trebuie înregistrați pe un înregistrator. În scopul testării și întreținerii înregistratorului, se poate șterge până la 1 oră din materialul cel mai vechi înregistrat la momentul testării.
- (d) Operatorul IAM trebuie să păstreze și să țină la zi documentația care conține informațiile necesare pentru transformarea datelor de zbor neprelucrate în parametri de zbor exprimați prin unități operabile.
- (e) Operatorul IAM pune la dispoziție orice înregistrare a unui înregistrator, care a fost păstrată, dacă autoritatea competentă decide astfel.

- (f) Fără a aduce atingere Regulamentului (UE) nr. 996/2010 (*) și nici Regulamentului (UE) 2016/679 (**) ale Parlamentului European și ale Consiliului:
1. cu excepția asigurării bunei funcționări a unui înregistrator, înregistrările audio nu se divulgă și nici nu se utilizează decât dacă sunt îndeplinite toate condițiile următoare:
 - (i) există o procedură referitoare la tratarea acestor înregistrări audio și a transcrierii lor;
 - (ii) toți piloții și întregul personal de întreținere implicat și-au dat acordul în prealabil;
 - (iii) aceste înregistrări audio sunt utilizate numai pentru menținerea sau îmbunătățirea siguranței;
 2. atunci când inspectează înregistrările audio ale unui înregistrator pentru a asigura buna funcționare a acestuia, operatorul IAM protejează confidențialitatea înregistrărilor audio respective și se asigură că acestea nu sunt divulgate și nici utilizate în alte scopuri decât pentru asigurarea bunei funcționări a înregistratorului;
 3. parametrii de zbor înregistrați de un înregistrator de zbor nu se folosesc în alte scopuri decât pentru investigarea unui accident sau a unui incident a cărui raportare este obligatorie, cu excepția cazurilor în care aceste înregistrări îndeplinesc una dintre condițiile următoare:
 - (i) sunt folosite de operatorul IAM exclusiv în scopuri de navigabilitate sau de întreținere;
 - (ii) sunt anonimizate;
 - (iii) sunt divulgate în cadrul unor proceduri securizate;
 4. cu excepția cazului în care se asigură buna funcționare a unui înregistrator, imaginile înregistrate ale compartimentului echipajului de zbor nu se divulgă și nici nu se utilizează decât dacă sunt îndeplinite toate condițiile următoare:
 - (i) există o procedură referitoare la tratarea acestor înregistrări de imagini;
 - (ii) toți piloții și întregul personal de întreținere implicat și-au dat acordul în prealabil;
 - (iii) aceste înregistrări de imagini sunt utilizate numai pentru menținerea sau îmbunătățirea siguranței;
 5. când imaginile compartimentului echipajului de zbor, înregistrate de un înregistrator, sunt inspectate pentru a se asigura buna funcționare a respectivului înregistrator, atunci:
 - (i) aceste imagini nu sunt divulgate și nici utilizate în alte scopuri decât pentru a asigura buna funcționare a înregistratorului;
 - (ii) dacă există probabilitatea ca în imagini să fie vizibile părți ale corpului piloților sau pasagerilor, operatorul trebuie să asigure confidențialitatea acestor imagini.

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

- (a) Transportul aerian de mărfuri periculoase se efectuează cel puțin în conformitate cu anexa 18 la Convenția de la Chicago și cu instrucțiunile tehnice aplicabile (TI).
- (b) Operatorul IAM trebuie să fie autorizat pentru transportul aerian de mărfuri periculoase ca încărcătură în conformitate cu subpartea G din anexa V (partea SPA).
- (c) Operatorul IAM instituie proceduri care să asigure luarea tuturor măsurilor rezonabile pentru prevenirea transportului neintenționat de bunuri periculoase nedeclarate sau declarate greșit la bord.
- (d) Operatorul IAM se asigură că întregul personal, inclusiv personalul terților, implicat în acceptarea, manipularea, încărcarea și descărcarea mărfurilor este informat cu privire la aprobarea operațională și la limitările operatorului în ceea ce privește transportul aerian de mărfuri periculoase și că acestui personal i se furnizează informațiile necesare care să îi permită să își îndeplinească responsabilitățile, conform cerințelor TI.
- (e) Operatorul IAM se asigură, în conformitate cu TI, că pasagerilor li se furnizează informații cu privire la transportul de mărfuri periculoase la bord.

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

(**) Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 aprilie 2016 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Directivei 95/46/CE (Regulamentul general privind protecția datelor) (JO L 119, 4.5.2016, p. 1).

- (f) Operatorul IAM trebuie să raporteze, în conformitate cu TI, fără întârziere autorității competente și autorității corespunzătoare a statului în care a avut loc evenimentul în cazul în care:
1. se produc orice accidente sau incidente care implică mărfuri periculoase;
 2. se descoperă bunuri periculoase nedeclarate sau declarate greșit în încărcătură sau poștă; sau
 3. se găsesc bunuri periculoase care sunt transportate de pasageri sau de membri ai echipajului sau se află în bagajele acestora, în conformitate cu partea 8 a TI.
- (g) Operatorul IAM se asigură că la punctele de acceptare a încărcăturii sunt disponibile afișe care oferă informații despre transportul bunurilor periculoase, conform prevederilor din TI.

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

- (a) Transportul aerian de mărfuri periculoase se efectuează cel puțin în conformitate cu anexa 18 la Convenția de la Chicago și cu TI.
- (b) Operatorii transportă mărfuri periculoase la bordul VCA fără aprobarea specifică prevăzută în subpartea G din anexa V (partea SPA) dacă:
1. nu fac obiectul TI în conformitate cu partea 1 a acesteia; sau
 2. sunt transportate de pasageri sau echipajul sau se află în bagaje, în conformitate cu partea 8 a TI.
- (c) Operatorii IAM care nu sunt autorizați în conformitate cu subpartea G din anexa V (partea SPA) stabilesc un program de pregătire în domeniul mărfurilor periculoase care îndeplinește cerințele din anexa 18 la Convenția de la Chicago și din TI aplicabile.
- (d) Operatorul IAM se asigură că pasagerii sunt informați în legătură cu transportul mărfurilor periculoase în conformitate cu instrucțiunile tehnice.
- (e) Operatorul IAM instituie proceduri care să asigure luarea tuturor măsurilor rezonabile pentru prevenirea transportului neintenționat de mărfuri periculoase nedeclarate la bord.
- (f) Operatorul IAM trebuie să raporteze, în conformitate cu TI, fără întârziere autorității competente și autorității corespunzătoare a statului în care a avut loc evenimentul în cazul în care:
1. se produc orice accidente sau incidente care implică mărfuri periculoase;
 2. se descoperă bunuri periculoase nedeclarate în încărcătură sau poștă; sau
 3. se găsesc bunuri periculoase care sunt transportate de pasageri sau de membri ai echipajului sau se află în bagajele acestora, în conformitate cu partea 8 a TI.

SECȚIUNEA 2

Aeronave cu capacitate VTOL cu pilot la bord (MVCA)

IAM.GEN.MVCA.050 Domeniul de aplicare

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

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

- (a) Operatorul IAM se asigură că nicio persoană, alta decât pilotul desemnat pentru un zbor, nu este admisă sau transportată în compartimentul echipajului de zbor, cu excepția cazului în care persoana respectivă este:
1. un membru operativ de echipaj;
 2. un reprezentant al autorității competente sau al autorității de inspecție, în cazul în care acest lucru este necesar pentru îndeplinirea sarcinilor sale oficiale; sau
 3. autorizată și transportată în conformitate cu OM al operatorului.
- (b) Pilotul comandant se asigură că:
1. accesul în compartimentul echipajului de zbor nu distrage atenția și/sau nu împiedică efectuarea zborului; și
 2. toate persoanele transportate în compartimentul echipajului de zbor sunt familiarizate cu procedurile de siguranță relevante.
- (c) Pilotul comandant ia decizia finală privind accesul în compartimentul echipajului de zbor din VCA.

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

- (a) Următoarele documente, manuale și informații, pe hârtie sau în format digital, trebuie să fie transportate cu o VCA pe durata fiecărui zbor și trebuie să fie ușor accesibile în scopul inspecției:
1. manualul de zbor al aeronavei (AFM) sau un document/documente echivalent(e);
 2. certificatul de înmatriculare original al aeronavei;
 3. certificatul de navigabilitate (CofA) în original;
 4. certificatul de zgomot, inclusiv o traducere în limba engleză, în cazul în care a fost furnizată de autoritatea care este responsabilă de eliberarea certificatului de zgomot;
 5. o copie conformă cu originalul a certificatului de operator aerian (AOC), inclusiv o traducere în limba engleză, dacă AOC a fost emis într-o altă limbă;
 6. specificațiile de operare relevante pentru tipul de aeronavă, eliberate în conformitate cu AOC, inclusiv o traducere în limba engleză, în cazul în care specificațiile de operare au fost emise în altă limbă;
 7. licența stațiilor radio ale aeronavei în original, dacă este cazul;
 8. certificatul (certIFICATELE) de asigurare de răspundere civilă față de terți;
 9. jurnalul de bord sau un document echivalent pentru aeronavă;
 10. evidențele privind continuitatea navigabilității, după caz;
 11. detaliile planului de zbor ATS depus, dacă este cazul;
 12. hărți aeronautice actualizate și corespunzătoare pentru ruta zborului propus și pentru toate rutele pe care este rezonabil să se prevadă că poate fi deviat zborul;
 13. procedurile și informațiile privind semnalele vizuale care trebuie utilizate de aeronava interceptoare și de aeronava interceptată;
 14. informațiile privind serviciile de căutare și salvare pentru zona zborului avut în vedere, care trebuie să fie ușor accesibile în aeronavă;
 15. părțile în vigoare ale OM relevante pentru sarcinile piloților, care trebuie să fie ușor accesibile respectivilor piloți;
 16. MEL;
 17. avizele corespunzătoare către navigatori (NOTAM) și documentația de informare privind serviciile de informare aeronautică (AIS);
 18. informațiile meteorologice corespunzătoare;
 19. manifestul încărcăturii și/sau lista de pasageri;
 20. documentația privind masa și centrajul;
 21. planul de zbor operațional, atunci când este necesar;
 22. notificarea categoriilor speciale de pasageri (SCP), dacă este cazul; și
 23. orice altă documentație care poate fi relevantă pentru zbor sau care este solicitată de statele interesate de zbor.
- (b) Documentele, manualele și informațiile transportate la bord cu ocazia fiecărui zbor trebuie să fie accesibile persoanelor autorizate, utilizabile și fiabile.
- (c) Fără a aduce atingere dispozițiilor de la litera (a), în cazul pierderii sau furtului documentelor indicate la litera (a) punctele 2-8, se permite continuarea exploatarei până când zborul ajunge la destinație sau într-un loc în care se pot furniza documente înlocuitoare.

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

- (a) Fără a aduce atingere punctului IAM.GEN.MVCA.180, în cazul operațiunilor IAM în conformitate cu VFR pe timp de zi, al decolării și aterizării la același vertiport în termen de 24 de ore sau al rămânerii într-o zonă apropiată specificată în OM, următoarele documente și informații pot fi păstrate la vertiport în loc să fie luate la bord cu ocazia fiecărui zbor:
1. certificatul de zgomot;
 2. licența stațiilor radio ale aeronavei;
 3. jurnalul de bord sau un document echivalent;

4. evidențele privind continuitatea navigabilității;
5. avizele către navigatori (NOTAM) și documentația de informare privind serviciile de informare aeronautică (AIS);
6. informațiile meteorologice;
7. notificarea categoriilor speciale de pasageri (SCP), dacă este cazul; și
8. documentația privind masa și centrul.

SUBPARTEA B

PROCEDURI OPERAȚIONALE

SECȚIUNEA 1

Aeronave cu capacitate VTOL (VCA)**UAM.OP.VCA.050 Domeniul de aplicare**

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

UAM.OP.VCA.101 Verificarea și calajul altimetric

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

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

- (a) Operatorul IAM stabilește proceduri standard și excepționale pentru rularea VCA (aeriană și la sol) și pentru mișcarea VCA la sol, pentru a asigura funcționarea în condiții de siguranță a VCA la vertiport, la locația prevăzută pentru deviere sau la locul de operare VEMS. În special, operatorul IAM ia în considerare riscul de coliziune între o VCA în rulare sau o VCA în mișcare și o altă aeronavă sau alte obiecte, precum și riscul de vătămare corporală a personalului de la sol. Procedurile operatorului IAM trebuie coordonate cu operatorul vertiportului, al locației prevăzute pentru deviere sau al locului de operare, după caz.
- (b) VCA se rulează pe suprafața de mișcare a unui vertiport, a locației prevăzute pentru deviere sau a locului de operare VEMS:
 1. de către un pilot calificat corespunzător la comenzile VCA; sau
 2. în cazul rulării la sol fără pasageri în alt scop decât decolarea, de către o persoană aflată la comenzile VCA, desemnată de operatorul IAM, după ce a beneficiat de pregătire și a primit instrucțiuni adecvate.
- (c) Operatorul IAM se asigură că mișcarea la sol a unei VCA pe suprafața de mișcare a unui vertiport, a unei locații prevăzute pentru deviere sau a unui loc de operare VEMS este efectuată sau supravegheată de personal care a beneficiat de pregătire și a primit instrucțiuni adecvate.

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

- (a) La elaborarea procedurilor operaționale, operatorul IAM ia în considerare necesitatea de a reduce la minimum efectul zgomotului și orice proceduri publicate de reducere a zgomotului.
- (b) Trebuie ca procedurile operatorului IAM:
 1. să asigure prioritatea siguranței în raport cu reducerea zgomotului; și
 2. să fie simple și să se poată implementa în siguranță, fără a mări semnificativ volumul de muncă al echipajului de zbor pe durata fazelor critice ale zborului.

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

- (a) Operatorul IAM se asigură că operațiunile se desfășoară numai pe rute sau în zone pentru care:
 1. sunt puse la dispoziție instalații spațiale, instalații și servicii la sol, precum și servicii meteorologice, adecvate pentru operațiunea planificată;

2. sunt disponibile vertiporturi, locații prevăzute pentru deviere sau locuri de operare VEMS adecvate care să permită executarea unei aterizări în cazul unei defecțiuni critice pentru performanță (CFP) a VCA;
 3. performanțele VCA permit conformarea cu cerințele privind altitudinea minimă de zbor;
 4. echipamentele VCA îndeplinesc cerințele minime pentru operațiunea prevăzută; și
 5. sunt disponibile hărți și planuri adecvate.
- (b) Operatorul IAM se asigură că operațiunile se desfășoară în conformitate cu orice restricții specificate de autoritatea competentă pentru rutele sau zonele de operare.

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

- (a) Pentru toate segmentele de rută care urmează să fie parcurse, operatorul IAM stabilește:
1. altitudinile minime de zbor care asigură distanța verticală necesară față de sol și de obstacole, ținând seama de cerințele relevante din subpartea C a prezentei anexe și de minimele stabilite de statul în care are loc operațiunea; și
 2. o metodă prin care pilotul determină altitudinile menționate la punctul 1.
- (b) Metoda de stabilire a altitudinilor minime de zbor trebuie să fie aprobată de autoritatea competentă.
- (c) Atunci când altitudinile minime de zbor stabilite de operatorul IAM sunt diferite de cele stabilite de statul în care are loc operațiunea, se aplică valorile cele mai mari.

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

- (a) Operatorul IAM stabilește, implementează și menține o schemă de combustibil/energie care cuprinde politici și proceduri pentru:
1. planificarea combustibilului/energiei și replanificarea combustibilului/energiei în timpul zborului;
 2. selectarea vertiporturilor, a locațiilor prevăzute pentru deviere sau a locurilor de operare VEMS; și
 3. gestionarea combustibilului/energiei în timpul zborului.
- (b) Schema de combustibil/energie trebuie:
1. să fie adecvată pentru operațiunea avută în vedere; și
 2. să corespundă capacității operatorului IAM de a-i sprijini implementarea.
- (c) Schema de combustibil/energie trebuie inclusă în manualul de operațiuni.
- (d) Schema de combustibil/energie și orice modificare a acesteia necesită aprobarea prealabilă a autorității competente.

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

Operatorul IAM se asigură că:

- (a) VCA transportă o cantitate suficientă de combustibil/energie utilizabil(ă) și de rezerve pentru a finaliza zborul planificat în condiții de siguranță și pentru a permite devieri de la operațiunea planificată;
- (b) cantitatea planificată de combustibil/energie utilizabil(ă) pentru zborul avut în vedere se bazează pe toate elementele următoare:
1. datele privind consumul de combustibil/energie furnizate în AFM sau datele actuale specifice aeronavei derivate dintr-un sistem de monitorizare a consumului de combustibil/energie;
 2. condițiile în care urmează să fie efectuat zborul, inclusiv, dar fără a se limita la:
 - (i) performanța necesară pentru zborul avut în vedere către destinație, inclusiv vertiporturi, locații prevăzute pentru deviere sau locuri de operare, selectate de-a lungul rutei;
 - (ii) masele anticipate;
 - (iii) NOTAM;
 - (iv) condițiile meteorologice preconizate;

- (v) efectele elementelor de întreținere amânate în conformitate cu MEL a operatorului IAM și/sau ale derogărilor de configurație în conformitate cu CDL a operatorului IAM;
 - (vi) rutele preconizate pentru plecare și pentru sosire și întârzierile anticipate;
3. eficiența și capacitatea dispozitivelor de stocare a energiei pentru condițiile de operare planificate, luând în considerare degradarea respectivelor dispozitive de stocare a energiei, după caz;
- (c) calculul, efectuat înaintea zborului, al combustibilului/energiei utilizabil(e) și al rezervelor de combustibil/energie utilizabil(e) pentru un zbor include:
- 1. combustibilul/energia pentru rularea la sol, care trebuie să nu fie sub cantitatea preconizată a fi utilizată înainte de decolare;
 - 2. combustibilul/energia pentru zborul pe rută, care trebuie să fie cantitatea de combustibil/energie necesară pentru a permite aeronavei să zboare de la decolare sau de la punctul de replanificare în timpul zborului până la aterizarea la vertiportul de destinație, la locația prevăzută pentru deviere sau la locul de operare, ținând seama de condițiile de operare de la litera (b) punctul 2;
 - 3. rezerva operațională de combustibil/energie, care trebuie să fie cantitatea de combustibil/energie necesară pentru a compensa o serie de factori neprevăzuți care ar putea influența consumul de combustibil/energie până la vertiportul de destinație, locația prevăzută pentru deviere sau locul de operare;
 - 4. rezerva finală de combustibil/energie care se determină pe baza tuturor elementelor următoare:
 - (i) o durată reprezentativă prevăzută în AFM pentru efectuarea unei manevre go-around de la un punct de decizie pentru aterizare (LDP) și înapoi la respectivul LDP, ținând seama de performanța minimă certificată (CMP) a VCA;
 - (ii) o estimare prudentă a condițiilor ambientale, din punctul de vedere al consumului de combustibil/energie;
 - (iii) o configurație/viteză corespunzătoare pentru a efectua procedurile de go-around și de apropiere;
 - (iv) o estimare prudentă a consumului de combustibil/energie;
 - 5. combustibil/energie suplimentar(ă), care trebuie să fie cantitatea de combustibil/energie care să permită VCA să efectueze o aterizare în condiții de siguranță la un vertiport, la o locație prevăzută pentru deviere sau la un loc de operare, selectat de-a lungul rutei, ținând seama de CMP a VCA în orice punct al rutei; acest combustibil/această energie suplimentar(ă) este necesar(ă) numai în cazul în care cantitatea de combustibil/energie calculată în conformitate cu litera (c) subpunctele 2-3 nu este suficientă pentru o astfel de eventualitate;
 - 6. combustibilul/energia suplimentar(ă) pentru a ține seama de constrângerile operaționale specifice sau de întârzierile anticipate; și
 - 7. combustibilul/energia discreționar(ă), dacă este solicitat(ă) de PIC;
- (d) în cazul în care un zbor trebuie să continue de-a lungul unei rute sau către un vertiport de destinație, o locație prevăzută pentru deviere sau un alt loc de operare decât cel planificat inițial, procedurile de replanificare în timpul zborului pentru calcularea combustibilului/energiei utilizabil(e) necesare le includ pe cele menționate la litera (b) punctul 2 și la litera (c) punctele 2-6.

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

- (a) Operatorul IAM trebuie să instituie proceduri și politici prin care să se asigure că în timpul zborului sunt efectuate verificări ale combustibilului/energiei și gestionarea combustibilului/energiei.
- (b) PIC monitorizează cantitatea de combustibil/energie utilizabil(ă) rămas(ă) în VCA pentru a se asigura că acesta(aceasta) este protejat(ă) și nu este mai mic(ă) decât cea de combustibil/energie necesar(ă) pentru a ajunge la vertiportul de destinație, la locația prevăzută pentru deviere sau locul de operare VEMS selectat(ă) unde se poate efectua o aterizare în condiții de siguranță.
- (c) În cazul în care o modificare a autorizării pentru continuarea zborului la un anumit vertiport, la o anumită locație prevăzută pentru deviere sau la un anumit loc de operare VEMS pe care PIC s-a angajat să aterizeze poate duce la aterizarea cu mai puțin decât rezerva finală de combustibil/energie planificată, acesta trebuie să anunțe controlul traficului aerian (ATC) că există o situație de «combustibil/energie minim(ă)» declarând «MINIMUM FUEL».
- (d) PIC trebuie să declare o situație de «urgență de combustibil/energie» prin difuzarea mesajului «MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL» atunci când cantitatea de combustibil/energie utilizabil(ă) calculată a fi disponibilă la aterizarea la cel mai apropiat vertiport, locație prevăzută pentru deviere sau loc de operare VEMS unde se poate efectua o aterizare în condiții de siguranță este mai mică decât rezerva finală de combustibil/energie planificată.

UAM.OP.VCA.210 Piloți la posturile alocate

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

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

UAM.OP.VCA.245 Condiții meteorologice

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

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

- (a) Operatorul IAM instituie proceduri care trebuie urmate în cazul în care sunt necesare tratamente de dejivrare și anti-jivrăj la sol și inspecții conexe ale VCA pentru a permite operarea acestora în condiții de siguranță.
- (b) PIC începe decolarea numai în cazul în care VCA este liberă de orice depunere care i-ar putea afecta negativ performanța sau controlabilitatea în conformitate cu AFM.

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

- (a) Operatorul IAM instituie proceduri pentru zboruri desfășurate în condiții probabile sau certe de jivrăj.
- (b) PIC nu începe zborul și nici nu zboară intenționat în condiții de jivrăj probabile sau certe decât în cazul în care VCA este certificată și echipată pentru a opera în astfel de condiții.
- (c) Dacă jivrăjul real depășește intensitatea pentru care aeronava este certificată sau dacă o aeronavă necertificată pentru zbor în condiții cunoscute de jivrăj se confruntă cu condiții de jivrăj, PIC părăsește fără întârziere zona cu condiții de jivrăj, declarând, dacă este necesar, o urgență la ATS.

UAM.OP.VCA.260 Cantitatea de lubrifiant

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

UAM.OP.VCA.265 Condiții de decolare

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

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

UAM.OP.VCA.270 Altitudinile minime de zbor

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

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

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

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

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

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

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

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

- (a) condițiile meteorologice la vertiport, în locația prevăzută pentru deviere sau la locul de operare VEMS nu vor împiedica PIC să efectueze o apropiere, o aterizare sau o manevră go-around în condiții de siguranță, având în vedere informațiile privind performanța cuprinse în manualul de operațiuni (OM); și
- (b) trebuie respectate minimele de operare pentru vertiport stabilite sau minimele de vizibilitate și distanță față de nori pentru zborurile efectuate în conformitate cu VFR pe timp de zi.

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

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

SECȚIUNEA 2

Aeronave cu capacitate VTOL cu pilot la bord (MVCA)**UAM.OP.MVCA.050 Domeniul de aplicare**

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

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

Operatorul IAM se asigură că:

- (a) se utilizează ATS corespunzătoare spațiului aerian în care se desfășoară operațiunea și regulilor aeriene aplicabile, ori de câte ori sunt disponibile;
- (b) instrucțiunile operaționale în timpul zborului care presupun o modificare a planului de zbor ATS sunt coordonate cu unitatea ATS corespunzătoare înainte de transmiterea către o VCA;
- (c) sistemele de servicii de căutare și salvare pot fi menținute ori de câte ori utilizarea ATS în spațiul aerian în care se desfășoară operațiunea nu este obligatorie pentru zborurile VFR pe timp de zi;
- (d) pentru operațiunile din spațiul aerian desemnat de autoritatea competentă ca spațiu aerian U-space și care nu beneficiază de servicii de control al traficului aerian (ATC) de către un furnizor de servicii de navigație aeriană (ANSP), trebuie să se asigure că VCA este permanent vizibilă electronic pentru furnizorii de servicii U-space.

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

- (a) Operatorul IAM utilizează vertiporturi adecvate pentru operațiunile sale normale și pentru devierea de la ruta planificată, după caz.
- (b) Fără a aduce atingere literei (a), operatorul IAM poate utiliza una sau mai multe locații prevăzute pentru deviere adecvate în timpul zborului pentru a devia de la ruta planificată, după caz.
- (c) Un vertiport este considerat adecvat dacă, la momentul preconizat al utilizării:
 1. este compatibil cu dimensiunile și greutatea VCA;
 2. este compatibil cu căile de apropiere și de plecare pentru VCA;
 3. furnizează servicii de salvare și de stingere a incendiilor (RFFS) și alte servicii și facilități necesare pentru operațiunea avută în vedere; și
 4. este disponibil.
- (d) O locație prevăzută pentru deviere este considerată adecvată în cazul în care, la momentul preconizat al utilizării:
 1. caracteristicile sale, inclusiv dimensiunile, obstacolele și starea suprafeței, sunt compatibile cu VCA și permit aterizarea în conformitate cu un profil de aterizare aprobat;
 2. poate fi atinsă în cadrul CMP al VCA ținând seama de limitările legate de vânt;
 3. are un nivel acceptabil de protecție RFFS;
 4. este verificată în prealabil; și
 5. este disponibilă.

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

- (a) Operatorul IAM stabilește minimele de vizibilitate și de distanță față de nori pentru zborurile care urmează să fie efectuate în conformitate cu VFR pe timp de zi. Aceste minime nu trebuie să fie mai mici decât cele specificate la punctul SERA.5001 din anexa (partea SERA) la Regulamentul (UE) nr. 923/2012 pentru clasa de spațiu aerian în care se efectuează zborul, cu excepția cazului în care se permite efectuarea de zboruri VFR speciale.
- (b) Dacă este necesar, operatorul IAM poate specifica în OM condiții suplimentare pentru aplicabilitatea unor astfel de minime, luând în considerare factori precum acoperirea radio, terenul, natura amplasamentelor, condițiile de zbor și capacitatea ATS.
- (c) Zborurile se efectuează în contact vizual cu suprafața.

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

- (a) Atunci când efectuează un zbor în conformitate cu VFR pe timp de zi, PIC nu trebuie să decoleze sau să aterizeze la un vertiport sau la o locație prevăzută pentru deviere decât în cazul în care condițiile meteorologice raportate la respectivul vertiport sau în respectiva locație prevăzută pentru deviere sunt egale sau superioare celor specificate la punctul SERA.5001 sau la punctul SERA.5005 din anexa (partea SERA) la Regulamentul (UE) nr. 923/2012 pentru clasa de spațiu aerian în care se efectuează zborul.
- (b) Atunci când condițiile meteorologice raportate sunt inferioare celor necesare pentru decolare, se începe o decolare numai în cazul în care PIC poate stabili că minimele de vizibilitate și de distanță față de nori de-a lungul zonei de decolare sunt egale sau superioare minimelor necesare.
- (c) Atunci când nu sunt disponibile condiții meteorologice raportate, se începe o decolare numai în cazul în care PIC poate stabili că minimele de vizibilitate și de distanță față de nori de-a lungul zonei de decolare sunt egale sau superioare minimelor necesare.

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

- (a) SCP sunt transportați la bord în condiții care să asigure siguranța VCA și a ocupanților acestora în conformitate cu procedurile instituite de operatorul VCA.
- (b) SCP nu primesc și nici nu ocupă locuri care permit accesul direct la ieșirile de urgență sau în care prezența lor ar putea:
 - 1. împiedica membrii echipajului să își execute sarcinile;
 - 2. obstrucționa accesul la echipamentele de urgență; sau
 - 3. împiedica evacuarea de urgență a pasagerilor;
- (c) PIC trebuie informat în prealabil dacă la bord urmează să fie transportați SCP.

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

Operatorul IAM instituie proceduri pentru a se asigura că:

- (a) în compartimentul pentru pasageri sunt admise numai bagajele care pot fi depozitate în mod corespunzător și în siguranță; și
- (b) toate bagajele și mărfurile aflate la bordul aeronavei, care, dacă s-ar deplasa de la locul lor, ar putea produce vătămări corporale sau daune ori ar putea să blocheze coridoarele de trecere și ieșirile, sunt depozitate astfel încât să se prevină deplasarea lor.

UAM.OP.MVCA.165 Locurile pasagerilor

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

UAM.OP.MVCA.170 Informarea pasagerilor

Operatorul IAM trebuie să se asigure că:

- (a) pasagerii primesc informații și asistă la demonstrații de siguranță într-un mod care să faciliteze executarea procedurilor aplicabile în caz de urgență; și
- (b) pasagerilor li se pune la dispoziție un material cu informații de siguranță, care cuprinde instrucțiuni sub formă de pictograme care indică modul de folosire a echipamentelor de urgență și amplasarea ieșirilor de urgență pe care pasagerii le-ar putea folosi.

UAM.OP.MVCA.175 Pregătirea zborului

- (a) Se întocmește un plan de zbor operațional (OFF) pentru fiecare zbor avut în vedere, ținând seama de spațiul aerian în care urmează să se desfășoare zborul și de regulile aplicabile ale aerului, de performanțele aeronavei, de limitările de operare și de condițiile relevante preconizate de-a lungul rutei de zbor și la vertiport sau la locația prevăzută pentru deviere care urmează să fie utilizate.
- (b) PIC nu trebuie să înceapă un zbor decât dacă are certitudinea că:
1. pot fi respectate toate elementele prevăzute la punctul 2c din anexa V la Regulamentul (UE) 2018/1139 cu privire la navigabilitatea și înmatricularea aeronavelor, instrumentelor și echipamentelor, masa și centrul de greutate (CG), bagaje și mărfuri, precum și limitările de operare ale aeronavei;
 2. aeronava este exploatată în condiții care nu contravin cerințelor din lista derogărilor de configurație (CDL);
 3. sunt disponibile acele părți din manualul de operațiuni (OM) care sunt necesare pentru desfășurarea zborului planificat;
 4. documentele, informațiile suplimentare și formularele care trebuie să fie disponibile conform punctului IAM.GEN.MVCA.110 se află la bord, cu excepția cazului în care este permisă păstrarea lor la sol în conformitate cu punctul IAM.GEN.MVCA.115;
 5. sunt disponibile versiuni actualizate ale hărților, planurilor și documentației asociate sau date echivalente pentru operațiunile cu aeronava avute în vedere, inclusiv orice deviere care ar putea să apară;
 6. instalațiile spațiale, instalațiile și serviciile la sol necesare pentru zborul planificat sunt disponibile și adecvate;
 7. cerințele aplicabile specificate în OM în ceea ce privește combustibilul/energia, lubrifianții, oxigenul, altitudinile minime de zbor, minimele de operare pentru vertiport, minimele de vizibilitate și de distanță față de nori pentru zborurile VFR pe timp de zi și selectarea vertiporturilor și a locațiilor prevăzute pentru deviere adecvate pot fi respectate pentru zborul planificat;
 8. Rezervat;
 9. orice limitări operaționale suplimentare pot fi respectate;
 10. încărcătura transportată este distribuită și asigurată corespunzător;
 11. a fost aprobat un plan de zbor adresat serviciului de trafic aerian (ATS) și a fost acordată autorizarea de zbor în conformitate cu regulile aplicabile ale aerului și pentru clasa (clasele) de spațiu aerian în care se va desfășura operațiunea.

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

- (a) Operatorul IAM transmite un plan de zbor ATS în conformitate cu regulile aplicabile ale aerului pentru clasa (clasele) de spațiu aerian în care se va desfășura operațiunea.
- (b) Dacă prezentarea unui plan de zbor ATS nu este impusă de regulile aplicabile ale aerului pentru clasa (clasele) de spațiu aerian în care se va desfășura operațiunea, operatorul IAM se asigură că sunt depuse informații adecvate la unitatea ATS corespunzătoare pentru a permite, dacă este necesar, activarea serviciilor de alarmare.
- (c) În cazul în care este necesară prezentarea unui plan de zbor ATS, dar este imposibilă transmiterea acestuia de la locul unde începe operațiunea, planul de zbor ATS se transmite cât mai curând posibil după decolare de către PIC sau de către operatorul IAM.

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

- (a) PIC selectează și specifică în planul de zbor operațional și, dacă este necesar, în planul de zbor ATS, pentru operațiuni normale, inclusiv pregătirea, și în scopul devierii de la rută:
1. cel puțin două opțiuni de aterizare în condiții de siguranță la destinație, care pot fi atinse din punctul de angajare în aterizare; și
 2. unul sau mai multe vertiporturi sau locații prevăzute pentru deviere pentru a asigura aterizarea în condiții de siguranță în cazul în care este necesară o deviere în urma unei CFP în orice moment al zborului.

- (b) În scopul selectării vertiporturilor și a locațiilor prevăzute pentru deviere în conformitate cu litera (a), PIC analizează dacă:
1. condițiile meteorologice reale și prognozate indică faptul că, la momentul estimat de utilizare, condițiile la vertiporturile și în locațiile prevăzute pentru deviere selectate vor fi la nivelul sau peste nivelul minimelor aplicabile stabilite în conformitate cu punctul UAM.OP.MVCA.111;
 2. CMP al VCA permite debarcarea în condiții de siguranță în vertiporturile sau la locațiile prevăzute pentru deviere selectate;
 3. sunt deținute toate aprobările operaționale suplimentare necesare.
- (c) PIC aplică marje de siguranță adecvate planificării zborurilor pentru a lua în considerare posibila deteriorare a condițiilor meteorologice la ora estimată de aterizare în comparație cu prognozele disponibile.

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

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

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

- (a) Realimentarea sau extragerea combustibilului în regim special se efectuează numai în cazul în care operatorul IAM:
1. a elaborat proceduri standard de operare pe baza unei evaluări a riscurilor; și
 2. a instituit un program de formare pentru personalul său implicat în astfel de operațiuni.
- (b) Realimentarea sau extragerea combustibilului în regim special se aplică în cazul:
1. realimentării cu unitățile de portanță și de propulsie pornite;
 2. realimentării/extragerii combustibilului pe durata îmbarcării, a debarcării sau în timp ce pasagerii se află la bord; și
 3. realimentării/extragerii combustibilului de tip fracțiune largă.
- (c) Procedurile de realimentare cu unitățile de portanță și de propulsie pornite și orice modificare a acestor proceduri necesită aprobarea prealabilă a autorității competente.

UAM.OP.MVCA.205 Încărcarea sau schimbarea bateriilor VCA în timp ce pasagerii se îmbarcă, se află la bord sau debarcă

- (a) Încărcarea sau schimbarea bateriilor VCA în timpul îmbarcării, al prezenței la bord sau al debarcării pasagerilor se efectuează numai dacă operatorul IAM:
1. a elaborat proceduri standard de operare pe baza unei evaluări a riscurilor; și
 2. a instituit un program de formare pentru personalul său implicat în astfel de operațiuni.

UAM.OP.MVCA.216 Folosirea căștii

- (a) Fiecare pilot care trebuie să fie prezent la postul său alocat poartă o cască cu microfon sau un dispozitiv echivalent. Casca se folosește ca dispozitiv principal pentru comunicațiile vocale cu unitățile ATS.
- (b) Poziția microfonului sau a dispozitivului echivalent în carlingă trebuie să permită utilizarea acestuia pentru radiocomunicații bidirecționale atunci când VCA rulează prin propulsie proprie și ori de câte ori PIC consideră necesar.

UAM.OP.MVCA.220 Mijloace de asistență pentru evacuarea de urgență

Operatorul IAM stabilește proceduri prin care să se asigure că, înainte de rularea la sol sau de mișcarea la sol, înainte de decolare și aterizare și atunci când este sigur și posibil, se armează toate mijloacele de asistență pentru evacuarea de urgență care se declanșează automat.

UAM.OP.MVCA.225 Scaune, centuri de siguranță și sisteme de reținere

- (a) *Piloți*

În timpul decolării și aterizării și ori de câte ori PIC consideră că este necesar din motive de siguranță, fiecare pilot este asigurat corespunzător cu toate centurile de siguranță și sistemele de reținere prevăzute.

(b) *Pasageri*

1. Înainte de decolare și aterizare și în timpul rulării la sol sau al mișcării la sol, precum și ori de câte ori se consideră necesar din motive de siguranță, PIC trebuie să se asigure că fiecare pasager aflat la bord este așezat pe locul său și are centura de siguranță sau sistemul de reținere cuplat corespunzător.
2. Operatorul IAM trebuie să dispună ca ocuparea unui scaun al aeronavei de către mai mult de o persoană să fie permisă numai pe anumite scaune. PIC se asigură că ocuparea unui scaun de către mai mult de o persoană este permisă numai pentru un adult și un copil de vârstă mică, acesta din urmă fiind asigurat corespunzător cu o centură suplimentară ventrală sau cu alt dispozitiv de siguranță.

UAM.OP.MVCA.230 Asigurarea compartimentului pentru pasageri

- (a) Operatorul IAM trebuie să instituie proceduri prin care să asigure că, înainte de rularea la sol sau mișcarea la sol, decolare și aterizare, toate ieșirile și căile de evacuare sunt libere.
- (b) PIC se asigură că, înainte de decolare și aterizare și ori de câte ori se consideră necesar din motive de siguranță, toate echipamentele și bagajele sunt depozitate și asigurate corespunzător.

UAM.OP.MVCA.235 Veste de salvare

Operatorul IAM stabilește proceduri pentru a se asigura că, la operarea unei VCA deasupra apei, durata zborului și condițiile care urmează să fie întâlnite în timpul zborului sunt luate în considerare în mod corespunzător atunci când se decide dacă toți ocupanții aeronavei trebuie să poarte veste de salvare.

UAM.OP.MVCA.240 Fumatul la bord

PIC nu permite niciodată fumatul la bord.

UAM.OP.MVCA.245 Condiții meteorologice

(a) PIC:

1. inițiază zborul sau
2. dacă este cazul, continuă zborul dincolo de punctul de la care se aplică un plan de zbor ATS revizuit în cazul unei replanificări în timpul zborului;
3. continuă către vertiportul de destinație planificat,

numai atunci când rapoartele meteorologice actuale sau o combinație de rapoarte și prognoze actuale indică faptul că condițiile meteorologice preconizate la vertiportul de plecare, de-a lungul rutei de zbor și la vertiportul de destinație, la momentul sosirii, sunt conforme cu minimele planificate stabilite în conformitate cu punctul UAM.OP. sau superioare acestora. MVCA.111.

UAM.OP.MVCA.285 Utilizarea oxigenului suplimentar

PIC se asigură că toți piloții implicați în îndeplinirea sarcinilor esențiale pentru operarea în siguranță a VCA în timpul zborului utilizează permanent oxigen suplimentar ori de câte ori altitudinea cabinei depășește 10 000 ft mai mult de 30 de minute și ori de câte ori altitudinea cabinei depășește 13 000 ft.

UAM.OP.MVCA.295 Utilizarea sistemului de evitare a coliziunii în zbor (ACAS)

Atunci când ACAS este instalat și în stare de funcțiune, operatorul IAM stabilește proceduri operaționale și programe de pregătire astfel încât echipajul de zbor să fie pregătit în mod corespunzător pentru evitarea coliziunilor și să fie calificat pentru utilizarea de echipamente ACAS II.

SUBPARTEA C

PERFORMANȚELE ȘI LIMITĂRILE DE OPERARE ALE AERONAVELOR CU CAPACITATE VTOL (VCA)

UAM.POL.VCA.050 Domeniul de aplicare

Prezentul capitol stabilește cerințele de performanță și limitările de operare pentru operațiunile IAM cu aeronave cu capacitate VTOL (VCA).

UAM.POL.VCA.100 Tipul de operațiune

VCA se operează în conformitate cu cerințele de performanță aplicabile pentru tipul de operațiune care urmează să fie efectuată.

UAM.POL.VCA.105 Date privind performanța aeronavelor cu capacitate VTOL (VCA)

VCA este operată în conformitate cu datele privind performanța certificate și cu limitările conținute în AFM.

UAM.POL.VCA.110 Cerințe generale de performanță

(a) Masa VCA:

1. la începutul decolării; sau
2. în eventualitatea unei replanificări în timpul zborului la punctul de la care se aplică planul de zbor operațional revizuit,

nu trebuie să fie mai mare decât masa la care pot fi respectate cerințele prezentei subpărți pentru zborul care trebuie efectuat, luându-se în calcul reducerile prevăzute ale masei pe parcursul zborului și largarea combustibilului, după caz.

(b) Datele de performanță aprobate cuprinse în AFM sunt folosite pentru a determina conformitatea cu cerințele prezentei subpărți, completate, după caz, cu alte date prevăzute în cerințele relevante. Operatorul IAM trebuie să specifice astfel de alte date în manualul de operațiuni (MO). La aplicarea factorilor prevăzuți în prezenta subparte, se consideră că orice factori operaționali deja încorporați în datele privind performanța conținute în AFM evită dubla aplicare a factorilor.

(c) Atunci când se demonstrează conformitatea cu cerințele prezentei subpărți, se iau în considerare următorii parametri:

1. masa VCA;
2. configurația VCA;
3. condițiile de mediu, în special:
 - (i) altitudinea densimetrică;
 - (ii) vântul:
 - A. cu excepția cazurilor prevăzute la litera (C), pentru decolare, traiectoria de decolare și aterizare, corecția pentru vânt nu trebuie să fie mai mare de 50 % din orice componentă raportată a unui vânt constant de față de minimum 5 noduri;
 - B. atunci când decolarea și aterizarea cu o componentă a vântului de coadă este permisă în AFM și în toate cazurile pentru traiectoria de decolare, corecția pentru vântul de coadă nu trebuie să fie mai mică de 150 % din componenta raportată a vântului;
 - C. atunci când echipamentele precise de măsurare a vântului permit măsurarea exactă a vitezei vântului în punctul decolării și aterizării, componente ale vântului care depășesc 50 % pot fi luate în calcul de către operatorul IAM, cu condiția ca acesta să demonstreze autorității competente că proximitatea FATO și îmbunătățirile aduse acurateții echipamentului de măsurare a vântului oferă un nivel echivalent de siguranță;
4. tehnici de operare; și
5. operarea oricărui sistem care are un efect advers asupra performanței VCA.

UAM.POL.VCA.115 Luarea în considerare a obstacolării

Pentru operațiunile înspre/dinspre zonele de apropiere finală și de decolare (FATO), operatorul IAM trebuie, în timpul planificării prealabile zborului și în scopul calculelor distanței de trecere peste obstacole:

(a) să ia în calcul un obstacol localizat după FATO, pe traiectoria de decolare sau pe traiectoria de zbor pentru apropierea întreruptă dacă distanța laterală a acestuia față de cel mai apropiat punct de pe suprafața aflată sub traiectoria de zbor planificată nu este mai mare decât:

1. pentru zborurile care urmează să fie efectuate în conformitate cu VFR:
 - (i) « $0,75 \times D$ »;

- (ii) plus, cea mai mare valoare dintre « $0,25 \times D$ » sau «3 m»;
- (iii) precum și:
 - A. $0,10 \times$ distanța DR pentru operațiuni VFR pe timp de zi; sau
 - B. rezervat;
- (b) să ia în calcul un obstacol situat în zona de tranziție laterală sau de rezervă pentru decolări utilizând o procedură de rezervă sau o procedură de tranziție laterală, în cazul în care distanța laterală a acestuia față de cel mai apropiat punct de pe suprafața de sub traiectoria de zbor avută în vedere nu este mai mare de:
 - 1. « $0,75 \times D$ »;
 - 2. plus, cea mai mare valoare dintre « $0,25 \times D$ » sau «3 m»;
 - 3. plus:
 - (i) $0,10 \times$ distanța DR pentru operațiuni VFR pe timp de zi; sau
 - (ii) rezervat;
- (c) să nu ia în calcul obstacolele localizate după FATO, pe traiectoria de decolare sau pe traiectoria de apropiere întreruptă dacă distanța laterală a acestora față de cel mai apropiat punct de pe suprafața aflată sub traiectoria de zbor planificată este mai mare decât:
 - 1. $3 \times D$, pentru operațiunile VFR pe timp de zi, dacă pe parcursul urcării se garantează că se obține precizia de navigație pe baza reperelor vizuale corespunzătoare;
 - 2. Rezervat.

UAM.POL.VCA.120 Decolarea

- (a) Masa VCA la decolare nu trebuie să depășească masa maximă la decolare specificată în AFM pentru procedura sau procedurile certificate de decolare care urmează a fi utilizate.
- (b) Operatorul IAM ia în considerare:
 - 1. parametrii corespunzători de la punctul UAM.POL.VCA.110 litera (c); și
 - 2. obstacolele identificate în conformitate cu punctul UAM.POL.VCA.115.
- (c) În plus, pentru operațiunile cu VCA dintr-o FATO:
 - 1. masa la decolare trebuie să permită:
 - (i) posibilitatea întreruperii decolării și aterizării pe FATO în cazul unei CFP confirmare la sau înainte de punctul de decizie pentru decolare (TDP);
 - (ii) ca distanța necesară pentru decolare întreruptă (RTODRV) să nu depășească distanța disponibilă pentru decolare întreruptă (RTODAV); și
 - (iii) TODRV nu poate depăși TODAV decât dacă VCA, cu o CFP recunoscută la sau înainte de TDP, atunci când continuă decolarea, poate să treacă peste toate obstacolele până la sfârșitul TODRH cu o marjă verticală de minim 10,7 m (35 ft).
 - 2. Acea parte a decolării până la TDP, inclusiv, se execută în contact vizual cu suprafața, astfel încât să poată fi executată o decolare întreruptă în condiții de siguranță.
- (d) Pentru decolările care utilizează o procedură de rezervă sau de tranziție laterală, cu o CFP recunoscută la sau înainte de TDP, toate obstacolele din zona de rezervă sau de tranziție laterală trebuie depășite cu o marjă adecvată.

UAM.POL.VCA.125 Traiectoria de decolare

- (a) De la sfârșitul distanței de decolare necesare pentru VCA (TODRV), în urma unei CFP recunoscute la sau după punctul de decizie pentru decolare (TDP):
 - 1. masa la decolare trebuie să fie astfel încât traiectoria de decolare să asigure o distanță de trecere verticală, deasupra tuturor obstacolelor situate pe traiectoria de urcare, de cel puțin 10,7 m (35 ft) pentru operațiuni în condiții VFR pe timp de zi;
 - 2. atunci când se efectuează o schimbare de direcție mai mare de 15° , se ia în considerare capacitatea de a menține gradientul de urcare pentru a respecta cerințele de trecere peste obstacole în conformitate cu AFM; Această schimbare de direcție nu se inițiază înaintea atingerii înălțimii de 61 m (200 ft) deasupra suprafeței de decolare decât în cazul în care face parte dintr-o procedură aprobată din AFM.

- (b) Atunci când se demonstrează conformitatea cu litera (a), parametrii relevanți de la punctul UAM.POL.VCA.110 litera (c) se iau în considerare la vertiport, la locația prevăzută pentru deviere sau la locul de operare de plecare.

UAM.POL.VCA.130 Zbor pe rută

- (a) Masa VCA și traiectoria de zbor în toate punctele de-a lungul rutei după o defecțiune critică pentru performanță (CFP), ținând seama de condițiile meteorologice preconizate pentru zbor, trebuie să permită respectarea următoarelor cerințe:
1. Rezervat.
 2. Rezervat.
 3. Masa VCA trebuie să permită efectuarea de operațiuni la nivelul minim stabilit în conformitate cu punctul SERA.5005 litera (f) din anexa (partea SERA) la Regulamentul (UE) nr. 923/2012 și coborârea de la altitudinea de croazieră până la punctul de decizie pentru aterizare (LDP) de deasupra vertiportului, a locației prevăzute pentru deviere sau a locului de operare unde se poate efectua aterizarea în conformitate cu punctul UAM.POL.VCA.135.
- (b) Atunci când se demonstrează conformitatea cu litera (a), se aplică toate dispozițiile următoare:
1. se presupune că CFP se produce în punctul cel mai critic de-a lungul rutei;
 2. se iau în calcul efectele vântului asupra traiectoriei de zbor;
 3. largarea combustibilului, dacă este cazul, se planifică să fie efectuată numai în măsura în care permite ajungerea la vertiport, la locația prevăzută pentru deviere sau la locul de operare cu rezervele de combustibil/energie impuse și folosind o procedură sigură; și
 4. largarea combustibilului, dacă este cazul, nu se planifică la o altitudine mai mică de 300 m (1 000 ft) deasupra solului.

UAM.POL.VCA.135 Aterizarea

- (a) Masa de aterizare a VCA la ora estimată de aterizare nu poate depăși masa maximă indicată în AFM pentru procedura certificată de aterizare care urmează a fi utilizată.
- (b) Operatorul IAM ia în considerare:
1. parametrii relevanți de la punctul UAM.POL.VCA.110 litera (c); și
 2. obstacolele identificate în conformitate cu punctul UAM.POL.VCA.115.
- (c) În cazul confirmării unei defecțiuni critice pentru performanță (CFP) la sau înainte de punctul de decizie pentru aterizare (LDP), este posibilă fie aterizarea și oprirea pe pistă sau în FATO, fie efectuarea unei aterizări întrerupte cu depășirea tuturor obstacolelor de pe traiectoria de zbor cu o distanță verticală de 10,7 m (35 ft).
- (d) În cazul confirmării unei CFP în orice punct la sau după LDP, este posibilă aterizarea și oprirea pe pistă sau în FATO cu depășirea tuturor obstacolelor de pe traiectoria de apropiere.

UAM.POL.VCA.140 Masa, centrul și încărcarea

- (a) În orice fază a operării, încărcarea, masa și centrul de greutate (CG) ale VCA trebuie să respecte limitările indicate în AFM sau în manualul de operațiuni, în cazul în care acesta este mai restrictiv.
- (b) Operatorul IAM stabilește masa și CG al oricărei aeronave prin cântărire efectivă înainte de punerea în funcțiune inițială și apoi la intervale de 4 ani, în cazul în care se folosesc mase individuale ale VCA, sau la intervale de 9 ani, în cazul în care se folosesc masele flotei de aeronave. Efectele cumulate ale modificărilor și reparațiilor asupra masei și centrului aeronavei trebuie să fie luate în considerare și documentate corespunzător. VCA trebuie recântărită dacă efectul modificărilor asupra masei și centrului său nu se cunoaște cu precizie.
- (c) Cântărirea se efectuează de către producătorul aeronavei sau de către o organizație de întreținere aprobată.
- (d) Operatorul IAM determină masa tuturor elementelor de operare și a membrilor echipajului (piloți și dacă este cazul, echipajul tehnic), incluse în masa operațională a VCA goale, prin cântărire efectivă sau prin utilizarea de mase standard. Influența poziției lor asupra CG al aeronavei trebuie să fie determinată.
- (e) Operatorul IAM stabilește masa încărcăturii transportate, inclusiv orice balast, prin cântărirea efectivă sau prin determinarea masei încărcăturii transportate în conformitate cu masele standard ale pasagerilor și, dacă este cazul, ale bagajelor.

- (f) Operatorul IAM poate folosi mase standard pentru alte elemente ale încărcăturii dacă demonstrează autorității competente că aceste elemente au aceeași masă sau că masele lor se încadrează în toleranțele specificate.
- (g) Operatorul IAM determină masa încărcăturii de combustibil și/sau a unității de stocare a energiei după cum urmează:
 - 1. pentru *încărcătura de combustibil*, folosind densitatea reală sau, în cazul în care aceasta nu este cunoscută, densitatea calculată în conformitate cu o metodă specificată în manualul de operațiuni (OM);
 - 2. pentru *unitatea de stocare a energiei*, prin cântărire sau prin utilizarea maselor standard specificate în OM.
- (h) Operatorul IAM trebuie să se asigure că încărcarea:
 - 1. VCA se efectuează sub supravegherea personalului calificat; și
 - 2. încărcăturii transportate corespunde datelor utilizate la calculul masei și centrului aeronavei.
- (i) Operatorul IAM respectă limitele structurale suplimentare, cum ar fi limitările legate de rezistența podelei, sarcina maximă pe metru liniar, masa maximă pe fiecare compartiment pentru încărcătură și limitele maxime de locuri.
- (j) Operatorul IAM trebuie să specifice în OM principiile și metodele aplicate în procesul de încărcare și în sistemul de masă și centraj, care îndeplinesc cerințele de la literele (a)-(i). Acest sistem trebuie să acopere toate tipurile de operațiuni ale operatorului care se au în vedere.

UAM.POL.VCA.145 Datele privind masa și centrul și documentația privind masa și centrul

- (a) Operatorul IAM stabilește, înainte de fiecare zbor, datele referitoare la masă și centraj și elaborează documentația privind masa și centrul, specificând încărcătura și repartizarea acesteia. Documentația privind masa și centrul trebuie să permită PIC să determine dacă încărcătura și repartizarea acesteia nu depășesc limitele de masă și centraj ale aeronavei. Documentația privind masa și centrul trebuie să conțină următoarele informații:
 - 1. înmatricularea și tipul VCA;
 - 2. identificarea, numărul și data zborului;
 - 3. numele complet al PIC;
 - 4. numele complet al persoanei care a întocmit documentația;
 - 5. masa operațională a aeronavei goale și CG corespunzător al aeronavei;
 - 6. masa combustibilului sau a unității de stocare a energiei la decolare și masa combustibilului pentru zborul pe rută;
 - 7. masa altor consumabile în afara combustibilului, dacă este cazul;
 - 8. componentele încărcăturii, inclusiv pasageri, bagaje, marfă și balast;
 - 9. masa la decolare, masa la aterizare și masa fără combustibil;
 - 10. pozițiile aplicabile ale CG al aeronavei; și
 - 11. valorile limită ale masei și ale CG.Informațiile de mai sus trebuie să fie disponibile în documentele de planificare a zborului sau în sistemele de masă și centraj.
- (b) Atunci când datele privind masa și centrul și documentația privind masa și centrul sunt generate de un sistem computerizat de masă și centraj, operatorul:
 - 1. verifică integritatea datelor rezultate pentru a se asigura că respectivele date se încadrează în limitările prevăzute de AFM; și
 - 2. specifică instrucțiunile și procedurile de utilizare a acestui sistem în manualul său de operațiuni (MO).
- (c) Persoana care supraveghează încărcarea aeronavei trebuie să confirme prin semnătură olografă sau o metodă echivalentă faptul că încărcătura și repartizarea acesteia sunt în conformitate cu documentația privind masa și centrul transmise PIC. PIC semnalează acceptarea sa prin semnătură olografă sau o metodă echivalentă.

- (d) Operatorul IAM trebuie să specifice procedurile pentru schimbări de ultim moment ale încărcăturii pentru a se asigura că:
1. orice schimbare de ultim moment apărută după finalizarea documentației privind masa și centrajul trebuie adusă la cunoștința PIC și introdusă în documentele de planificare a zborului care cuprind documentația privind masa și centrajul;
 2. este specificată limita maximă a numărului de pasageri sau a încărcăturii în cală care poate fi acceptată ca schimbare de ultim moment; și
 3. în cazul în care se depășește numărul maxim de pasageri, se întocmește o nouă documentație privind masa și centrajul.

SUBPARTEA D

INSTRUMENTE, DATE ȘI ECHIPAMENTE

SECȚIUNEA 1

Aeronave cu capacitate VTOL (VCA)

UAM.IDE.VCA.050 Domeniul de aplicare

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

UAM.IDE.VCA.100 Instrumente și echipamente

- (a) Instrumentele, datele și echipamentele prevăzute în prezenta subparte, precum și în cerințele privind certificarea de tip și în cerințele privind spațiul aerian, se instalează sau se transportă în VCA în conformitate cu condițiile în care urmează să se efectueze operațiunea.

Instrumentele și echipamentele prevăzute în prezentul capitol, precum și în cerințele privind certificarea de tip și în cerințele privind spațiul aerian, se aprobă în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile, cu excepția următoarelor elemente:

1. truse de prim ajutor;
 2. echipamente de supraviețuire și de semnalizare;
 3. ancore pentru apă și echipamente pentru amarare; și
 4. dispozitive de siguranță pentru copii.
- (b) Instrumentele și echipamentele care nu sunt obligatorii conform prezentei anexe, precum și alte echipamente care nu sunt obligatorii în temeiul prezentului regulament, dar se transportă la bord în timpul unui zbor, trebuie să respecte următoarele:
1. informațiile furnizate de aceste instrumente, echipamente sau accesorii nu trebuie utilizate de pilot pentru a se conforma anexei II și punctului 2.1 din anexa IX la Regulamentul (UE) 2018/1139 sau punctelor UAM.IDE.MVCA.330, UAM.IDE.IDE.MVCA.335 și UAM.IDE.MVCA.345 din prezenta anexă; și
 2. instrumentele și echipamentele nu afectează navigabilitatea aeronavei, nici în cazul defectării sau al proastei funcționări.
- (c) În cazul în care pilotul urmează să utilizeze echipamente la postul alocat în timpul zborului, acestea trebuie instalate astfel încât să poată fi ușor operabile de la postul respectiv. În cazul în care un singur echipament urmează să fie utilizat de mai multe persoane la posturile lor alocate, acesta trebuie instalat astfel încât să fie ușor operabil de la orice post.
- (d) Instrumentele care sunt folosite de pilot trebuie dispuse astfel încât să-i permită acestuia să vadă rapid indicațiile de la postul alocat, cu o deviere minimă posibilă a poziției și a direcției privirii adoptate în mod normal atunci când privește înainte, în sensul traiectoriei de zbor.
- (e) Toate echipamentele de urgență obligatorii trebuie să fie ușor accesibile pentru utilizare imediată.

UAM.IDE.VCA.105 Echipamente minime necesare pentru un zbor

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

- (a) aeronava se operează în conformitate cu lista echipamentului minim (MEL) a operatorului; sau
- (b) operatorul are aprobarea autorității competente de a opera aeronava în limitele listei master a echipamentului minim («MMEL») în conformitate cu anexa III punctul ORO.MLR.105 litera (j).

SECȚIUNEA 2

Aeronave cu capacitate VTOL cu pilot la bord (MVCA)**UAM.IDE.MVCA.050 Domeniul de aplicare**

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

UAM.IDE.MVCA.115 Lumini de operare

VCA care efectuează operațiuni pe timp de zi în condiții VFR trebuie să fie echipate cu lumini anticoliziune.

UAM.IDE.MVCA.125 Instrumente de zbor și echipamente asociate

- (a) VCA trebuie să fie echipată cu instrumentele și echipamentele de zbor specificate în aprobarea sa de certificare de tip pentru zborurile care urmează să fie efectuate în conformitate cu VFR pe timp de zi.
- (b) Se instalează sau se transportă instrumente și echipamente de zbor suplimentare în VCA, după caz, în funcție de condițiile de operare preconizate și de volumul de muncă al echipajului.

UAM.IDE.MVCA.140 Echipamente de măsurare și afișare a combustibilului/energiei

- (a) VCA trebuie să fie echipată cu mijloace de măsurare și afișare către pilot, în zbor, a cantității de combustibil/energie utilizabile rămase.
- (b) O estimare prudentă a cantității de combustibil/energie necesare pentru finalizarea segmentului rămas de zbor trebuie afișată pilotului, în zbor, cu excepția cazului în care este furnizată prin alte mijloace, în conformitate cu punctul UAM.OP.VCA.195 litera (a).

UAM.IDE.MVCA.145 Echipament de determinare a înălțimii

- (a) Pentru zborurile deasupra apei, VCA trebuie să fie echipată cu un mijloc de determinare a înălțimii aeronavei în raport cu suprafața apei, capabil să emită o avertizare auditivă sub o valoare prestabilită și o avertizare vizuală la o înălțime care poate fi selectată de pilot, atunci când operează:
 - 1. la o distanță de țârm echivalentă cu mai mult de 3 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră;
 - 2. rezervat;
 - 3. rezervat;
 - 4. fără vederea țârmului.

UAM.IDE.MVCA.170 Sistemul interfon pentru echipaj

Pentru operațiunile cu mai mult de un membru al echipajului, VCA trebuie să fie echipată cu un sistem interfon, inclusiv cu căști și microfoane, destinate utilizării de către toți membrii echipajului.

UAM.IDE.MVCA.180 Sistemul de adresare către pasageri (PAS)

VCA trebuie să fie echipată cu un PAS, cu excepția cazului în care operatorul IAM este capabil să demonstreze că, în timpul zborului, vocea pilotului este audibilă și inteligibilă din toate scaunele pentru pasageri.

UAM.IDE.MVCA.185 Înregistratorul de voce din carlingă (CVR)

- (a) VCA cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg trebuie să fie echipate cu cel puțin un CVR.
- (b) CVR trebuie să aibă capacitatea de a păstra cel puțin datele înregistrate în timpul ultimelor două ore.

- (c) CVR înregistrează, cu referire la o scală temporală, pe alte mijloace decât banda magnetică sau firul magnetic:
1. comunicațiile vocale transmise din sau recepționate în compartimentul echipajului de zbor prin radio;
 2. comunicațiile vocale ale membrilor echipajului cu ajutorul sistemului interfon și al sistemului de adresare către pasageri (PAS), dacă este instalat;
 3. mediul sonor din compartimentul echipajului de zbor, inclusiv semnalele audio primite de la microfonul echipajului de zbor;
 4. semnalele vocale sau audio de identificare a echipamentelor de navigație sau de apropiere transmise într-o cască sau într-un difuzor.
- (d) În funcție de disponibilitatea energiei electrice, CVR trebuie să înregistreze cât mai devreme posibil în timpul verificărilor din carlingă de la începutul zborului înainte ca VCA să se poată deplasa prin mijloace proprii, până la verificările din carlingă care au loc imediat după oprirea, la sfârșitul zborului, a unităților de portanță și de propulsie. În orice caz, CVR începe să înregistreze automat înainte ca aeronava să se deplaseze prin mijloace proprii și continuă să înregistreze până la încheierea zborului.
- (e) O funcție de modificare a înregistrărilor CVR se află la dispoziția PIC, astfel încât înregistrările realizate înainte de activarea funcției respective să nu poată fi recuperate prin tehnici normale de redare sau copiere.
- (f) În cazul în care nu este detașabil, CVR trebuie să dispună de un dispozitiv care să ajute la localizarea sa sub apă, cu o durată minimă de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă este detașabil, CVR trebuie să dispună de un transmițător automat de localizare de urgență (ELT).

UAM.IDE.MVCA.190 Înregistratorul de date de zbor (FDR)

- (a) VCA cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg trebuie să fie echipate cu un FDR care utilizează o metodă digitală de înregistrare și stocare a datelor și pentru care să fie disponibilă o metodă de extragere rapidă a datelor din mediul de stocare.
- (b) FDR înregistrează parametrii necesari pentru a determina cu precizie traiectoria de zbor, viteza, atitudinea, puterea motorului (motoarelor), funcționarea, configurația și orice parametru care a fost stabilit în timpul certificării de tip a VCA și trebuie să poată păstra datele înregistrate cel puțin în cursul ultimelor 25 de ore.
- (c) Datele se obțin de la sursele VCA care permit corelarea precisă cu informațiile afișate pilotului (piloților).
- (d) FDR începe automat să înregistreze datele nu mai târziu de momentul în care VCA este capabilă să se deplaseze prin mijloace proprii și se oprește automat după oprirea, la sfârșitul zborului, a unităților de portanță și de propulsie.
- (e) În cazul în care nu este detașabil, FDR trebuie să dispună de un dispozitiv care să ajute la localizarea sa sub apă, cu o durată minimă de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă este detașabil, FDR trebuie să dispună de un ELT automat.

UAM.IDE.MVCA.191 Înregistratorul de zbor

- (a) VCA cu o MCTOM mai mică sau egală cu 5 700 kg trebuie să fie echipate cu cel puțin un înregistrator de zbor.
- (b) Înregistratorul de zbor trebuie să înregistreze, pe baza datelor și/sau a imaginilor colectate în timpul zborului, informații suficiente pentru a determina traiectoria de zbor și viteza aeronavei, precum și:
1. sonorul din compartimentul echipajului de zbor în cadrul operațiunilor cu echipaj multiplu și VEMS; sau
 2. comunicațiile radio cu unitățile serviciului de trafic aerian (ATS), după caz.
- (c) Înregistratorul de zbor trebuie să fie capabil să păstreze datele și/sau imaginile de zbor, precum și sonorul, înregistrate cel puțin în cursul ultimelor 5 ore.
- (d) Înregistratorul de zbor începe automat să înregistreze înainte de momentul în care VCA este capabilă să se deplaseze prin mijloace proprii și se oprește automat după oprirea, la sfârșitul zborului, a unităților de portanță și de propulsie.
- (e) În cazul în care înregistratorul de zbor înregistrează imagini sau sunete din compartimentul echipajului de zbor, o funcție de modificare a înregistrărilor CVR se află la dispoziția PIC, astfel încât înregistrările realizate înainte de activarea funcției respective să nu poată fi recuperate prin tehnici normale de redare sau copiere.

- (f) Ca alternativă la literele (b) și (c), unele date de zbor, imagini sau sonor pot fi transmise și înregistrate de la distanță dacă sunt aprobate în cadrul certificării de tip a aeronavei.

UAM.IDE.MVCA.200 Înregistratorul combinat format dintr-un înregistrator de date de zbor și un înregistrator de voce din carlingă

Respectarea cerințelor privind CVR și FDR se poate realiza prin transportul la bord al unui înregistrator combinat.

UAM.IDE.MVCA.205 Scaune, centuri de siguranță ale scaunelor, sisteme de reținere și dispozitive de siguranță pentru copii (CRD)

- (a) VCA trebuie echipată cu:
1. un scaun sau o cușetă pentru fiecare persoană de la bord care are vârsta de cel puțin 24 de luni;
 2. o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a bustului, destinată utilizării pe fiecare scaun pentru pasageri, și hamuri de siguranță pentru fiecare cușetă;
 3. un dispozitiv de siguranță pentru copii (CRD) pentru fiecare persoană de la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni; și
 4. un sistem de reținere în patru puncte a părții superioare a bustului, care include o centură de siguranță cu două bretele, pe fiecare scaun de pilot.
- (b) O centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a bustului trebuie:
1. să aibă un singur punct de eliberare; și
 2. la scaunul pilotului, să încorporeze un dispozitiv care să rețină automat bustul ocupantului în caz de decelerare rapidă.

UAM.IDE.MVCA.210 Indicatoare de LEGARE A CENTURILOR DE SIGURANȚĂ și de INTERZICERE A FUMATULUI

VCA trebuie să fie echipate cu un mijloc de a indica tuturor persoanelor de la bord că trebuie fixate centurile de siguranță și că fumatul nu este permis în niciun moment.

UAM.IDE.MVCA.220 Truse de prim ajutor

- (a) VCA trebuie să fie echipate cu cel puțin o trusă de prim ajutor.
- (b) Trusele de prim ajutor trebuie să fie:
1. ușor accesibile pentru folosire;
 2. păstrate în termen de valabilitate.

UAM.IDE.MVCA.240 Oxigen suplimentar – aeronave nepresurizate

VCA nepresurizate exploatate la altitudini barometrice mai mari de 10 000 ft trebuie să fie dotate cu echipament de oxigen suplimentar care să aibă capacitatea de a stoca și distribui oxigenul în conformitate cu următorul tabel:

Tabel

Cerințe minime privind oxigenul suplimentar din aeronavele nepresurizate

Cantitate pentru:	Durata zborului și altitudinea barometrică a cabinei
persoana (persoanele) care pilotează aeronava	Întregul timp de zbor la altitudini barometrice de peste 13 000 ft și pentru orice perioadă mai mare de 30 de minute la altitudini barometrice de peste 10 000 ft, dar fără a depăși 13 000 ft.
100 % dintre pasageri ⁽¹⁾	Întregul timp de zbor la altitudini barometrice de peste 13 000 ft.
10 % dintre pasageri ⁽¹⁾	Întregul timp de zbor după 30 de minute la altitudini barometrice de peste 10 000 ft, dar care nu depășesc 13 000 ft.

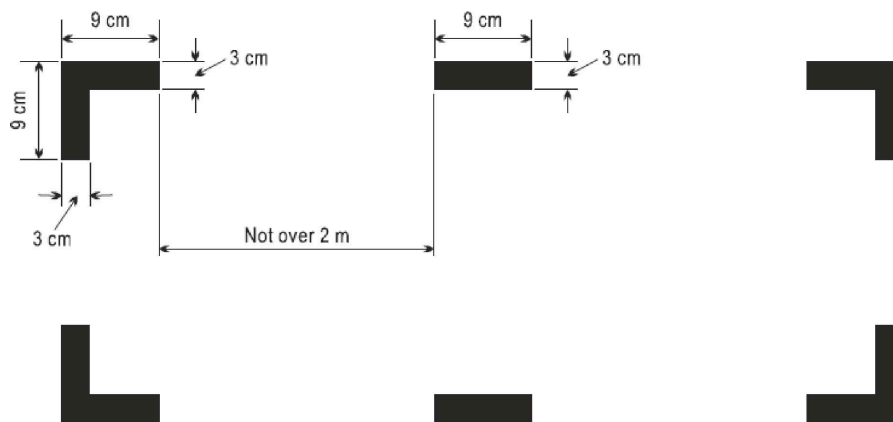
⁽¹⁾ Procentele de pasageri se referă la pasagerii transportați la bord, inclusiv persoanele cu vârste mai mici de 24 de luni.

UAM.IDE.MVCA.250 Stingătoare de incendiu manuale

- VCA trebuie să fie prevăzută cu cel puțin un extingtor manual în compartimentul echipajului de zbor, care trebuie să fie ușor accesibil pentru utilizare.
- Cel puțin un extingtor manual trebuie amplasat în compartimentul pentru pasageri dacă extingtorul manual situat în compartimentul echipajului de zbor nu poate fi accesat cu ușurință de către pasageri.
- Tipul și cantitatea agentului de stingere din stingătoarele de incendiu manuale trebuie să fie adecvate tipurilor de incendii care ar putea să se producă în compartimentul în care este destinat a fi utilizat stingătorul de incendiu manual, iar pentru compartimentele ocupate de persoane, trebuie să reducă riscul de acumulare a gazelor toxice.

UAM.IDE.MVCA.260 Marcarea punctelor de spargere

Dacă pe VCA sunt marcate zone ale fuzelajului adecvate pentru spargere de către echipele de salvare în caz de urgență, aceste zone trebuie să fie marcate după cum se indică în figura de mai jos.

**UAM.IDE.MVCA.275 Iluminarea și marcajele de urgență**

VCA trebuie echipate cu:

- un sistem de iluminare de urgență independent de sursa normală de alimentare cu energie electrică a VCA pentru a facilita evacuarea pasagerilor din aeronavă; și
- marcarea ieșirilor de urgență și semnele de localizare vizibile la lumina zilei, pe întuneric și într-o cabină plină de fum.

UAM.IDE.MVCA.280 Emițătoare pentru localizare în caz de urgență (ELT)

VCA trebuie să fie echipată (prevăzută) cu cel puțin un ELT automat aprobat sau, alternativ, cu un dispozitiv aprobat de urmărire automată a aeronavei, în combinație cu o baliză de localizare, care să permită alertarea serviciilor de salvare, accesul la locul accidentului și localizarea precisă a supraviețuitorilor.

UAM.IDE.MVCA.300 Zboruri deasupra întinderilor de apă

- O VCA care transportă pasageri trebuie să fie certificată:
 - pentru amerizare de urgență, când efectuează operațiuni deasupra întinderilor de apă într-un mediu ostil la o distanță față de țărm echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră;
 - pentru amerizare de urgență sau flotabilitate de urgență, când efectuează operațiuni deasupra întinderilor de apă într-un mediu neostil la o distanță față de țărm echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră;
 - pentru operațiunile limitate deasupra întinderilor de apă, în cazul în care nu sunt îndeplinite criteriile menționate la litera (a) punctul 1 sau litera (a) punctul 2 și atunci când se aplică una sau mai multe dintre următoarele condiții:
 - timpul total de zbor deasupra întinderii de apă este mai mare de 3 minute;
 - aterizarea sau decolarea se efectuează deasupra apei.

- (b) O VCA care nu transportă călători trebuie să fie certificată:
1. pentru amerizare de urgență sau flotabilitate de urgență, când efectuează operațiuni deasupra întinderilor de apă la o distanță față de țărm echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră;
 2. pentru operațiunile limitate deasupra întinderilor de apă, în cazul în care nu sunt îndeplinite criteriile menționate la litera (b) punctul 1 și atunci când se aplică una sau mai multe dintre următoarele condiții:
 - (i) timpul total de zbor deasupra întinderii de apă este mai mare de 3 minute;
 - (ii) aterizarea sau decolarea se efectuează deasupra apei.
- (c) O VCA care efectuează operațiuni pe apă trebuie să fie certificată pentru operațiuni pe apă în plus față de îndeplinirea criteriilor menționate la litera (a) sau (b).
- (d) O VCA care efectuează operațiuni pe suprafețe plutitoare trebuie certificată pentru operațiuni pe suprafețe plutitoare, în plus față de îndeplinirea criteriilor menționate la litera (a) sau (b).
- (e) VCA trebuie să aibă un ELT de supraviețuire [ELT(S)] care să fie plutitor și să poată fi activat automat pentru zborurile deasupra apei, cu excepția operațiunilor limitate deasupra întinderilor de apă.

UAM.IDE.MVCA.305 Veste de salvare și alte echipamente

- (a) Cu excepția dispozițiilor de la litera (c) pentru zborurile deasupra întinderilor de apă, astfel cum sunt definite la punctul UAM.IDE.MVCA.300, VCA trebuie să fie echipată cel puțin cu o vestă de salvare pentru fiecare persoană de la bord, depozitată într-o poziție ușor accesibilă din scaunul sau din cușeta persoanei pentru a cărei utilizare este prevăzută, cu sistemul de reținere fixat. În cazul în care vestele de salvare nu pot fi ușor accesibile cu sistemul de reținere fixat, fiecare persoană trebuie să poarte o vestă de salvare pe sau, dacă persoana respectivă are mai puțin de 24 de luni, un dispozitiv de flotabilitate echivalent.
- (b) Fiecare vestă de salvare sau dispozitiv individual de flotabilitate echivalent trebuie să fie echipat(ă) cu un mijloc de iluminare electrică pentru a facilita localizarea persoanelor în apă.
- (c) Pentru zborurile deasupra apei în condiții de mare ostilă la o distanță față de uscat echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră, în scopul sprijinirii activităților legate de sursele de energie neregenerabile și regenerabile și al sprijinirii navelor:
1. fiecare persoană de la bord trebuie să poarte o vestă de salvare pe parcursul întregii operațiuni, cu excepția cazului în care sunt purtate costume de supraviețuire integrate care îndeplinesc cerințele combinate ale costumului de supraviețuire și ale vestei de salvare;
 2. fiecare persoană de la bord trebuie să poarte un costum de supraviețuire, după caz, în funcție de temperatura apei și de timpul estimat de salvare; gradul de izolație prevăzut trebuie să fie suficient pentru condițiile predominante și să nu fie excesiv;
 3. fiecare persoană de la bord trebuie să aibă un sistem de respirație de urgență (EBS) și să fie instruită cu privire la utilizarea acestuia.

UAM.IDE.MVCA.310 Plute de salvare

- (a) VCA trebuie să fie echipată cu una sau mai multe plute de salvare pentru zboruri deasupra întinderilor de apă într-o zonă maritimă ostilă la o distanță față de uscat echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră sau să transporte cel puțin o plută de salvare depozitată astfel încât să faciliteze utilizarea sa imediată în caz de urgență pentru zborurile deasupra întinderilor de apă într-o zonă maritimă neostilă, la o distanță față de uscat echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră. Plutele de salvare trebuie să aibă o capacitate suficientă, separat sau împreună, pentru a transporta toate persoanele transportate aflate la bordul VCA.
- (b) Toate plutele de salvare necesare trebuie să permită utilizarea lor imediată în caz de urgență.
- (c) Fiecare plută de salvare necesară trebuie să conțină cel puțin un ELT(S).
- (d) Toate plutele de salvare necesare trebuie să poată fi utilizate în condițiile de pe mare în care au fost evaluate pentru certificare caracteristicile de amerizare de urgență, de flotabilitate și de echilibru ale VCA.
- (e) Fiecare plută de salvare necesară trebuie să fie echipată cu echipamente de salvare, inclusiv cu mijloace de susținere a vieții, adecvate zborului care urmează a fi efectuat.

UAM.IDE.MVCA.311 Echipamente de supraviețuire

- (a) O VCA care efectuează operațiuni deasupra unor zone în care operațiunile de căutare și salvare ar fi deosebit de dificile trebuie să fie echipată cu:
1. echipamente de semnalizare pentru a produce semnale de ajutor;

2. cel puțin un ELT(S); și
3. echipamente suplimentare de supraviețuire pentru ruta pe care urmează să se zboare, luând în considerare numărul persoanelor de la bord.

UAM.IDE.MVCA.315 Echipamente pentru operațiuni pe apă

- (a) VCA certificate pentru operațiuni pe apă trebuie să fie echipate cu:
1. o ancoră pentru apă sau alt echipament necesar pentru a facilita amararea, ancorarea sau manevrarea VCA pe apă, adecvate mărimii, greutății și caracteristicilor sale de manevrare; și
 2. echipament pentru producerea semnalelor sonore prevăzute în reglementările internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, după caz.

UAM.IDE.MVCA.325 Căști

VCA trebuie să fie echipată cu o cască cu microfon sau cu un dispozitiv echivalent și cu un buton de transmitere pe comenzile de zbor pentru fiecare pilot al VCA la postul alocat.

UAM.IDE.MVCA.330 Echipamentele de radiocomunicații

- (a) VCA trebuie să fie echipată cu cel puțin un sistem de radiocomunicații conectat la sursa principală de alimentare cu energie a aeronavei și cu mai multe sisteme de radiocomunicații după cum este necesar pentru tipul de operațiune care urmează să se desfășoare și clasa (clasele) de spațiu aerian în care are loc operațiunea.
- (b) Echipamentele de radiocomunicații trebuie să permită echipajelor de zbor, în condiții normale de funcționare:
1. comunicarea cu stațiile de la sol corespunzătoare din orice punct de pe rută, inclusiv din devieri;
 2. comunicarea cu stațiile ATC adecvate din orice punct din spațiul aerian controlat în care se intenționează operarea zborurilor; și
 3. primirea informațiilor meteorologice.
- (c) Echipamentele de radiocomunicații asigură comunicațiile pe frecvența aeronautică de urgență de 121,5 MHz.

UAM.IDE.MVCA.345 Echipamente de navigație

- (a) VCA trebuie să fie echipate cu echipamente de navigație pentru zboruri în conformitate cu VFR pe timp de zi și în conformitate cu cerințele aplicabile ale spațiului aerian.
- (b) VCA trebuie să fie echipată cu suficiente echipamente de navigație pentru a se asigura că, în eventualitatea defectării unui echipament în orice fază a zborului, restul echipamentelor permit navigația sigură în conformitate cu planul de zbor.

UAM.IDE.MVCA.350 Transpondere

Atunci când clasa de spațiu aerian în care se efectuează zborul impune acest lucru, VCA operată în condiții VFR pe timp de zi trebuie să fie echipată cu un transponder radar secundar de supraveghere (SSR) cu toate capacitățile necesare.

UAM.IDE.MVCA.355 Gestionarea bazelor de date aeronautice

- (a) Operatorul IAM:
1. se asigură că bazele de date aeronautice care urmează să fie utilizate în aplicațiile certificate ale sistemelor de aeronave îndeplinesc cerințele de calitate a datelor care sunt adecvate pentru utilizarea preconizată a datelor;
 2. asigură distribuirea și actualizarea la timp a bazelor de date aeronautice actuale și nemodificate pentru toate aeronavele care le solicită;

3. raportează furnizorului bazei de date cazurile de date eronate, inconsecvente sau absente care ar putea constitui un pericol pentru zbor, în pofida oricăror alte cerințe de raportare a evenimentelor, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) nr. 376/2014. În astfel de cazuri, operatorul IAM informează întregul personal în cauză și se asigură că datele afectate nu sunt utilizate.”
-